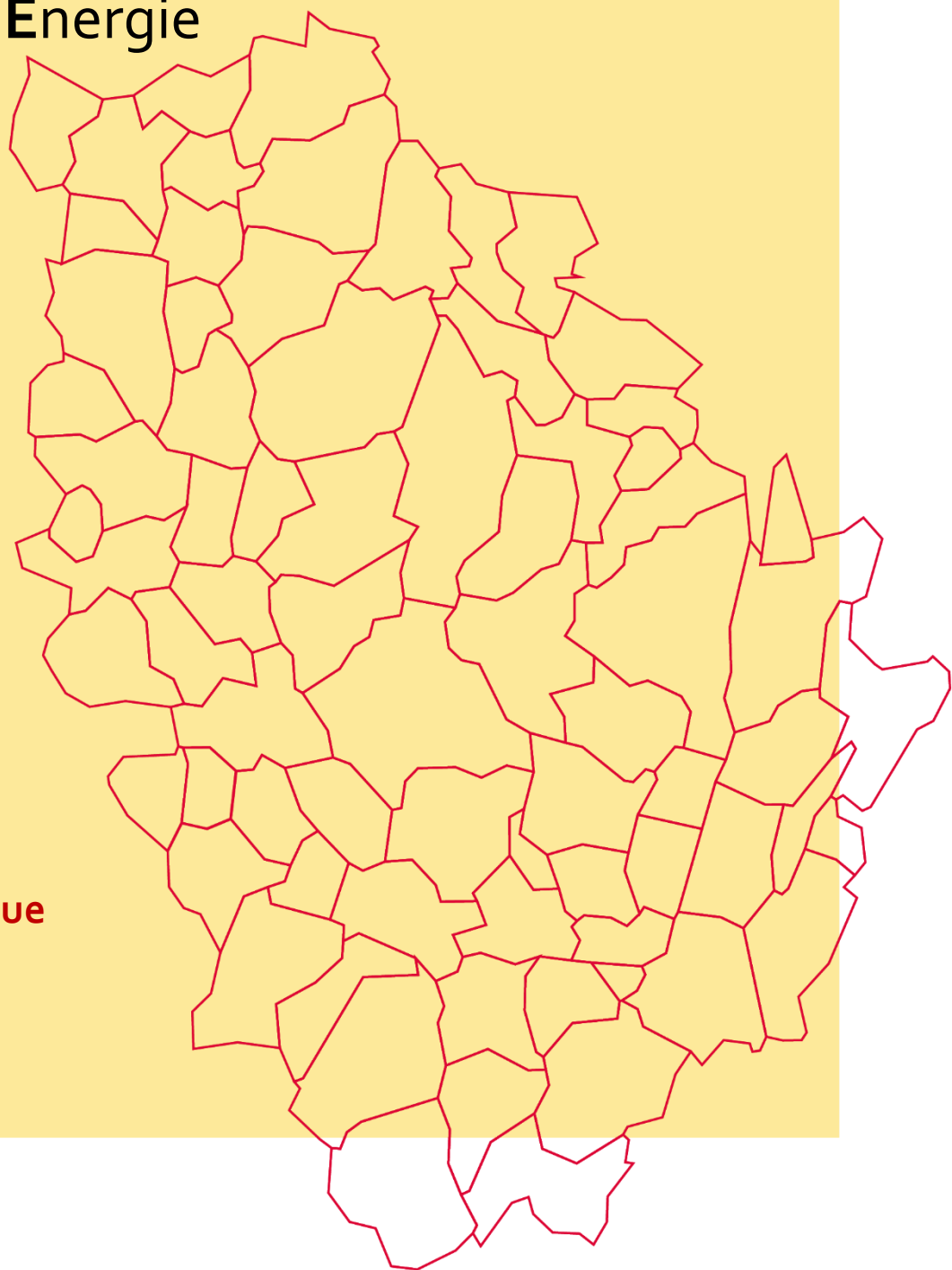


Schéma de Cohérence Territoriale

Air Climat Energie



Diagnostic
socioéconomique



SOMMAIRE

1. Equipements, services et mobilités	2
1.1. L'organisation de l'offre de services et d'équipements	2
1.1.1. Le pôle de service majeur de Bourg-en-Bresse	2
1.1.2. Une offre d'équipements et de services soutenue par un réseau de polarité.....	5
1.1.3. Des secteurs à enjeux spécifiques : santé, éducation, équipement numérique	8
1.1.4. L'accessibilité aux services.....	16
1.1.5. Synthèse et enjeux	18
1.2. L'organisation des déplacements et de la mobilité.....	19
1.2.1. De nombreux déplacements pour accéder à l'emploi	19
1.2.2. Des modes de déplacement peu diversifiés.....	28
1.2.3. Des mobilités routières importantes qui s'organisent autour d'un réseau dense d'infrastructures	34
1.2.4. Un territoire relativement bien desservi par les transports en commun ferrés mais une offre plutôt concentrée géographiquement.....	40
1.2.5. Des alternatives aux mobilités individuelles motorisées en cours de développement	43
1.2.6. Synthèse et enjeux	50
2. Diagnostic économique	52
2.1. Structure de l'emploi et du tissu économique local.....	52
2.1.1. Un bassin d'emplois dynamique	52
2.1.2. Un territoire attractif pour son emploi avec une concentration des emplois sur Bourg-en-Bresse ⁵³	
2.1.3. Une tertiarisation de l'activité en particulier par le secteur marchand	59
2.1.4. Le tissu d'entreprises locales.....	63
2.1.5. L'accès à l'emploi.....	67
2.2. Les problématiques liées à l'aménagement économique.....	69
2.2.1. Tendances et besoins liés à l'aménagement économique	69
2.2.2. Dynamiques immobilières.....	69
2.3. Le commerce	72
2.3.1. A compléter	Erreur ! Signet non défini.
2.4. Le tourisme.....	78
2.5. Les activités agricoles	81

1. Equipements, services et mobilités

1.1. L'organisation de l'offre de services et d'équipements

Définition des gammes d'équipements :

- **L'offre de gamme supérieure**, généralement concentrée au centre des grandes aires urbaines : centres hospitaliers, lycées et établissements d'enseignement supérieur, hypermarchés, moyennes et grandes surfaces spécialisées dans la vente de produits spécifiques (équipement de la maison, bricolage, produits alimentaires surgelés, ...), équipements culturels à l'exemple de théâtres et de cinémas, etc. Cette gamme d'équipements attire une population sur une aire d'influence étendue (à l'échelle l'intercommunalité voire du Canton et parfois du Département).
- **L'offre de gamme intermédiaire**, dont les équipements sont répartis dans les pôles urbains mais également dans les polarités secondaires : collèges, services de police/gendarmerie, supermarchés, laboratoire d'analyses médicales, piscines, librairie, ... Ces équipements attirent des populations des communes voisines, à l'échelle de petits bassins de vie.
- **L'offre de la gamme de proximité**, que l'on retrouve à l'échelle communale : il s'agit d'équipements répondant à des besoins quotidiens, et permettent, dans les communes rurales, d'éviter des déplacements vers les pôles d'équipements voisins. On y retrouve les services postaux et bancaires, les épiceries, boulangeries, médecins généralistes, pharmacies, etc.

1.1.1. Le pôle de service majeur de Bourg-en-Bresse

Préfecture du département, l'agglomération de Bourg-en-Bresse occupe une place stratégique à l'échelle régionale voire inter-régionale car elle se situe au croisement l'axe nord-sud en direction de Lyon et est-ouest en direction des Alpes et de Genève.

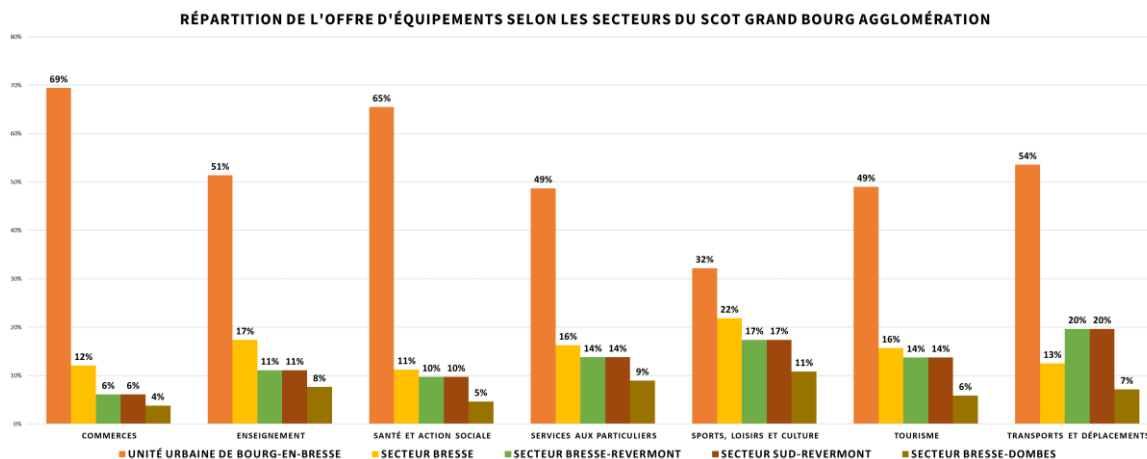
En matière d'offre de services et d'emplois, la ville de Bourg-en-Bresse rayonne sur un périmètre plus large que celui du territoire du SCoT et de l'agglomération, avec une influence qui s'exprime en particulier sur la rive droite de la Saône dans tout le département de l'Ain. La ville de Bourg-en-Bresse est la principale ville du SCoT à accueillir une offre de services supérieurs. En effet, plus de deux tiers (68%) des équipements de gamme supérieure du territoire se situent dans la ville-centre. Ce taux atteint même 81% en considérant le périmètre de l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse (espace urbain aggloméré autour de la ville de Bourg-en-Bresse regroupant 4 communes : Bourg-en-Bresse, Péronnas, Saint-Denis-lès-Bourg, Viriat).

Comparativement aux villes proches d'une taille équivalente, telles que Mâcon, Villefranche-sur-Saône ou Chalon-sur-Saône, la ville de Bourg-en-Bresse présente une densité de d'équipements (nombre d'équipements pour 1000 habitants) similaire à ces villes, confirmant son rôle structurant dans l'armature urbaine de la partie nord du sillon de la Saône entre Dijon et Lyon.

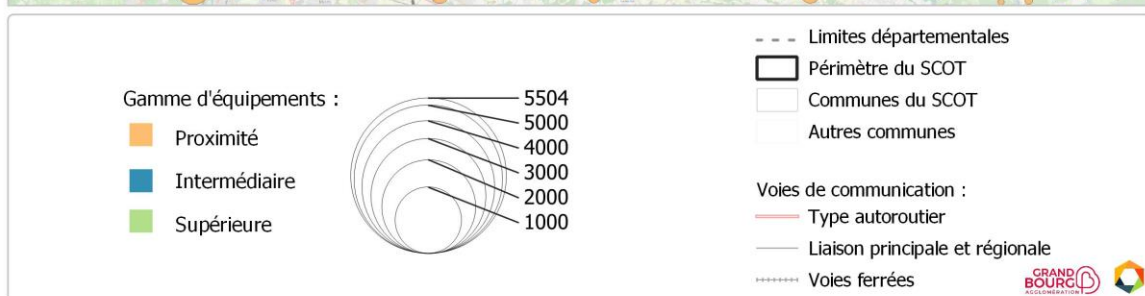
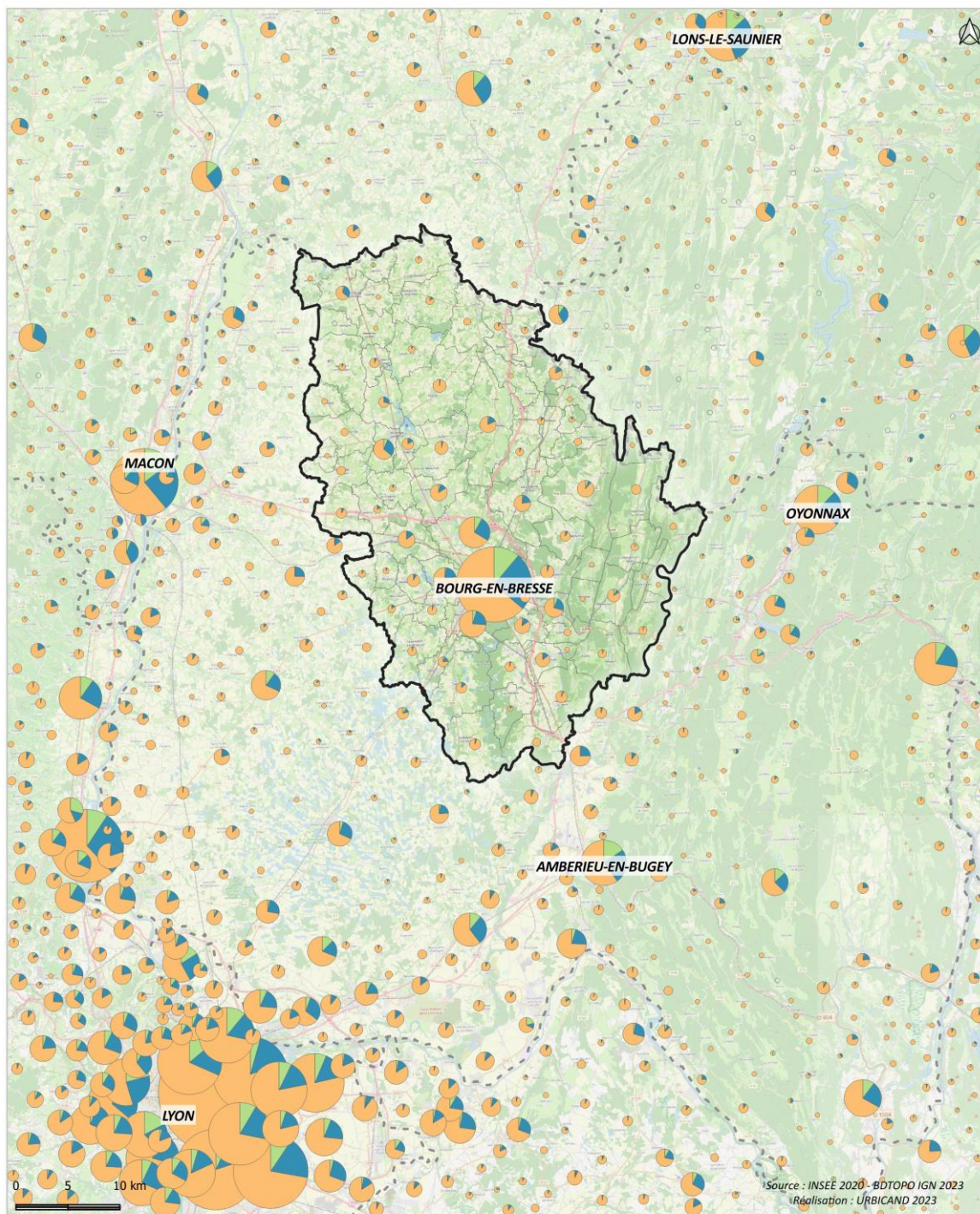
Les pôles structurants identifiés par le SCoT présentent également une densité d'équipements assez importante (en moyenne 39 à 40 équipements pour 1000 habitants). Ces communes jouent donc aussi un rôle assez structurant pour le tissu des villages des alentours. Cependant, certaines de ces communes identifiées comme pôle structurant restent proches de Bourg-en-Bresse. Leur densité d'équipements assez élevée par rapport à leur population peut en partie s'expliquer par un processus de desserrement de la ville-centre, qu'il soit structurel, urbain, commercial ou démographique.

En termes de types d'équipements, la ville de Bourg-en-Bresse joue un rôle marqué dans le secteur du commerce (52% des commerces du territoire) et de la santé (51% des équipements). La ville accueille également des services administratifs du fait de son rôle de préfecture. En revanche, c'est la commune de Viriat qui accueille le centre hospitalier de l'agglomération.

Plus globalement, c'est l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse qui concentre plus de la moitié des équipements (53%). Hormis les services/équipements du domaine des sports, loisirs et culture, au moins la moitié des équipements des autres domaines sont situés dans l'unité urbaine.



Equipements par gamme



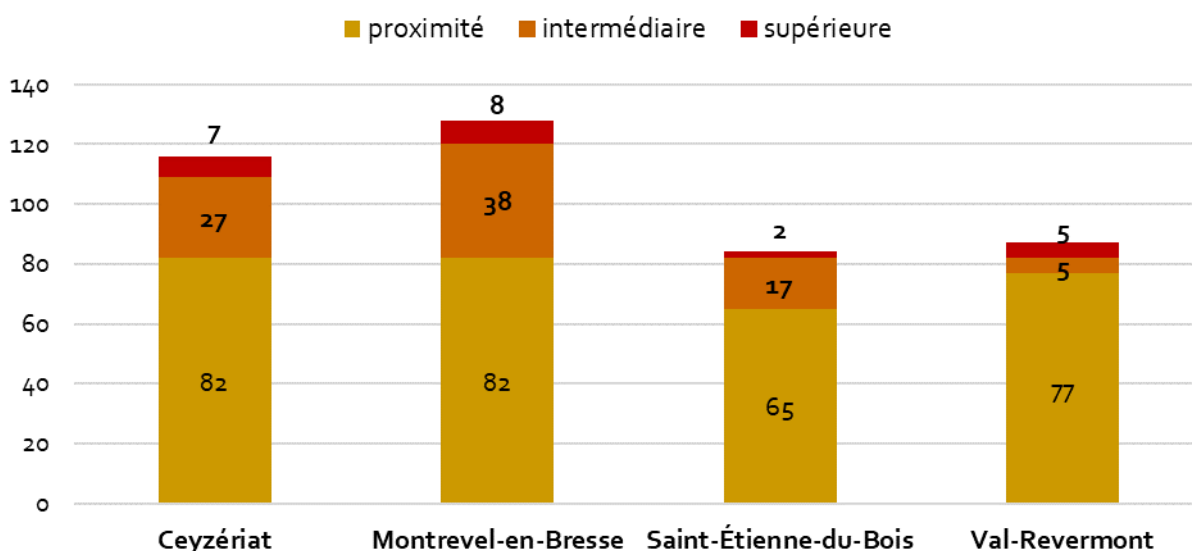
1.1.2. Une offre d'équipements et de services soutenue par un réseau de polarité

Si l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse concentre une part importante des équipements et que certains pôles structurants du territoire sont également situés sur les franges de cette unité urbaine, d'autres pôles structurants ou locaux comme Marboz, Montrevel-en-Bresse, Polliat, Saint-Trivier-de-Courtes ou Val-Revermont, sont plus éloignés de ce cœur névralgique. Ces pôles présentent même une densité d'équipements plus élevée que la ville-centre. C'est notamment le cas de Montrevel-en-Bresse ou de Saint-Trivier-de-Courtes (respectivement 50 et 53 équipements/1000 habitants). Cette densité révèle un niveau d'équipements structurant pour les communes aux alentours. Ces pôles jouent pleinement leur rôle de polarités relais et d'équilibre pour le territoire, car ils maintiennent une accessibilité aux services et équipements sur l'ensemble du territoire, d'autant qu'ils sont situés le long ou à proximité d'axes routiers structurants (A39, RD975 et RD996).

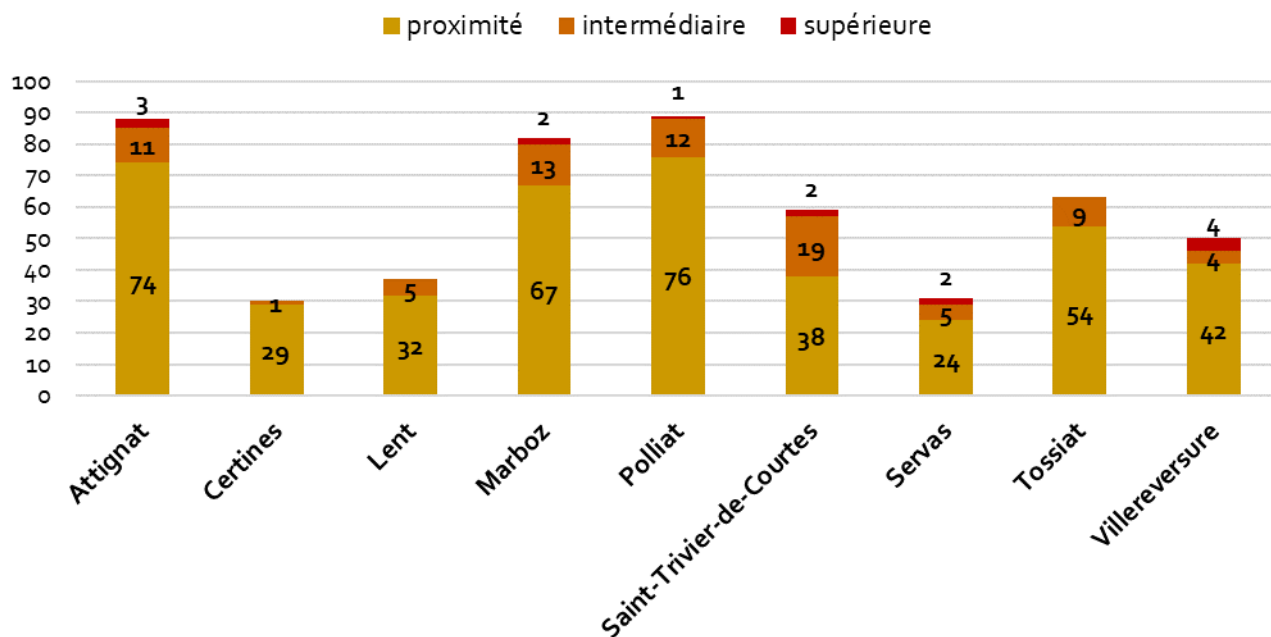
Ces différents échelons de polarité permettent un maillage relativement fin du territoire même si certains secteurs (notamment ceux au nord-est ou au sud-est) peuvent être parfois plus isolés en termes d'accès aux équipements. Dans ces secteurs plus enclavés, l'offre est complétée par des polarités situées aux franges du territoire du SCoT (Saint-Amour ou Pont d'Ain par exemple).

Ce réseau de pôles permet de compléter l'offre d'équipements de l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse, notamment pour les services de proximité qui sont essentiels pour le fonctionnement au quotidien du territoire. Ils permettent ainsi l'accès aux équipements et services de premières nécessités tels que les boulangeries/boucheries, les bureaux de poste, les écoles (maternelles ou élémentaires), les petits artisans (plombier, électricien, maçon...), épicerie/supérettes voire les restaurants.

Nombre et répartition du type d'équipements dans les pôles structurants (sources : BPE 2022)

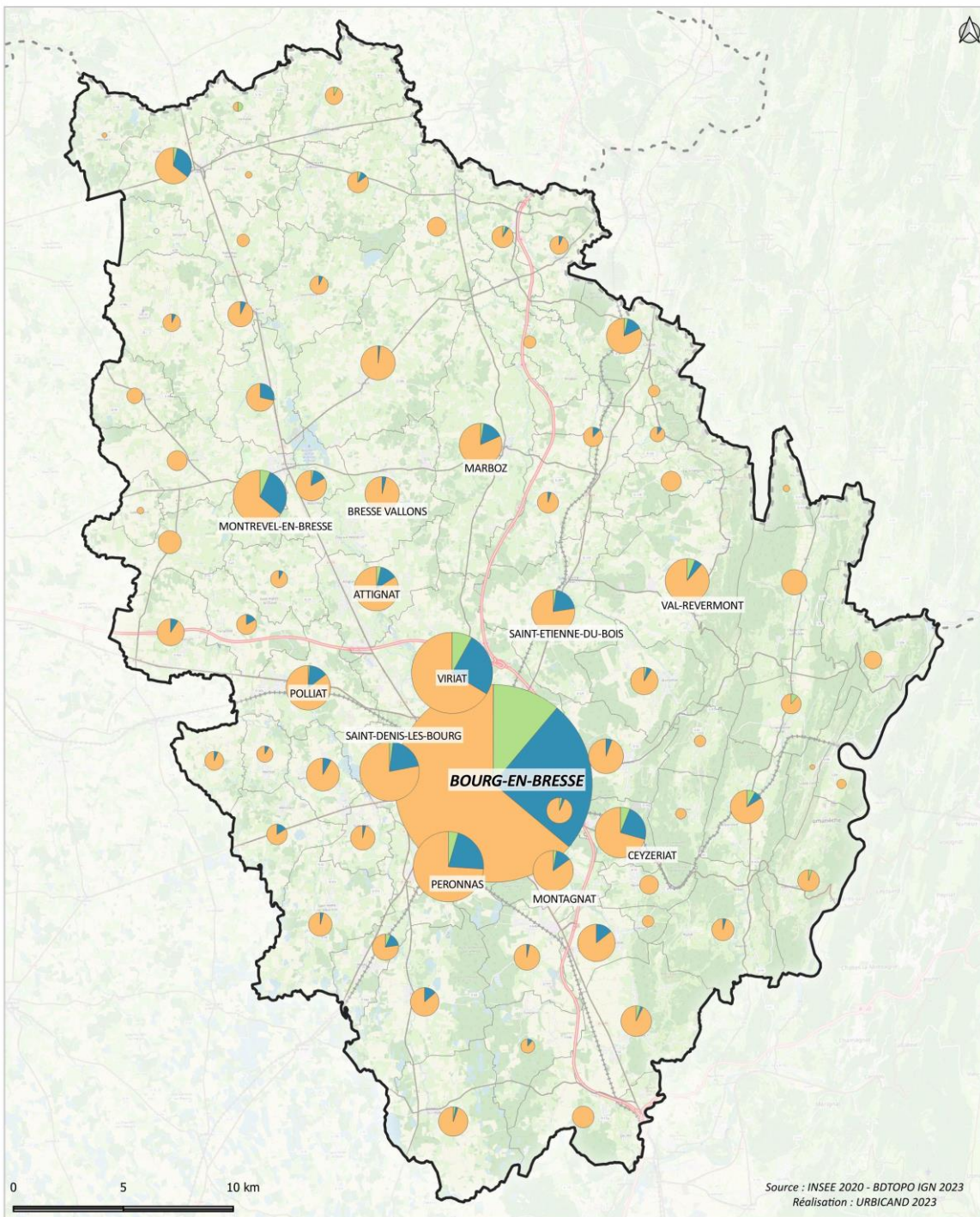


Nombre et répartition du type d'équipements dans les pôles locaux (sources : BPE 2022)



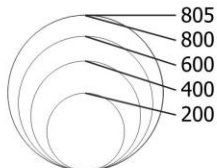
Au-delà de ce maillage de pôles, on retrouve dans la couronne de Bourg-en-Bresse, des communes avec des niveaux d'équipement relativement élevés, du fait de leur population et de leur proximité à la ville-centre : Ceyzériat, Tossiat ou Polliat par exemple.

Equipements par gamme - SCOT Grand-Bourg Agglomération



Gamme d'équipements :

- Proximité
- Intermédiaire
- Supérieure



- - - Limites départementales
- Périmètre du SCOT
- Communes du SCOT
- Autres communes

Voies de communication :

- Type autoroutier
- Liaison principale et régionale
- - - - - Voies ferrées



1.1.3. Des secteurs à enjeux spécifiques : santé, éducation, équipement numérique

Des enjeux de maintien du maillage d'équipements et services de santé

L'accès aux équipements et services de santé constitue un double enjeu pour l'équilibre du territoire :

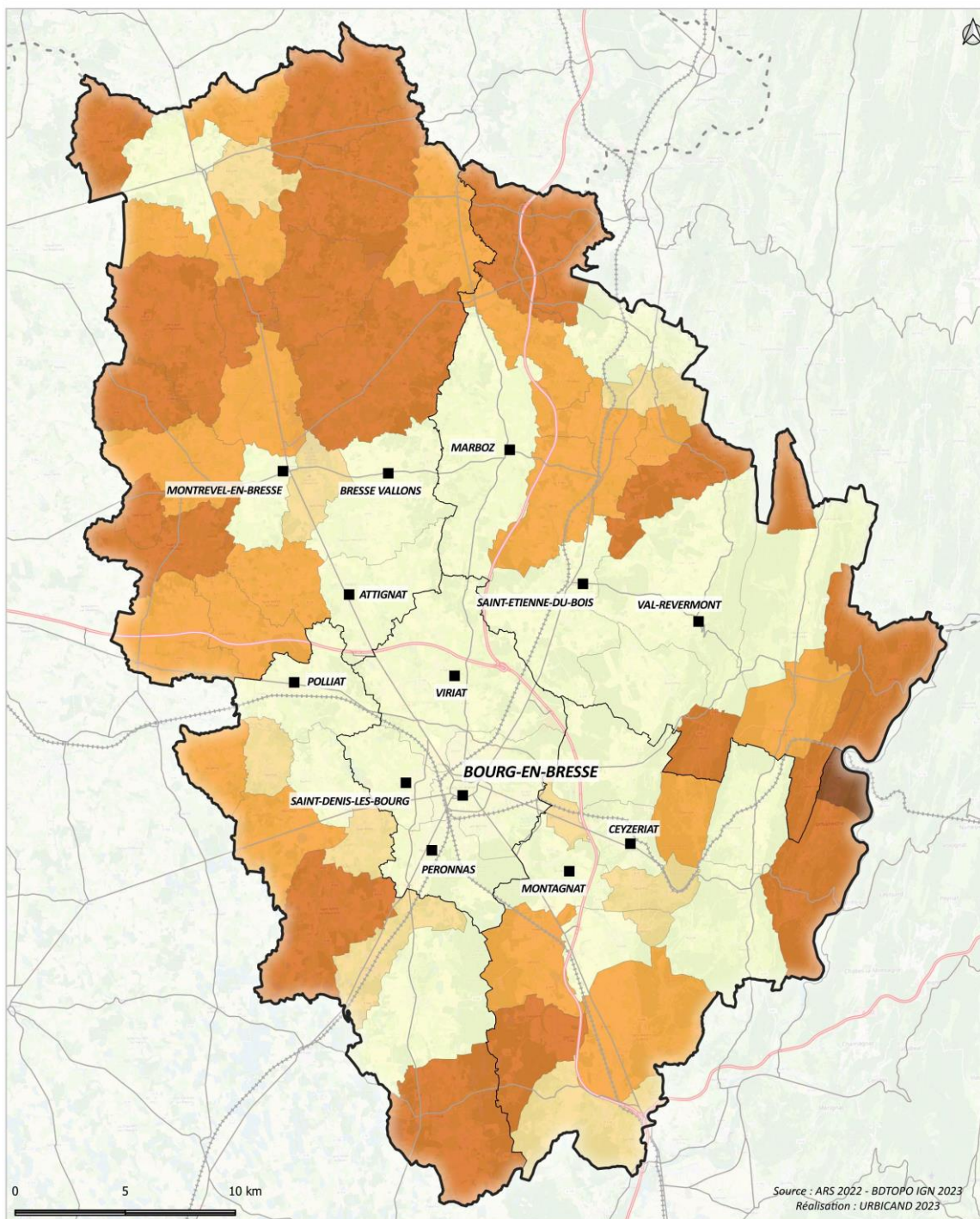
- Un enjeu démographique lié au vieillissement de la population, qui nécessite une adaptation voire un renforcement des services du domaine de la santé.
- Un enjeu géographique lié à l'accessibilité de ces services et équipements, dont une large part est principalement concentrée sur l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse. Certains secteurs se retrouvent déjà ou pourront se retrouver, à terme, en partie isolés dans les communes rurales du territoire.

Cet accès aux soins est par ailleurs un levier d'attractivité territoriale pour le territoire et d'accueil de nouvelles populations. Sur le territoire, l'accès à la santé reste plutôt correct. En effet, près de 8 personnes sur 10 (79%), habitent à moins de 3 km d'un médecin généraliste et seulement 1% (toutefois près de 900 personnes) habitent à plus de 10 km d'un médecin généraliste. Cette proximité géographique avec un médecin généraliste d'une large part de la population n'assure néanmoins pas que ces médecins soient en mesure de prendre en charge l'ensemble de la population résidente.

En termes de démographie médicale, la situation actuelle sur le territoire paraît contrastée. En effet, si les communes de l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse concentrent la plupart des médecins, ce sont sur ces communes que l'âge moyen est le plus élevé : entre 50% et 75% des médecins généralistes ont plus de 55 ans. Ce constat laisse entrevoir une problématique de renouvellement de l'offre de soins dans les années à venir. Ce processus semble même déjà à l'œuvre au regard de l'évolution récente du nombre de médecins sur le territoire de la communauté d'agglomération. En effet, si leur nombre s'est longtemps maintenu à 110 voire 115 professionnels, il s'est réduit depuis 5 ans pour atteindre 95 praticiens en 2022.

Plus largement sur l'offre de soin, seulement 9 communes sur le territoire disposent d'une offre complète de santé dite « de proximité ». Seules les communes d'Attignat, de Bourg-en-Bresse, de Ceyzériat, de Marboz, de Montrevel-en-Bresse, de Péronnas, de Saint-Denis-lès-Bourg, de Val-Revermont et de Viriat disposent sur leur territoire communal, d'à minima, d'un médecin généraliste, d'une pharmacie, d'un infirmier, d'un kinésithérapeute et d'un dentiste. A l'inverse, 36 communes sur 74 ne disposent d'aucune offre de santé de proximité.

Accès aux médecins généralistes (2022) - SCOT Grand-Bourg Agglomération



Distance à un médecin généraliste libéral (km) :

- Moins de 1 km
- Entre 1 et 3 km
- Entre 3 et 5 km
- Entre 5 et 10 km
- Plus de 10 km

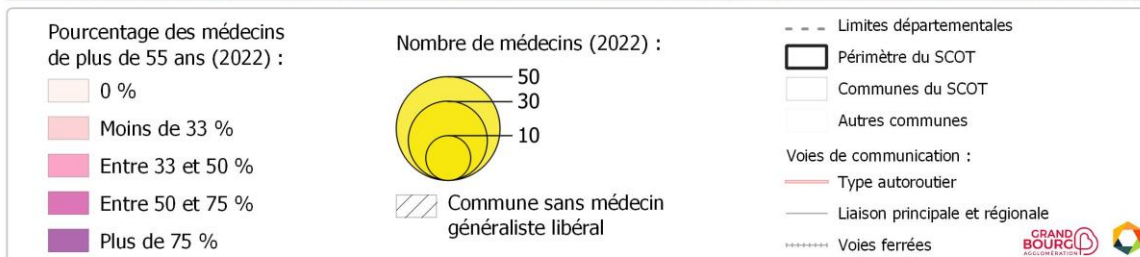
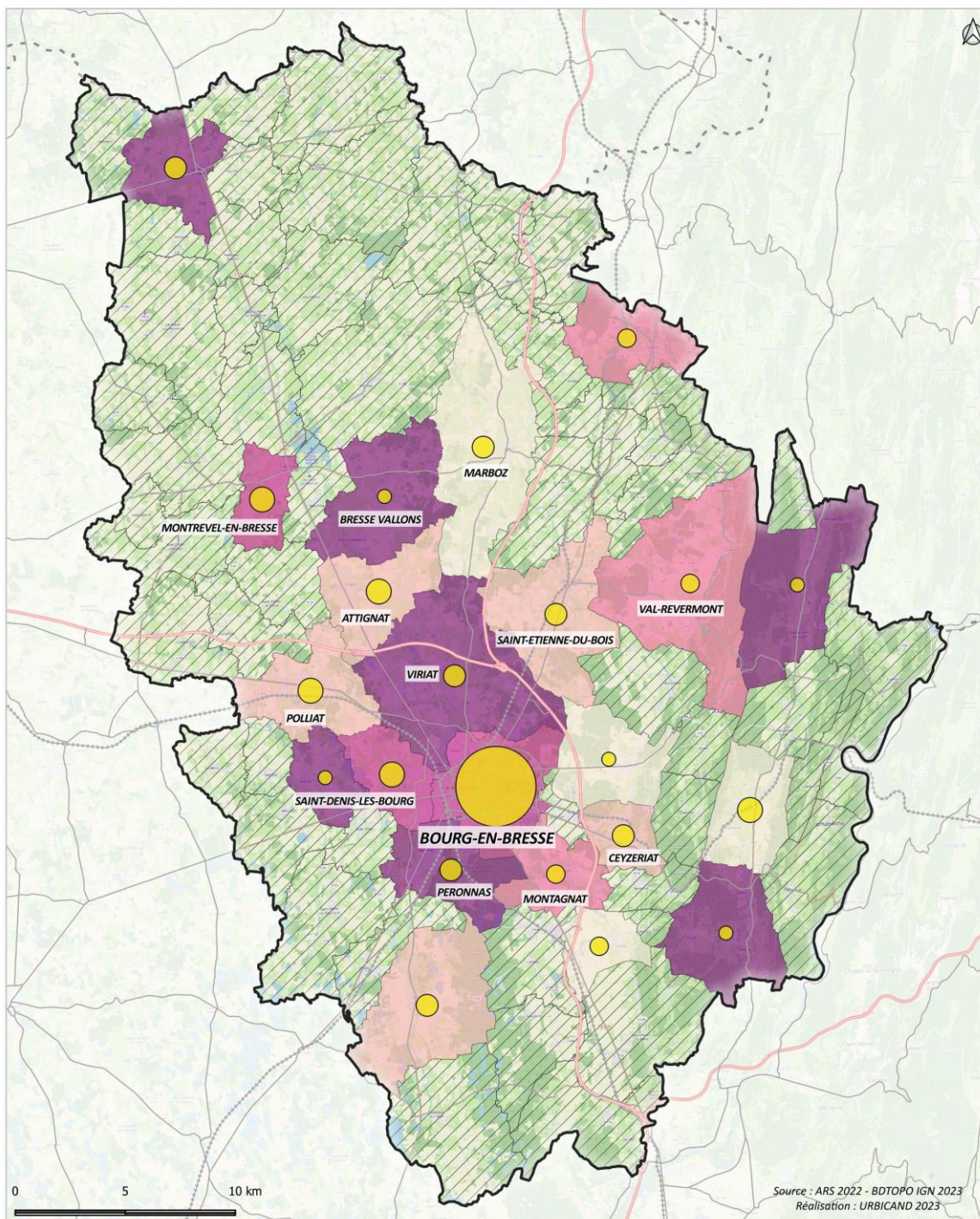
Voies de communication :

- Type autoroutier
- Liaison principale et régionale
- Voies ferrées

Limites départementales
 Périmètre du SCOT
 Limite des secteurs
 Communes du SCOT
 Autres communes

Source : ARS 2022 - BDTOP0 IGN 2023
Réalisation : URBICAND 2023

Nombre et âge des médecins généralistes - SCOT Grand-Bourg Agglomération



La présence d'une école dans une commune est souvent perçue comme un élément clé jouant un rôle important dans l'attractivité et la vitalité d'une commune, favorisant l'installation ou le maintien des ménages. Le maillage scolaire est donc un enjeu important. Celui-ci est particulièrement fin puisque 61 communes sur 74 disposent au moins d'un établissement scolaire sur leur territoire communal. Le territoire comporte de nombreuses écoles élémentaires classiques ainsi que quelques écoles élémentaires de regroupement pédagogique dans les milieux ruraux.

La part des moins de 15 ans en 20 ans a eu tendance à se maintenir (entre 18 et 19%). Cette stabilité démographique se confirme au regard du nombre de classes qui se maintient sur le territoire. Sur les 4 dernières années le nombre de classes des écoles est resté relativement stable. On dénombre au total seulement 2 classes en moins entre 2019 et 2022. A une échelle plus fine, ce sont surtout les secteurs de la Bresse et de l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse qui ont perdu des classes.

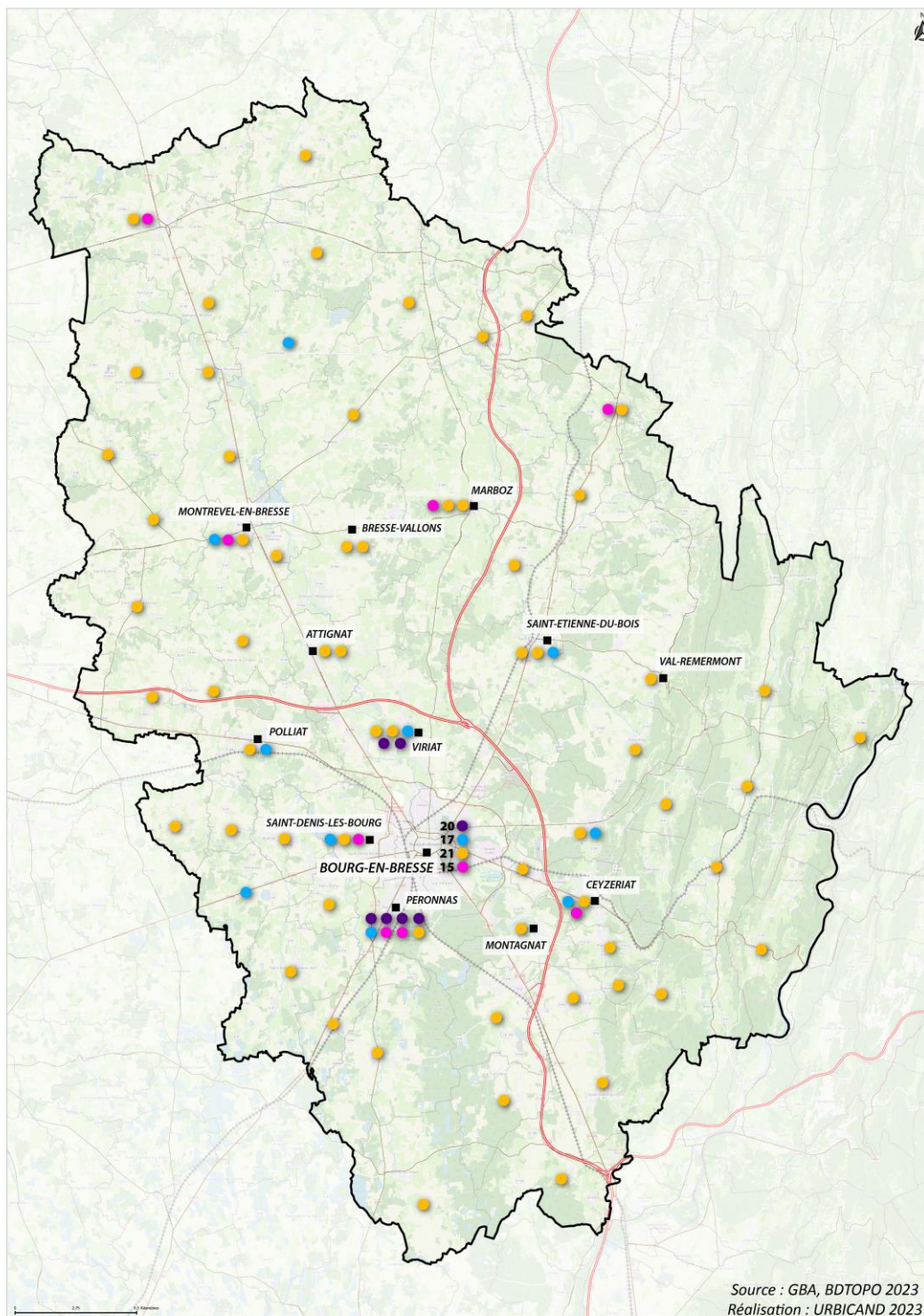
Par ailleurs, le nombre d'élèves dans les écoles a baissé de 3% entre 2019 et 2022 et 4 établissements scolaires ont fermé ces 4 dernières années (2 à Bourg-en-Bresse, 1 à Mantenay-Montlin et 1 à Saint-Etienne-du-Bois). Les collèges et lycées sont majoritairement situés dans l'unité urbaine ou sur les pôles de la première couronne de l'agglomération. Seuls 2 collèges sont situés en dehors de ces secteurs urbains ou périurbains, à Marboz et Saint-Trivier-de-Courtes. A l'échelle du territoire, les effectifs d'élèves sont stables (même si les effectifs en collège ont eu tendance à baisser légèrement).

L'accessibilité aux équipements de formation postbac représente également une question importante pour le territoire. Les formations supérieures restent restreintes à l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse (Bourg-en-Bresse et Viriat). Il s'agit principalement d'antenne des Universités Lyonnaises (Lyon 1, Lyon 3, faculté de médecine et IUT) et d'établissements de formations spécifiques (ESPE, école d'infirmiers...), privés (ESMP, EGC Centrest) ou les lycées. Cette offre, bien que non négligeable, ne suffit que partiellement à conserver voire à faire venir des jeunes actifs sur le territoire. Les étudiants originaires du territoire effectuent leurs études supérieures à l'extérieur, et, ont donc tendance à débiter leur carrière professionnelle dans la continuité de leurs études en dehors du territoire. Cela peut générer certaines difficultés de recrutement de main d'œuvre qualifiée sur le territoire.

Les jeunes en âge de faire des études supérieures se tournent en majorité vers Lyon, principal pôle de formations de la région et dans une moindre mesure vers d'autres polarités avec des formations spécifiques comme Dijon ou Chalon-sur-Saône par exemple. L'accès à ces pôles représente une question importante pour les étudiants issus du territoire. L'offre de déplacements vers le pôle de Lyon est de bonne qualité, ce qui facilite l'accès aux formations supérieures.

Les flux domicile-étude mettent en lumière une attractivité avant tout locale du pôle Burgien. En effet, les flux « entrants » concernent avant tout les communes péri-urbains ou rurales. A l'inverse, les flux sortants sont plus nettement nombreux à destination de la Métropole de Lyon.

Etablissements scolaires



Etablissement ou service scolaire :

- Petite enfance (crèche, MAM, école maternelle)
- Ecole primaire ou élémentaire
- Collège ou lycée
- Formation supérieure (université ou formation professionnelle)

Voies de communication :

- Type autoroutier
- Liaison principale et régionale
- Voie ferrée

..... Limites départementales
 □ Périmètre du SCOT
 □ Communes du SCOT
 □ Autres communes

Les équipements numériques

L'accès au numérique apparaît comme un véritable levier de développement autant résidentiel (télétravail...) qu'économique :

- A l'ère des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), il est primordial pour un territoire de permettre à ses entreprises de bénéficier d'un accès performant au numérique. Sans cela, il est aujourd'hui impossible d'attirer ou même de maintenir les entreprises sur un territoire.
- Pour les ménages, le numérique devient également un critère de plus en plus important qui conditionne les choix d'installation.

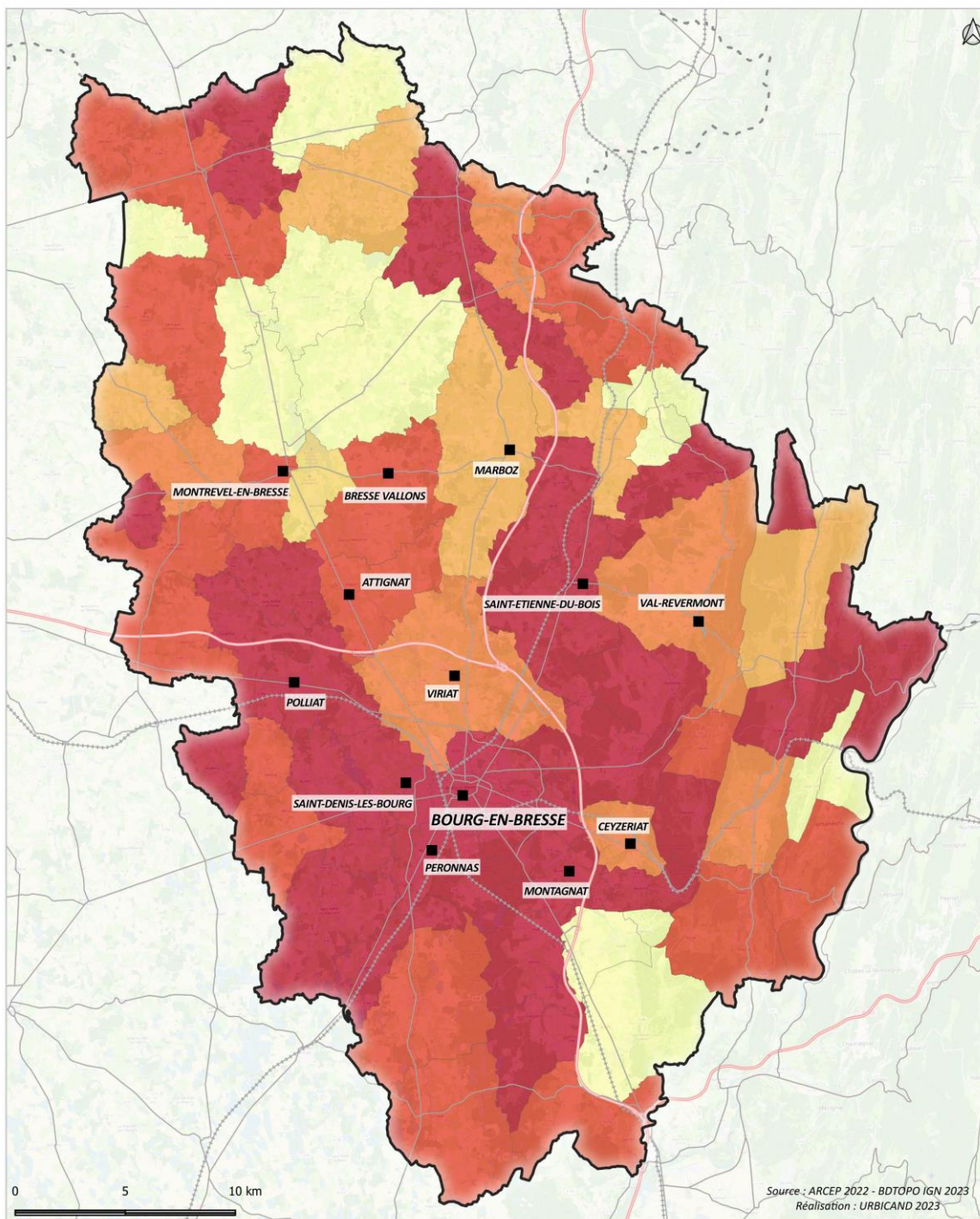
Le territoire reste globalement plutôt bien positionné en termes d'aménagement numérique, grâce au Schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN), élaboré à l'échelle du département. Mis en place en 2014, le SDTAN prévoyait l'éligibilité la totalité du territoire au très haut débit en 2020.

Néanmoins, si une large partie des communes situées sur « l'étoile routière » autour de Bourg-en-Bresse, est aujourd'hui raccordée à la fibre, les autres communes ne le sont que partiellement voire pas du tout. En effet, une trentaine de communes ont moins de la moitié de leurs locaux (logements + locaux d'activités) raccordés à la fibre, et 14 communes ne sont pas du tout raccordées. Plus globalement, à l'échelle de chaque bâtiment, il reste encore beaucoup de travail pour déployer les technologies de très haut débit jusqu'aux pieds des logements ou des locaux d'activités. En effet, seuls 28% sont aujourd'hui équipés de la technologie de la fibre optique. 41% disposent de technologies alternatives comme la 4G fixe ou l'accès par satellite, et près d'un tiers (31%) des bâtiments sont encore raccordés au réseau de cuivre (technologie DSL).

En termes de débits internet, ces différences de technologies entraînent une grande hétérogénéité entre les bâtiments du territoire. En effet, le tiers de bâtiments équipés de l'ancienne technologie DSL ne dispose que d'un débit compris entre 0,5 et 4 Mbit/s tandis que les 28% des bâtiments avec la fibre optique disposent d'un débit dépassant souvent les 100 Mbit/s. Les technologies alternatives (40%) proposent des débits intermédiaires compris entre 2 et 10 Mbit/s.

Concernant la desserte en téléphonie mobile, celle-ci est nettement meilleure puisque la quasi-totalité du territoire est largement couverte par le réseau 4G d'au moins 1 opérateur.

Couverture internet des locaux (2022) - SCOT Grand-Bourg Agglomération



Part des locaux raccordables à la fibre optique :

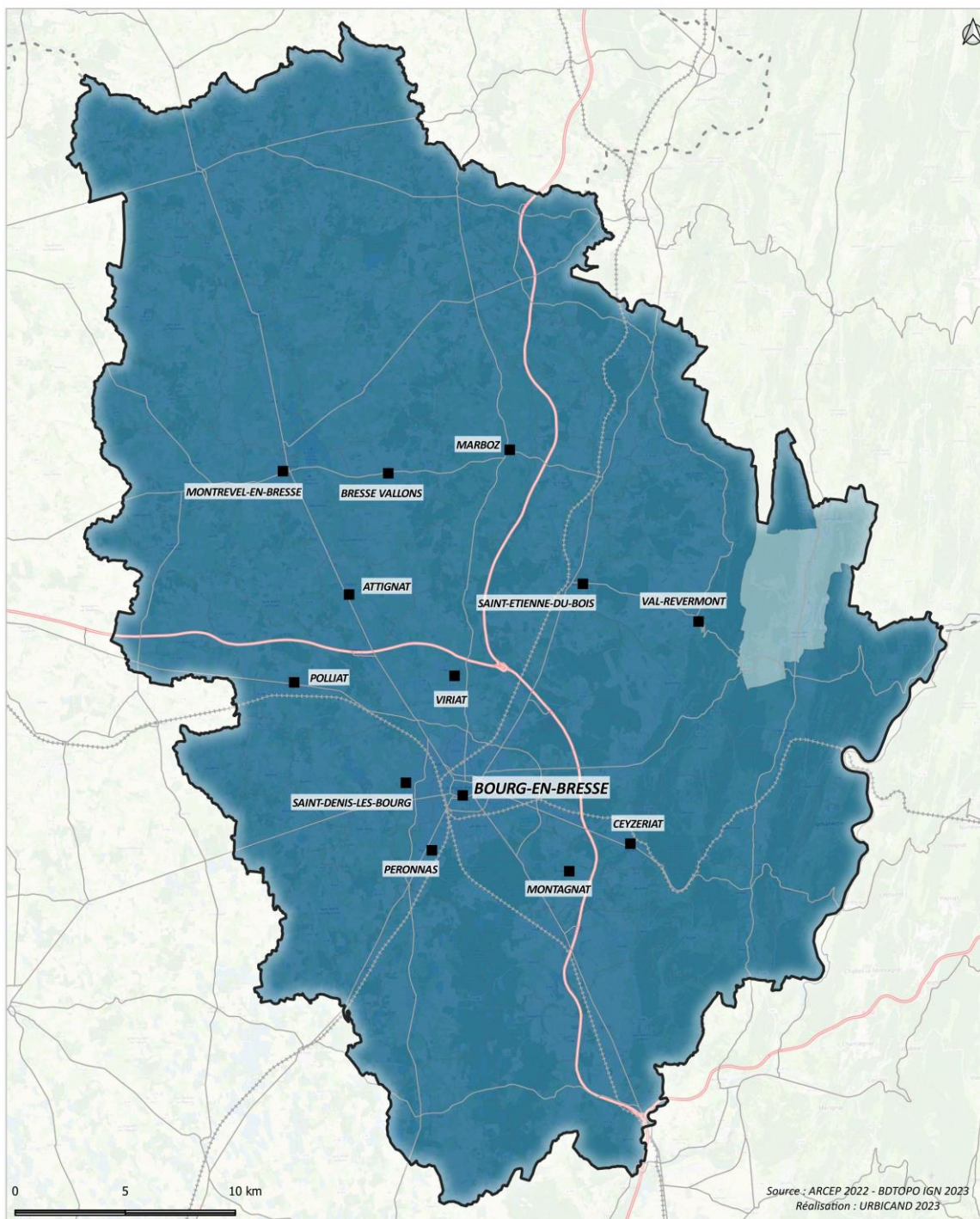
- Pas de locaux raccordables
- Entre 5 et 10 %
- Entre 10 et 25 %
- Entre 25 et 50 %
- Entre 50 et 80 %
- Plus de 80 %

- Limites départementales
- Périmètre du SCOT
- Communes du SCOT
- Autres communes

- Voies de communication :
- Type autoroutier
 - Liaison principale et régionale
 - Voies ferrées



Couverture 4G du territoire (2022) - SCOT Grand-Bourg Agglomération



Part de surface communale couverte par la 4G* :

- 98 %
- Commune entièrement couverte

--- Limites départementales
 Périmètre du SCOT
 Communes du SCOT
 Autres communes

Voies de communication :

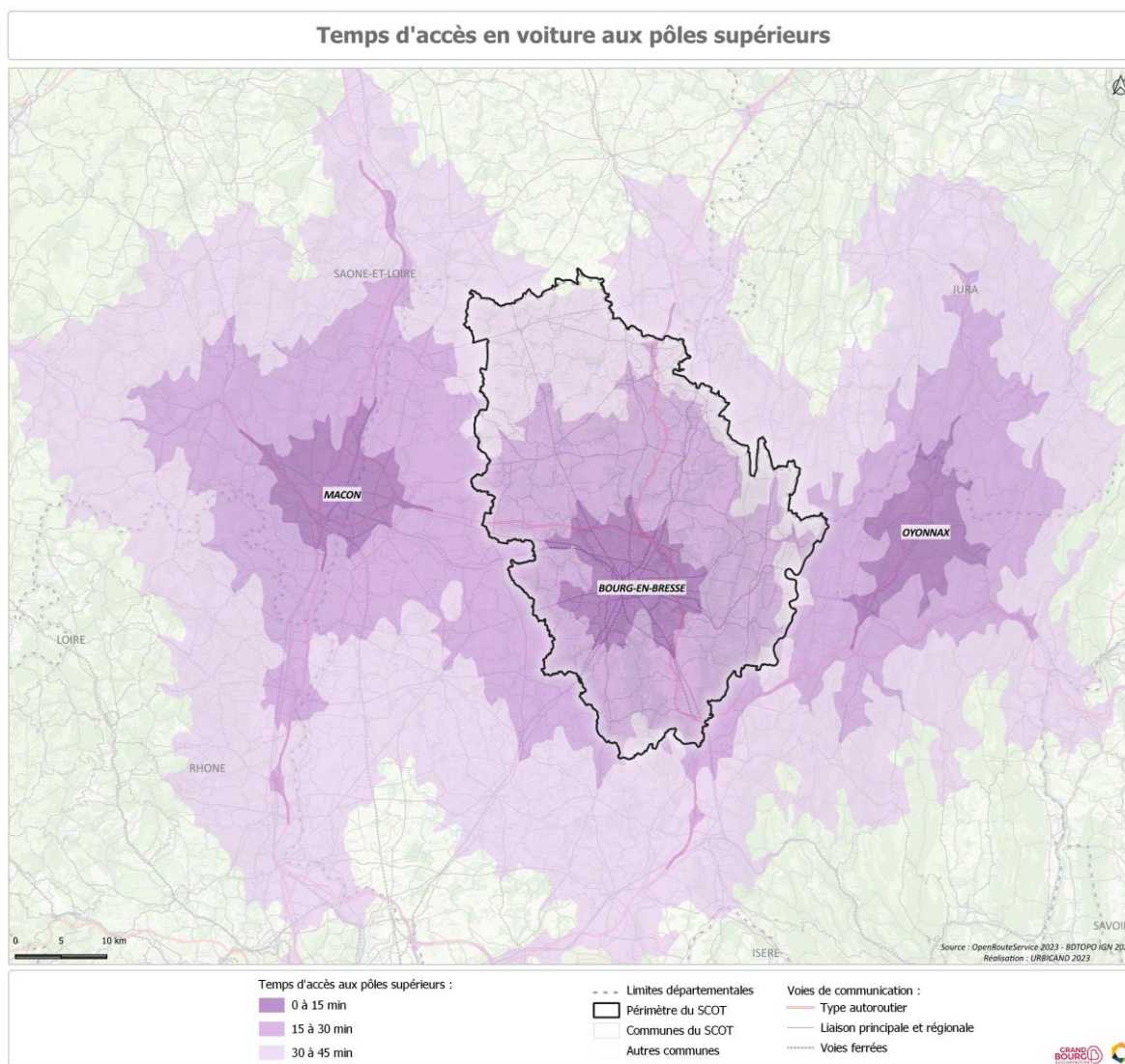
- Type autoroutier
- Liaison principale et régionale
- Voies ferrées

*selon les données des 4 opérateurs principaux (Orange, Free, SFR, Bouygue)

1.1.4. L'accessibilité aux services

Un pôle supérieur via les axes routiers structurants

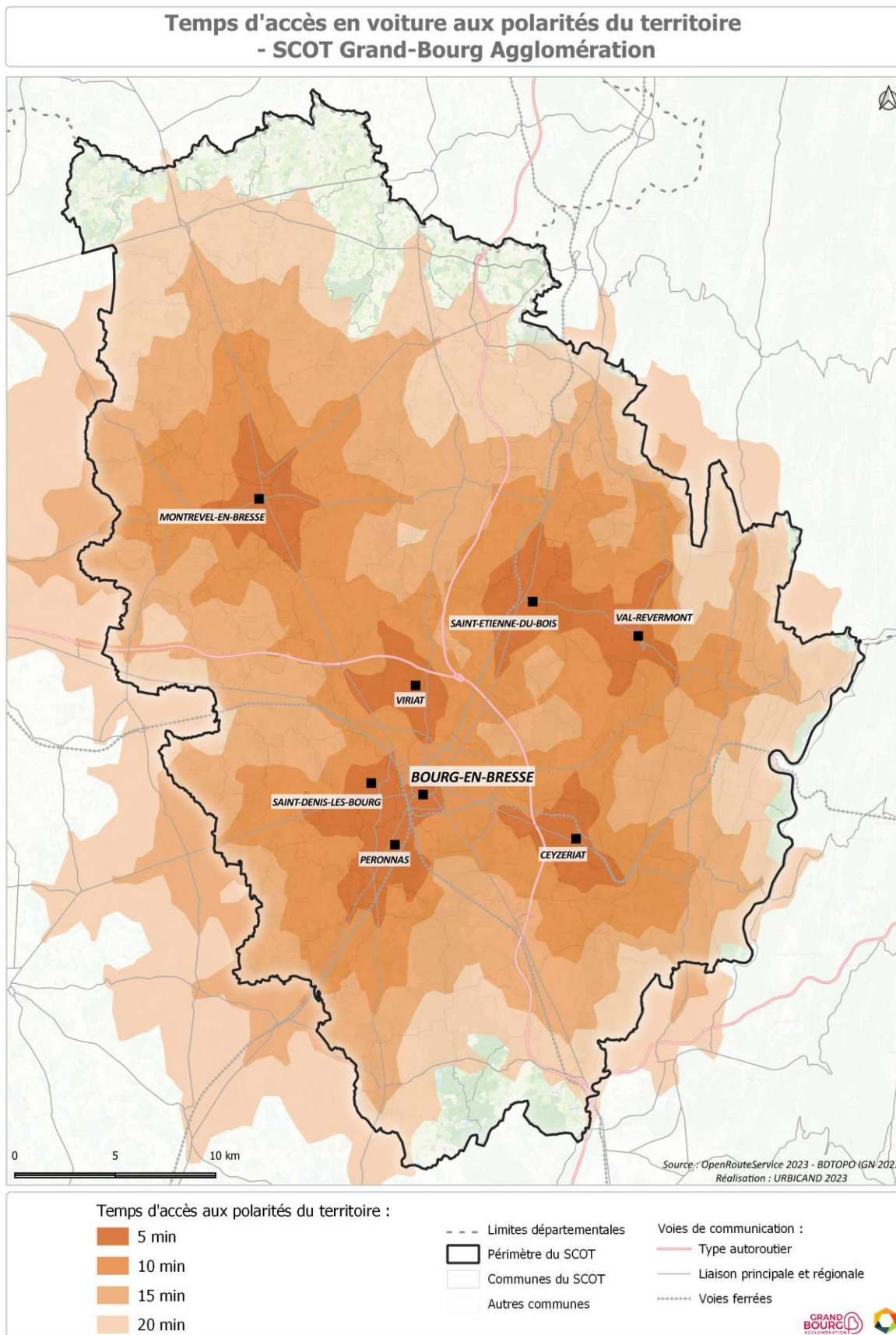
A l'échelle du territoire, l'accès au pôle supérieur reste de qualité grâce notamment aux axes qui traversent le territoire du nord au sud et vers l'ouest (les autoroute A39 et A40). Certains secteurs ruraux, en particulier au nord, sont plus éloignés en distance de la ville-centre. Mais, ils peuvent se tourner vers d'autres pôles limitrophes, bien que d'une gamme légèrement inférieure à l'Unité Urbaine (Tournus ou Saint-Amour).



Une accessibilité aux pôles de services organisée principalement en couronne autour de la polarité supérieure.

Le maillage de pôles de services intermédiaires permet à l'échelle du territoire une desserte plus fine des communes, même si la partie nord semble plus isolée de ces polarités. Ces dernières permettent néanmoins de limiter les temps d'accès aux services et commerces de proximité. En effet, à l'image de l'accès aux services de santé ou aux équipements scolaires, le temps d'accès n'excède que rarement 20 minutes en voiture sauf pour quelques communes les plus éloignées du cœur de l'agglomération et de ses satellites de polarités intermédiaires. Ces communes sont situées sur les franges du territoire et sur la partie nord.

Ces espaces plus enclavés par rapport au maillage de pôles intermédiaires et de proximité correspondent à des communes qui connaissent des contextes particuliers (espaces ruraux périphériques, zones marquées plus fortement par la topographie).



1.1.5. Synthèse et enjeux

Atouts	Handicaps
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Un positionnement central et accessible de la polarité majeure ; ▪ Des polarités intermédiaires assurant un rôle de relais pour l'accès aux services de proximité 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une armature de polarité relativement centrée autour du pôle principal de Bourg-en-Bresse laissant certains espaces de franges plus éloignés des services et équipements ; ▪ Un accès hétérogène au numérique
Opportunités	Risques
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Des petites polarités existent dans les espaces plus ruraux du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le creusement de l'hétérogénéité de l'accès aux services et notamment aux services de santé
Enjeux	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maintenir l'offre diversifiée et structurante de l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse ; ▪ Conforter voire développer le rôle des polarités intermédiaires et de proximité pour faciliter l'accès aux services et équipements à l'ensemble des communes même les plus isolées. ▪ ▪ 	

1.2. L'organisation des déplacements et de la mobilité

1.2.1. De nombreux déplacements pour accéder à l'emploi

Des déplacements domicile-travail majoritairement internes au territoire, polarisés par Bourg-en-Bresse

La majorité des déplacements domicile-travail s'effectuent au sein-même du territoire du SCoT Grand Bourg Agglomération.

Le territoire compte environ 55 800 actifs ayant un emploi en 2020 pour environ 57 900 emplois. Cela correspond à un ratio emplois/actifs occupés supérieur à 1, ce qui illustre l'attractivité du territoire pour l'accès à l'emploi.

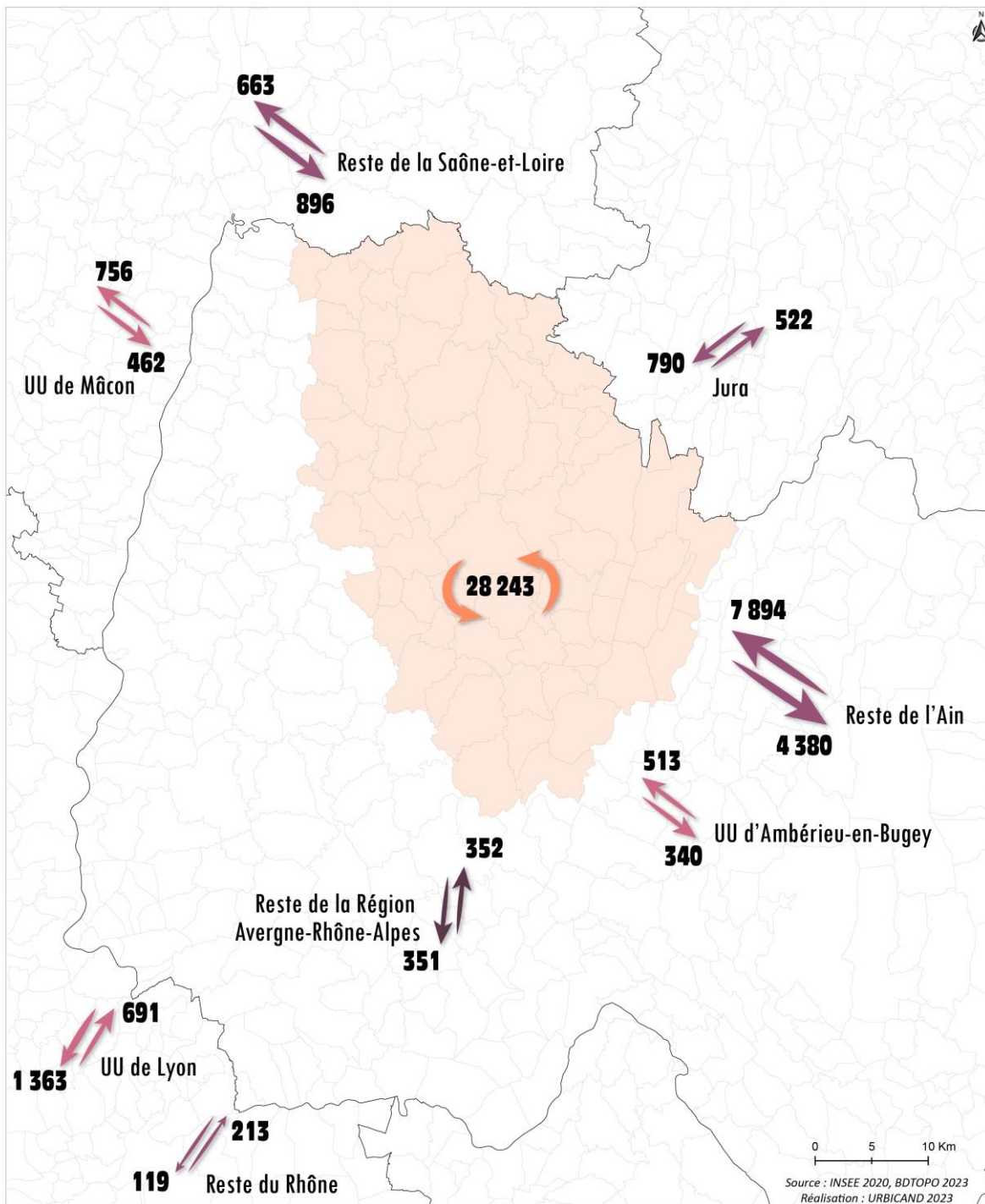
Sur ces 55 800 actifs, seulement un actif sur trois travaille dans sa commune de résidence (30%). Ce faible taux d'actifs travaillant « sur place » induit un nombre d'autant plus important de déplacements quotidiens. L'ampleur et la localisation de ces déplacements quotidiens restent néanmoins hétérogènes sur le territoire. En effet, certaines communes du territoire voient une très large part de leur population quitter la commune pour une autre. Ainsi, près de 12 communes voient plus de 90% de leurs actifs partir travailler ailleurs. Ces communes, principalement situées dans la couronne périurbaine de Bourg-en-Bresse, affichent un caractère résidentiel affirmé avec peu de résidents travaillant sur place.

A l'inverse, la proportion d'actifs travaillant sur leur commune de résidence est plus importante dans certains secteurs, notamment pour certains pôles d'emplois plus ruraux (Montrevel-en-Bresse ou Saint-Trivier-de-Courtes : respectivement 25% et 40% des habitants travaillent sur la commune). En revanche, l'écart est beaucoup plus net à Bourg-en-Bresse où 66% des actifs de la ville-centre y travaillent. L'unité urbaine de Bourg-en-Bresse attire un nombre très important d'actifs qui résident sur le territoire du SCoT : 21 130 actifs viennent travailler chaque jour sur une des 4 communes de l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse (38% des actifs du territoire).

Toutefois, si une part importante des actifs travaille en dehors de leur commune de résidence (70%), une large partie d'entre eux travaille localement sur le territoire du SCoT. En effet, la moitié des actifs travaille sur une commune appartenant au SCoT Grand Bourg Agglomération. **Au total, près de 80% des actifs du SCoT exercent leur activité sur le territoire.** 20% des actifs habitant dans le SCoT travaillent donc en dehors du territoire. Un nombre important (près de 5200 actifs, soit plus de 9%) vont dans une autre commune du département de l'Ain. 1 363 actifs (soit 2,5%) se dirigent quant à eux vers l'unité urbaine de Lyon et près de 760 actifs vers l'unité urbaine mâconnaise (1,5% des actifs).

A l'inverse, environ 11 650 actifs résidant en dehors du territoire du SCoT viennent travailler sur l'une des communes du territoire. Leur provenance est très diffuse, mais les flux les plus importants proviennent d'autres communes de l'Ain (72% des entrants) ou encore du département de la Saône-et-Loire (11%).

Migrations domicile-travail



- Principaux flux entre les communes du territoire du SCOT
- Principaux flux entre le territoire du SCOT et les Unités Urbaines (UU) de Lyon, Mâcon et Ambérieu-en-Bugey
- Principaux flux entre le territoire du SCOT et les départements limitrophes
- Principaux flux entre le territoire du SCOT et les régions limitrophes
- Territoire du SCOT
- Limites départementales
- Limites communales

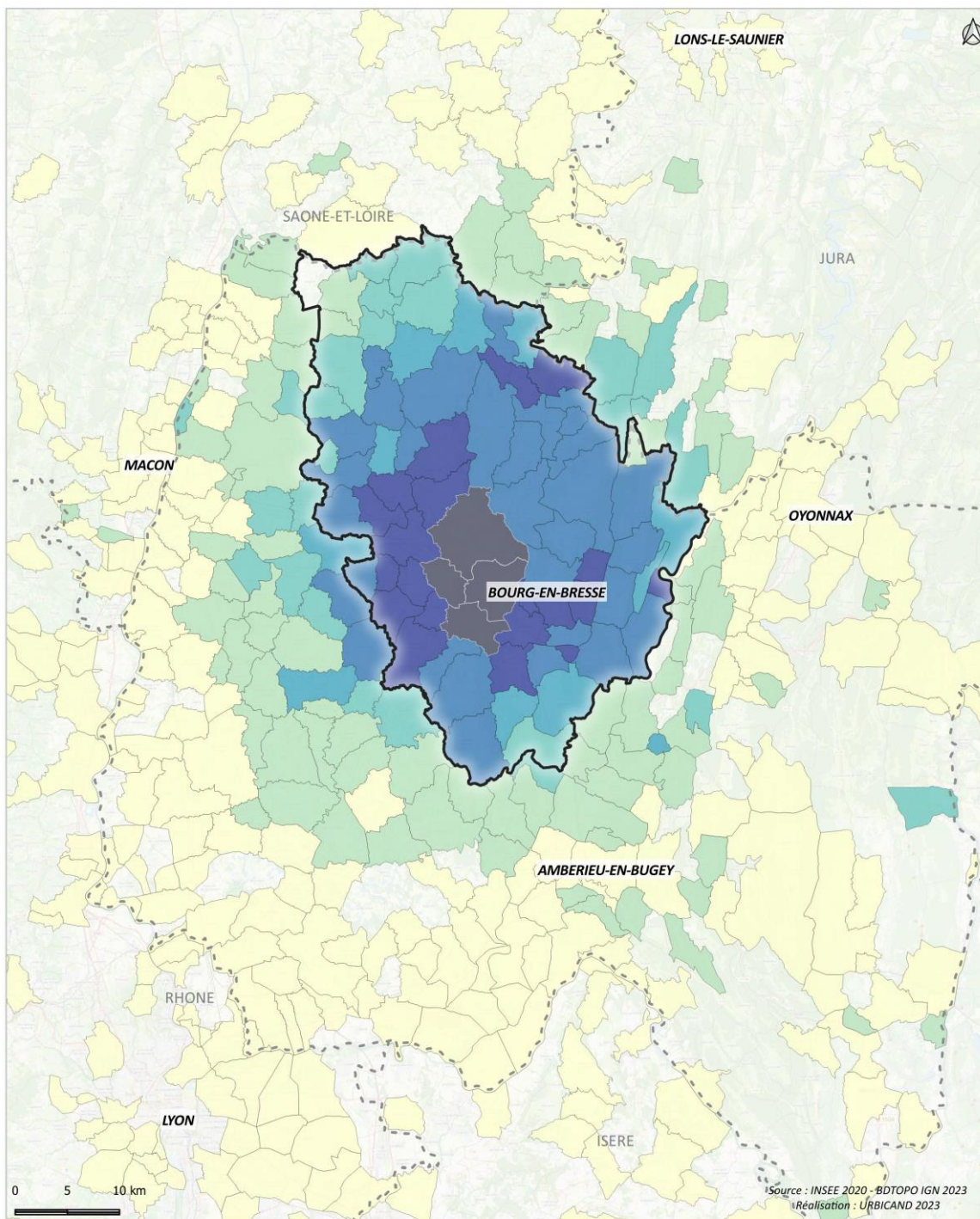
Identifiée comme grand pôle urbain par l'Insee, l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse est le principal pôle d'attractivité du territoire avec plus de 41 500 emplois, soit près des 3/4 de l'offre du SCoT (72%). En plus des 11 520 actifs de l'unité urbaine Burgienne travaillant sur place, plus de 21 130 actifs issus du territoire s'y rendent pour le travail, auxquels s'ajoutent 8 240 travailleurs résidant hors du périmètre de SCoT mais effectuant ces déplacements quotidiennement. Ce sont les communes de premières et deuxièmes couronnes autour du pôle majeur qui accueillent les parts les plus importantes d'actifs résidents (plus de 35% des actifs de ces communes). Cette aire d'attraction « forte » correspond plutôt bien aux limites du SCoT. Cette attraction va en diminuant et dépasse les limites administratives du territoire.

Les pôles secondaires n'ont, comparativement aux flux vers l'unité de Bourg-en-Bresse, qu'un poids marginal sur les déplacements quotidiens ; d'autant qu'il s'agit de bourgs situés dans la première couronne périurbaine de Bourg-en-Bresse : 950 actifs se rendent à Ceyzeriat, 780 actifs à Montagnat et 715 à Attignat. Seule l'unité urbaine de Montrevel-en-Bresse (regroupant les communes de Montrevel-en-Bresse et de Jayat) est plus éloignée de l'unité urbaine burgienne et semble avoir une petite aire d'attraction locale avec 1 250 flux quotidiens de travailleurs extérieurs.

A une échelle plus large, ce sont les polarités urbaines majeures qui attirent les travailleurs et en premier lieu l'unité urbaine de Lyon, dont l'aire d'attraction s'étend jusqu'aux franges sud du territoire où entre 5 et 15% des actifs vont y travailler. On peut également noter une situation semblable à l'ouest du territoire pour les communes de la frange ouest, dont une part des actifs est attirée par les emplois de l'agglomération mâconnaise.

De taille plus modeste, l'unité urbaine d'Ambérieu-en-Bugey possède un socle d'emplois moins important que les pôles précédents. Mais, sa proximité avec le SCoT GBA fait que son aire d'attraction déborde sur quelques villages du sud du territoire.

Attraction de l'Unité Urbaine de Bourg-en-Bresse (2020)

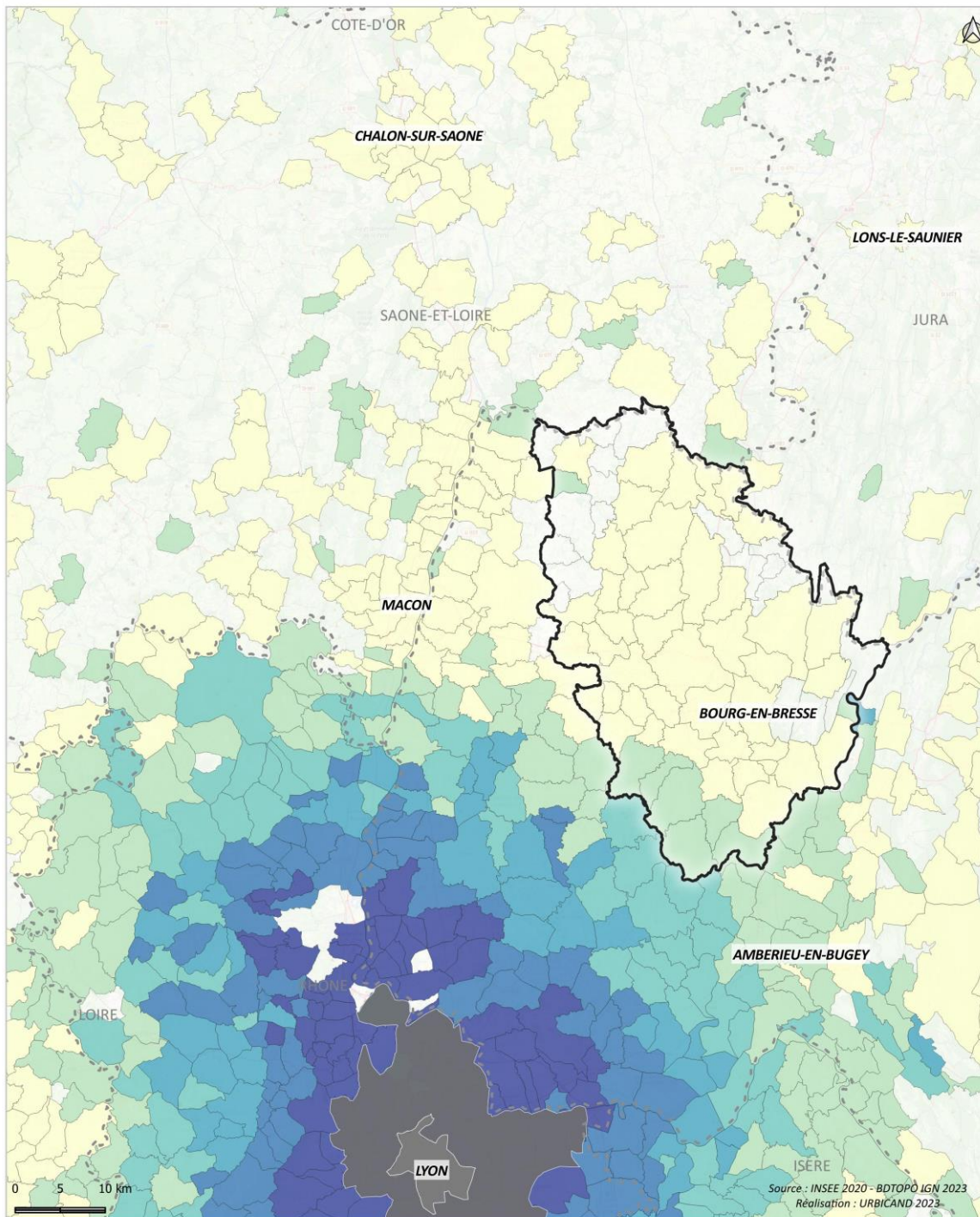


Part des actifs occupés dans la population active occupée communale, travaillant dans l'Unité Urbaine de Bourg-en-Bresse :

- Moins de 5 %
- Entre 5 et 15 %
- Entre 15 et 25 %
- Entre 25 et 35 %
- Entre 35 et 50 %
- Plus de 50 %

- Limites départementales
- ▭ Périmètre du SCOT
- Unité Urbaine de Bourg-en-Bresse

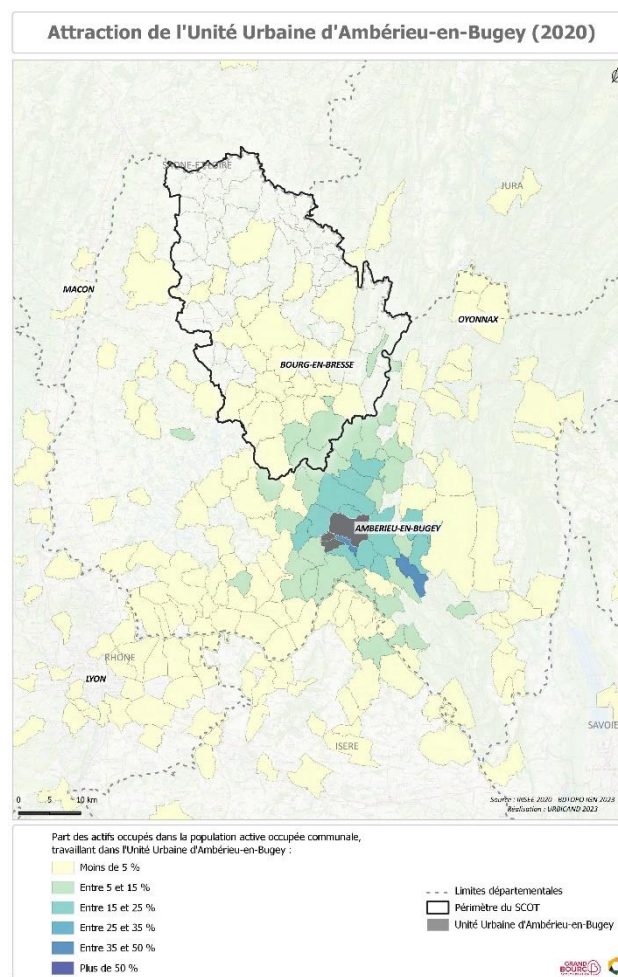
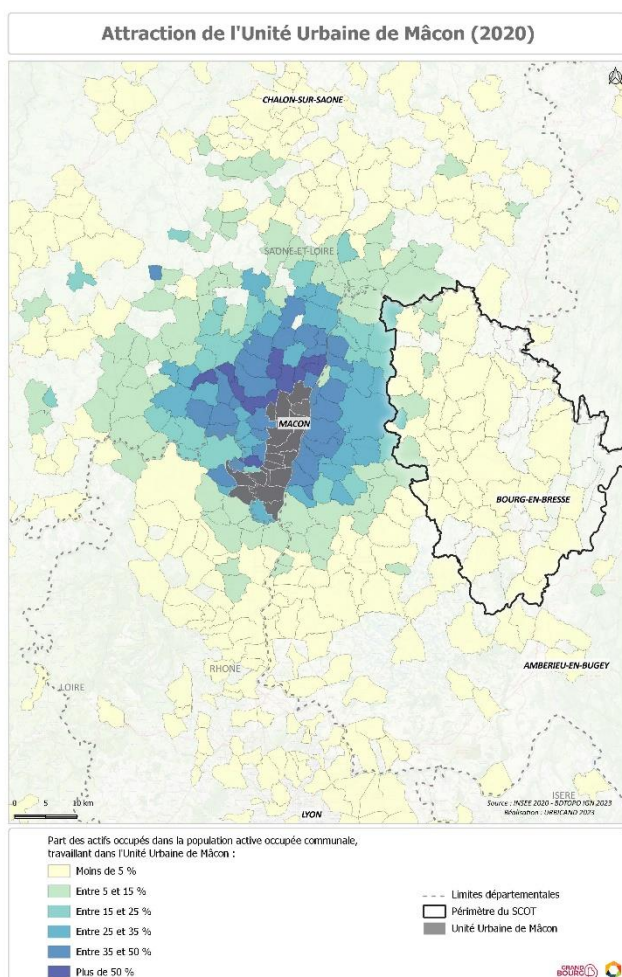
Attraction de la métropole de Lyon (2020)



Part des actifs occupés dans la population active occupée communale, travaillant dans la métropole de Lyon :

- Moins de 5 %
- Entre 5 et 15 %
- Entre 15 et 25 %
- Entre 25 et 35 %
- Entre 35 et 50 %
- Plus de 50 %

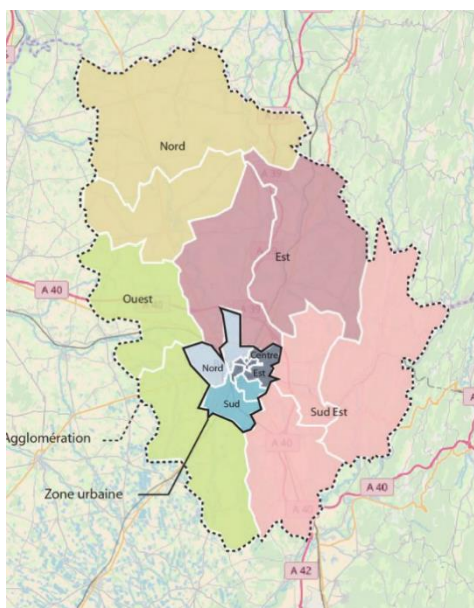
- Limites départementales
- Périmètre du SCOT
- Ville et métropole de Lyon



Des incidences majeures sur l'organisation du territoire

Au final, qu'ils soient internes au territoire ou venant de l'extérieur, les déplacements domicile-travail concernent près de 67 500 individus quotidiennement. À raison d'un aller-retour par jour et d'un taux de présence de 80% (prenant en considération les temps partiels, congés et absences), on atteint près de 108 000 déplacements domicile-travail quotidiens sur le territoire. Les polarités internes (principalement l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse) ou externes (Lyon, Mâcon) sont par définition génératrices de déplacements et induisent d'importants flux quotidiens. Les infrastructures de transport desservant ces communes doivent pouvoir supporter un trafic conséquent, qu'il s'agisse du réseau routier mais également des services mis à la disposition des travailleurs : transport ferroviaire, transports urbains et transports à la demande, mobilités douces.

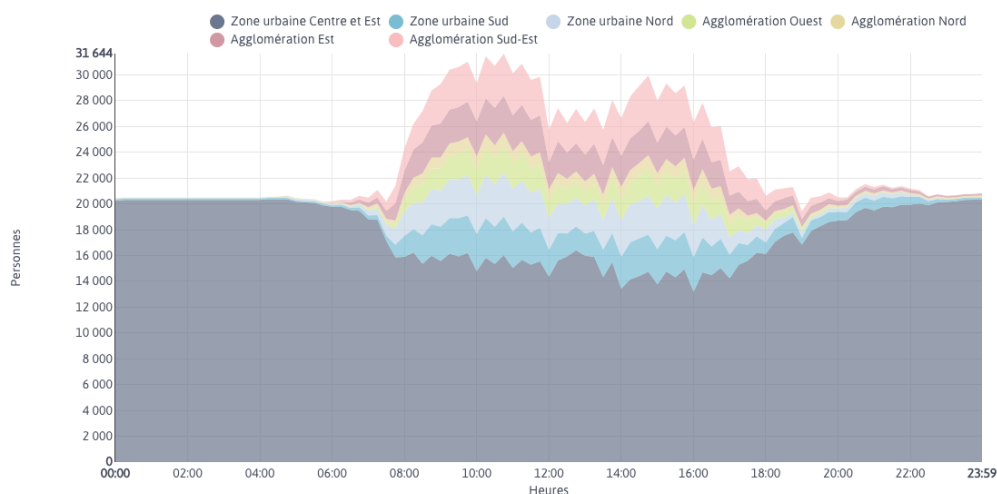
Ces flux pendulaires de départs et d'arrivées de travailleurs chaque jour forment comme des pulsations urbaines, correspondant à la cartographie des variations de présence des habitants sur le territoire au cours de la journée.



DTIR	Libellé DTIR	D5	Libellé D5
101	Centre-ville		
102	pont des chevres reyssouze	D5_01	Zone urbaine Centre et Est
103	Croix blanche Alagnier		
104	Vennes	D5_02	Zone urbaine Sud
105	Péronnas		
106	St Denis	D5_03	Zone urbaine Nord
107	Viriât et Avenue de paris		
111	Sud Ouest	D5_04	Agglo Ouest
113	Polliat et Ouest		
114	Montrevel	D5_05	Agglo Nord
115	St Trivier		
108	Marboz Attignat Viriat Nord	D5_06	Agglo Est
116	St Etienne Coligny		
109	Coyziat		
110	BDSR	D5_07	Agglo Sud Est
117	Revermont		

Détails des secteurs définis dans le cadre de l'étude de mobilités (Exploitation et analyse de l'enquête déplacements villes moyennes - Mars 2018 - erea-conseil).

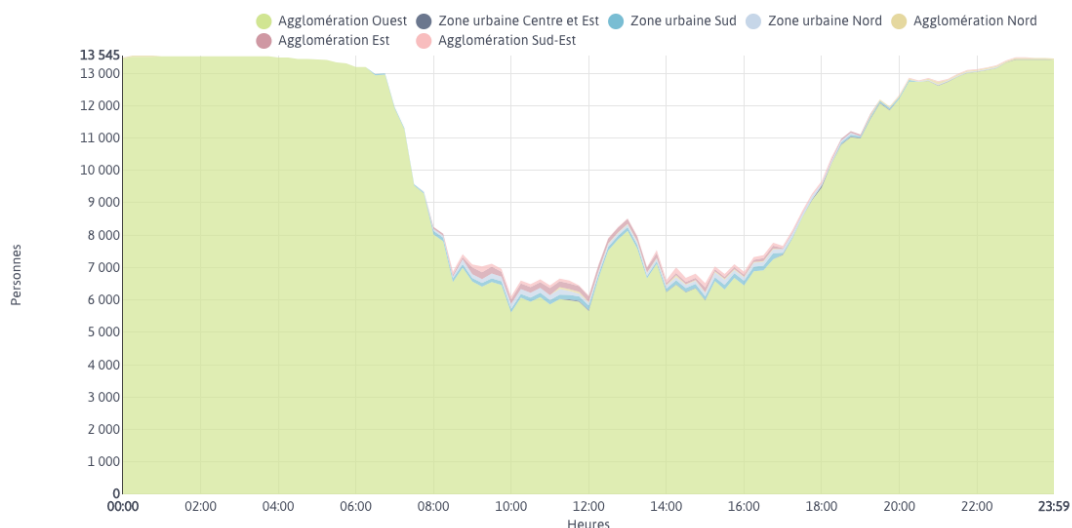
On voit bien que le secteur du centre urbain, comprenant l'agglomération de Bourg-en-Bresse, est nettement plus « peuplé » en journée que le reste du temps. En effet, aux habitants du secteur travaillant sur place viennent s'ajouter de nombreux travailleurs venus d'autres secteurs, internes ou externes au SCoT. C'est donc en zone urbaine que les personnes provenant de toute l'agglomération sont le plus présentes la journée : entre environ 8h et 19h et en particulier au centre et à l'est. Les personnes présentes y font significativement augmenter la population active en journée, passant ainsi de 20 310 habitants la nuit à 31 644 la journée.



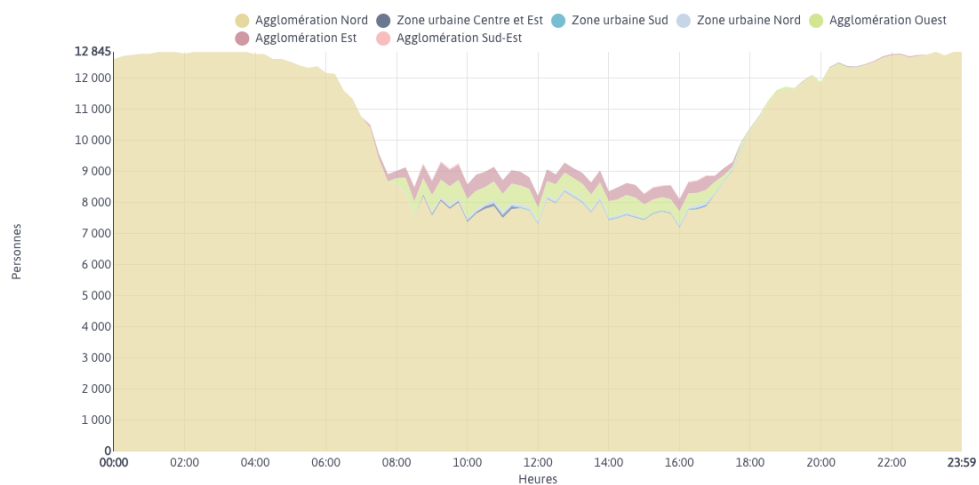
Sources : Exploitation et analyse de l'enquête déplacements villes moyennes - Mars 2018 - erea-conseil
 Clé de lecture : chaque couleur représente le nombre d'actifs présents à l'instant T dans le secteur de l'unité urbaine. Il y a des actifs qui habitent hors Unité Urbaine qui viennent y travailler la journée, et qui repartent le soir. Cela fait augmenter le nombre de personnes présentes dans l'UU. A l'inverse, on voit qu'une partie des actifs habitant sur l'UU travaillent en dehors, et quittent le territoire de l'UU.

A l'inverse, on peut voir que sur les autres secteurs du territoire, un creux de population a lieu durant la journée. Dans le sud-est, où la tendance est la plus forte, on note 18 170 habitants à 2h contre

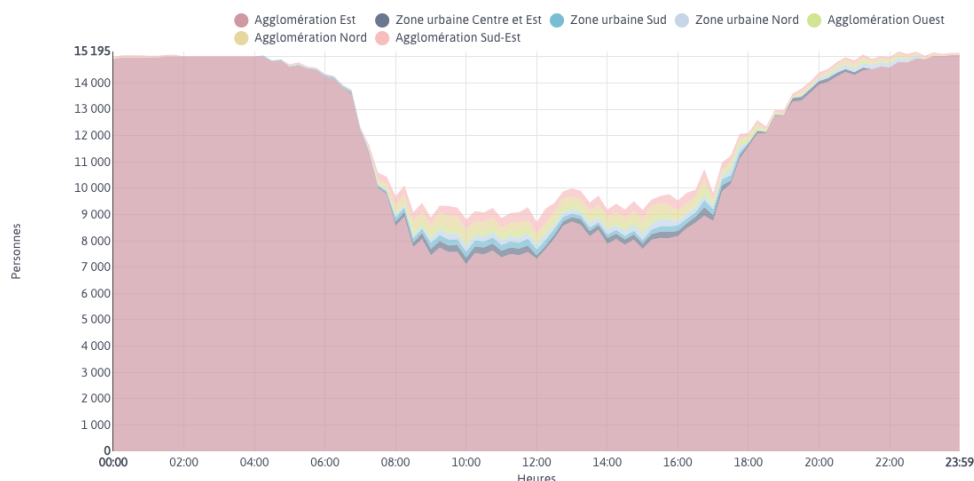
seulement 8 409 personnes présentes sur le territoire à 11h. A la manière des pulsations d'un cœur, de manière cyclique, les secteurs périphériques se vident, venant remplir le cœur qui à son tour se « dégonfle » à la fin de journée.



Secteur : agglomération ouest, Sources : *Exploitation et analyse de l'enquête déplacements villes moyennes - Mars 2018 - erea-conseil*



Secteur : agglomération nord



Secteur : agglomération est

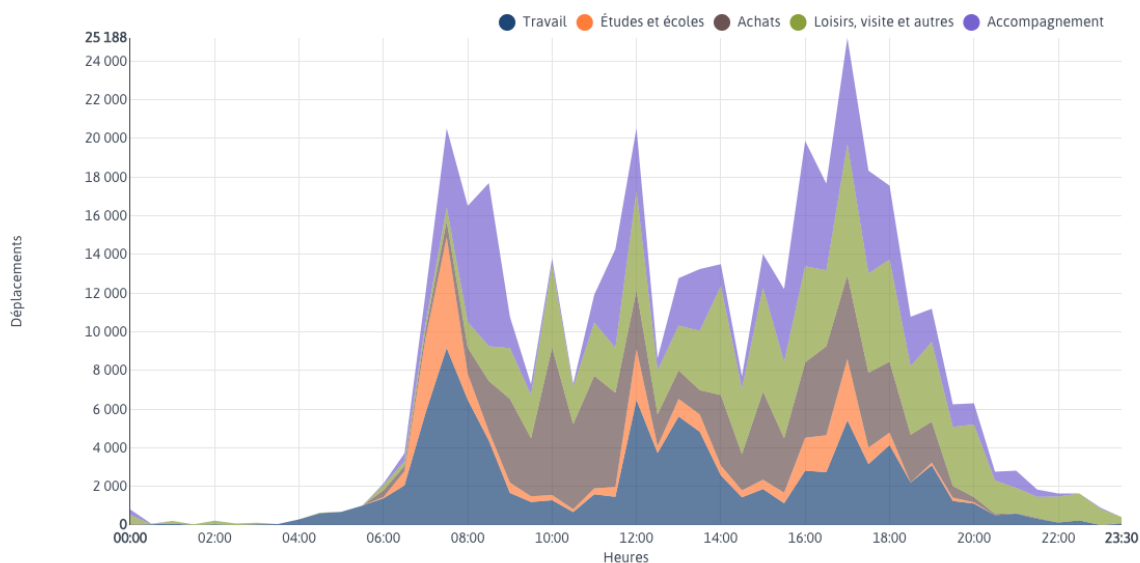
Des déplacements également importants pour l'accès aux commerces et services

Le travail est le principal motif de déplacements (26 %) et génère des flux impactants pour le fonctionnement du territoire. En effet, ils sont quotidiens et très concentrés sur certaines périodes de la journée. D'autres motifs de déplacements sont également importants bien que plus diffus et plus difficiles à mesurer. Les motifs de « loisirs et les visites à des parents ou amis » ; « d'accompagnement » et « d'achats » représentent respectivement 27%, 20% et 20% des déplacements.

Les motifs obligés, c'est-à-dire le travail et les études ou l'école, représentent un tiers des déplacements. Entre 6h et 10h, le travail et les études concernent les 3/4 des déplacements. Cette part est comparable à celle observée au niveau national.

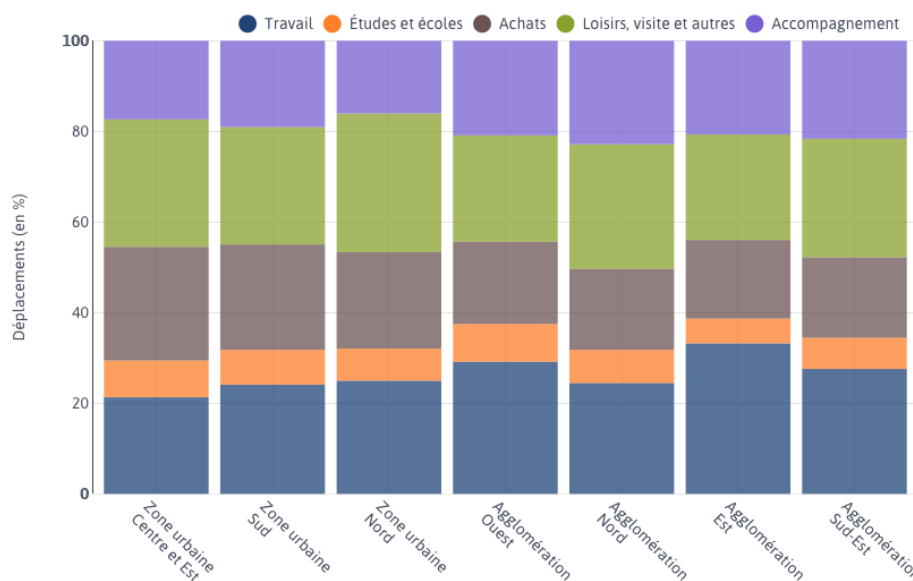
Les déplacements se font en majorité entre 7h et 19h, et le pic s'élève à 25 188 déplacements à 17h. A cette heure, le travail représente près de 34 % des déplacements. En dehors des heures de pointe, la part des loisirs augmente, allant jusqu'à 43 % des déplacements à 14h.

Globalement, la pointe du soir est plus étalée que celle du matin et le midi, une pointe de fréquentation s'observe également.



Sources : Exploitation et analyse de l'enquête déplacements villes moyennes - Mars 2018 - erea-conseil

La proportion des motifs de déplacements liés au travail et aux études, aux achats, aux loisirs et à l'accompagnement, est relativement équilibrée suivant les secteurs de résidence. Toutefois, la part du travail et des études dans les déplacements apparaît globalement un peu plus importante en dehors de la zone urbaine (38 % dans l'est de l'agglomération, contre 29 % au centre et à l'est de la zone urbaine), tout comme celle de l'accompagnement (entre 21 % dans l'ouest et l'est, et 23 % dans le nord). Au contraire, la part des loisirs et des achats se montre plus élevée en zone urbaine (52 % dans le nord de la zone urbaine, contre 40 % dans l'est de l'agglomération).



Sources : Exploitation et analyse de l'enquête déplacements villes moyennes - Mars 2018 - erea-conseil

Bourg-en-Bresse et sa première couronne représentent le pôle d'emplois, de commerces et de services le plus important sur le territoire. Ce secteur génère des déplacements nombreux et des pics de fréquentation des axes routiers concernés. Les déplacements vers l'Unité Urbaine pour l'accès à une partie des emplois, services et commerces concernent tout le territoire.

Les pôles de proximité plus éloignés de l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse, comme les communes de Montrevel-en-Bresse ou de Saint-Trivier-de-Courtes par exemple, représentent les bourgs-centres des espaces ruraux ou périurbains. Ils jouent un rôle clé pour le maintien des populations sur le territoire, notamment les personnes captives (personnes âgées, handicapées, jeunes, etc.) ; proposant ponctuellement des services et équipements intermédiaires.

Enfin dans les secteurs ruraux, certaines petites centralités proposent quelques petits commerces et services aptes à répondre à une demande quotidienne : ils irriguent l'espace rural et limitent les besoins en déplacements vers les pôles plus importants.

1.2.2. Des modes de déplacement peu diversifiés

Les modes de déplacements peuvent être distingués selon deux catégories :

- Une catégorie agrégée de modes, qui se décline selon les 3 modalités suivantes :

- *actif (marche et vélo),*
- *motorisé (deux roues motorisés, voiture)*
- *collectif (transports collectifs).*
- Une catégorie détaillée de modes, qui se décline selon les modalités suivantes : marche, vélo, deux roues motorisés, voiture conducteur et passager, transports collectifs urbains et autres transports collectifs routiers, les trains.

Une forte dépendance à la voiture individuelle

En 2020, le recensement des modes de transport utilisés pour se rendre au travail montre une certaine dépendance à la voiture individuelle :

- Plus de 4 trajets sur 5 sont effectués en voiture (84%) contre 70% à l'échelle nationale. Cette surreprésentation de la voiture individuelle a même tendance à s'accroître (81% en 2009), témoignant d'une pratique ancrée dans les habitudes et qui s'accroît avec le desserrement des pôles d'emplois (communes périurbaines gagnant de la population, difficultés à maintenir une offre alternative en dehors de quelques grands axes...).
- Avec seulement 4% des actifs utilisant les transports en commun pour aller travailler, le territoire se trouve très en deçà de la moyenne nationale s'élevant à 15%. Ce mode de transport reste primordial dans les déplacements scolaires et pour l'accès aux équipements et services des ménages plus vulnérables (modestes ou âgés).
- Les modes actifs (marche + vélo) sont également une solution de déplacements qui reste marginale. Si la marche représente 6% des déplacements pour se rendre au travail, les trois quarts de ces déplacements sont effectués à l'intérieur de l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse. Le même constat peut être fait pour les déplacements en vélo qui ne représentent que 2% des déplacements à l'échelle du SCoT, mais dont les trois quarts concernent l'unité urbaine de la ville-centre. Ceci renforce d'autant plus l'omniprésence des déplacements en voiture dans les secteurs non urbains.

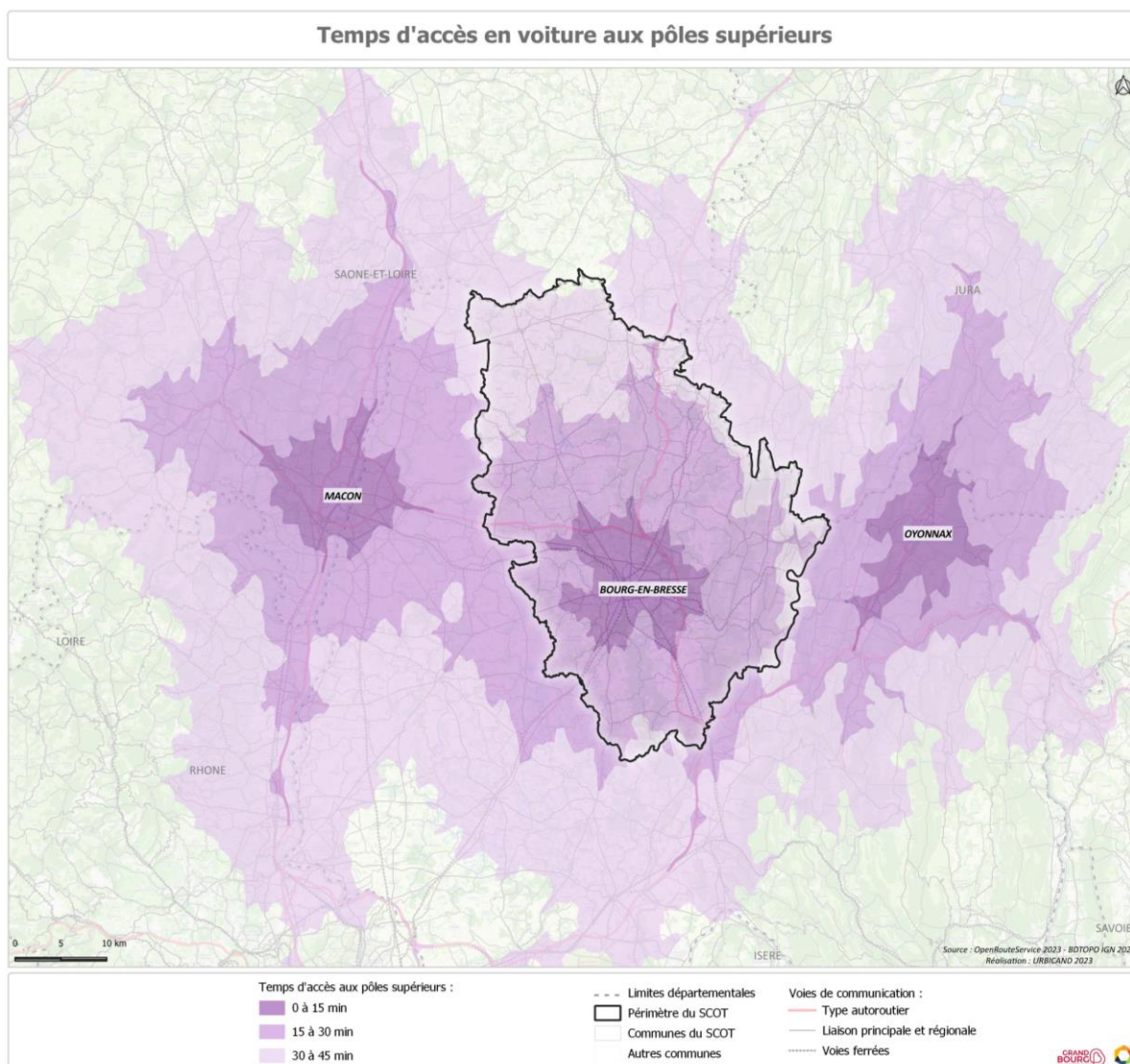
En considérant l'ensemble des motifs de déplacements, le territoire du SCoT accueille 423 080 déplacements par jour, dont 299 500 en voiture. Les modes de déplacements motorisés sont largement majoritaires (71%) et particulièrement la voiture (deux roues motorisées ne représentant que 0,2 %).

Il est intéressant de noter que les modes actifs ont un poids nettement plus important en considérant l'ensemble des motifs de déplacement, qu'en considérant uniquement le motif du travail. En effet, pour l'ensemble des motifs de déplacements, les modes actifs sont les plus utilisés après la voiture, à 24 %, et majoritairement la marche (22 %). Les transports collectifs sont quant à eux minoritaires et très peu utilisés (5 %). Parmi eux, la part des transports collectifs urbains est équivalente à celle des autres transports en commun. C'est logiquement dans la zone urbaine que les modes alternatifs à la voiture sont le plus utilisés (43% pour la marche et le vélo et 7% pour les transports en commun) même si cette dernière la voiture reste majoritaire (50%).

Enfin, d'un point de vue géographique, la part modale se réduit au fur et à mesure de l'éloignement du cœur d'agglomération, alors que la part modale des transports collectifs se maintient sur l'ensemble du territoire.

Des durées de déplacements pouvant être importantes

A l'échelle du SCoT, le temps de parcours pour rejoindre la ville-centre de Bourg-en-Bresse voire un pôle urbain voisin, peut dépasser les 30 à 45 minutes depuis la frange ouest du territoire, en particulier pour certaines communes du Nord du territoire ; et ce, malgré des axes structurants traversant de part et d'autre le territoire (Autoroutes A39 et A40).

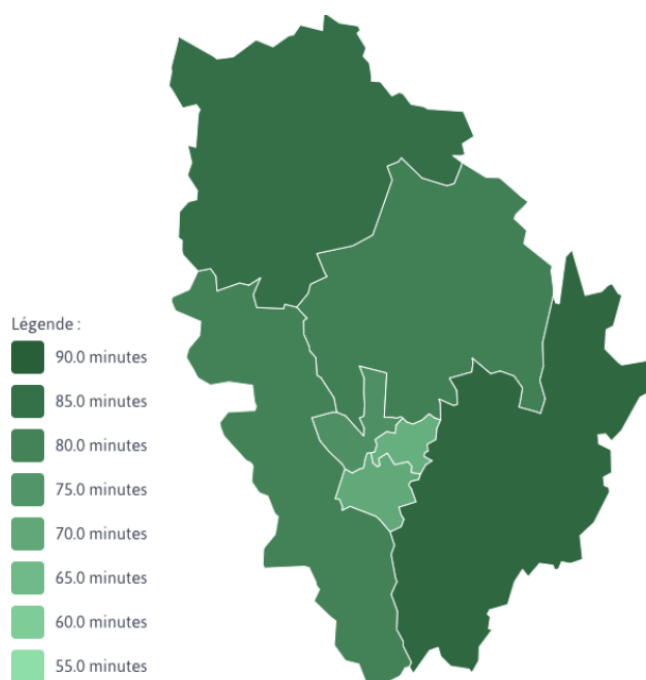


D'une manière plus générale, une personne du territoire consacre aux déplacements un budget temps de 78 minutes en moyenne, avec une médiane de 60 minutes. Ce budget temps dépend du secteur de résidence, le temps consacré aux déplacements étant plus important en s'éloignant de la zone urbaine, et en particulier dans le nord et le sud-est de l'agglomération (respectivement 86 minutes et 88 minutes), contre 68 minutes dans le centre et l'est de la zone urbaine.

Cependant, en centre-ville, le budget temps est de 81 minutes, ce qui peut s'expliquer par un nombre de déplacements plus élevé.

Sources : Exploitation et analyse de l'enquête déplacements villes moyennes - Mars 2018 - erca-conseil

Temps consacré aux déplacements



La durée moyenne d'un déplacement est relativement courte : 16,5 minutes. Pour cet indicateur, les différences géographiques restent modestes puisque la durée moyenne d'un déplacement apparaît, logiquement, légèrement plus importante en dehors de la zone urbaine du bassin de Bourg-en-Bresse (de 16 minutes dans le nord à 18 minutes dans l'ouest), contre 15 minutes pour la zone urbaine centre et l'est et 16 minutes pour la zone urbaine sud et nord.

Cette légère différence peut s'expliquer notamment par un éloignement des pôles générateurs de déplacements en dehors de la zone urbaine, conduisant à des trajets plus longs.

En revanche pour la distance moyenne, celle-ci est importante car chaque habitant du territoire parcourt chaque jour 27 km. En revanche, à l'échelle plus locale, les résultats sont nettement plus hétérogènes : elle varie entre 14 km au centre de la zone urbaine et atteint 40 km pour les communes au nord du territoire.

De la même façon, la distance moyenne d'un déplacement est croissante en s'éloignant de la zone urbaine : elle varie de 4 km dans le centre et l'est de la zone urbaine, à 9 km dans l'est de du territoire.

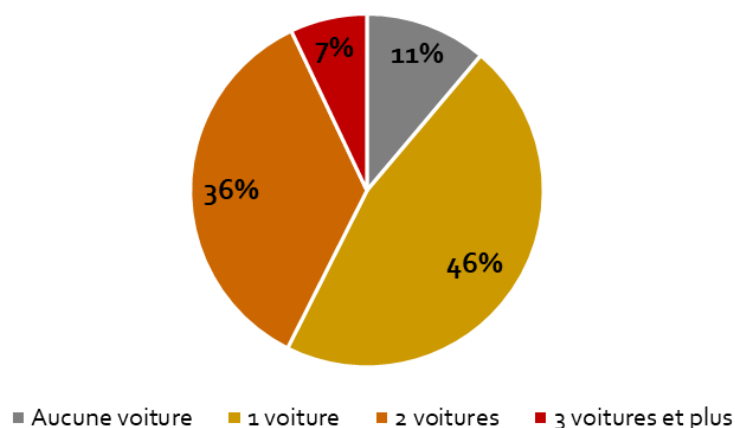
Enfin, la répartition des 423 080 déplacements quotidiens en fonction de leur distance, montre que les distances sont relativement équilibrées. La répartition cumulée des distances montre que 18 % des déplacements ont une portée de moins d'1 km, 49 % d'entre eux entre 1 et 4,5 km, et 33 % entre 4,5 et 15 km. Ainsi, la majorité des déplacements est inférieure à 4,5 km (et plus particulièrement entre 1 et 2 km). L'ensemble de ces déplacements peut être considéré comme étant de courtes distances et semble constituer un potentiel intéressant de développement des mobilités alternatives aux mobilités alternatives.

Un niveau de motorisation élevé des ménages, et des ménages non motorisés relativement fragiles

Dans l'ensemble, le SCOT GBA affiche un niveau de motorisation des ménages élevé :

- 89% des ménages sont équipés d'au moins une voiture (81% en moyenne à l'échelle nationale) ;
- Près 45% des foyers possède deux véhicules, et 7% des ménages possèdent trois voitures ou plus.

Motorisation des ménages



Les ménages ne sont cependant pas tous équipés de la même façon selon les secteurs du territoire :

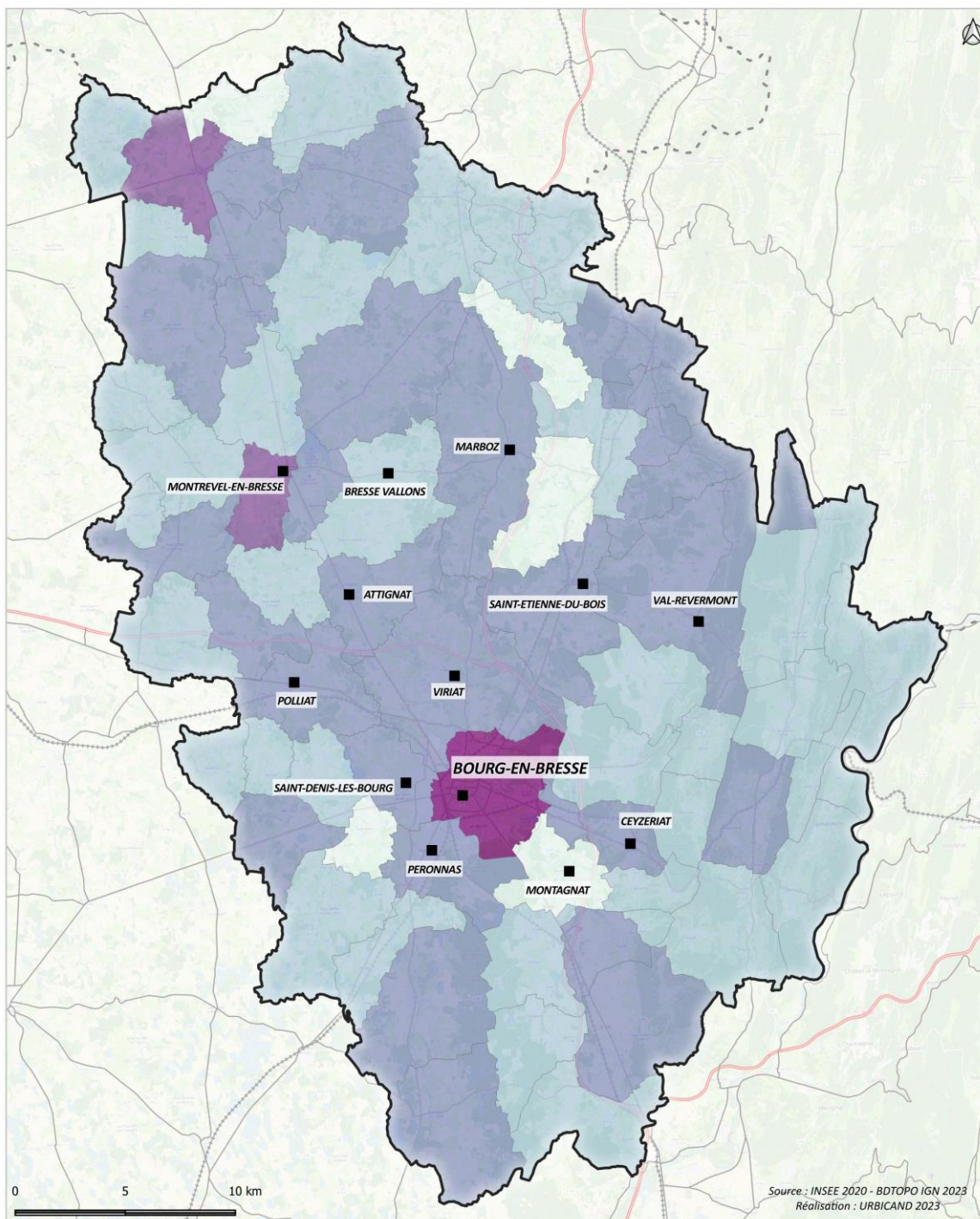
- Le pôle urbain de Bourg-en-Bresse tend à accueillir une population non-motorisée plus nombreuse. 22% des ménages de la ville de Bourg-en-Bresse et 8% des habitants de l'unité urbaine n'ont pas de voiture. L'offre de commerces et de services y est en effet suffisante pour limiter le besoin de se déplacer et/ou il y existe une offre de transports en commun ou de transport à la demande permettant d'assurer une certaine mobilité ;
- Certains bourgs voient le taux de motorisation de leur ménages légèrement moins élevé. C'est le cas notamment de Montrevel-en-Bresse et de Saint-Trivier-de-Courtes.
- Les communes rurales et périurbaines présentent des taux de motorisation des ménages nettement plus élevés. Beaucoup de ces communes accueillent des actifs travaillant dans les pôles urbains et dépendant donc de leur voiture individuelle.

En parallèle des constats effectués ci-avant, il faut souligner qu'un tiers des ménages inactifs du territoire ne possède pas de voiture, soit plus de 2 800 ménages (personnes âgées, demandeurs d'emploi, ...). La localisation de ces ménages est souvent subie du fait de revenus plus faibles. Ces populations sont relativement dépendantes des équipements et services de proximité offerts par les pôles urbains majeurs ou secondaires du territoire et des solutions alternatives de transport (transport en commun, déplacements doux).

La localisation de ces ménages est souvent subie du fait de revenus trop faibles. Ces populations sont relativement dépendantes des équipements et services de proximité offerts par les polarités urbaines locales et des solutions alternatives de transport (transport en commun, déplacements doux).

En moyenne, on peut compter 1,55 voitures par ménage et 1,77 vélos par ménage. Le nombre moyen de vélos dont disposent les ménages croît en fonction de l'éloignement de la zone urbaine, avec au minimum 1,04 vélos par ménage dans le centre et l'ouest, contre 2,24 dans l'ouest du territoire. Plusieurs explications sont envisageables, telles que le manque d'emplacements de stationnement en zone urbaine ou un équipement pour les loisirs et les sportifs plus élevé en milieu périurbain et rural.

Part des ménages non-motorisés (2020) - SCOT Grand-Bourg Agglomération



Part des ménages sans voiture (2020) :

- Entre 0 et 2 %
- Entre 2 et 5 %
- Entre 5 et 10 %
- Entre 10 et 15 %
- Plus de 15 %

- Limites départementales
- Périmètre du SCOT
- Communes du SCOT
- Autres communes

- Voies de communication :
- Type autoroutier
 - Liaison principale et régionale
 - Voies ferrées

1.2.3. Des mobilités routières importantes qui s'organisent autour d'un réseau dense d'infrastructures

Un réseau routier structurant assurant une bonne accessibilité, malgré quelques situations plus contrastées sur les franges du territoire

Le territoire du SCOT est traversé de part et d'autre par deux infrastructures de transport majeures :

- L'autoroute A40 reliant Mâcon à Annemasse et plus largement la frontière Suisse, est accessible depuis le territoire par :
 - L'échangeur n°5 – Bourg-en-Bresse Nord ;
 - L'échangeur n°6 – Bourg-en-Bresse Est ;
 - L'échangeur n°7 – Bourg-en-Bresse Sud ;
- L'autoroute A39 reliant Dijon à Bourg-en-Bresse est accessible par :
 - L'échangeur n°10 – Péage de Beaupont

A noter également que le territoire est directement connecté à l'autoroute A42 au sud du territoire sur la commune de Druillat, autoroute qui dessert le département du Rhône en direction de Lyon.

En dehors des axes autoroutiers cités précédemment, les routes départementales jouent un rôle important de desserte plus fine du territoire. Ces axes s'organisent principalement en étoile.

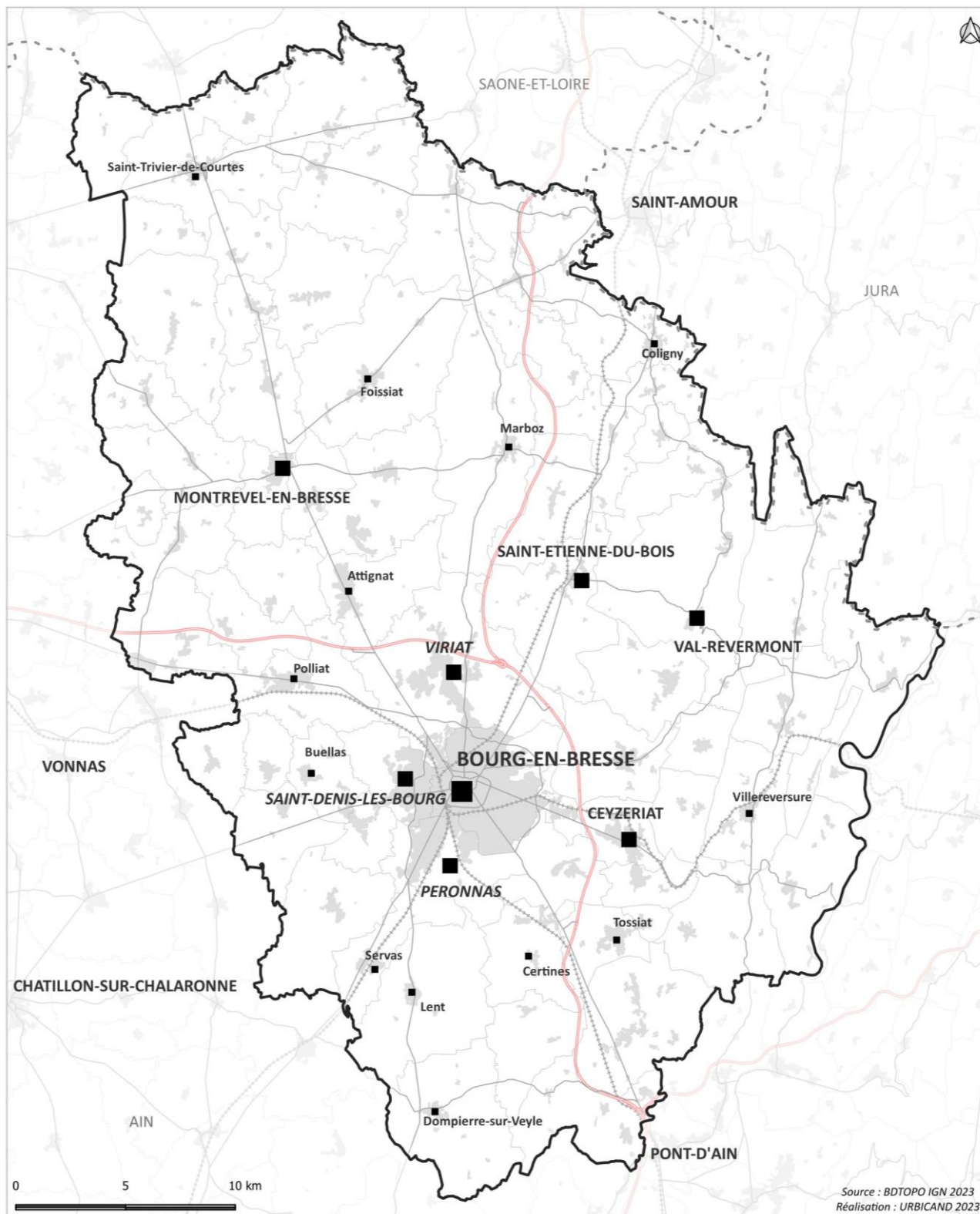
Tout d'abord, la RD975 qui s'étire du nord au sud en jouant le rôle de desserte plus fine des villages de la vallée de la Reyssouze et de la partie Nord-Ouest du territoire.

La RD1075 relie Bourg-en-Bresse à Ambérieu-en-Bugey et toute la partie sud du territoire.

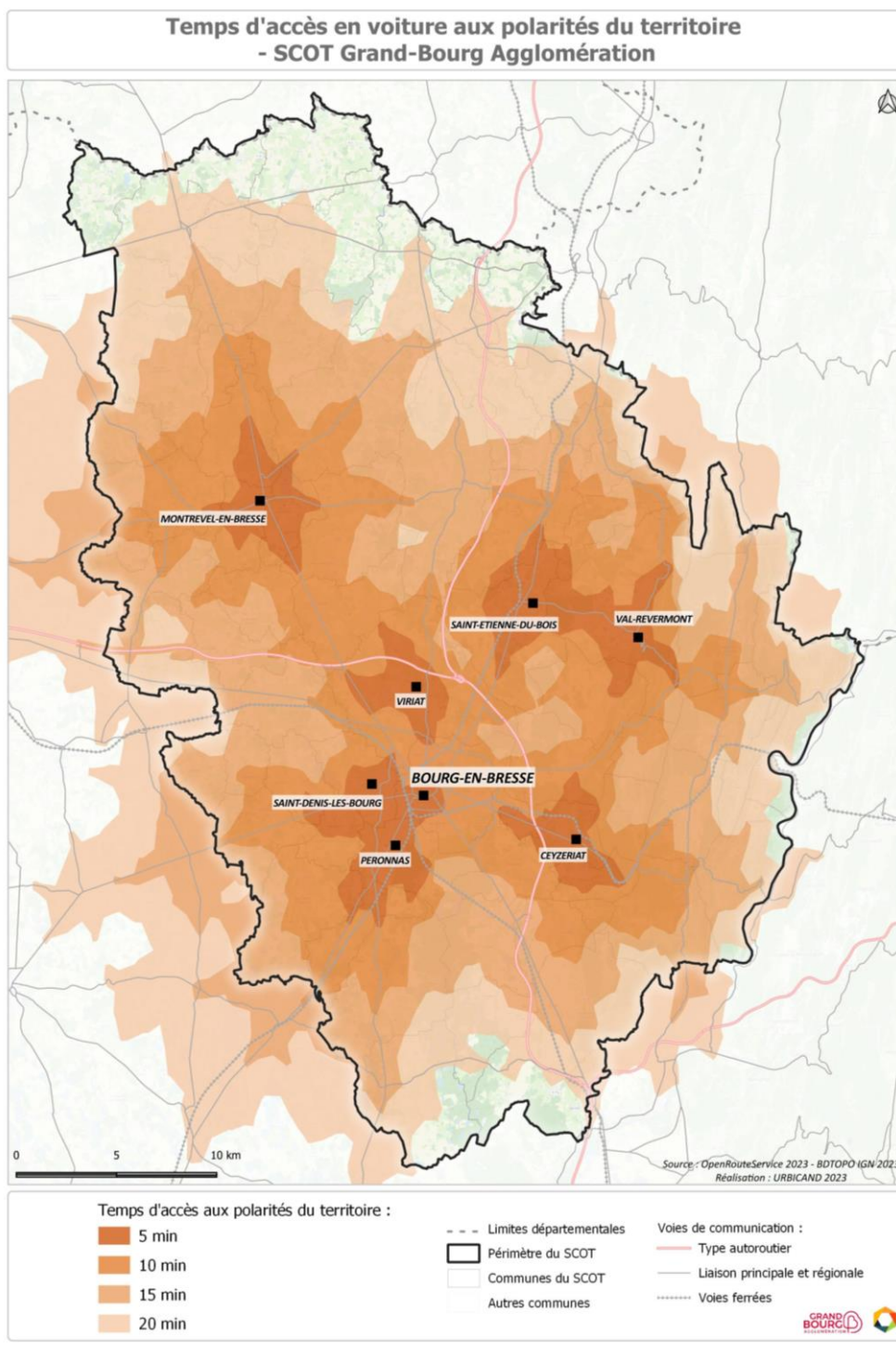
La RD1083 s'étire sur sa partie Nord-Est presque parallèlement à l'axe routier déjà assuré par l'autoroute A39. Elle relie Saint-Amour au département du Rhône.

Un réseau de routes départementales de plus faible importance vient interconnecter ce réseau en reliant les axes principaux en différents points. Il en résulte une bonne couverture générale du territoire.

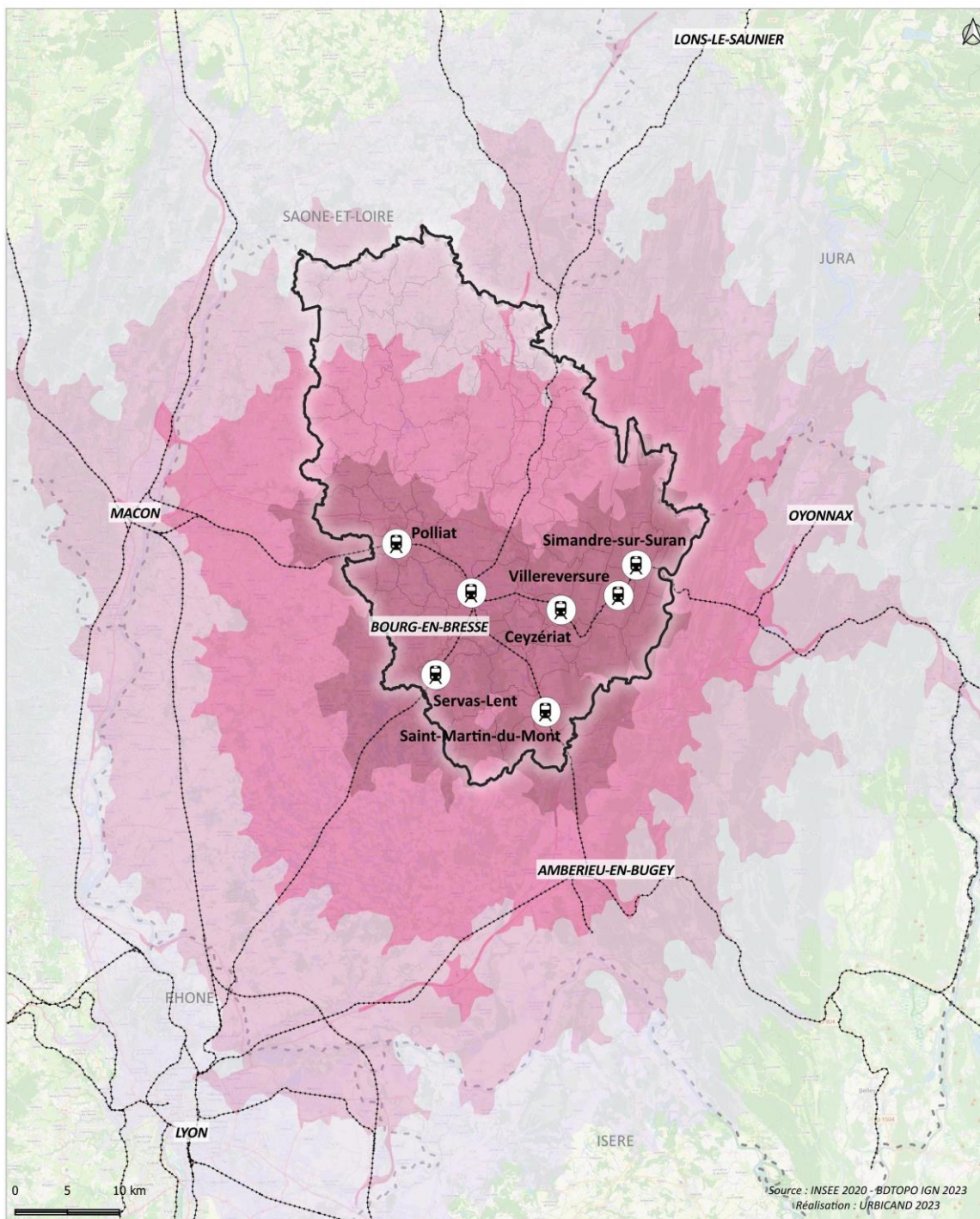
Toutefois, il est à noter que certains secteurs (partie Est) souffrent d'une plus faible accessibilité puisqu'il n'existe aucun axe structurant ou route primaire directe depuis / vers Bourg-en-Bresse.



Les temps d'accès aux polarités paraissent assez homogènes même s'il suit un gradient centre-franges du territoire assez marqué. A quelques exceptions près, les temps d'accès aux principales polarités du territoire sont inférieurs à 20 minutes pour l'ensemble des communes du territoire, du fait de la présence d'axe routiers structurants (et pas seulement autoroutiers) traversant le territoire du SCoT. Les communes des franges Nord principalement ainsi que quelques communes du Sud affichent un temps d'accès aux polarités supérieur à 20 minutes, mais ces communes représentent moins de 3,5% de la population. Le constat est encore plus marqué entre le cœur de l'agglomération et la frange nord du territoire lorsqu'on s'intéresse à l'accessibilité des gare structurantes depuis les communes du territoire. En effet, les communes situées au nord de Saint-Julien-sur-Reyssouze restent plus enclavées. La totalité des gares sont situées sur la partie Sud du territoire.



Temps d'accès aux gares structurantes



Gares du territoire

Temps d'accès aux gares :

- 15 min
- 30 min
- 45 min
- 60 min

--- Limites départementales

Périmètre du SCOT

Communes du SCOT

Autres communes

Voies de communication :

Type autoroutier

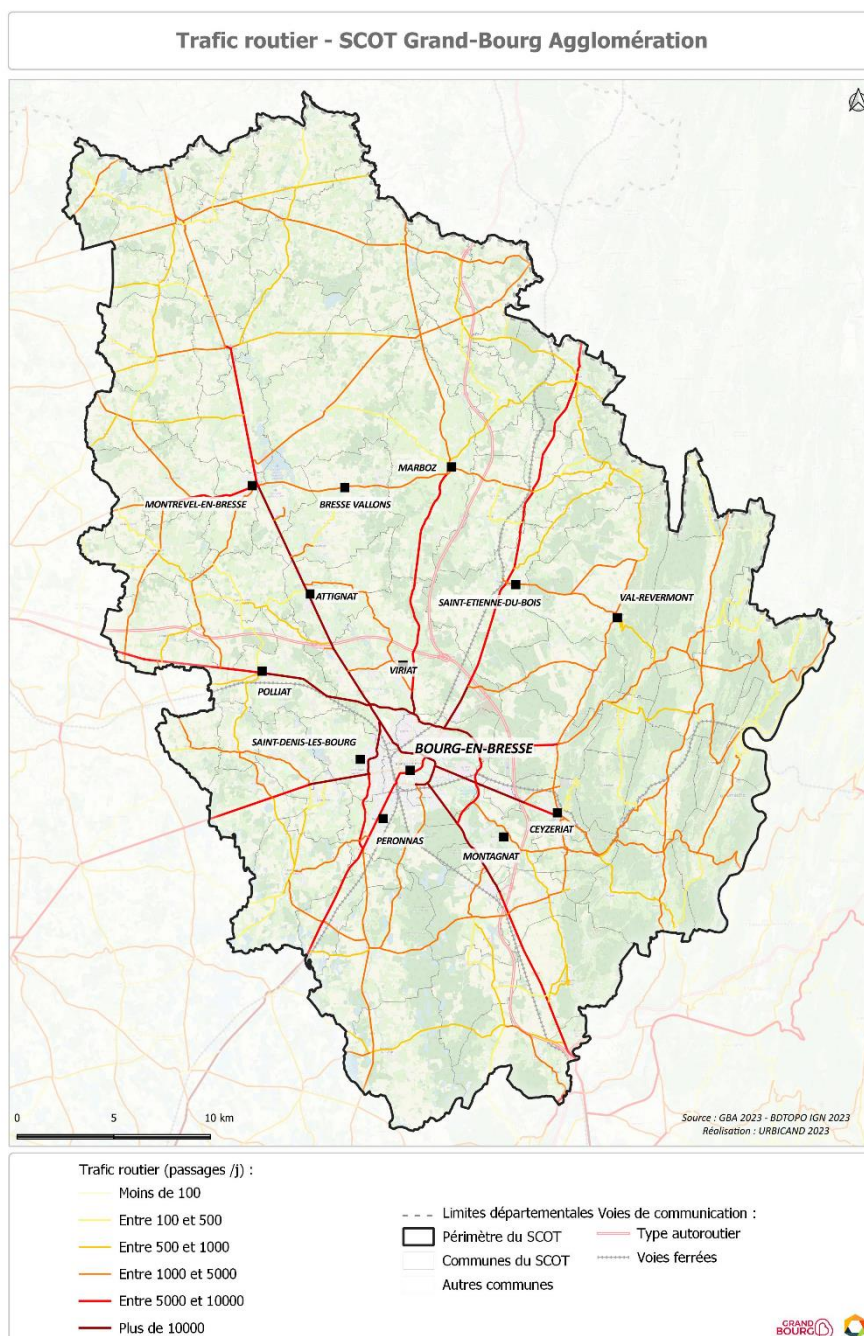
Voies ferrées

Flux routiers

Ce réseau routier accueille un trafic important en particulier aux abords de l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse. En effet, la majorité des axes autour ou arrivant sur l'unité urbaine dépasse les 10 000 véhicules par jour. Les circulations les plus denses concernent l'axe Nord-Sud du territoire, la RD1079 et RD117 à l'entrée nord-ouest de Bourg-en-Bresse puisque ces axes accueillent un trafic dépassant les 20 000 véhicules/jour générant des réels soucis de congestion.

Au total, c'est plus de 423 000 déplacements par jour à l'échelle du territoire. La majorité des déplacements quotidiens sont internes au bassin de Bourg-en-Bresse (88 %), c'est-à-dire avec une origine et une destination qui se trouve à l'intérieur du territoire. Les déplacements qui ont une origine ou une destination extérieure au bassin représentent 9% du total (soit 36 524 déplacements). Enfin, 4 % (soit 16 187 déplacements) sont uniquement des flux qui traversent le territoire (avec une origine et une destination extérieure).

A une échelle plus fine, la majorité des déplacements quotidiens des habitants sont internes à chaque secteur du territoire, c'est-à-dire que le secteur de résidence est aussi le secteur de destination. Par ailleurs, la zone urbaine concentre la majorité des flux puisqu'elle accueille 342 000 des 423 000 déplacements (soit 80% des flux). Le centre-ville concentre à lui seul 101 050 déplacements (soit près d'un quart des flux).



Politiques de stationnement

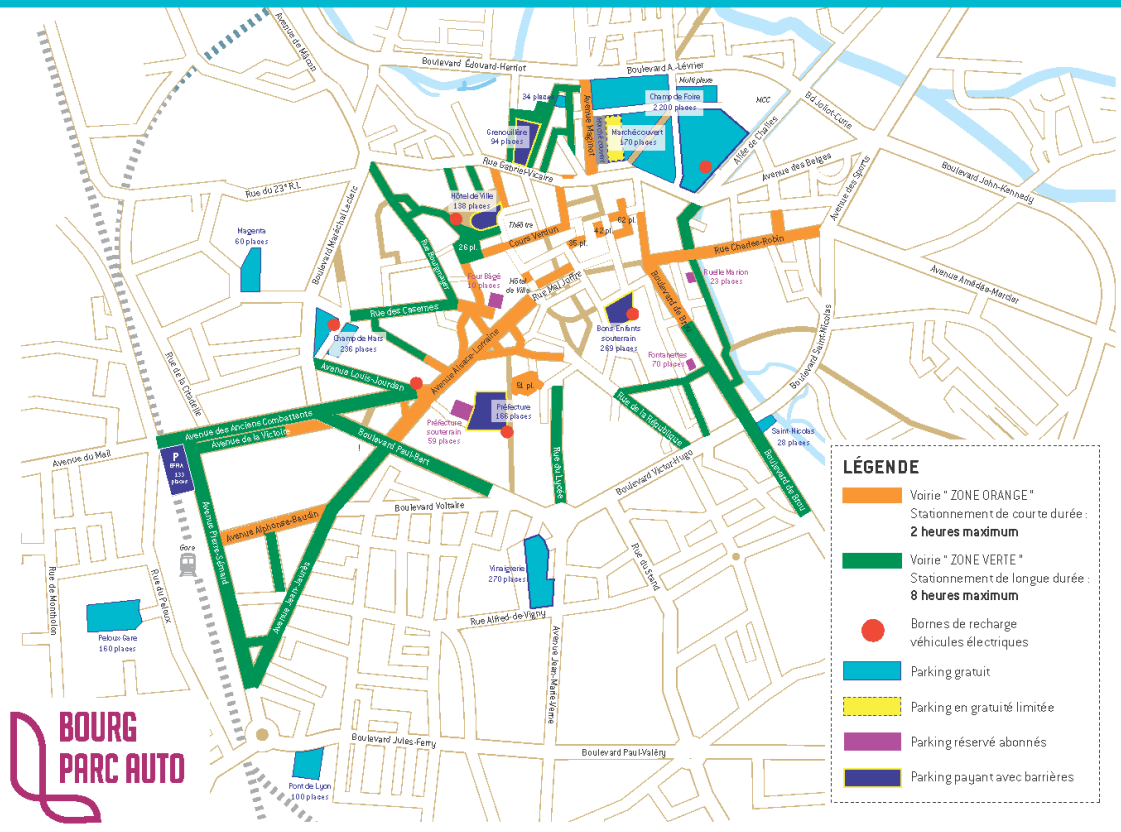
Sur l’ensemble du territoire, seule la ville de Bourg-en-Bresse a mis en place des zones de stationnement payant, associées à une offre gratuite localisée en périphérie directe du centre-ville. On relève quelques autres modes de régulation du stationnement comme le stationnement alterné et les parkings réservés aux abonnés.

La politique en matière de stationnement reste peu structurée en dehors de la ville centre. 18 à 20 % de la population en zone urbaine déclarent avoir des difficultés de stationnement. Les problèmes de stationnement peuvent avoir des conséquences directes sur la qualité de vie des habitants.

Le manque de rotation des véhicules stationnés peut entraver le bon fonctionnement des commerces de centres-villes ou de centres-bourgs ;

- Le stationnement illicite peut représenter une gêne importante dans les déplacements doux (notamment sur les trottoirs, pistes cyclables, passages piétons, etc.) ;
- L’omniprésence de l’automobile en milieu urbain génère un impact visuel et sonore nuisant à l’image, et donc, à l’attractivité des communes.

LES DIFFÉRENTES ZONES DE STATIONNEMENT À BOURG-EN-BRESSE



Inspiré par votre ville, votre politique – Services Communication – Mars 2023

1.2.4. Un territoire relativement bien desservi par les transports en commun ferrés mais une offre plutôt concentrée géographiquement

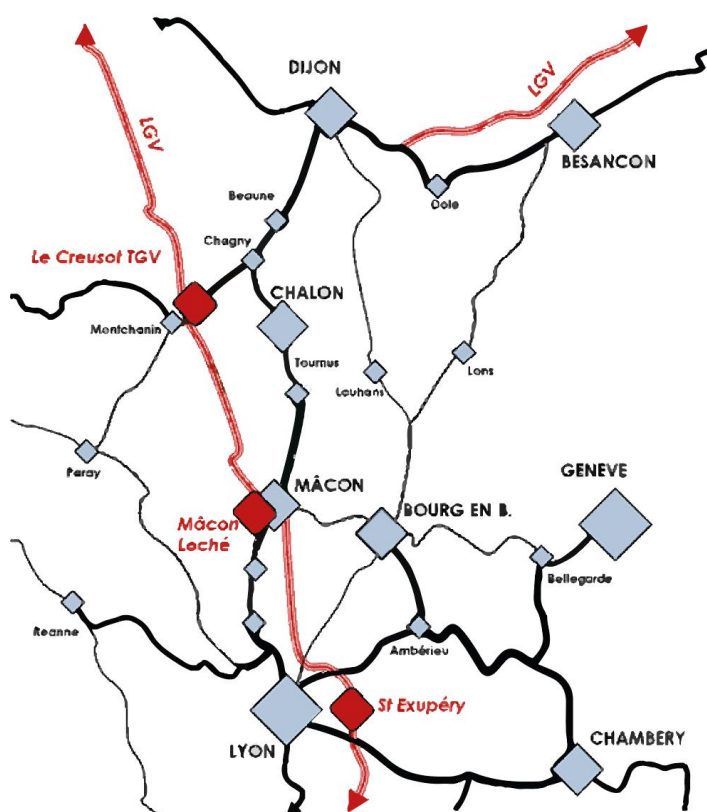
Des liaisons très largement concentrées sur Bourg-en-Bresse et vers Lyon

La ville de Bourg-en-Bresse bénéficie d'un positionnement d'étoile ferroviaire lui permettant de bénéficier de liaisons importantes vers les pôles voisins. Cependant cette étoile ferroviaire est constituée de lignes plus secondaires que l'axe Paris-Lyon-Marseille, qui passe à Mâcon.

La gare de Bourg-en-Bresse est la seule gare d'envergure du territoire mais il existe également 6 autres gares locales ou haltes ferroviaires permettant aux habitants de bénéficier d'une desserte ferroviaire.

En 2022, la gare de Bourg-en-Bresse a accueilli plus 1,8 millions de voyageurs (source SNCF Open Data), ce qui représente près de 5 000 montées/descentes quotidiennes en ville de Bourg-en-Bresse. La ville-centre constitue le point central des réseaux de transport ferroviaire du territoire, jouant un rôle de plateforme intermodale primordiale.

Positionnement régional – inscription au sein du réseau

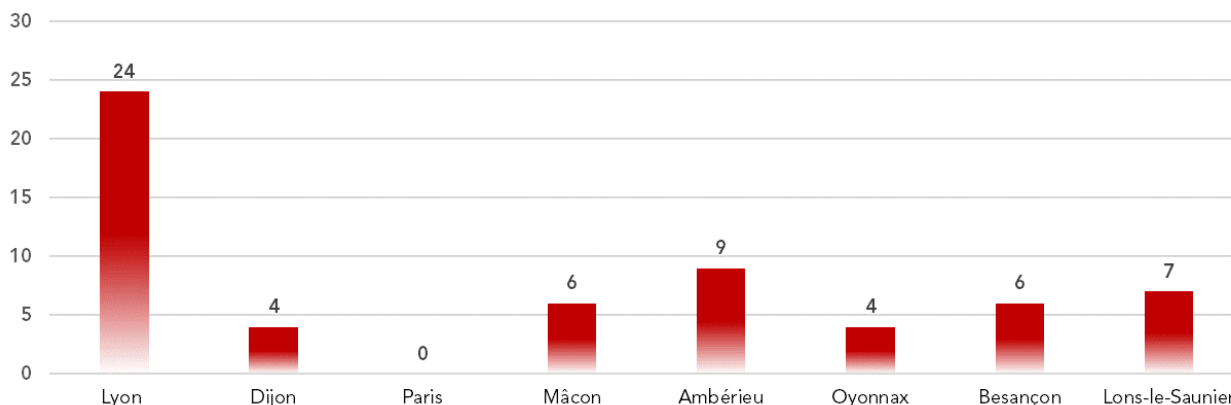


Les niveaux de desserte des grands pôles régionaux et inter-régionaux restent limités hormis en direction de Lyon, de Paris et de Genève. En effet, seule la ligne TGV Paris-Genève dessert la gare de Bourg-en-Bresse avec néanmoins un cadencement important vers ces deux grandes métropoles (8 allers-retours par jours).

Le réseau de TER offre des cadences très compétitives pour accéder à Lyon avec 24 allers-retours par jour. En revanche, l'accès aux autres grandes villes aux alentours reste plus limité. Le nombre d'allers-retours directs pour accéder à Dijon ou Besançon n'est que de 4 à 6 par jour. Un même constat peut

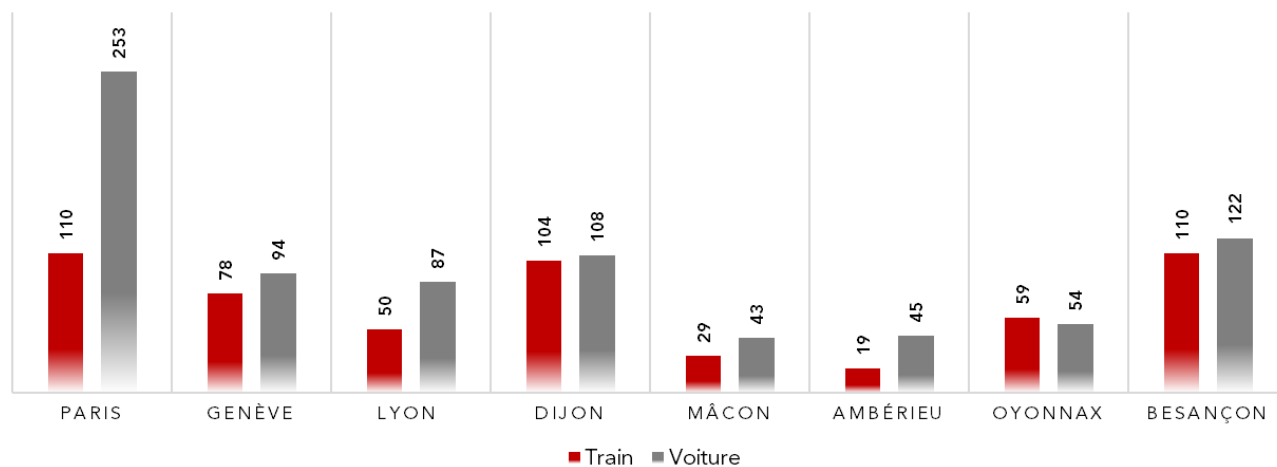
être fait sur les villes voisines du territoire avec seulement 6 et 4 allers-retours par jour, respectivement à Mâcon et Oyonnax. Il existe un cadencement légèrement plus important en direction d'Ambérieu-en-Bugey (9 A/R par jour) et Lons-le-Saunier (7 A/R par jour).

Cadencement TER (nb d'A/R journaliers)



Par ailleurs, il est souvent plus rapide d’effectuer le trajet en train qu’en voiture. C’est surtout le cas en TGV mais également en TER pour desservir les agglomérations comme Lyon, Genève, Dijon ou même Mâcon.

Temps d'accès depuis Bourg-en-Bresse (en minutes)



Il existe en une offre de transports à caractère local qui est assurée par les Régions Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes. Au sud, sur l’axe Bourg-en-Bresse-Lyon, une ligne omnibus dessert halte ferroviaire de Servas – Lent. Cette halte accueille près de 66 000 voyageurs par an, en bonne partie des travailleurs lyonnais habitant sur la partie sud du territoire du SCOT. Sur le reste du territoire, les lignes en direction des villes voisines telles que Mâcon, Ambérieu-en-Bugey ou Oyonnax desservent des petites gares du territoire (Ceyzériat, Polliat, Saint-Martin-du-Mont, Simandre-sur-Suran et Villereversure) assurant une desserte locale mais avec des cadencements beaucoup plus réduits (seulement 3 allers/retours par jour) pour une fréquentation elle aussi beaucoup moins importante puisque la fréquentation de chacune de ces gares s’établit aux alentours de 6 000 voyageurs en 2022 (11 500 à Simandre-sur-Suran).

Réseau de bus interurbains

En dehors des lignes ferroviaires de la SNCF, la Région Auvergne-Rhône-Alpes assure la desserte des communes non-desservies par le train. Comme pour le train, le réseau est organisé en étoile autour de Bourg-en-Bresse et se compose de 8 lignes régulières.

Seule la ligne Bourg-en-Bresse-Lyon bénéficie d’une desserte de 8 allers-retours par jours. Les autres lignes ont un cadencement très limité, à seulement 3 allers-retours par jour voire pour certaines lignes seulement 1 par semaine.

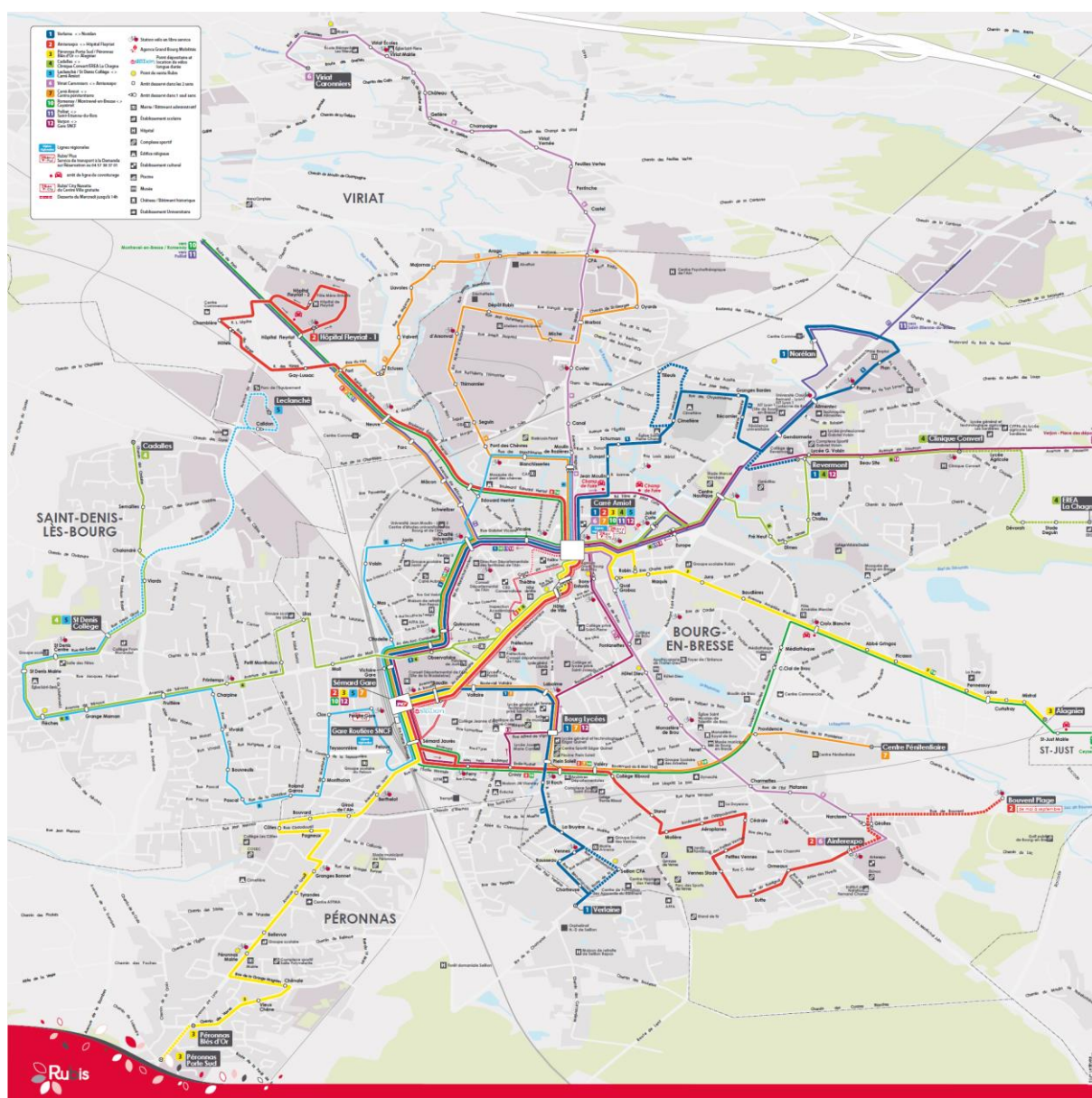
Au total, ce sont ainsi une vingtaine de communes qui sont desservies par des lignes de bus régionaux.



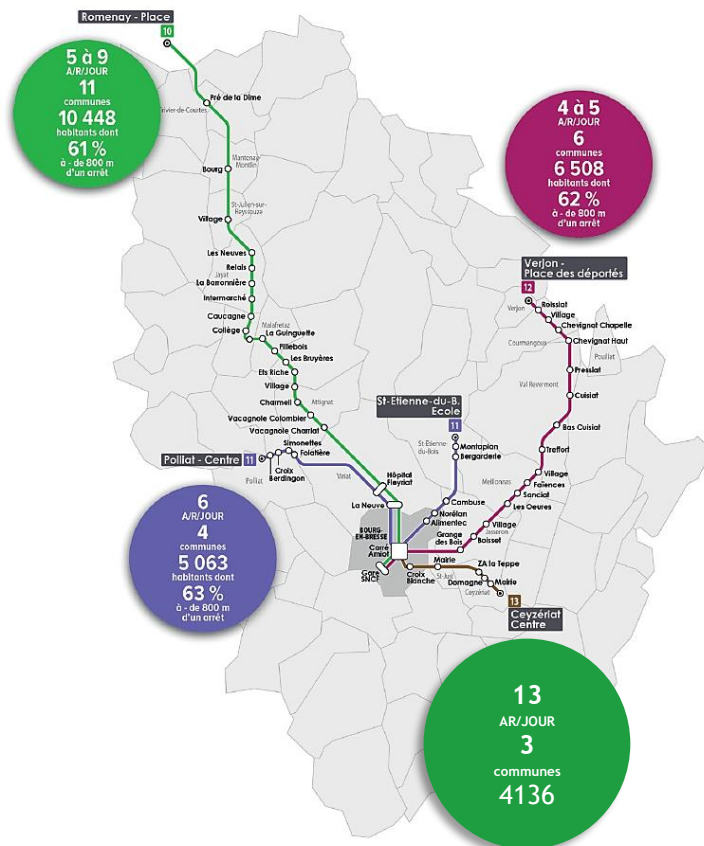
1.2.5. Des alternatives aux mobilités individuelles motorisées en cours de développement

Une offre de transport urbain limitée au noyau urbain de Bourg-en-Bresse

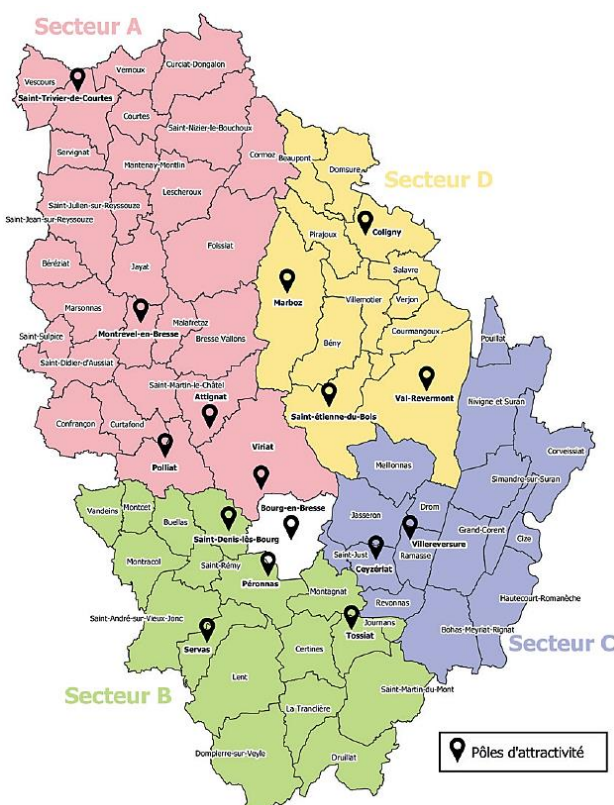
C'est le réseau RUBIS qui est gestionnaire du service de transport urbain pour la communauté d'agglomération Grand Bourg Agglomération. Malgré un territoire élargi (79 communes) seulement 5 communes sont desservies par 7 lignes urbaines régulières. Il s'agit des communes les plus urbaines proches du centre de l'agglomération (Bourg-en-Bresse, Viriat, Saint-Denis-lès-Bourg, Péronnas et Saint-Just). Ces lignes de bus ont un cadencement de desserte entre 12 minutes et 60 minutes. En effet, parmi ces 7 lignes régulières, 3 peuvent être considérées comme structurantes avec environ 55 dessertes par jour. Les 4 autres lignes ont des cadencements plus réduits, entre 16 et 27 dessertes par jour. Le réseau dessert les principaux quartiers, services et équipements de la ville-centre de Bourg-en-Bresse mais également les communes proches. A noter que ce service sera renforcé dès 2024 avec un cadencement plus important.



Il existera prochainement (à l’horizon septembre 2024) également 3 lignes périurbaines qui desserviront plus largement le territoire avec un rayon de desserte allant jusqu’au nord du territoire pour 2 de ces lignes. Leur cadencement sera de l’ordre de 4 à 13 allers-retours par jour en 2024.



Le reste des communes de la Communauté d’Agglomération est desservi par des lignes de transport à la demande. Le projet de refonte de l’offre prévoit la desserte en 4 secteurs différents et un cadencement de 5 allers-retours par jours et par secteur.



Un développement du covoiturage encore limité qui tente de se structurer

La pratique du covoiturage sur le territoire se structure, bien que son développement reste encore limité. En effet, L'agglomération a mis en place l'application Rubis en septembre 2019. Après un démarrage limité, la pandémie de COVID en 2020 et 2021 n'ont pas permis une montée en puissance de cette pratique, avec notamment une succession de confinements et des périodes de télétravail obligatoire, qui sont très défavorables au covoiturage.

En 2022, une grande campagne de promotion du service a été réalisée pour booster les résultats et le nombre de covoiturages réalisés. Si le nombre d'inscrits au service et de trajets proposés a sensiblement augmenté en 2022, grâce aux efforts de communication sur le service, seuls 11 trajets ont été réalisés en 2022 via l'application Rubis. Le potentiel de cette pratique reste donc encore largement à développer.

2022	janv-22	févr-22	mars-22	avr-22	mai-22	juin-22	juil-22	août-22	sept-22	oct-22	nov-22	déc-22
nombre d'inscrits	1708	1750	1 840	1892	2024	2090	2162	2266	2369	2553	2636	2636
nombre de trajets proposés	594	605	629	652	692	716	736	742	762	859	906	923
Nb trajets réalisés	0	0	0	0	0	1	1	0	3	6	0	0

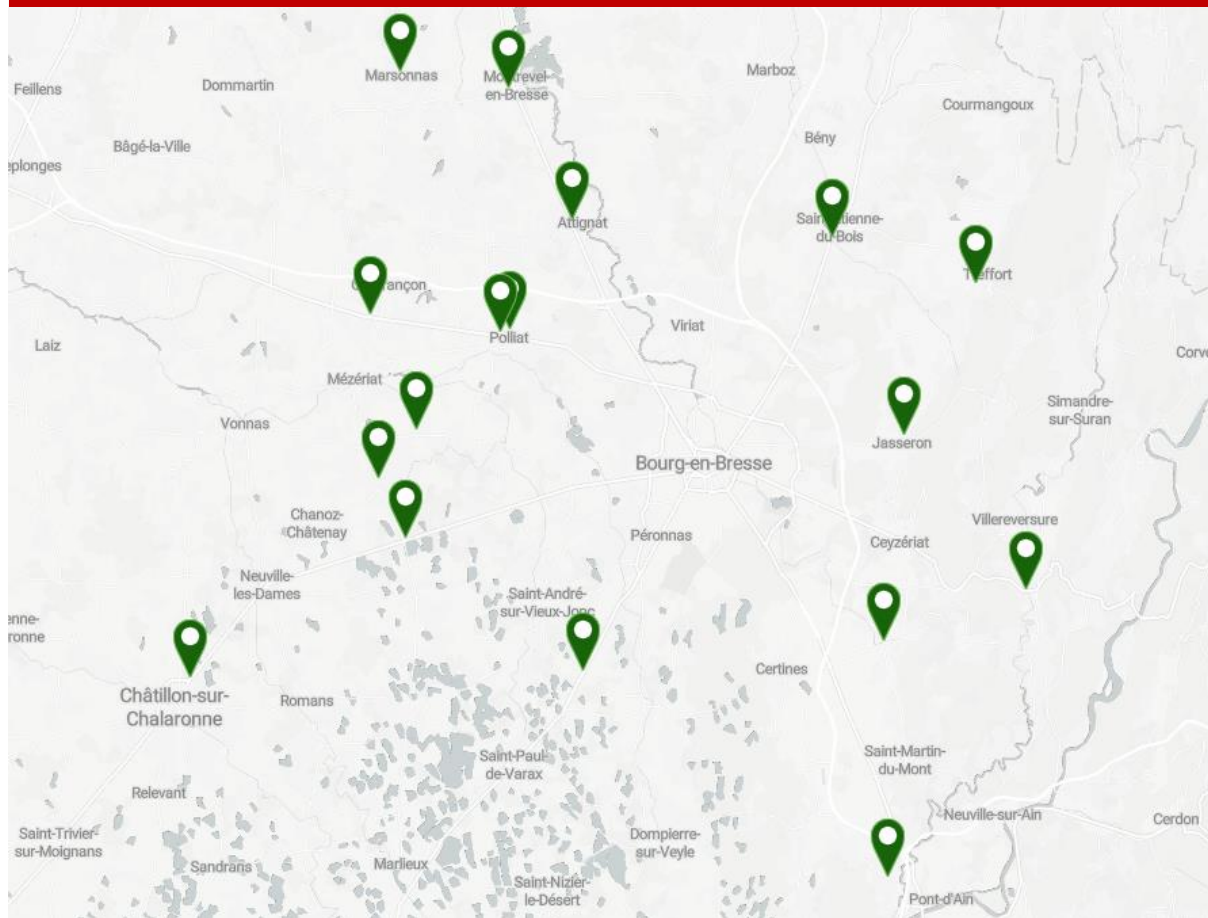
Des lignes de covoiturage vont être mise en place en 2024. En plus des 2 lignes actuelles à destination de Montrevel-en-Bresse et Ceyzériat lancées en 2022, le futur contrat de DSP prévoit la mise en œuvre de 5 nouvelles lignes de covoiturage à destination de :

- Polliat
- St-Etienne-du-Bois
- Jasseron
- Marboz
- Servas/Lent

Le covoiturage se pratique également en dehors d'une structure prédéfinie par la collectivité. Quelques aires de covoiturage existent sur le territoire. Ces espaces se situent au niveau des entrées du pôle urbain de Bourg-en-Bresse mais également au niveau des échangeurs routiers et nœuds de transports en commun.

Localisation des lieux de covoiturage autour du pôle urbain de Bourg-en-Bresse

Sources : Point d'Accès National transport.data.gouv.fr

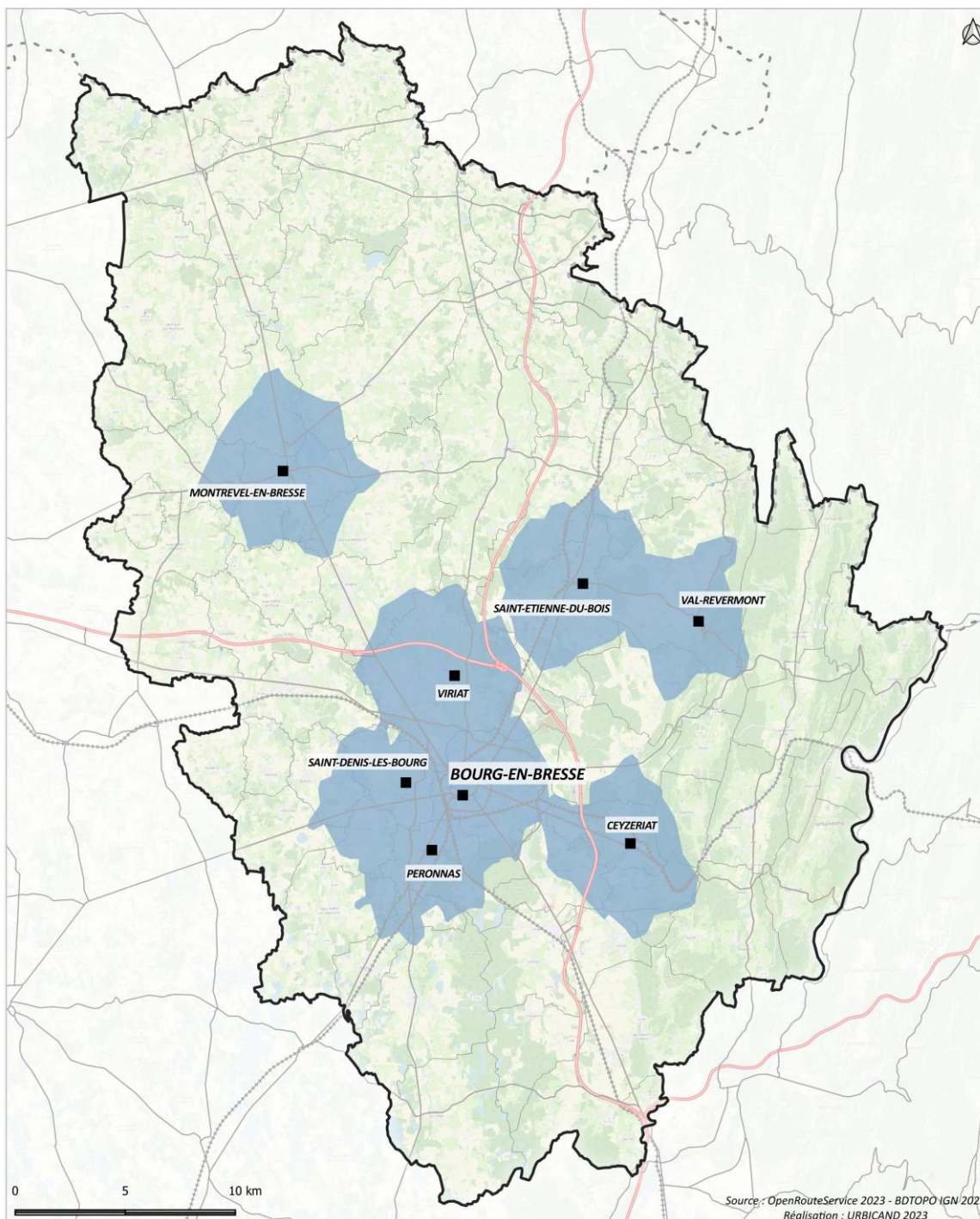


Développement des mobilités actives : entre offre de services et aménagements cyclables

Si les mobilités actives (marche et vélo) restent largement minoritaires dans les pratiques de mobilités des habitants comparativement à la voiture, leur potentiel de développement en reste très important. En effet, la longueur des déplacements est de 6 km en moyenne et, plus de la moitié (52%) des déplacements sur le territoire font moins de 3 km, voire près des trois quart (72%) font moins de 6 km. Tous ces déplacements représentent des distances pertinentes pour des déplacements à pied ou en vélo.

Pour autant, la part modale des mobilités actives reste marginale dans les communes urbaines et anecdotique dans le reste du territoire. Le vélo présente pourtant un potentiel de développement intéressant en milieu urbain voire périurbain, puisqu'une large partie de l'Unité Urbaine et des bassins de proximité des bourgs sont accessibles en moins de 15 minutes à vélo. Ce mode de transport revêt une dimension stratégique pour répondre à de nombreux enjeux urbains que ce soit entre autres pour proposer une offre alternative à la voiture, pour répondre à la congestion et à la pollution urbaine ou afin de réduire la vulnérabilité énergétique des ménages (notamment les ménages les plus modestes).

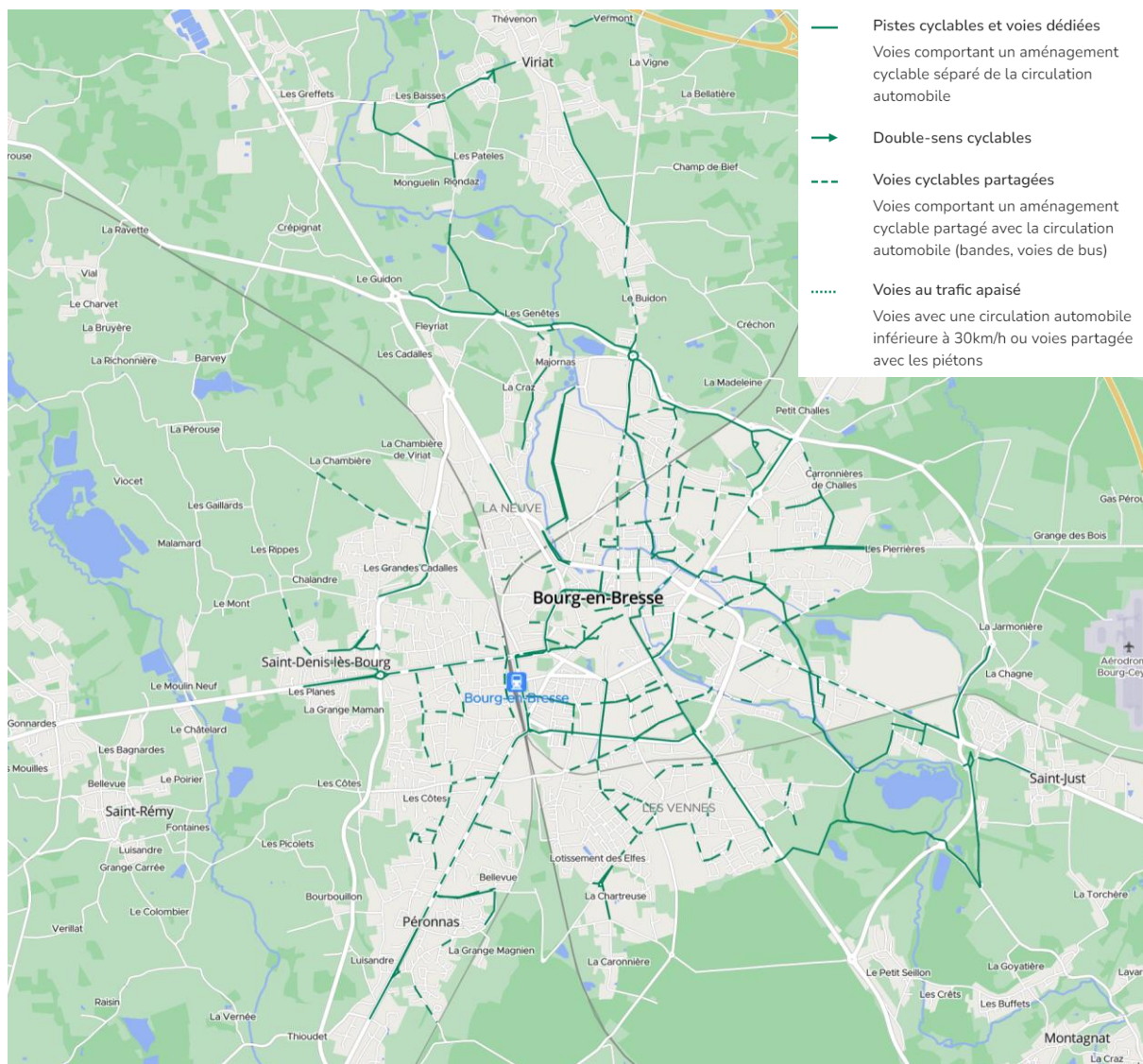
Accessibilité à vélo des pôles principaux du territoire - SCOT Grand-Bourg Agglomération



Accessibilité à vélo en 15 minutes depuis le centre des pôles principaux

--- Limites départementales
 Périmètre du SCOT
 Communes du SCOT
 Autres communes

Voies de communication :
 Type autoroutier
 Liaison principale et régionale
 Voies ferrées

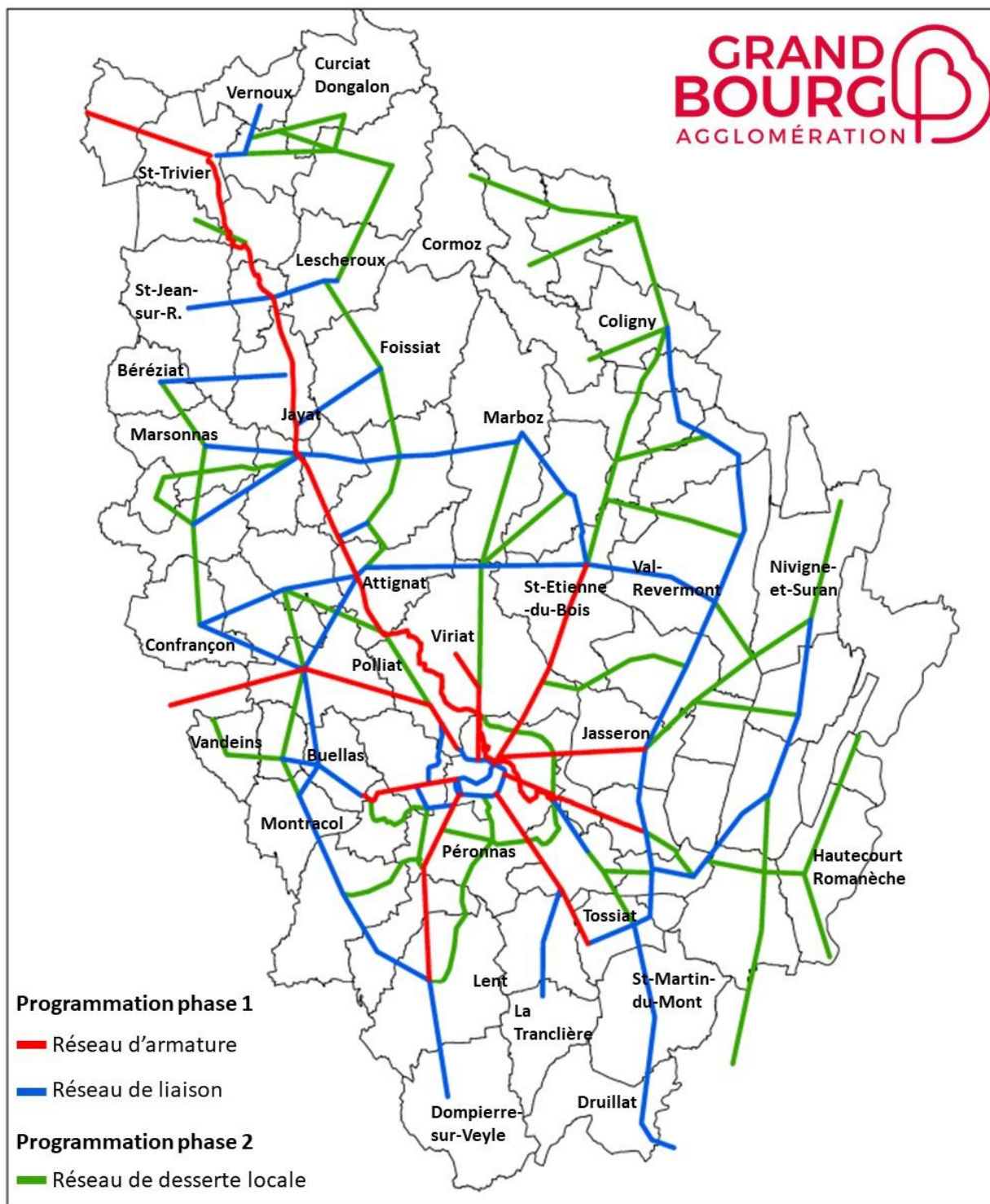


Sources : Géovélo

Seules les communes de l’unité urbaine de Bourg-en-Bresse bénéficient d’aménagements cyclables. Le reste des communes du territoire ne bénéficie que d’aménagements ponctuels ou de voies vertes (notamment entre Attignat et Saint-Trivier-de-Courtes). Ces aménagements, dont une partie peut être parfois mal conçue car intégrant des portions mélangeant les flux piétons et cyclistes, constituent surtout un réseau qui reste à interconnecter. En effet, l’efficacité d’un réseau cyclable dépend de sa faculté à relier effectivement et sans discontinuités des pôles générateurs de déplacements. Afin de garantir la cohérence des aménagements cyclables, la communauté d’agglomération a adopté un schéma cyclable communautaire et distingue trois niveaux de liaisons :

- Le réseau d’armature dont la vocation est d’assurer une connexion entre les communes de la première couronne périurbaine et l’unité urbaine. Il représente 100 km dont 50 km restent à aménager.
- Le réseau de liaison assure la connexion entre les axes du réseau d’armature et complète celui-ci dans la desserte des pôles de proximité. Il représente 200 km dont 190 km restent à aménager.
- Le réseau de desserte locale assure des connexions du maillage général vers les communes moins peuplées. Il représente environ 250km.

Schéma cyclable communautaire



Grand Bourg Agglomération ambitionne de développer ce réseau avec le concours des communes et l'aide de la Région et de l'Etat dans les 10 prochaines années.

1.2.6. Synthèse et enjeux

Atouts	Handicaps
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une majorité de déplacements internes au périmètre de l’agglomération et polarisés sur l’unité urbaines de Bourg-en-Bresse. ▪ Des offres et des services de déplacements alternatifs (transports en commun, aménagements vélo, covoiturage) qui se structurent sous l’impulsion de la communauté d’agglomération. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Des flux de déplacements pendulaires entre l’unité urbaine de Bourg-en-Bresse et l’aire périurbaine engendrant des problématiques de congestion au niveau de l’unité urbaine et à l’inverse un phénomène de « désertion pendulaires » sur les communes périurbaines. ▪ Une distance moyenne parcourue élevée (27 km) enfermant certains ménages dans une dépendance à la voiture et une précarité énergétique. ▪ Une offre en services et en infrastructures très hétérogène entre les communes de l’unité urbaine et les communes rurales notamment celles situées sur les franges du territoire. ▪ Un taux de motorisation élevé et en augmentation ainsi qu’un taux d’occupation des voitures faible et en diminution, qui montre une faible pratique du covoiturage. ▪ Une part modale de la voiture élevée (71 % des déplacements) et un réseau de transport collectif peu utilisé (part modale de 5 %).
Opportunités	Risques
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Des flux importants vers l’unité urbaine de Bourg-en-Bresse à exploiter pour proposer une offre de transports en commun performants pouvant constituer une alternative à la voiture individuelle. ▪ De nombreux déplacements courts (67 % étant inférieurs à 4,5 km) pouvant constituer un fort potentiel de développement pour les modes de déplacements actifs (marche ou vélo). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le creusement de l’hétérogénéité de l’accessibilité et de l’offre en service entre le cœur de l’agglomération et ses franges.
Enjeux	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réussir à diffuser de manière homogène les alternatives de déplacements sur l’ensemble du territoire ▪ S’appuyer sur les pratiques de déplacements existantes (trajets courts et massifiés vers l’unité urbaine) pour proposer d’autres solutions de déplacements. ▪ Intégrer les nouveaux objectifs de mobilité dans la manière d’aménager le territoire dans son ensemble 	

Le territoire de Grand Bourg Agglomération est particulièrement polarisé autour de la polarité urbaine de Bourg-en-Bresse et sa première couronne. En effet, concentrant une large part de la population de la communauté d'agglomération mais également les emplois, les services/équipements structurants ainsi que les commerces, il est logique que la majorité des déplacements se situent au sein ou en direction de cet espace urbain.

Cette polarisation entraîne par conséquent une hétérogénéité d'accès aux emplois, services et commerces entre les différents secteurs du territoire et en particulier pour les territoires les plus éloignés du cœur urbain et des axes de circulation. Par ailleurs, cela tend à faire augmenter la distance moyenne des déplacements et un recours à la voiture d'autant plus important qui par ricochet entraîne quant à elle, une dépendance à ce mode de transport et une fragilité économique et énergétique d'une partie des ménages.

Ces flux importants au sein ou en direction de l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse semblent être un levier intéressant à mobiliser pour développer et massifier des alternatives à la voiture individuelle. Une offre de transports en commun existe déjà mais le maillage de la desserte et leur cadencement (transport à la demande uniquement dans les secteurs périurbains par exemple) permettent de répondre uniquement aux besoins des personnes dites « captives » (sans solution de déplacement) mais pas de massifier leur recours.

De plus, si la distance moyenne de déplacements est importante, elle cache en réalité de fortes différences notamment dues à la polarisation autour de Bourg-en-Bresse évoquée précédemment. En effet, certains déplacements très longs font augmenter la moyenne alors que les deux tiers des déplacements sont des déplacements plutôt courts (moins de 4,5 km). Il s'agit ici d'un levier pour permettre le déplacement par des mobilités actives (vélo, marche) ou douces (trottinettes électriques).

La Communauté d'Agglomération a engagé une politique de développement de ces différentes alternatives. L'enjeu du SCOT sera de rendre possible leur développement et leur diffusion à l'ensemble du territoire et d'intégrer cet enjeu de déplacements à la stratégie d'aménagement équilibré du territoire dans un contexte territorial polarisé et hétérogène.

2. Diagnostic économique

2.1. Structure de l'emploi et du tissu économique local

Le bassin de Bourg-en-Bresse s'inscrit dans un département très dynamique, dont l'influence des métropoles extérieures que sont Lyon et Genève favorise un taux de chômage très faible. Si l'industrie est depuis longtemps l'une des locomotives économiques de la région, les activités tertiaires sont aujourd'hui celles qui génèrent le plus d'emplois.

Par ailleurs, l'Ain est un des départements le plus industrialisé de France avec des domaines d'activités spécifiques tel que la fabrication de matériels de transport avec Renault Trucks à Bourg-en-Bresse et Lamberet à Saint-Cyr-sur-Menthon à proximité du territoire qui représentent les établissements aux effectifs le plus importants du secteur à l'échelle départementale. Le département de l'Ain se démarque en premier lieu pour la fabrication de plastique, dont la concentration d'emplois se trouvent sur Oyonnax et sa « Plastics Vallée » suivi par la fabrication de machines et équipements électrique dans le secteur du Bugey.

2.1.1. Un bassin d'emplois dynamique

Le bassin d'emplois de Bourg-en-Bresse se caractérise par une concentration forte des emplois sur Bourg-en-Bresse, qui regroupe 56% des emplois du territoire. En intégrant les communes de l'Unité Urbaine, cette part passe à 72% des emplois.

Le territoire est relativement dynamique en matière d'emplois puisqu'il enregistre une hausse de +0,5% d'emplois entre 2014 et 2020, une hausse similaire à celle du département de l'Ain. Entre 2014 et 2020, 1 700 emplois supplémentaires sont comptabilisés dont 1 268 sont situés sur Bourg-en-Bresse (+0,7% sur Bourg-en-Bresse). La hausse du nombre d'emplois s'explique également par une augmentation du nombre d'emplois dans le secteur Sud Revermont (+1,5% soit + 426 emplois entre 2014 et 2020). C'est majoritairement dans les principaux bourgs et petites villes du territoire où l'emploi s'est développé. L'emploi dans les communes plus rurales a plutôt tendance à diminuer très légèrement ces dernières années.

D'une manière générale, on peut observer une bonne dynamique de l'emploi dans les communes situées sur les infrastructures majeures du territoire, notamment dans l'axe Mâcon – Bourg-en-Bresse – Ambérieu-en-Bugey. Bourg-en-Bresse étant un pôle d'emplois importants du secteur géographique (nombre d'emplois plus important par rapport à Mâcon, Ambérieu, Oyonnax par exemple).

Les dynamiques d'emplois diffèrent d'un secteur du territoire à un autre :

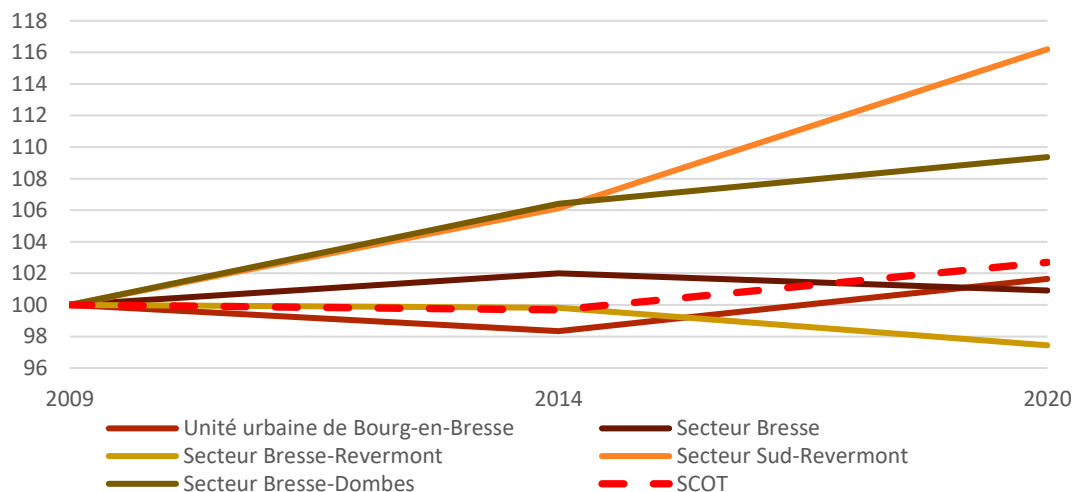
- L'unité urbaine de Bourg-en-Bresse, en particulier Bourg-en-Bresse, est assez dynamique en matière d'emplois avec une forte augmentation du nombre d'emplois depuis 2014, après une période de baisse du nombre d'emplois entre 2009 et 2014. Le secteur concentre 41 500 emplois environ en 2020.
- Le secteur Bresse est le second secteur qui concentre le plus d'emplois avec 5600 emplois au total mais avec une tendance à la baisse du nombre d'emplois ces dernières années ;
- Le secteur Sud Revermont concentre 5000 emplois, il est très dynamique avec une tendance à la hausse (+430 emplois en 6 ans) ;

Chiffres clés :

- **57 900 emplois à l'échelle du SCOT** dont 32 539 emplois situés sur Bourg-en-Bresse
- **72%** des emplois du territoire sont concentrés dans l'Unité Urbaine
- Croissance de **+0,5% des emplois** entre 2014 et 2020 (+0,5% sur l'Ain)
- **+0,7%** d'emplois sur Bourg-en-Bresse (+ 1268 emplois)

- Le secteur Bresse Revermont concentre 3500 emplois avec une tendance à la baisse du nombre d'emplois,
- Enfin, le secteur Bresse Dombes regroupe 2500 emplois mais conserve une certaine dynamique puisqu'il enregistre une légère hausse de son nombre d'emplois.

Evolution de l'emploi entre 2009 et 2020 (base 100)
SCOT Grand Bourg Agglomération



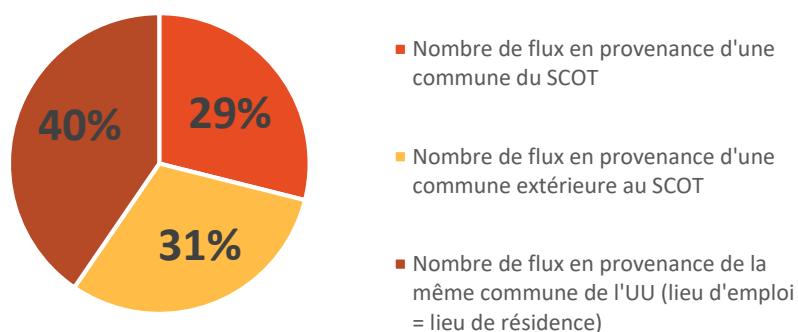
Source : INSEE 2020

2.1.2. Un territoire attractif pour son emploi avec une concentration des emplois sur Bourg-en-Bresse

Le territoire est relativement autonome en matière d'emplois puisque 84% des actifs occupés qui habitent sur le territoire y travaillent également. Parmi les actifs occupés du territoire, un peu plus d'un tiers travaillent dans leur commune de résidence.

Comme cela a été vu précédemment, c'est l'Unité Urbaine qui concentre une très grande majorité des emplois de Grand Bourg Agglomération et qui attire de ce fait de nombreux travailleurs du territoire. L'unité urbaine de Bourg-en-Bresse attire 28 487 travailleurs dont 40% proviennent de l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse (commune de résidence identique à la commune lieu d'emploi), et 29% proviennent d'une autre commune du SCOT. Près de la moitié des travailleurs qui habitent et travaillent sur le territoire du SCOT, vont travailler dans l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse (44%).

Analyse des flux d'actifs travaillant sur l'Unité Urbaine de Bourg-en-Bresse



Source : analyse des migrations domicile – travail, INSEE 2020

L'unité urbaine de Bourg-en-Bresse est également attractive au-delà du territoire puisqu'elle accueille 75% des actifs extérieurs au territoire et qui viennent travailler sur le territoire du SCOT.

Parmi les 8 683 actifs du territoire qui vont travailler dans une commune extérieure à Grand Bourg Agglomération (16% des actifs occupés du SCOT), 16% vont travailler dans l'unité urbaine de Lyon. Mâcon, Ambérieu-en-Bugey et dans une moindre mesure, Oyonnax sont également des pôles d'emplois attractifs pour certains actifs du territoire du SCOT.

Des emplois concentrés sur Bourg-en-Bresse et sur quelques polarités locales

La ville de Bourg-en-Bresse accueille 56% des emplois du territoire soit 32 539 emplois en 2020. Cela s'explique par la présence des principaux établissements pourvoyeurs d'emplois tels que la Préfecture, le centre hospitalier, et des entreprises privées d'importance comme l'usine Renault Trucks, Tereva, Mabéo Industrie, etc. En tant que ville préfecture du département elle accueille un nombre important d'équipements, de commerces et de services qui génèrent un très grand nombre d'emplois pour le bassin de Bourg.

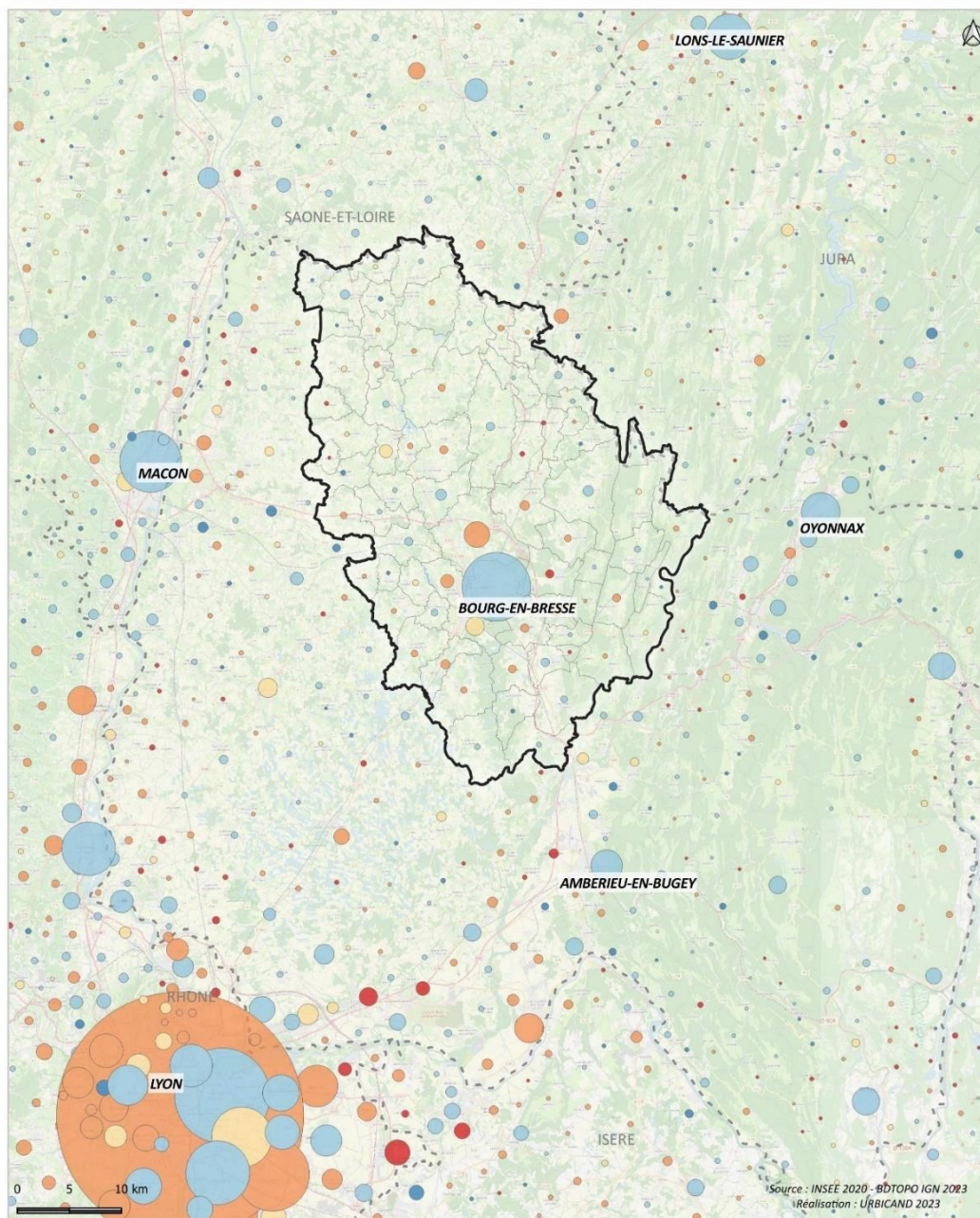
Bourg-en-Bresse représente ainsi le plus gros pôle d'emplois du secteur comparé à Mâcon, Oyonnax et Ambérieu-en-Bugey. De plus, cette ville est assez dynamique puisqu'elle enregistre une hausse récente de son nombre d'emplois, à l'instar du département de l'Ain, boosté par sa position entre Lyon et Genève et son accessibilité.

A l'échelle de Grand Bourg Agglomération, Viriat et Péronnas représentent les deux autres principaux pôles d'emplois (respectivement 5 100 emplois et 2 500 emplois) suivi par Saint-Denis-les-Bourgs du fait de sa position dans l'unité urbaine même si cela n'est pas comparable à l'offre d'emplois de Bourg. Montrevel-en-Bresse et Ceyzériat représentent des pôles d'emplois structurants pour le restant du territoire puisqu'ils accueillent entre 1 200 et 1 300 emplois permettant une meilleure répartition de l'offre sur le territoire et donc une régulation des déplacements domicile-travail. Si ces deux pôles maintenaient une certaine dynamique d'emplois entre 2009 et 2014, ils enregistrent une baisse de leur nombre d'emplois depuis 2014.

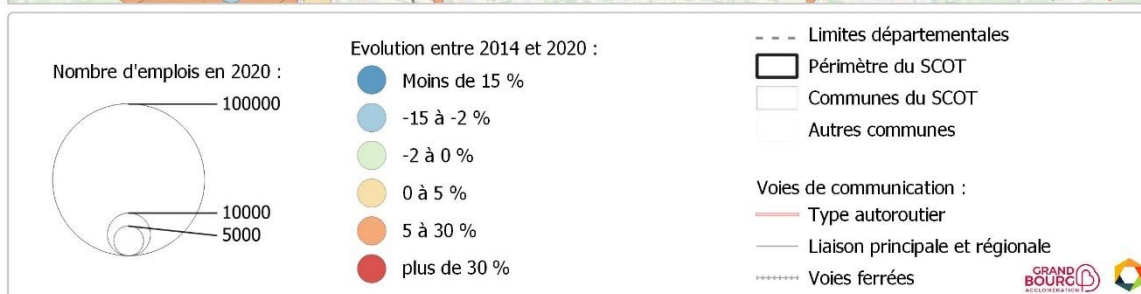
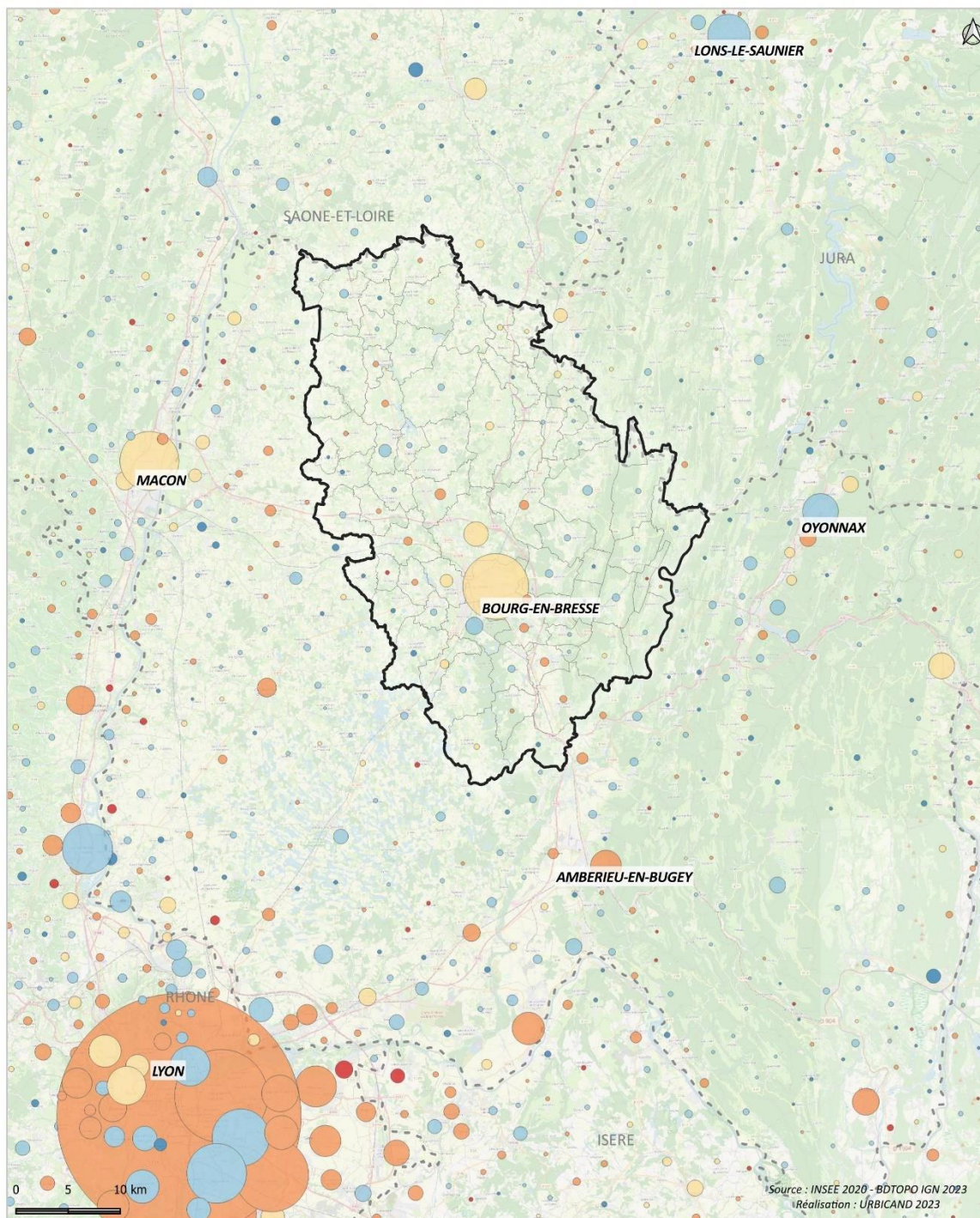
Le territoire bénéficie aussi d'autres pôles d'emplois plus locaux accueillant entre 900 et 500 emplois tels que Attignat, Saint-Trivier-de-Courtes, Val-Revermont, Saint-Etienne-du-Bois, Saint-Just, Montagnat, Polliat, Tossiat et Servas. D'une manière générale, le secteur de Sud-Revermont accueille plus d'emplois suivi par le secteur de la Bresse notamment en pôle d'emplois plus petits et locaux.

Cette répartition des emplois met tout de même en avant une bonne dynamique économique générale sur le territoire, notamment pour les communes traversées par les axes routiers principaux rejoignant Mâcon – Bourg-en-Bresse et Ambérieu-en-Bugey direction Lyon dont la dynamique reste globalement positive ces 10 dernières années.

L'emploi en 2014 et son évolution entre 2009 et 2014



L'emploi en 2020 et son évolution entre 2014 et 2020



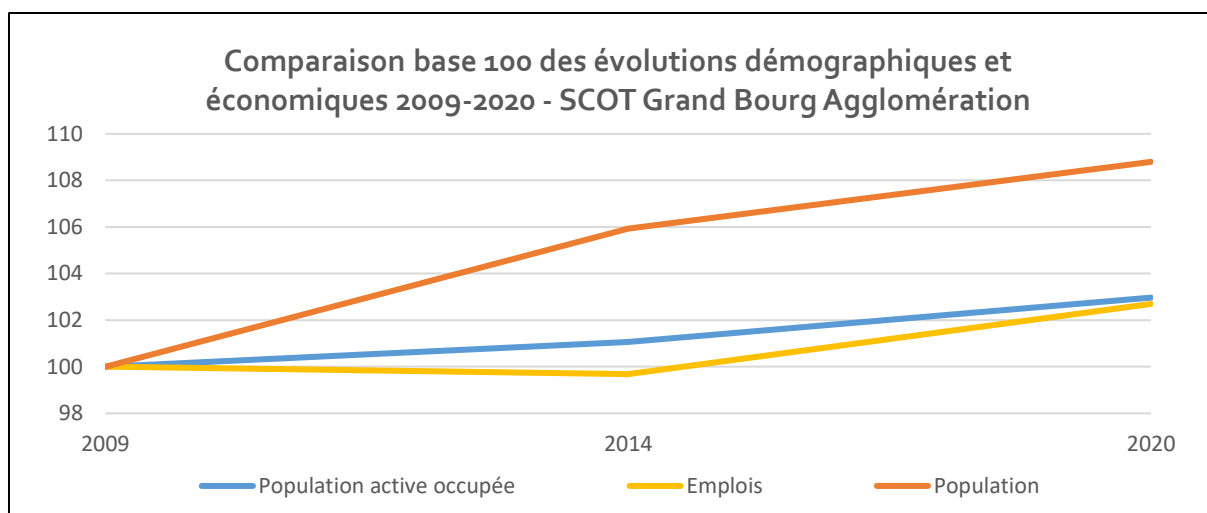
Un ratio emplois / actifs occupés équilibré à l'échelle du SCOT mais qui masque des disparités sur le territoire

Le ratio emplois / actifs à l'échelle du SCOT est de 1,04 en 2020, ce qui montre une certaine attractivité du territoire et notamment du pôle de Bourg-en-Bresse en matière d'emplois. Par ailleurs, ce ratio est supérieur à celui du département et de la région (qui sont inférieurs à 1).

Si ce ratio est stable à l'échelle de Grand Bourg Agglomération il masque des dynamiques différentes au sein du territoire :

- L'unité urbaine de Bourg-en-Bresse est le secteur affichant le ratio le plus élevé, de 1,83, traduisant un nombre d'emplois plus élevé que d'actifs sur ce secteur. Néanmoins, la dynamique est différente entre Bourg-en-Bresse et les autres communes de l'unité urbaine. En effet, le ratio d'emplois / actifs de Bourg s'élève à 2,21 et il augmente de manière significative ces dernières années. Cette augmentation s'explique par la hausse des emplois mais également par la baisse de la population active : -1,9% de population active entre 2014 et 2020. Tandis qu'à l'échelle du SCOT elle croît légèrement (+1,2%). Cette baisse de population active met en évidence le vieillissement de la population de la ville-centre et interroge les dynamiques de déplacements domicile – travail à long terme et ses impacts sur l'environnement (augmentation des émissions de gazs à effets de serre...). Sur les autres communes de l'unité urbaine, le nombre d'actifs et d'actifs occupés augmentent légèrement.
- Certaines polarités secondaires qui jouent également une fonction de pourvoyeurs d'emplois pour un bassin local ont un ratio supérieur à 1 : Viriat, Péronnas, Montrevel-en-Bresse et Saint-Trivier-de-Courtes.
- Une part importante des communes du SCOT affiche une fonction économique moins affirmée notamment les communes plus rurales, avec un ratio inférieur à 0,5 qui tend à s'accroître légèrement. Ce ratio indique un fort caractère résidentiel sur ces communes. Par ailleurs, le développement urbain dans les villages du territoire accroît les problématiques de déplacement domicile-travail puisque les emplois sont concentrés dans certaines villes du territoire, en particulier Bourg.

En parallèle de ce taux d'emploi plutôt positif sur le territoire, la population active du territoire augmente très légèrement comparativement au Département ou à la Région (SCOT : +1,2% et Ain : +5%, Région : +3%). Le territoire enregistre une progression plus forte de la population globale par rapport à la population active occupée, marqueur du vieillissement de la population. En outre, le vieillissement de la population active qui s'observe sur Grand Bourg Agglomération en cohérence avec le vieillissement général de la population peut mettre en difficulté les entreprises du territoire dans leur recherche de salariés.



Sources : INSEE, 2020

Localement, certains phénomènes pourraient s'accroître à terme :

- Les villages situés sur les franges du territoire, en particulier dans le secteur de la Bresse et Bresse-Revermont pourraient davantage se résidentialiser et ainsi continuer de générer une hypermobilité avec un accroissement des flux ;
- Les petites villes et bourgs du territoire pourraient voir leurs emplois glisser progressivement dans des sites économiques périphériques, plus accessible en voiture, accentuant l'éloignement de l'emploi vis-à-vis des zones d'habitations ;
- L'accroissement des flux à destination de Bourg-en-Bresse et notamment son centre-ville pour accéder à l'emploi, avec les impacts que cela génère : augmentation des zones de bouchons sur les horaires de bureaux, difficultés de stationnement, etc. Des impacts qui pourraient se limiter avec le développement du transport urbain sur Bourg-en-Bresse et ses communes voisines, le développement du covoiturage et le développement du vélo en lien avec le schéma de mobilité.

2.1.3. Une tertiarisation de l'activité en particulier par le secteur marchand

L'emploi est majoritairement porté par le secteur tertiaire à l'échelle du SCOT, qui concerne environ 76% des emplois soit environ 43 900 emplois. Le secteur tertiaire connaît une forte progression ces dernières années, particulièrement portée par une croissance des emplois des services marchands (commerces, transports, services) avec environ 1600 emplois supplémentaires dans ce secteur entre 2014 et 2020 (représente 41% des emplois du territoire). Ces dynamiques rejoignent celles observées à l'échelle de la région Auvergne-Rhône Alpes. Les services non marchands, représentés par l'administration publique, l'éducation, la santé et l'action sociale, portent également une part majoritaire des emplois du territoire (35% des emplois), phénomène un peu plus important qu'à l'échelle régionale. Cela s'explique par le statut de préfecture de Bourg-en-Bresse qui confère un avantage non négligeable au territoire puisqu'il assure à une partie des actifs occupés une sécurité de l'emploi et un pouvoir d'achat relativement constant.

Une identité industrielle affirmée

Le secteur industriel est le deuxième secteur pourvoyeur d'emplois du territoire après le tertiaire (14% des emplois soit 8150 emplois) à l'image du département dont la part d'emplois liés aux activités industrielles est plus forte qu'à l'échelle régionale. En effet, l'industrie est l'un des moteurs économiques principaux du bassin, et du département qui est celui le plus industrialisé en France en termes d'emplois par habitants. En 1975, le secteur industriel sur l'Ain représentait un quart des emplois. Même si l'emploi industriel a été affecté par les crises notamment la crise de 2008, le chiffre reste globalement stable sur le bassin ces 10 dernières années, attestant de la capacité de résilience de ces activités. Par ailleurs, le tissu industriel se caractérise par des entreprises de grande et moyenne taille qui font partie des plus gros pourvoyeurs d'emplois du territoire.

Si le secteur industriel affiche une progression dans l'Ain, la dynamique est à la très légère baisse sur Grand Bourg Agglomération avec une perte d'une centaine d'emplois entre 2014 et 2020. Cette analyse de l'emploi industriel masque néanmoins des disparités entre les différents secteurs du territoire :

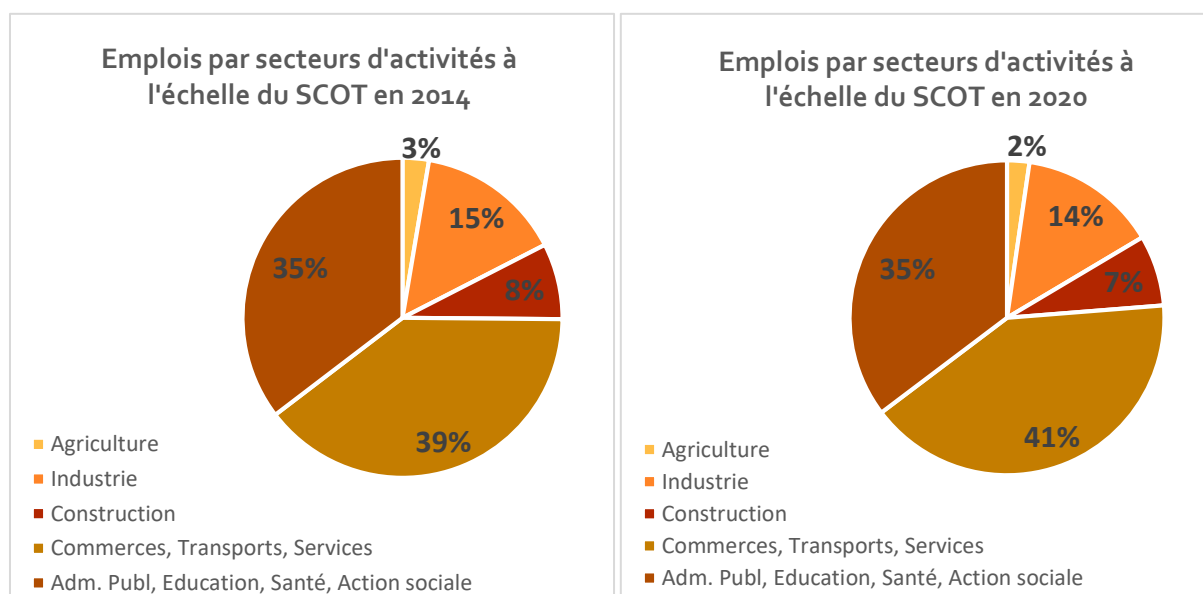
- On observe un maintien voire une légère augmentation des emplois industriels à l'échelle de l'unité urbaine et dans les pôles structurants du territoire, sachant que 63% des emplois industriels sont concentrés dans l'unité urbaine (particulièrement sur Bourg-en-Bresse qui maintient son nombre d'emplois industriels).
- La baisse d'emplois s'observe particulièrement sur Attignat, Ceyzériat et Tossiat ; puis dans une moindre mesure sur Saint-Trivier-de-Courtes, Servas et Villereversure.

Le secteur industriel est majoritairement représenté par la métallurgie, l'agroalimentaire et la plasturgie. La métallurgie est identifiée comme une filière d'excellence à l'échelle du département avec Renault Trucks qui emploie un peu moins de 1 500 salariés sur le territoire. L'agroalimentaire représente également une filière très importante en lien avec la fabrication de plats préparés grâce à la présence du géant Marie, la Fromagerie Bressor qui produit le Bresse Bleu, la maison Giraudet en tant que référence Bressanne, etc. De plus, la filière agroalimentaire est également fortement présente sur le territoire voisin Bresse Val de Saône permettant d'accentuer le poids de cette filière à l'échelle régionale.

D'autres secteurs d'activités marqués

Le secteur de la construction représente 7% des emplois (4 200 emplois) tout comme la Région. Par ailleurs, ce secteur a connu une diminution des emplois similaire au rythme observé à l'échelle régionale et nationale qui s'explique par un ralentissement des activités du bâtiment. Ce ralentissement s'est aggravé en 2020 suite à la crise sanitaire et connaît encore actuellement des difficultés, en particulier liées à la crise du logement neuf et à l'augmentation du prix du bâtiment. En effet, le secteur du bâtiment doit réinventer son modèle de production puisque le logement neuf, en particulier les constructions de maisons individuelles, risquent de fortement ralentir dans les années à venir en lien avec la raréfaction du foncier libre tel que les aménageurs et les lotisseurs en avaient l'habitude, l'envolée des coûts des matériaux, la variabilité des possibilités d'emprunts des ménages, etc.

Enfin, le secteur agricole représente seulement 2,3% des emplois, soit une baisse de 160 emplois en 6 ans tandis que le territoire est recouvert à 68% d'espaces agricoles. Cette dynamique à la baisse des emplois s'explique par plusieurs phénomènes qui se jouent sur le territoire depuis plusieurs décennies à savoir la diminution du nombre des exploitations avec des unités de production de plus en plus grandes et des chefs d'exploitations vieillissants, dont la majeure partie n'ont pas de repreneurs. Cette difficulté de transmission, qui implique une baisse des actifs agricoles, est accentuée par les réticences des professionnels agricoles à accueillir des nouveaux profils hors cadre familial / local (Source : Diagnostic réalisé dans le cadre du PAT et Schéma stratégique agriculture et alimentation). Les villages des secteurs de la Bresse et du Sud-Revermont sont plus particulièrement touchés (une baisse d'une soixantaine d'emplois dans les deux secteurs).

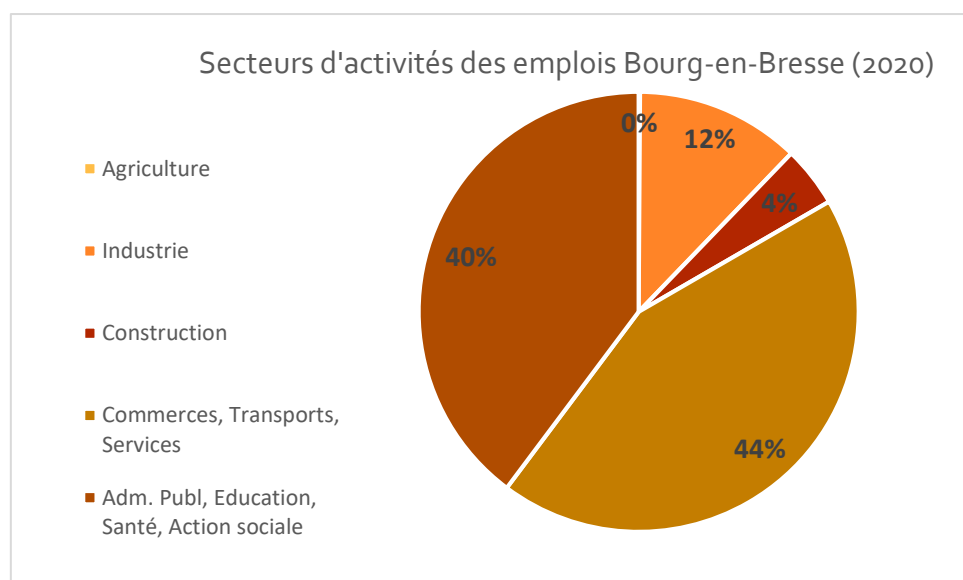


Source : INSEE 2020

	Nombre d'emplois		Agriculture		Industrie		Construction		Commerces, transport et services		Administration publique, enseignement, santé et action sociale	
	2020	Evol 2014-2020	2020	part	2020	part	2020	part	2020	part	2020	part
Unité urbaine de Bourg-en-Bresse	41381	4,7%	133	0,3%	5146	12,4%	2329	5,6%	17850	43,1%	15922	38,5%
dont Bourg-en-Bresse	32177	5,2%	33	0,1%	3894	12,1%	1431	4,4%	14023	43,6%	12796	39,8%
Secteur Bresse	5613	4,5%	506	9,0%	963	17,2%	666	11,9%	1916	34,1%	1562	27,8%
Secteur Bresse-Revermont	3328	-7,8%	298	8,9%	910	27,3%	239	7,2%	756	22,7%	1126	33,8%
Secteur Sud-Revermont	4894	1,7%	188	3,9%	628	12,8%	577	11,8%	2261	46,2%	1240	25,3%
Secteur Bresse-Dombes	2294	-4,1%	195	8,5%	501	21,8%	375	16,3%	781	34,1%	442	19,3%
SCOT	57510	3,2%	1320	2,3%	8148	14,2%	4185	7,3%	23565	41,0%	20292	35,3%
Ain	225008	3,3%	5064	2,3%	46265	20,6%	17349	7,7%	91630	40,7%	64701	28,8%

Le cas particulier de Bourg-en-Bresse

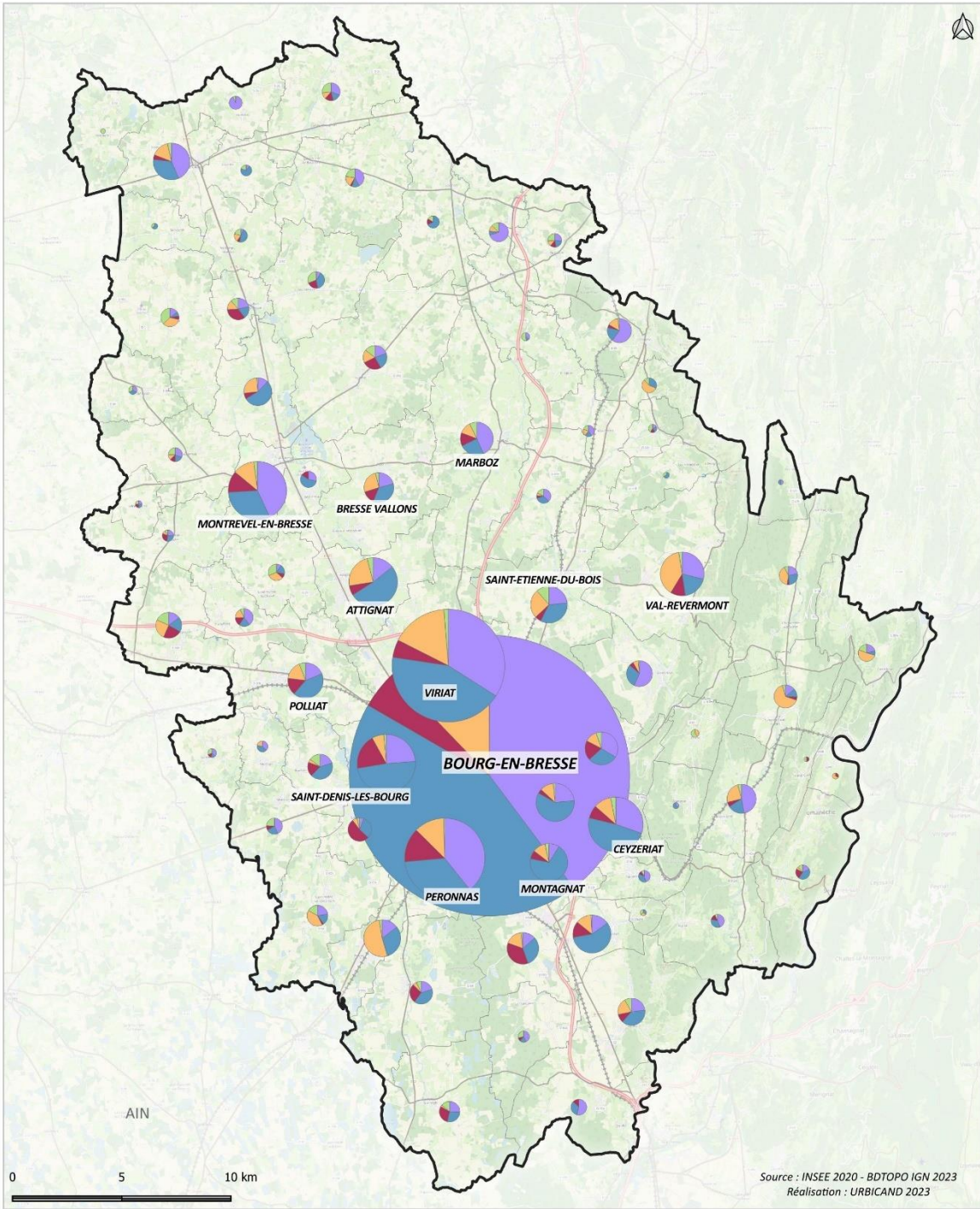
Etant donné que la majorité des emplois sont fournis par Bourg-en-Bresse, la répartition des emplois entre Bourg et l'ensemble du territoire reste similaire. Le secteur agricole est en revanche pas représenté sur la commune en raison de son caractère fortement urbanisé. L'Unité Urbaine de Bourg-en-Bresse suit des tendances très similaires à la ville centre avec un secteur tertiaire largement prioritaire.



Source : INSEE 2020

Sur Bourg-en-Bresse, le secteur de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale est très présent avec environ 15 000 employés. Dans le détail, d'autres secteurs sont également bien marqués tels que le secteur de la réparation d'automobiles et motos, le secteur scientifique et technique, les autres activités de services, le secteur de fabrication de matériels de transport et les activités immobilières.

L'emploi en 2020 par secteur d'activité - SCOT Grand-Bourg Agglomération



<p>Secteurs d'activité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Agriculture ■ Industrie ■ Construction ■ Commerce, Transport, Services ■ Adm. Publ., Education, Santé, Action sociale 	<p>Nombre d'emplois (2020) :</p>	<ul style="list-style-type: none"> - - - Limites départementales ▭ Périmètre du SCOT ▭ Communes du SCOT ▭ Autres communes Voies de communication : — Type autoroutier — Liaison principale et régionale ***** Voies ferrées
---	---	--

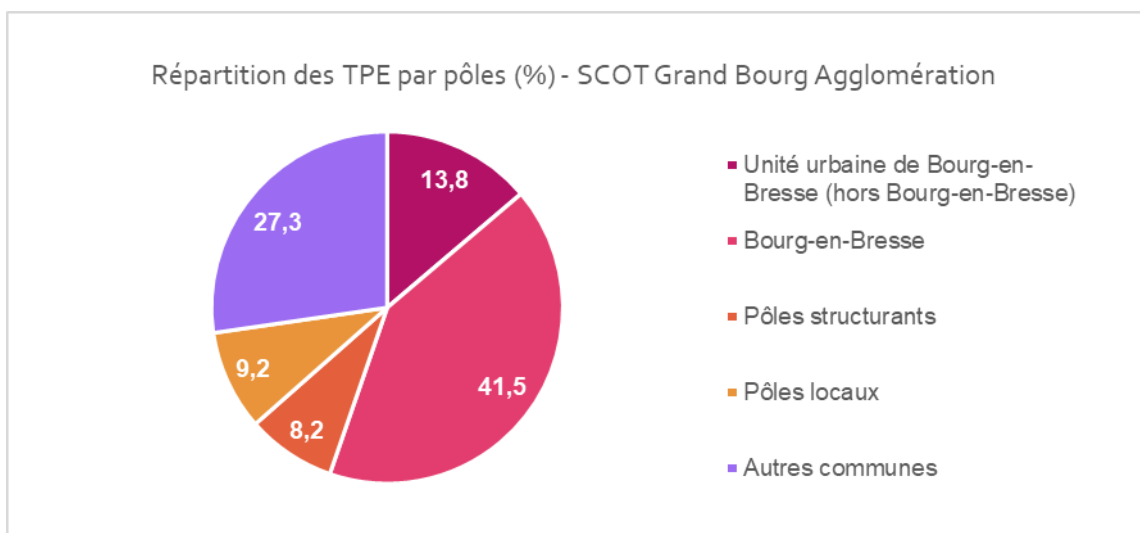
2.1.4. Le tissu d'entreprises locales

Plus de 4 500 entreprises sont localisées sur le territoire de Grand Bourg Agglomération, soit environ 5 % des entreprises du département de l'Ain. Si elles sont globalement réparties sur l'ensemble du territoire, Bourg-en-Bresse comptabilise un peu plus de 2 000 entreprises, en lien avec son statut de ville-centre et sa position de préfecture. L'unité urbaine en compte près de 2 800.

Plusieurs types d'entreprises sont déployés sur le territoire :

- Les TPE (Très Petites Entreprises, employant moins de 10 salariés) sont majoritairement présentes sur le territoire – un peu moins de 4 350 TPE (soit 89 % des entreprises). Elles sont un atout pour créer des dynamiques économiques locales (artisanat, petits commerces, services de proximité, ...). Ces entreprises sont réparties sur le territoire, mais on en retrouve en premier lieu dans le pôle urbain (1 805 TPE), et dans les communes de l'unité urbaine (219 à Péronnas, 213 à Viriat et 166 à Saint-Denis-les-Bourg). Ceyzériat, parmi les pôles structurants, accueille également plus de 100 TPE. De fait, Bourg-en-Bresse et sa périphérie proche comptabilisent plus de la moitié des TPE du territoire.

L'ensemble des TPE représente 6 487 emplois, soit 27 % des emplois globaux représentés par les 4 835 entreprises du territoire. Mais, la grande majorité d'entre elles ont moins de 2 salariés (67 % des TPE), démontrant la prédominance des auto-entrepreneurs sur le territoire du SCOT.



- Les PME (Petites et Moyennes Entreprises, employant entre 10 et 200 salariés), au nombre de 480 environ, sont également indispensables pour le tissu économique local. Elles représentent environ 10 % des entreprises du territoire. Près de 42 % des PME se trouvent dans l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse, avec 41 % uniquement dans la ville-centre.

Ces PME représentent 14 362 emplois, soit près de 60 % des emplois globaux des entreprises du territoire. Malgré ce poids important dans l'emploi local, une grosse part d'entre elles ont moins de 25 salariés (environ 65 %).

- Enfin, les ETI (Etablissements de Taille Intermédiaire, employant plus de 200 salariés) sont au nombre de 12 sur l'Agglomération d'après les fichiers des entreprises de GBA : 10 à Bourg-en-Bresse, 1 à Péronnas et 1 à Saint-Just. Elles représentent à elles seules près de 3 480 emplois (soit 14 % du total des emplois générés). Toutefois, cette donnée est incomplète puisque certaines entreprises telles que Renault Trucks employant plus de 200 salariés n'y figurent pas.

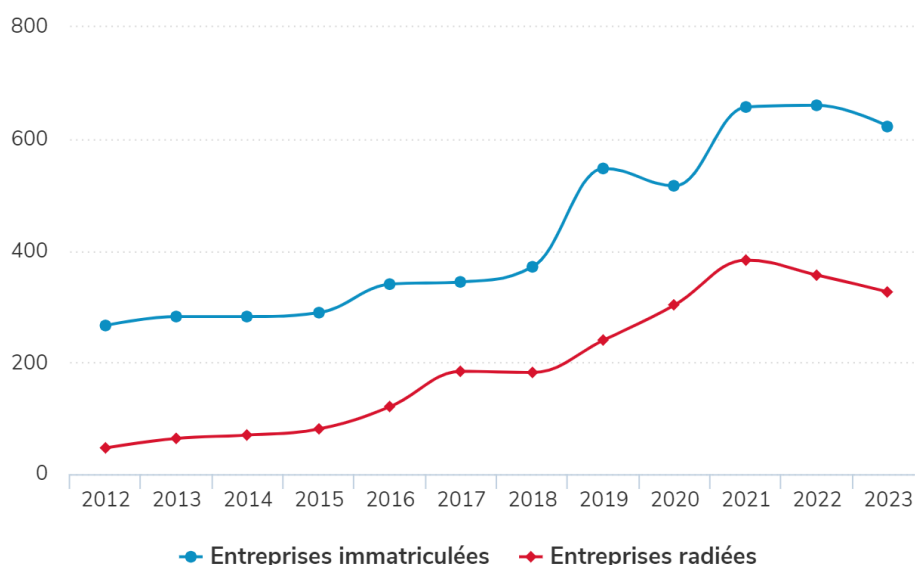
Tableau des principaux employeurs sur le territoire du SCOT

Localisation	Etablissement	Domaine d'activité	Taille (nombre de salariés)
BOURG-EN-BRESSE	RENAULT TRUCKS	Fabrication de matériels de transport	2500
VIRIAT	CENTRE HOSP DE BB FLEYRIAT	Activités pour la santé humaine	+ de 500 salariés
BOURG-EN-BRESSE	DEPARTEMENT DE L'AIN	Administration publique	+ de 500 salariés
BOURG-EN-BRESSE	AA AIDE AUX PERSONNES AIN	hébergement médico-social et action sociales sans hébergement	+ de 500 salariés
BOURG-EN-BRESSE	COMMUNE BOURG EN BRESSE	Administration publique	+ de 500 salariés
BOURG-EN-BRESSE	ORGANISATION POUR SANTE ACCUEIL	Activités pour la santé humaine	+ de 500 salariés
BOURG-EN-BRESSE	DEPARTEMENT DE L'AIN	hébergement médico-social et action sociales sans hébergement	+ de 500 salariés
BOURG-EN-BRESSE	CAISSE PRIMAIRE ASSURANCE MALADIE	Administration publique	100 à 500 salariés
BOURG EN BRESSE	SEMCODA	Location de logements	507
PERONNAS	LA PROFESSIONNELLE DU NETTOYAGE	Nettoyage courant des batiments	422
BOURG EN BRESSE	GSF ORION	Autres activités de nettoyage des batiments et nettoyage industriel	329
BOURG EN BRESSE	CLINIQUE CONVERT	Activités hospitalieres	271
BOURG EN BRESSE CEDEX	BRESSE DIS	Hypermarches	263
SAINT JUST	U-LOGISTIQUE	Affretement et organisation des transports	257
BOURG EN BRESSE	ATALIAN PROPRETE RHONE ALPES	Nettoyage courant des batiments	256
BOURG EN BRESSE	ARCELORMITTAL WIRE FRANCE	Trefilage a froid	251
BOURG EN BRESSE	TEREVA	Commerce de gros de fournitures pour la plomberie et le chauffage	243
BOURG EN BRESSE	CARREFOUR HYPERMARCHES	Hypermarches	231
BOURG EN BRESSE	NEXANS FRANCE	Fabrication d'autres fils et cables électroniques ou électriques	227
BOURG EN BRESSE	CENTRE LECLERC	Hypermarches	222
CEYZERIAT	BISCUITERIE DE LA TOUR D'ALBON	Fabrication de biscuits, biscottes et patisseries de conservation	195
VIRIAT	ONET SERVICES	Nettoyage courant des batiments	190
BOURG EN BRESSE	LA POSTE	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	172
SERVAS	SERVAFROM	Fabrication de fromage	170
BOURG EN BRESSE	SBTP	Construction de reseaux électriques et de telecommunications	169
BOURG EN BRESSE	ELECTRICITE DE FRANCE	Production d'électricité	158
BOURG EN BRESSE	SOTEB	Travaux d'installation électrique dans tous locaux	142
ATTIGNAT	MUTUAL LOGISTICS EFR	Entreposage et stockage frigorifique	140
ATTIGNAT	CMSI	Fabrication d'emballages en matières plastiques	131
BOURG EN BRESSE	INT'AIR MEDICAL	Fabrication de materiel medico-chirurgical et dentaire	123
BOURG EN BRESSE	ENEDIS	Distribution d'électricité	122
CEYZERIAT	BOUVARD ALINA INDUSTRIE	Fabrication de biscuits, biscottes et patisseries de conservation	121
VIRIAT	CASTORAMA FRANCE	Commerce de detail de quincaillerie, peintures, verres en grandes surfaces	117
MONTAGNAT	TRANSPORTS DUPONT BEDU	Transports routiers de fret de proximite	113
BOURG EN BRESSE	MEDICA FRANCE	Activités hospitalieres	112
VAL REVERMONT	PIROUX INDUSTRIE	Fabrication de carrosseries et remorques	107
BOURG EN BRESSE	UGITECH	Siderurgie	106
MONTAGNAT	ADREXO	Activités des agences de publicite	106
VIRIAT	FAAB FABRICAUTO	Fabrication d'autres équipements automobiles	106
BOURG EN BRESSE	ABATTOIRS DES CRETS	Transformation et conservation de la viande de boucherie	104
ATTIGNAT	TGC	Transports routiers de fret interurbains	102

Source : fichier des entreprises GBA

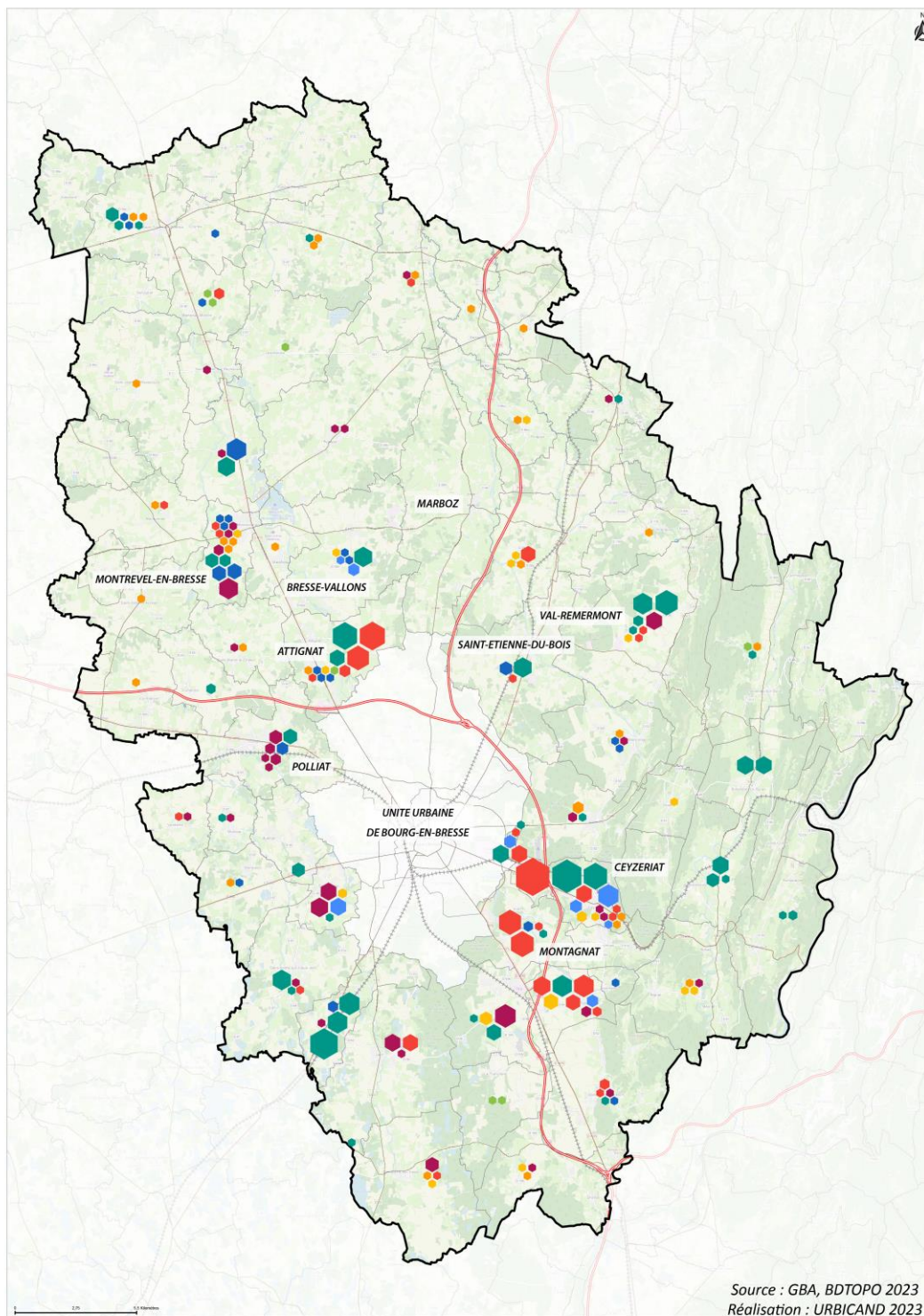
L'Etat et ses services publics et administratifs sont les plus gros employeurs du territoire : collectivités, hôpital public, enseignement, etc. emploie une très large partie des actifs du territoire.

Créations et fermetures d'entreprises à Bourg-en-Bresse



© Lefigaro.fr 2023

Entreprises de plus de 20 salariés



Source : GBA, BDTOP0 2023
Réalisation : URBICAND 2023

Catégorie des entreprises :

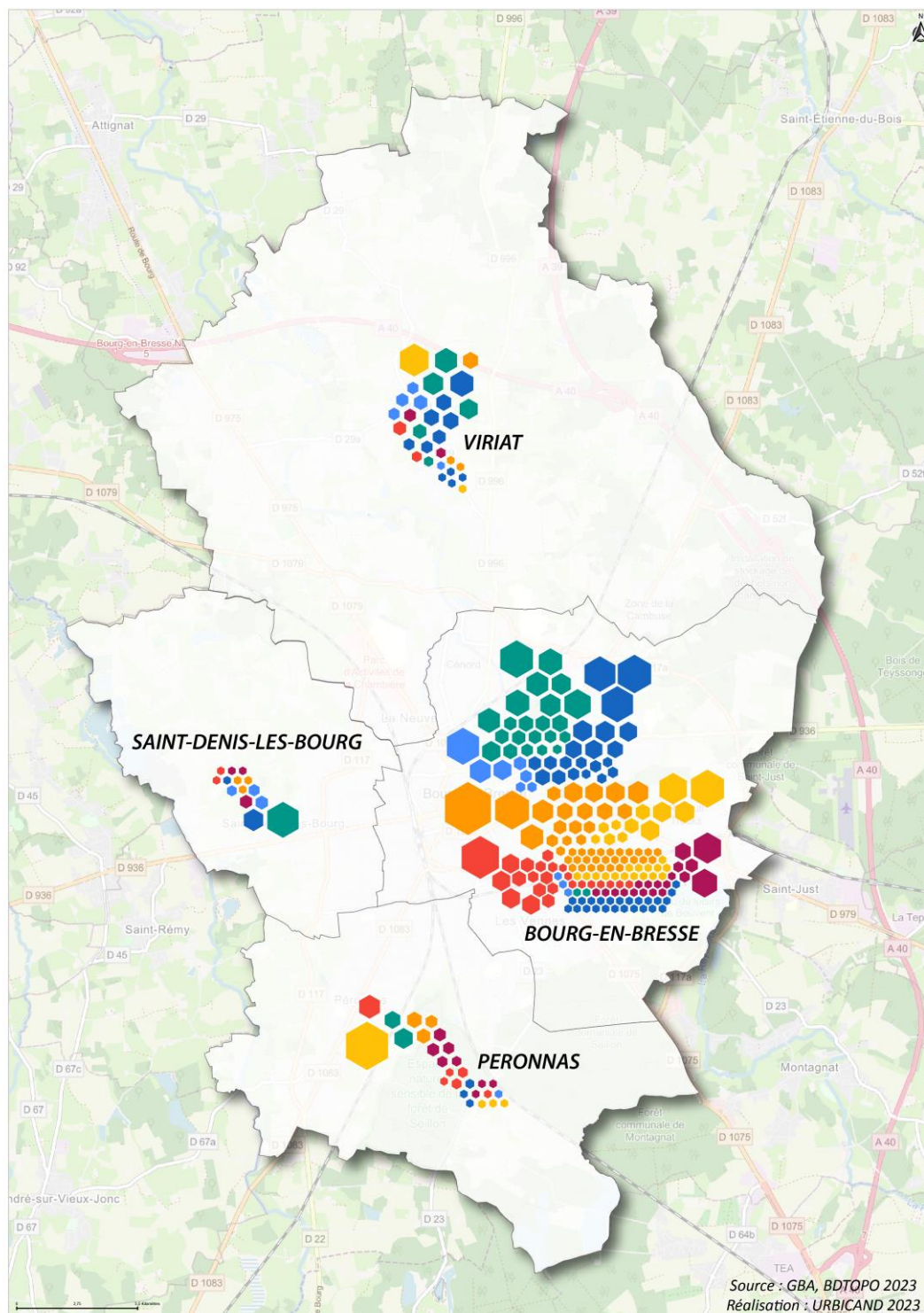
- Agriculture
- BTP
- Commerce de gros
- Commerce de détail
- Industrie
- Service aux entreprises
- Service aux particuliers
- Services autres

Effectif des entreprises :

Voies de communication :

- Limites départementales
- Périmètre du SCOT
- Communes du SCOT
- Autres communes
- Type autoroutier
- Liaison principale et régionale
- Voie ferrée

Entreprises de plus de 20 salariés (zoom sur l'Unité Urbaine de Bourg-en-Bresse)



Sources : GBA, BDTPO 2023
Réalisation : URBI/CAND 2023

Catégorie des entreprises :

- Agriculture
- BTP
- Commerce de gros
- Commerce de détail
- Industrie
- Service aux entreprises
- Service aux particuliers
- Services autres

Effectif des entreprises :



..... Limites départementales

- Périmètre du SCOT
- Communes du SCOT
- Autres communes

Voies de communication :

- Type autoroutier
- Liaison principale et régionale
- Voie ferrée



2.1.5. L'accès à l'emploi

Le taux de chômage du département de l'Ain est légèrement plus faible que celui de la Région qui a déjà un taux de chômage moins important qu'à l'échelle nationale (9.4 % en 2020 contre 10,7 % pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes). A l'échelle de Grand Bourg Agglomération, les résidents en âge de travailler connaissent eux aussi un taux de chômage assez similaire, de l'ordre de 10,2 % en 2020.

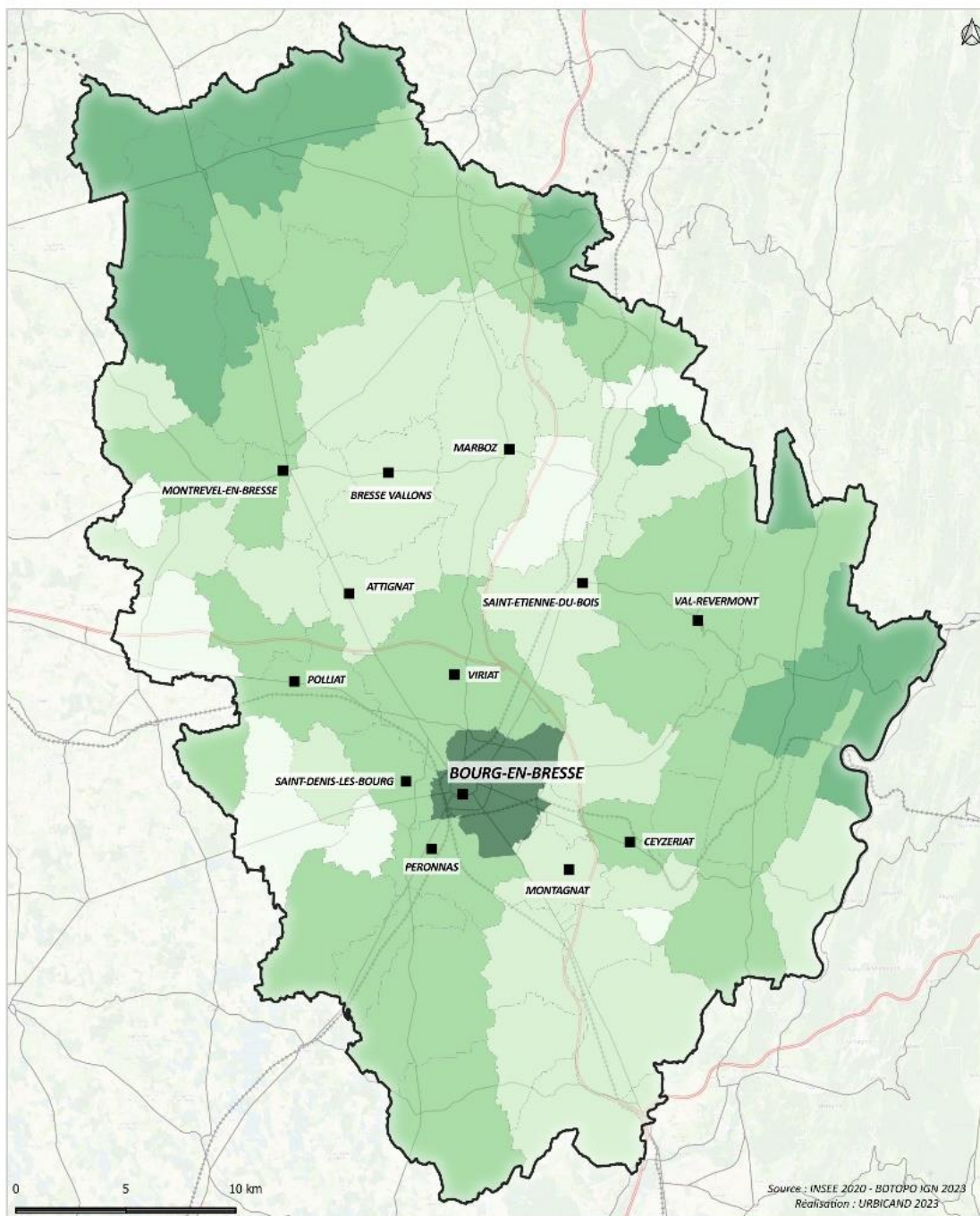
Le chômage touche en particulier les jeunes de 15 à 24 ans : un peu moins de 22 % à l'échelle du SCOT, une tendance similaire à la Région. Cela reste supérieur à la tendance départementale (19,2 %) mais inférieur à la moyenne nationale (25,3 %). Ce constat reste à relativiser au regard de la faible part de la population de 15 à 24 ans présente sur le territoire. Une large part des étudiants post-bac quittent le territoire pour poursuivre leurs études ailleurs.

Le chômage touche également en majorité les non-diplômés. Sur la tranche d'âge 15-64 ans, 21,4 % d'entre eux sont au chômage, contre 10,5 % des détenteurs du baccalauréat ou d'un brevet professionnel, et 4,9 % pour ceux qui possèdent un bac+5 et plus.

Le chômage ne se traduit pas de la même manière sur l'ensemble du territoire de Grand Bourg Agglomération :

- la ville-centre de Bourg-en-Bresse enregistre un taux de chômage élevé, de près de 17 % en 2020, avec une paupérisation plus marquée que sur le reste du territoire. La ville tend à accueillir plus fortement les ménages les plus modestes (le revenu médian des ménages est, en effet, le plus faible de l'Agglomération), en lien avec une offre de logements plus diversifiée et la concentration des services. L'unité urbaine de Bourg-en-Bresse possède, de fait, un taux de chômage élevé, qui tranche avec les 4 autres secteurs qui ont un taux similaire, entre 6 et 8%.
- le Nord et la périphérie Est de l'Agglomération connaissent également un taux de chômage assez élevé (entre 10 et 15 %). Ce sont des communes plus éloignées des zones de concentration des emplois et des services/équipements, en marge des axes de communication principaux (en moyenne, elles se situent à plus de 20 minutes des polarités structurantes du territoire). On peut noter une exception pour la commune de Saint-Trivier-de-Courtes, qui possède un taux de chômage de l'ordre de 12 % malgré un nombre d'emploi significatif (entre 500 et 600 en 2020). Cela peut s'expliquer par le rôle de la commune sur le Nord du territoire, polarisant l'ensemble des communes rurales aux alentours.

Taux de chômage des 15 ans et plus (2020) - SCOT Grand-Bourg Agglomération



Taux de chômage des 15 ans et plus en 2020 :

- Moins de 5 %
- 5 à 7 %
- 7 à 10 %
- 10 à 15 %
- Plus de 15 %

- Limites départementales
- Périmètre du SCOT
- Communes du SCOT
- Autres communes

- Voies de communication :
- Type autoroutier
 - Liaison principale et régionale
 - Voies ferrées



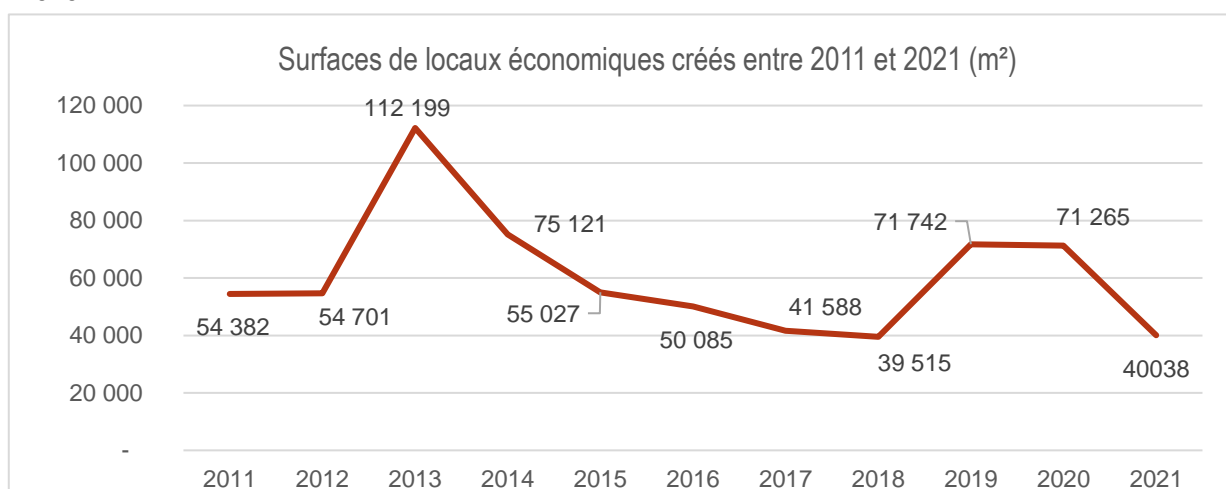
2.2. Les problématiques liées à l'aménagement économique

2.2.1. Tendances et besoins liés à l'aménagement économique

2.2.2. Dynamiques immobilières

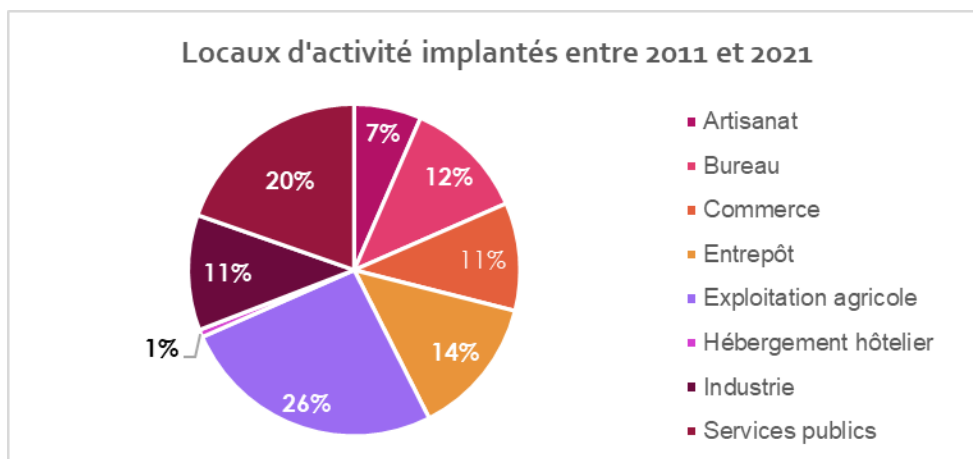
Près de 666 000 m² de locaux d'activité ont été construits entre 2011 et 2021 sur le territoire (source : Sitadel), soit en moyenne près de 66 600 m² de locaux neufs produits chaque année à l'échelle du SCOT.

Cette valeur moyenne masque des écarts importants d'une année à l'autre, avec une tendance générale à un léger ralentissement du rythme de construction entre 2011 et 2021. En effet, les surfaces économiques créées chaque année ont diminué régulièrement malgré un sursaut significatif en 2013 (autant de surfaces construites en une année que sur les deux années précédentes), 2019 et 2020.



Le développement des locaux d'activité permet de répondre aux besoins de filières diversifiées :

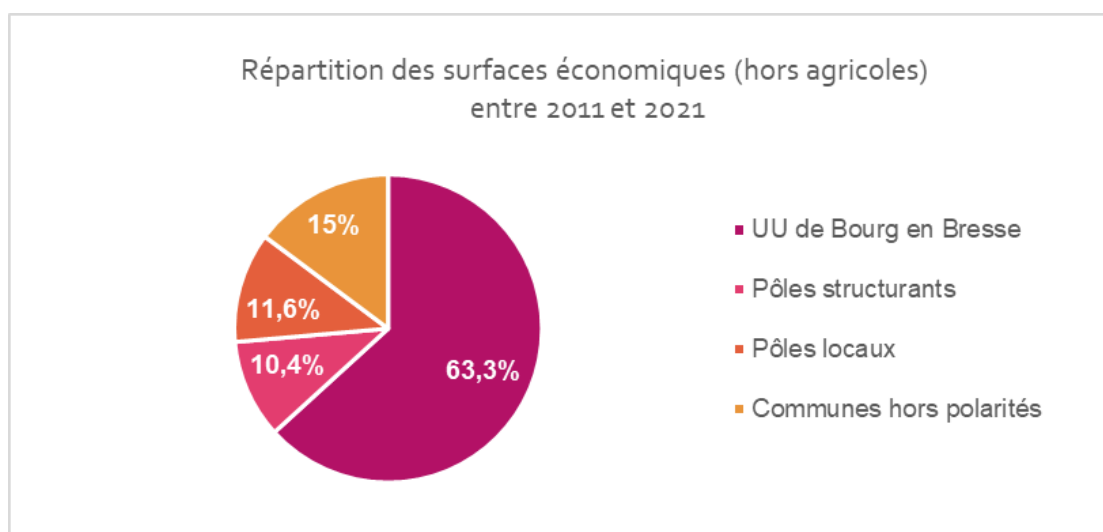
- les locaux agricoles représentent un peu plus d'un quart des surfaces immobilières créées sur la période. Ce chiffre est expliqué par la forte présence de l'agriculture dans le secteur (que ce soit pour l'élevage la polyculture, ou la viticulture) mais également en raison des importantes surfaces nécessaires à l'activité (stockage, bâtiments d'élevage, ...).
- les commerces et les bureaux destinés au tertiaire représentent quant à eux un peu moins d'un quart de la production, en grande majorité sur l'unité urbaine de Bourg-en-Bresse.
- les équipements ou services publics, eux, représentent environ 20 % des surfaces produites, en particulier sur la polarité de Bourg-en-Bresse, où les besoins en surface sont relativement importants.
- les entrepôts, quant à eux, occupent une part non négligeable des surfaces des locaux construits à hauteur de 14 %.
- les bâtiments industriels représentent un peu plus de 10 %, ce qui peut paraître étonnant au vu de la forte présence de l'économie industrielle sur le territoire. Cela ne fait que confirmer la tertiarisation de l'économie, déjà visible depuis une quarantaine années.
- l'artisanat et l'hôtellerie ne représentent qu'une faible part des locaux construits depuis 2011 (moins de 1 %), puisque les besoins en surface sont relativement faibles et diffus sur le territoire.



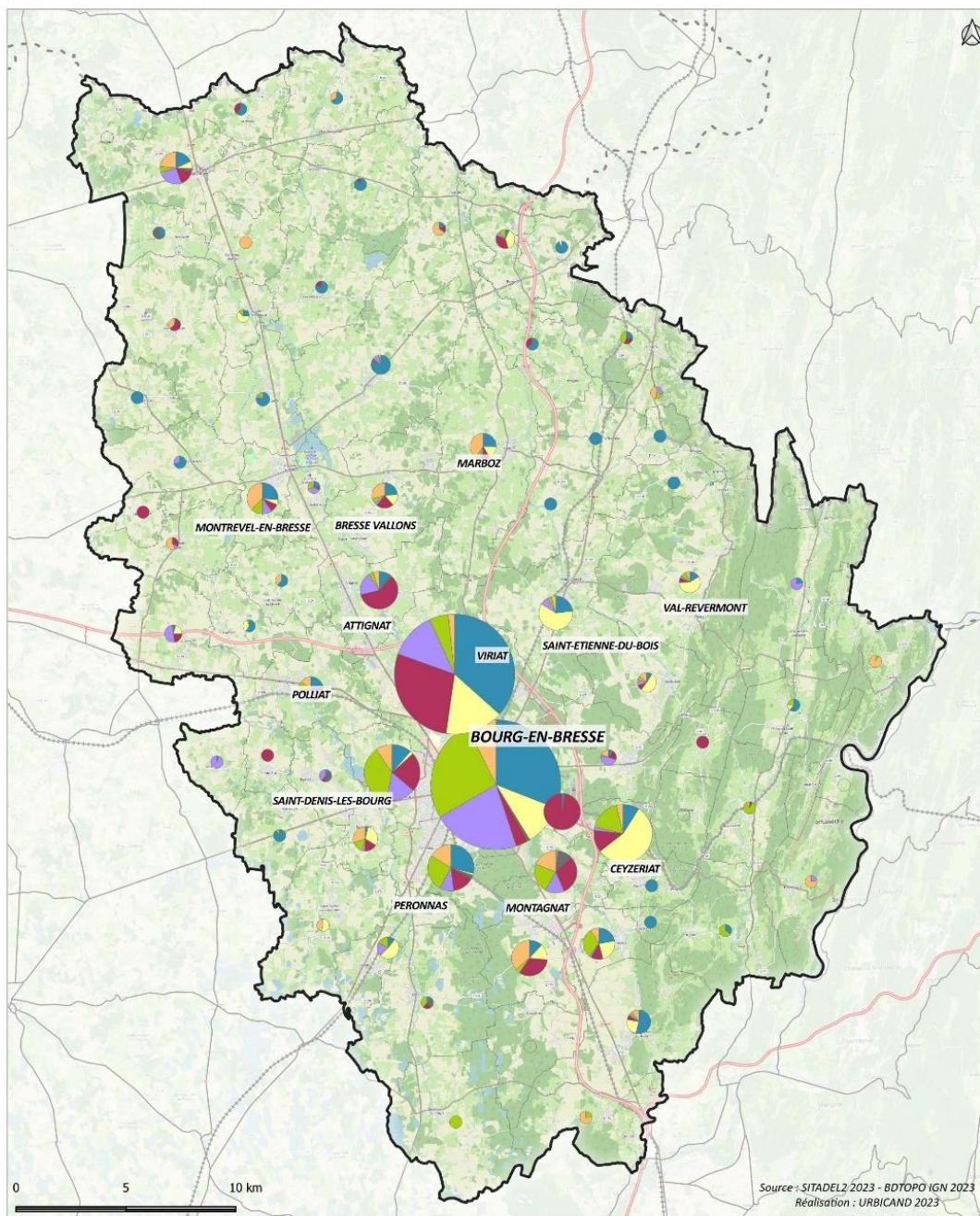
La répartition des nouveaux locaux montre que près de 70 % des surfaces construites a été créée à l’intérieur des polarités du territoire (communes de l’unité urbaine de Bourg-en-Bresse, pôles structurants et locaux), malgré une forte proportion des bâtiments agricoles construits (26 % du total sur la période). Ce pourcentage est équilibré par la forte proportion de locaux tertiaires (bureaux, commerces, services publics/équipements) qui représentent à eux seuls plus d’un tiers des surfaces totales.

Si l’on s’intéresse exclusivement aux surfaces construites hors locaux agricoles, on remarque un fort regroupement au centre du territoire, autour de Bourg-en-Bresse et dans les polarités déjà identifiées :

- le pôle de Bourg-en-Bresse est celui qui capte la majeure partie de ces locaux (près des deux tiers des nouvelles surfaces économiques), en raison de son statut de cœur d’agglomération, et de carrefour des voies de communication qui traversent le territoire.
- les pôles structurants et les pôles locaux, quant à eux, ont accueilli un peu plus de 10 % chacun (soit environ 22 % au total) des nouvelles surfaces économiques, en particulier à Ceyzeriat, qui bénéficie directement de la proximité avec l’unité urbaine de Bourg-en-Bresse.
- près d’un tiers des communes du SCOT n’ont pas accueilli de nouveaux locaux d’activité (hors agricole) entre 2011 et 2021. En effet, les communes rurales ont plutôt tendances à accueillir de l’activité agricole.
- cette tendance à la concentration des activités traduit une certaine interdépendance des activités économiques, en particulier des activités de commerces ou services, qui gravitent autour des bassins d’emplois.



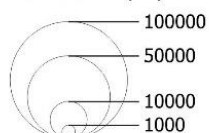
**Surface des locaux non agricoles commencés entre 2011 et 2022
- SCOT Grand-Bourg Agglomération**



Destination des locaux commencés :

- Artisanat
- Bureau
- Commerce
- Entrepôt
- Hébergement hôtelier
- Industrie
- Services publics

Surfaces commencées entre 2011 et 2022 (m²) :



--- Limites départementales

- Périmètre du SCOT
- Communes du SCOT
- Autres communes

Voies de communication :

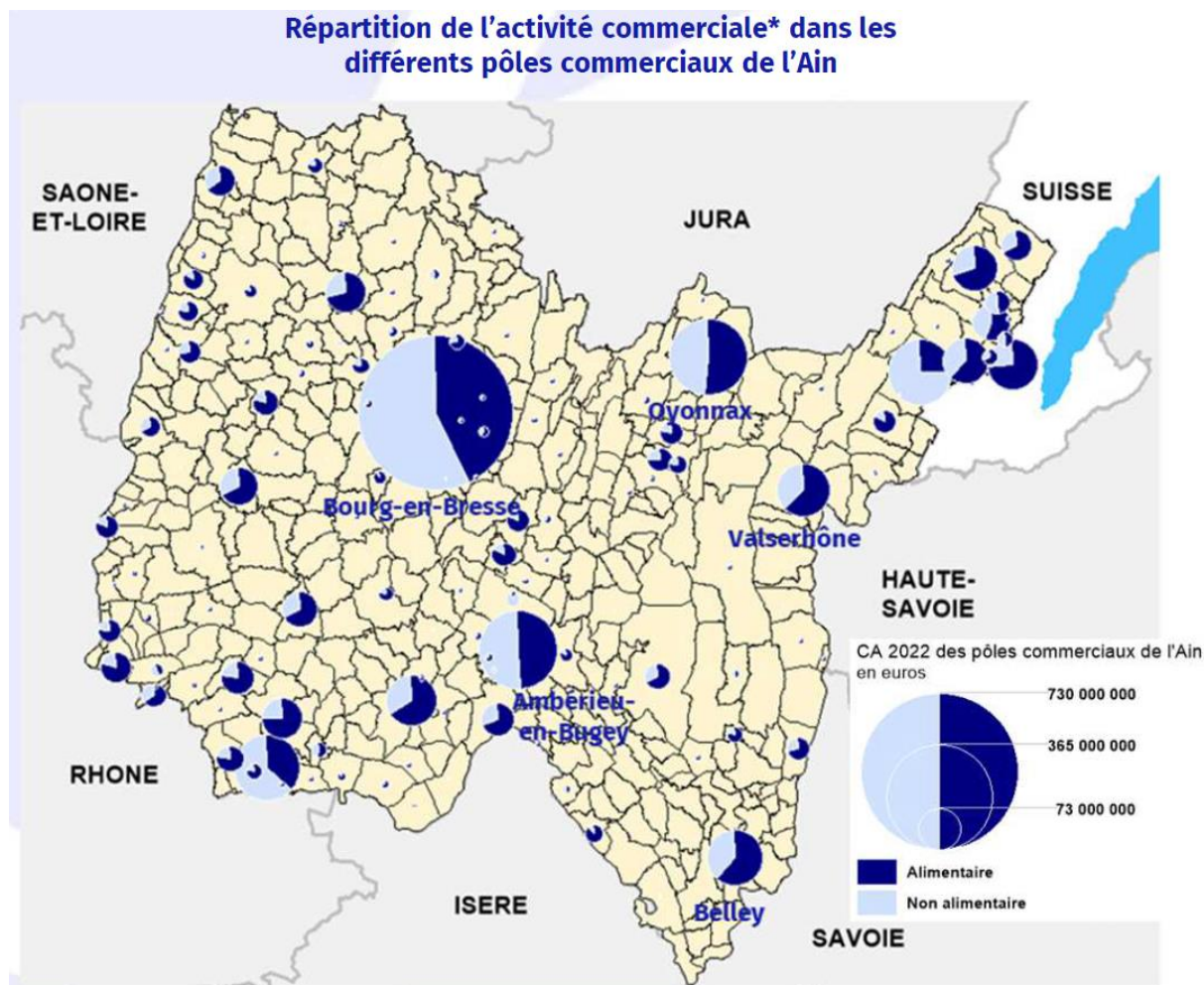
- Type autoroutier
- Liaison principale et régionale
- - - - Voies ferrées



2.3. Le commerce

2.3.1. Une zone de chalandise majeure à l'échelle départementale et régionale

Le pôle commercial de Bourg-en-Bresse est un pôle commercial majeur du département. Le territoire présente une offre commerciale très dense, principalement concentrée sur l'unité urbaine avec néanmoins un maillage de polarités secondaires et de proximité qui permet un fonctionnement territorial de proximité.



Source : CCI de l'Ain – 8^e enquête sur les comportements d'achat des ménages aindinois (* activité commerciale constituée uniquement à partir des dépenses des ménages de l'Ain)

Observatoire du Commerce – Mai 2023

Extrait de la 8^{ème} enquête menée par la CCI de l'Ain sur les comportements d'achat des ménages aindinois

2.3.2. Le développement de l'offre commerciale

L'analyse du développement commercial doit avant tout prendre en compte le contexte actuel et les tendances régionales et nationales. En effet, le contexte particulier du fait des événements passés et actuels (tels que le COVID, les aléas climatiques, la guerre en Ukraine, etc.) a amené des changements dans nos habitudes de consommation et fonctionnement. Par ailleurs, le pouvoir d'achat a également

été impacté par ces événements et a diminué de manière globale pour la population même s'il reste relativement élevé sur une partie du territoire de GBA.

Les tendances suivantes sont également à prendre en compte dans les besoins futurs d'aménagement commercial du territoire du SCOT :

- S'agissant des produits de la vie courante (alimentation, hygiène, beauté,), on observe nationalement comme localement, une baisse des ventes en volumes de ces produits et en parallèle une hausse des dépenses annuelles moyennes par ménage. Le report se fait sur la qualité (produits biologiques, produits du terroir...) à la quantité : « manger moins mais manger mieux », sans générer de baisse de chiffres d'affaires pour les commerces. Cette tendance est toutefois à relativiser car ces dernières années les dépenses effectuées dans les grandes surfaces ont évolués passant de 80% en 2017 à 82% du chiffre d'affaires alimentaire des commerces de l'Ain : l'inflation, la recherche des petits prix, les pénuries et les aléas climatiques qui ont généré des baisses de productions chez les producteurs locaux ont favorisé les dépenses dans les supermarchés. Par ailleurs, les dépenses dans les commerces de moins de 300 m² ont diminué.
- Cette hausse des dépenses dans les grandes surfaces alimentaires s'accompagne par une augmentation des achats par un drive. Deux drives ont été créés par des enseignes différentes en 2021 et 2022 sur le territoire de Grand Bourg Agglomération. Néanmoins, ces types d'achats occasionnent de nombreux déplacements qui viennent s'ajouter aux problématiques de circulation notamment à certains horaires. Par ailleurs, le recours au « click&collect » et la livraison s'est également développée ces dernières années en particulier depuis la crise sanitaire.
- Les évolutions concernant les produits non alimentaires sont globalement plus faibles voire en forte baisse pour la culture loisirs. Cela s'explique par les effets de la crise sur la consommation des ménages mais aussi par le développement de l'immatériel ou les prix de plus en plus bas dans l'habillement. De plus, la proportion des dépenses non alimentaires effectuées dans les commerces physiques diminue de manière significative au profit du commerce en ligne. Le développement des achats du e-commerce s'est accentué ces dernières années, en particulier avec la crise sanitaire, avec un doublement du chiffre d'affaires entre 2015 et 2020. Il représente actuellement près de 14% du commerce de détail en France. Par ailleurs, d'après l'enquête menée par le CCI de l'Ain, les achats des ménages effectués sur internet représentent la moitié de l'évasion non-alimentaire de l'Ain.
- Parallèlement à ces données sur les dépenses des ménages, les ménages sont de plus en plus sensibles à la limitation de l'impact sur l'environnement de ses achats en cherchant davantage à consommer de l'occasion, de la seconde main ou sur des produits plus respectueux de l'environnement. A cela s'accompagne l'enjeu de limiter ses déplacements pour ses achats en privilégiant les commerces de proximités. Il est donc constaté un retour à des achats de proximité et de produits locaux ce qui représente une opportunité pour les commerces des centralités. Ce retour aux commerces de proximité s'explique en partie du fait de changements dans la composition des ménages avec d'une part un vieillissement de la population (plus de difficultés à se déplacer notamment en voiture, un désir de trouver l'essentiel près de chez soi) et d'autre part la réduction de la taille des ménages qui réduit l'intérêt de faire de grosses courses régulières. Ainsi, le supermarché ou supérette intégrée dans la ville ou la centralité villageoise correspond à une attente grandissante de la clientèle. Par ailleurs, les grandes chaînes de distribution ont commencé à s'adapter à cette évolution en développant des surfaces moyennes à petites dans le tissu urbanisé : carrefour city par exemple, etc.

Ces évolutions questionnent forcément les formats de vente et leurs évolutions pour les années à venir : commerces traditionnels de centre-ville, moyennes et grandes surfaces, e-commerce et des outils associés (petit ou grande logistique, stationnement et espaces publics, etc.).

2.3.3. L'équilibre commercial sur le territoire

Le développement commercial s'est particulièrement réalisé dans les zones périphériques du territoire, en particulier dans l'unité urbaine, ainsi que sous la forme de commerces de flux. Le déséquilibre entre commerces périphériques et commerces de centralité reste très marqué avec un développement récent de surfaces de ventes correspondant à des extensions d'ensemble commercial en particulier sur Bourg-en-Bresse et dans l'unité urbaine (près de 10 500 m² de surface de vente créée sur Bourg-en-Bresse en commerces supérieurs à 300 m²). Ce mode de développement a largement contribué à la baisse de fréquentation des commerces de centralité et a participé à la fragilisation des centres-villes. Même si le retour aux commerces de proximité commence à s'observer auprès des ménages cela reste encore des habitudes faibles du fait de la forte présence des commerces en zone périphérique, le long des routes et aux entrées de villes et villages. C'est pourquoi il est nécessaire d'encadrer leur développement afin de renforcer les centralités. En effet, les zones périphériques sont destinées à accueillir les commerces qui sont incompatibles avec l'habitat car ils génèrent trop de nuisances pour être intégrées dans un tissu urbain mixte.

Le territoire, et plus particulièrement l'unité urbaine enregistre la création de 13 760 m² de surface de vente ces 5 dernières années suite à un passage en CDAC (hors petites surfaces), ce qui montre un ralentissement par rapport à la période précédente notamment en développement d'ensembles commerciaux, moyennes et grandes surfaces.

Commune d'implantation	Caractéristique du projet	Surface de vente sollicitée (m ²)	Surface de vente totale	Année de passage en CDAC
Bourg-en-Bresse	Extension ensemble commercial	5787	11197	2018
Saint-Denis-les-bourg	Extension d'un ensemble commercial	1384	3146	2018
Bourg-en-Bresse	Restructuration-extension du centre commercial Carrefour de Bourg-en-Bresse avec 2 création de moyenne surface et une reprise commercialité dans la galerie existante.	2890	13940	2018
Bourg-en-Bresse	Extension d'un ensemble commercial par la création d'un magasin	710	1105	2021
Saint-Denis-les-bourg	Création de cellules commerciales	1310	1310	2021
Péronnas	Création d'un Drive 2 pistes de ravitaillement annexé au supermarché existant	124		2021
Bourg-en-Bresse	Création d'un Drive 12 pistes de ravitaillement	1100		2022
Saint-Etienne-du-Bois	Extension d'un ensemble commercial par l'agrandissement du supermarché existant	455	2212	2023
TOTAL 2018-2023		13 760 m²		

Source : CDAC de l'Ain - 2018 à 2023

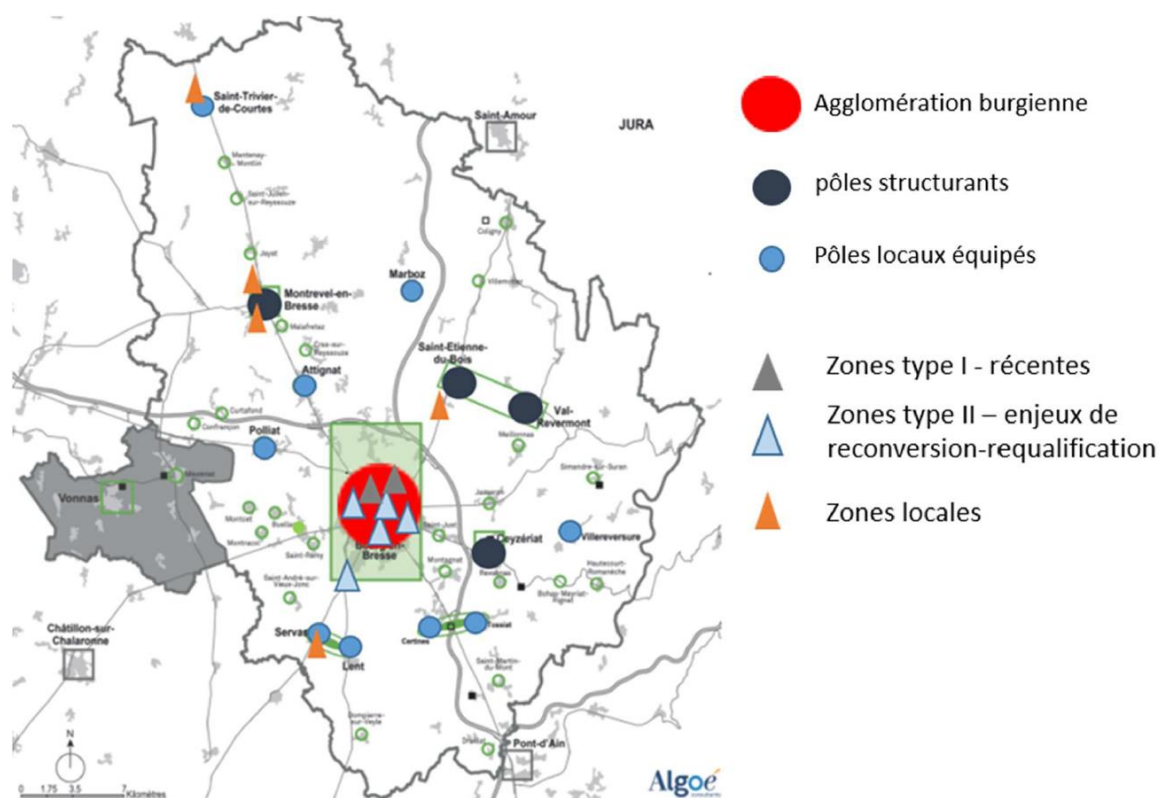
Une armature commerciale en trois niveaux

L'armature commerciale de Grand Bourg Agglomération se décline en trois grands niveaux de polarités :

- L'unité urbaine comprenant notamment le centre-ville de Bourg-en-Bresse et ses zones périphériques sur Bourg-en-Bresse et les autres communes de l'unité urbaine
- Un pôle commercial secondaire à Viriat en particulier du fait des zones commerciales périphériques,

- Des centralités commerciales secondaires et de proximité : Monterevel-en-Bresse, Ceyzériat, Saint-Etienne-du-Bois, Val-Revermont mais aussi Saint-Trivier-de-Courtes qui joue un rôle structurant pour le secteur de la Bresse, etc.

Le centre-ville de Bourg-en-Bresse représente la centralité principale et majeure du bassin de vie Burgien. Néanmoins, il a également souffert du développement commercial en périphérie notamment par le développement des grandes surfaces spécialisées et des galeries marchandes dans les zones Cap Emeraude et La Neuve à Viriat.



Armature commerciale - Extrait du DAAC modifié en 2024

La stratégie commerciale de l'agglomération burgienne tend vers un recentrage de l'offre commerciale autour de l'existant et une valorisation des centres-villes. Le DAACL (document d'aménagement artisanal commercial et logistique) doit prendre en compte les enjeux suivants :

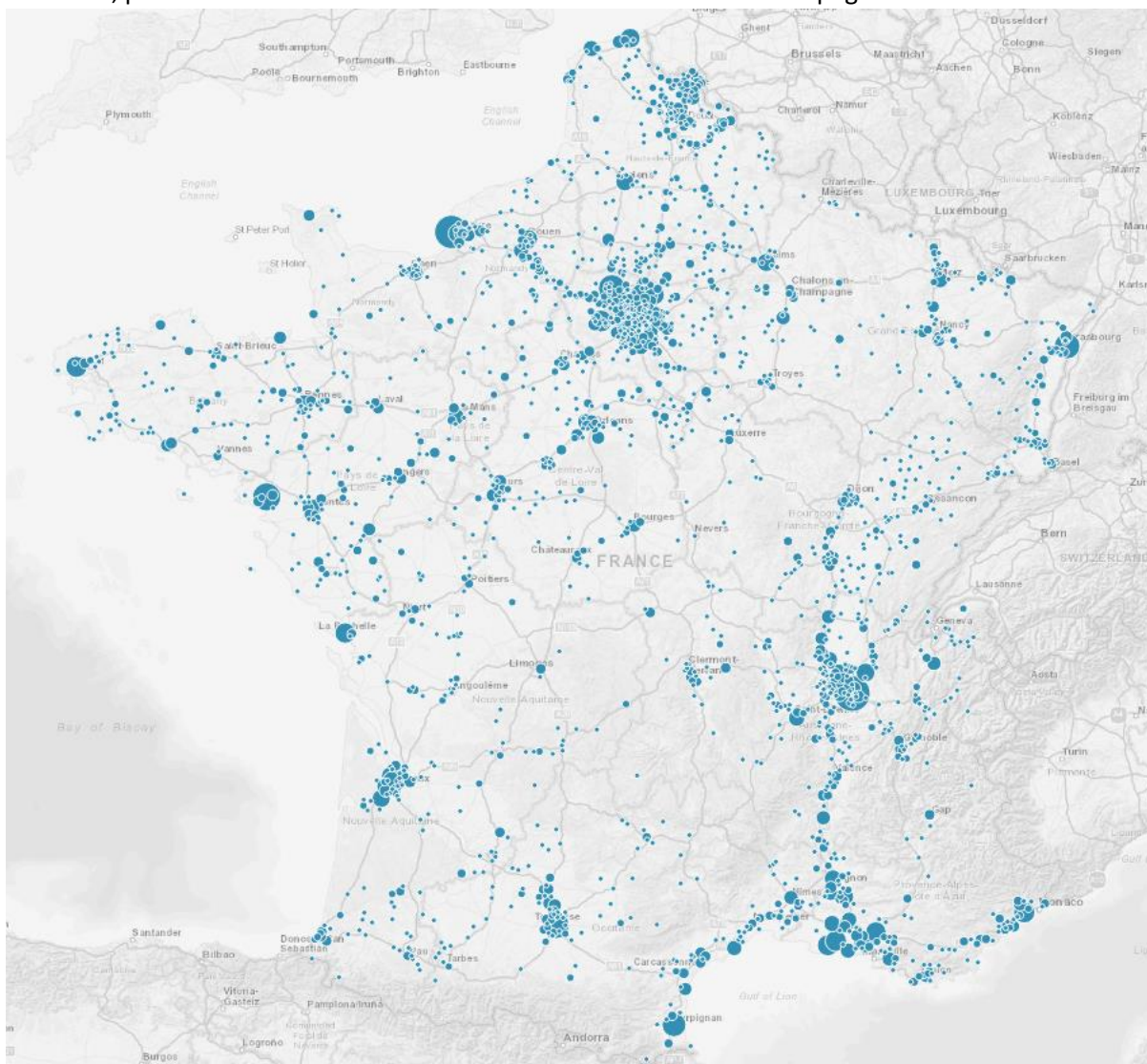
- Une faible complémentarité entre les zones commerciales et les commerces de centre-ville
- Des commerces de proximité fragilisés dans les centralités urbaines et villageoises
- Des communes engagées pour redynamiser le commerce des centres-bourgs via les dispositifs « Petites Villes de Demain » et « Action Cœur de Ville » sur Bourg-en-Bresse.

2.3.4. L'activité logistique commerciale et de transport routier

L'implantation des activités logistiques s'organise autour de plusieurs facteurs dont :

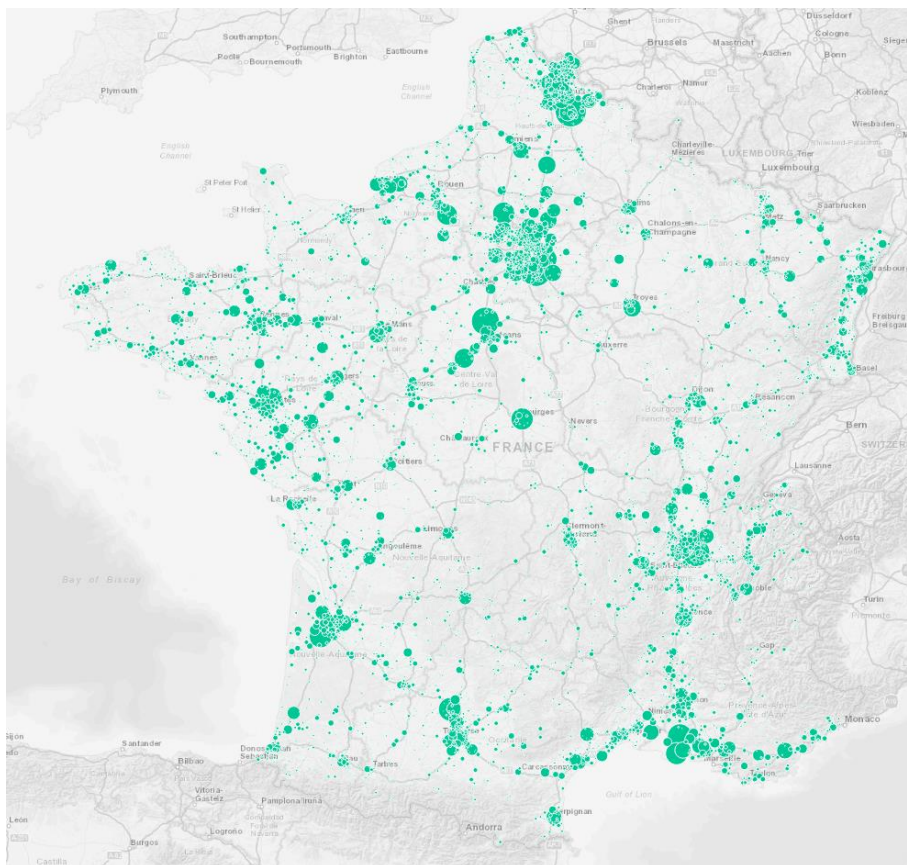
- La desserte d'un bassin de consommation,
- Un réseau d'implantations industrielles,
- Les principales portes d'entrée du territoire national (ports & aéroports internationaux),
- Les principaux axes autoroutiers.

Les deux principaux secteurs d'activité logistique se trouvent sur la Vallée du Rhône de Dijon à Marseille, puis de Paris au Havre comme le montre la carte d'AID sur la page suivante.



Localisation des établissements d'entrepôt - Source : AID, SIRENE 2021

Si le territoire ne se situe pas sur l'axe logistique majeur national de la Vallée du Rhône à Marseille, il reste tout de même sur un secteur attractif pour le développement logistique, d'une part du fait de l'attractivité économique départementale et régionale et d'autre part pour sa proximité avec cet axe Dijon – Lyon – Marseille et pour son lien vers Genève.

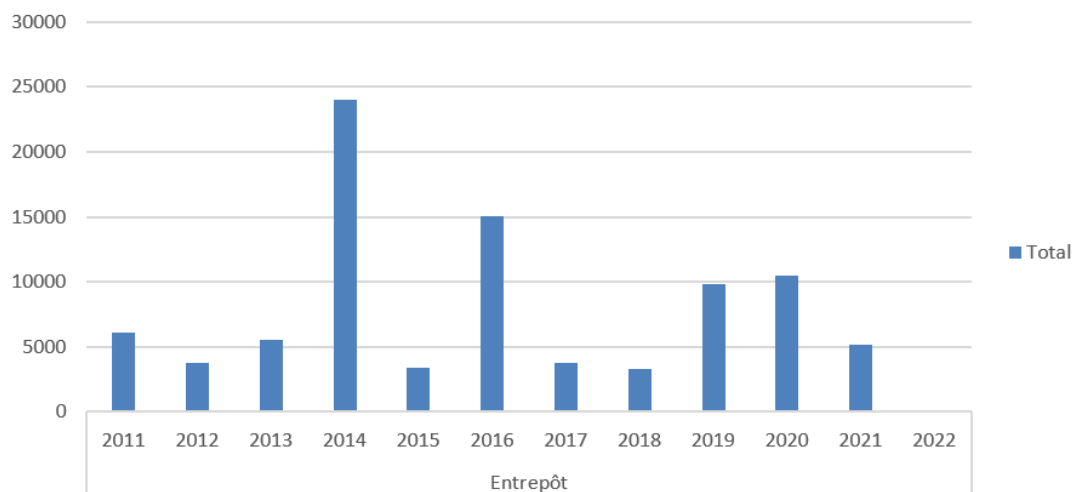


Répartition de la construction d'entrepôts (m² commencé de 2010 à 2019 SITADEL) Source : AID, Sitadel 2010-2019

La construction d'entrepôts sur le territoire a connu des « pics » d'augmentation en lien avec l'implantation de grosses structures en particulier en 2014 et en 2016. La construction d'entrepôt s'est également bien développée en 2019 et 2020 du fait de la situation géographique et régionale stratégique.

En effet, sur les 90 400 m² de locaux de type entrepôts construits, 38% ont été créé sur Viriat, commune ayant deux sorties autoroutières (A40 et A6) rejoignant Bourg-en-Bresse à Mâcon et Bourg à Lons-le-Saunier.

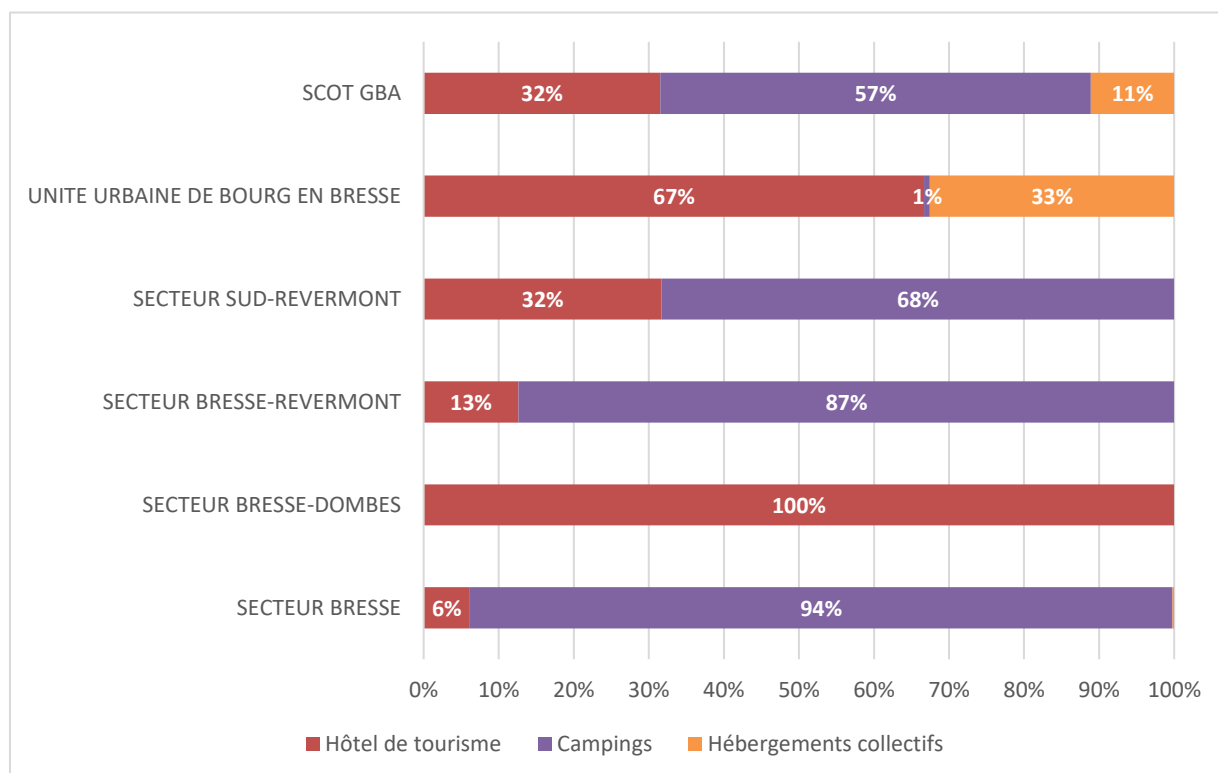
Surfaces d'entrepôts construites entre 2011 et 2021 à l'échelle de Grand Bourg Agglomération



Source : données Sitadel 2011-2021

2.4. Le tourisme

L'offre d'hébergements touristiques est relativement importante sur le territoire, avec près de 340 hébergements marchands, représentant environ 9 200 lits touristiques (hors aires de camping-cars, chambres d'hôtes et locations ponctuelles). A ces capacités s'ajoutent des capacités non négligeables dans les résidences secondaires (près de 2 400 lits), ce qui représente près de 3,5 % du parc de logements total en 2020.



L'offre d'hébergement est plutôt bien répartie sur l'ensemble du territoire. En effet, plus de 80 % des communes de l'Agglomération possèdent au moins un hébergement touristique marchand. La capacité touristique totale est largement concentrée sur l'Unité Urbaine de Bourg-en-Bresse (principalement dû à l'offre hôtelière de la ville centre) ainsi que sur le secteur de Bresse (grâce au complexe de La Plaine Tonique à Malafretaz, qui concentre la moitié des capacités de camping de l'agglomération). A l'inverse, le secteur de Bresse-Dombes est celui qui possède le moins de capacités d'hébergements touristiques (moins de 3 % du total), ce qui peut s'expliquer par le fait que c'est aussi le secteur le moins peuplé du territoire.

L'offre d'hôtels touristiques représente 25 % de la capacité d'hébergements totale du territoire (avec 2 423 lits touristiques). C'est une offre essentiellement « moyenne gamme », avec 46 % des hôtels classés en 2 ou 3 étoiles, et 47 % sans classement. Cette offre est concentrée dans l'Unité Urbaine de Bourg-en-Bresse, représentant à elle seule près des $\frac{3}{4}$ des capacités hôtelières du territoire. C'est en grande partie dû aux capacités de la ville centre, qui comptabilisent 1 165 lits, près de la moitié du total. Les secteurs Bresse-Dombes et Bresse-Revermont sont, à nouveau, ceux qui proposent la plus basse capacité hôtelière.

L'offre de plein-air marchande (les campings) est celle qui porte l'offre d'hébergements du territoire. Elle représente 45,3 % de la capacité en lits marchands de l'agglomération. Cela est dû en grande partie au complexe de la Plaine Tonique, à Malafretaz, qui comptabilise à lui seul plus de 2 500 lits. C'est un camping haut de gamme de plus de 500 emplacements, proposant diverses hébergements

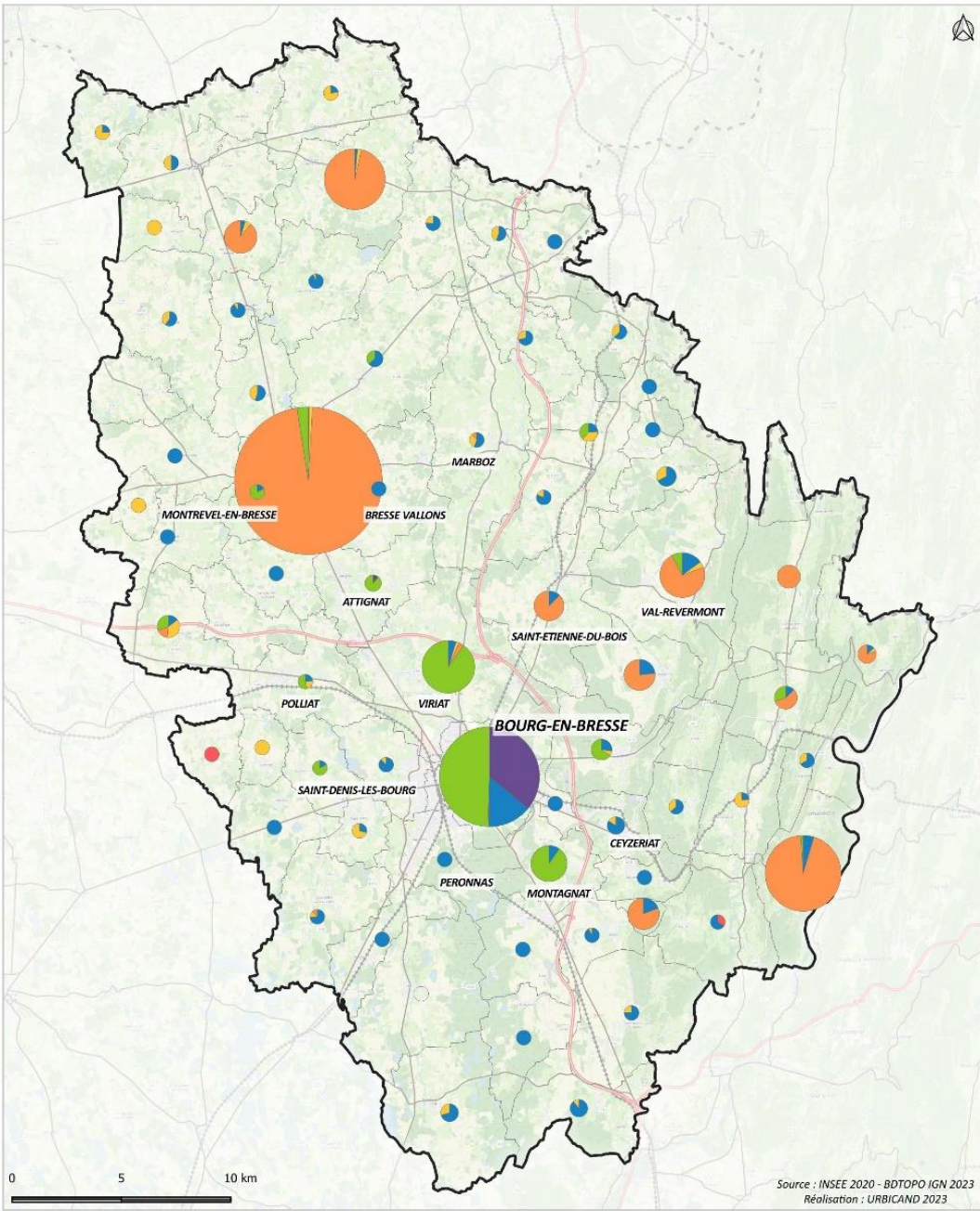
(emplacements simples, mobil-homes, cottages et tipis), situé au bord du lac de Montrevel-en-Bresse/Malafretaz. Ce complexe étant un camping 4 étoiles, la majorité des places de camping du territoire se retrouvent donc être « haut de gamme », ce qui peut fausser les résultats globaux. Si on exclut cette offre-ci, l'offre de camping est plutôt « moyenne gamme », avec un peu moins d'un quart des campings classés 3 étoiles. De fait, c'est le secteur Bresse qui comptabilise le plus de capacités d'hébergements en plein-air, regroupant près de 70 % du total. L'Unité Urbaine de Bourg-en-Bresse, quant à elle, ne compte qu'une vingtaine de lits. Cela s'explique en partie par la configuration urbaine du territoire, davantage adaptée aux hôtels qu'aux campings.

Les meublés touristiques représentent une part non négligeable des capacités touristiques du territoire, avec un peu plus de 1 500 lits, ce qui représente près de 15 % du total. Répartis sur l'ensemble du territoire de façon plus ou moins homogène, ils permettent d'offrir des capacités d'hébergement là où les grosses structures sont absentes, notamment dans le secteur de Bresse-Dombes, pauvre en hébergements touristiques.

Les hébergements collectifs ne sont que très peu représentés sur le territoire (seulement 4 structures existent : 1 à Attignat, et 3 à Bourg-en-Bresse). Cela peut illustrer une difficulté du territoire à proposer un accueil de groupe, notamment les groupes de taille importante.

En complément de ces grands types d'hébergements, des offres plus diffuses dans le territoire permettent de répondre à des demandes individuelles en chambre d'hôtes, ou aires de camping-cars. Par ailleurs, les hébergements insolites (cabanes dans les arbres ou flottantes, yourtes, ...) restent difficilement quantifiables mais permettent de répondre à cette aspiration de proximité avec la nature dont la demande est grandissante. Ce type d'hébergement semble encore à développer plus largement sur le territoire.

Capacités d'hébergement touristique - SCOT Grand-Bourg Agglomération

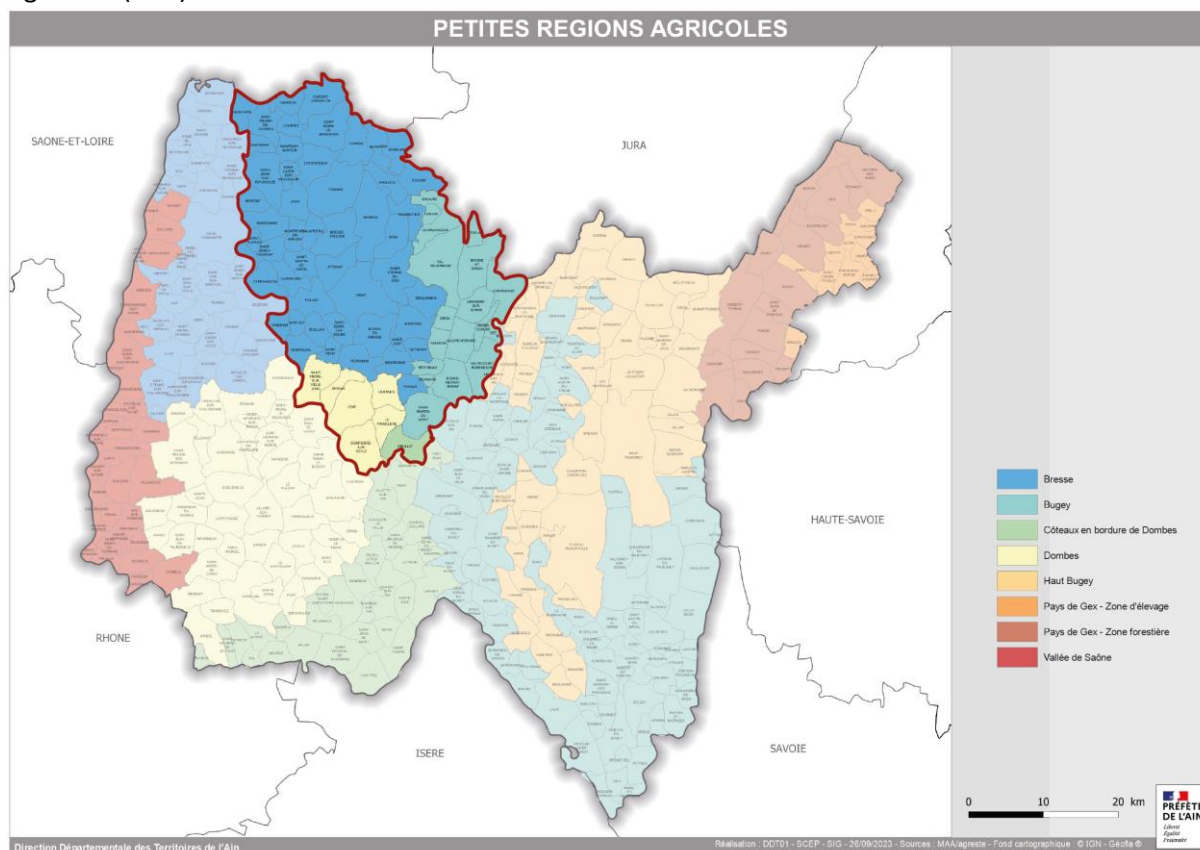


<p>Type d'hébergement :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Hôtellerie ■ Hébergement de plein-air (campings, aires de camping-cars) ■ Chambres d'hôtes ■ Meublés de tourisme ■ Résidences de tourisme ■ Autres hébergements 	<p>Capacités d'hébergements totales :</p> <ul style="list-style-type: none"> — 5000 — 1000 — 500 — 100 — 50 	<ul style="list-style-type: none"> --- Limites départementales □ Périmètre du SCOT □ Communes du SCOT □ Autres communes <p>Voies de communication :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Type autoroutier — Liaison principale et régionale — Voies ferrées
--	--	--

2.5. Les activités agricoles

2.5.1. Une majorité du territoire compris dans le secteur agricole de la Bresse

Le territoire est divisé en quatre secteurs agricoles différents, d'après les périmètres des Petites Régions Agricoles (PRA) notamment :



Petites Régions Agricoles sur le territoire de Grand Bourg Agglomération

Le secteur agricole de la Bresse qui recouvre une très grande partie du territoire de Grand Bourg Agglomération

Il s'agit de la zone agricole la plus importante du département où l'on retrouve de nombreuses communes qui comptent encore plus des 2/3 de leur superficie en agriculture en dehors de la partie urbanisée de l'unité urbaine. Ce secteur est caractérisé par une agriculture de polyculture-élevage (68% des spécialisations), avec une activité agricole dynamique portée par des AOC de renom tels que Volailles de Bresse, Crème de Bresse et Beurre de Bresse et structuré autour d'une industrie agroalimentaire bien développée. En particulier, le bovin viande, lait, mixte et les volailles sont bien représentées.

A l'échelle de Grand Bourg Agglomération, les terres de Bresse sont également sollicitées pour le développement de l'habitat générant parfois une concurrence entre agriculteurs et développement de l'habitat (conflit d'usage et de voisinage).

En outre, le développement résidentiel additionné aux évolutions des pratiques agricoles a eu pour effet une perte importante des bocages caractéristiques de la Bresse.

Ce secteur est celui qui accueille le plus grand nombre d'exploitations à l'échelle du territoire, généralement de taille moyenne à grande, ainsi que les communes ayant un nombre d'exploitations plus importants : Foissiat, Virait, Marboz, Saint-Jean-Sur-Reyssouze par exemple accueille le plus

d'exploitations (entre 51 et 29 exploitations). Dans ce secteur la Surface Agricole Utile reste globalement moyenne, d'environ 83 ha comparé au secteur du Bugey où les SAU moyenne sont plus importantes.

Le secteur agricole du Bugey sur le Revermont

Cette zone agricole est caractérisée par une présence dominante d'activités d'élevage bovin, en partie avec la filière comté qui est développée sur le Revermont ainsi que par l'activité viticole en lien avec les vins du Bugey même si cela ne concerne qu'une petite partie du territoire. La Surface Agricole Utile moyenne du secteur est la plus élevée du territoire, soit environ 102 ha avec certaines communes qui enregistrent une SAU moyenne de plus de 150 ha : Corveissiat, Hautecourt-Romanèche, Bohas-Meyriat-Rignat.

Ce secteur est également caractérisé par des terres agricoles de bonnes valeurs en fond de vallée et sur le plateau avec une tendance à l'enrichissement des coteaux par de la forêt car l'exploitation y est plus difficile. Par ailleurs, ces terrains plats dans le secteur du Revermont sont également très plébiscités pour le développement urbain, générant ainsi une concurrence d'usages entre terres agricoles et surfaces à construire pour du développement résidentiel ou d'activités.

Le secteur agricole de la Dombes

Seulement 6 communes du territoire intègrent ce secteur agricole, caractérisé par un relief plat et une activité en polyculture élevage majoritaire. Le secteur de la Dombes est très largement représenté par l'activité piscicole mais cela ne concerne que quelques rares exploitations sur le territoire du SCOT. Le secteur de la Dombes intègre également des enjeux écologiques majeurs qu'il convient de préserver notamment les milieux humides, étangs, bocages, etc.

Le secteur agricole des coteaux en bordure de Dombes sur la commune de Druillat

Druillat est l'unique commune du territoire concernée par ce secteur agricole : zone agricole de transition entre le plateau de la Dombes et la plaine de l'Ain. Elle est caractérisée par une activité de polyculture et polyélevage au sein de 14 exploitations sur la commune et 761 ha de SAU.

<i>Données clés en 2020 - RGA</i>	Nombre d'exploitations	Surface Agricole Utile (SAU, en ha)	SAU moyenne des exploitations (ha)	Production Brute Standard (en k€)
BRESSE	647	50 342	83	107 578
BUGEY	110	10 762	102	18 092
DOMBES	80	5 837	67	10 029
COTEAUX EN BORDURE DES DOMBES	14	761	54	968
SCOT Grand Bourg Agglomération	851	67 702 ha	86 ha	136 667

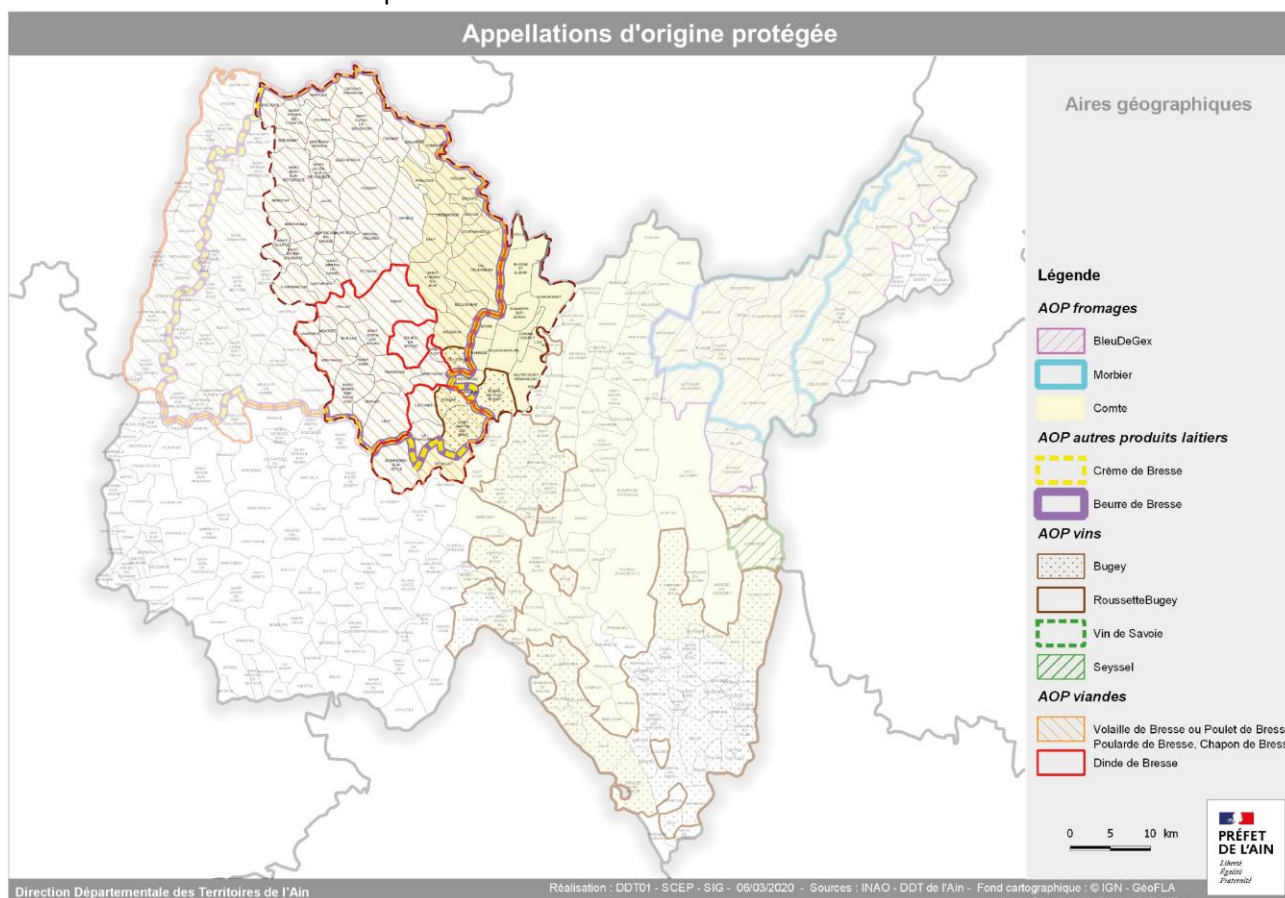
Source : RGA 2020

2.5.2. Une activité agricole de qualité, valorisée par de nombreux labels

Le territoire compte une diversité remarquable de signes de qualité avec 5 Appellations d'Origine Protégée et 2 Indications Géographiques Protégées :

- AOP Beurre et Crème de Bresse
- AOP Volailles de Bresse
- AOP Dinde de Bresse
- AOP Comté
- AOP Vins du Bugey

- IGP Volailles Fermières de l’Ain
- IGP Vins des Coteaux Alpains



Carte des Appellations d’Origine Protégée

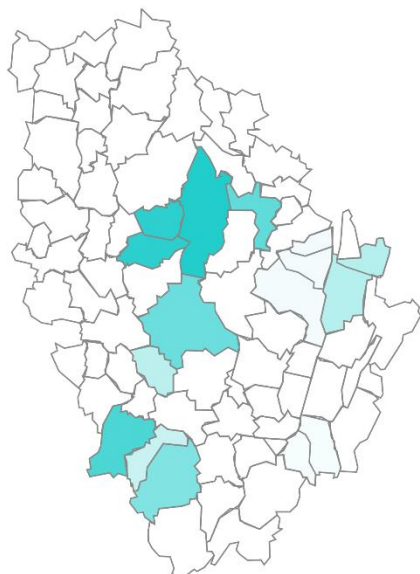
De très nombreuses communes sont concernées par ces appellations, avec un nombre d’exploitations engagées dans une démarche de valorisation qui augmente. Sur le territoire, on est passé de 129 exploitations AOP en 2010 à 158 en 2020 (soit +22%) et de 3 IGP à 28 en 2020. La valorisation label rouge se développe également avec 46 exploitations au total en 2020.

La hausse des démarches de valorisation des exploitations se traduit également par l’augmentation des surfaces et des exploitations en agriculture biologiques : +192% des exploitations entre 2010 et 2020 (passage de 24 à 70) soit 8% de la part totale des exploitations (contre 6% il y a quelques années). La surface bio s’élève à 3 633 ha sur GBA en 2022 soit le premier rang départemental. La dynamique est croissante sur le territoire en partie grâce aux dispositifs d’accompagnement mis en place à l’échelle de Grand Bourg Agglomération en lien avec son Plan Alimentaire Territorial, par la Chambre d’Agriculture et l’Association de Développement de l’Agriculture Biologique.

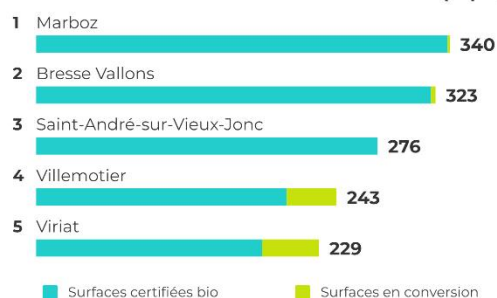


RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES SURFACES BIO ET EN CONVERSION EN 2022

CA du Bassin de Bourg-en-Bresse - Villes - Toutes les surfaces bio (Surface agricole utile hors surfaces collectives)



Classement des surfaces bio et en conversion (Top 5)



Surface bio et en conversion

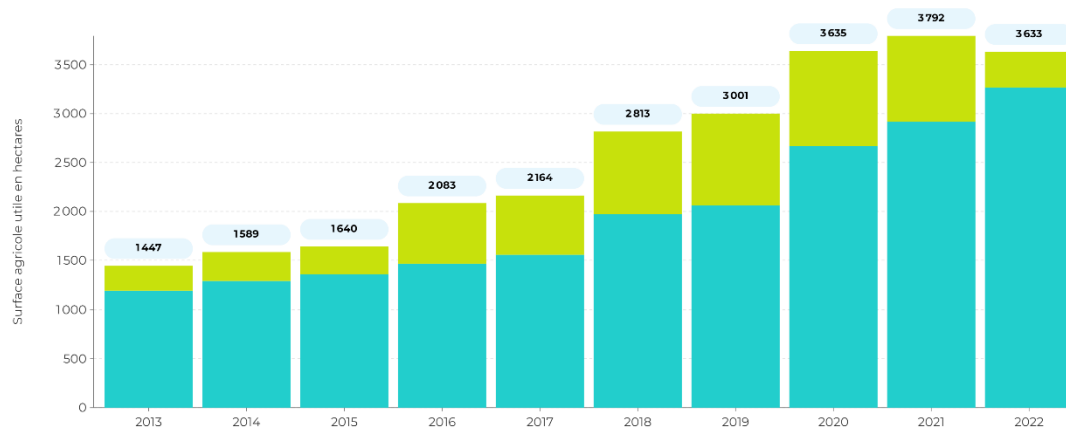


Sources : Agence Bio / Organismes Certificateurs



ÉVOLUTION DES SURFACES BIO OU EN CONVERSION

CA du Bassin de Bourg-en-Bresse - Toutes les surfaces bio (Surface agricole utile hors surfaces collectives)



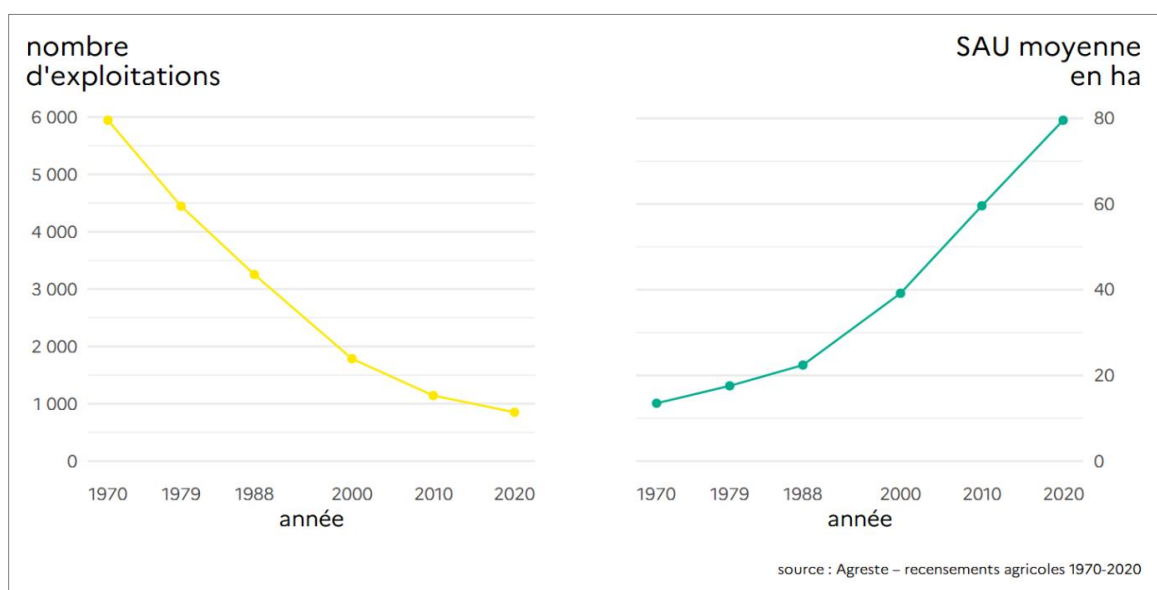
Surfaces certifiées bio Surfaces en conversion

Sources : Agence Bio / Organismes Certificateurs



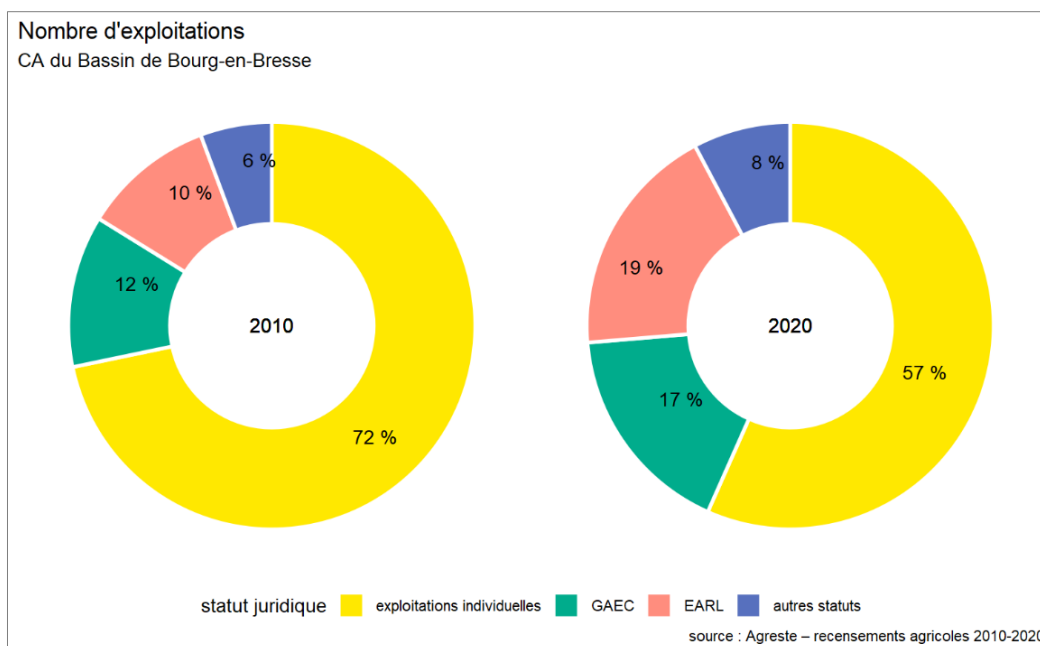
2.5.3. Des évolutions structurelles qui s'inscrivent dans les tendances nationales

A l'image des tendances observées à l'échelle nationale, le territoire de Grand Bourg Agglomération est marqué par une diminution du nombre d'exploitations depuis plusieurs décennies, passant de 1 143 exploitations en 2010 à 851 exploitations en 2020, soit – 25,5% de diminution ainsi que par l'augmentation de la surface agricole utile moyenne des exploitations (+ 33% environ entre 2010 et 2020). L'augmentation de la SAU moyenne, vient compenser la diminution du nombre d'exploitations sur le territoire. Ce phénomène d'agrandissement des exploitations, assez prononcé, interroge sur la capacité de transmission de structures de plus en plus conséquentes en taille et en besoins d'investissement liés aux reprises.



*Evolution du nombre d'exploitations et de la SAU moyenne sur Grand Bourg Agglomération
Source : Agreste – recensement agricole 1970 – 2020*

Si la baisse du nombre d'exploitations s'observe sur toutes les filières, certaines filières ont connu des baisses du nombre d'exploitations plus importantes entre 2010 et 2020, c'est le cas par exemple des bovins lait, bovins viande, bovins mixtes qui ont diminué de moitié, les exploitations d'ovins, caprins et combinaison de granivores ont également diminué de moitié. Les exploitations de céréales et oléoprotéagineux ont également bien diminué.



Extrait de la fiche territoriale RA 2020 du Bassin de Bourg-en-Bresse

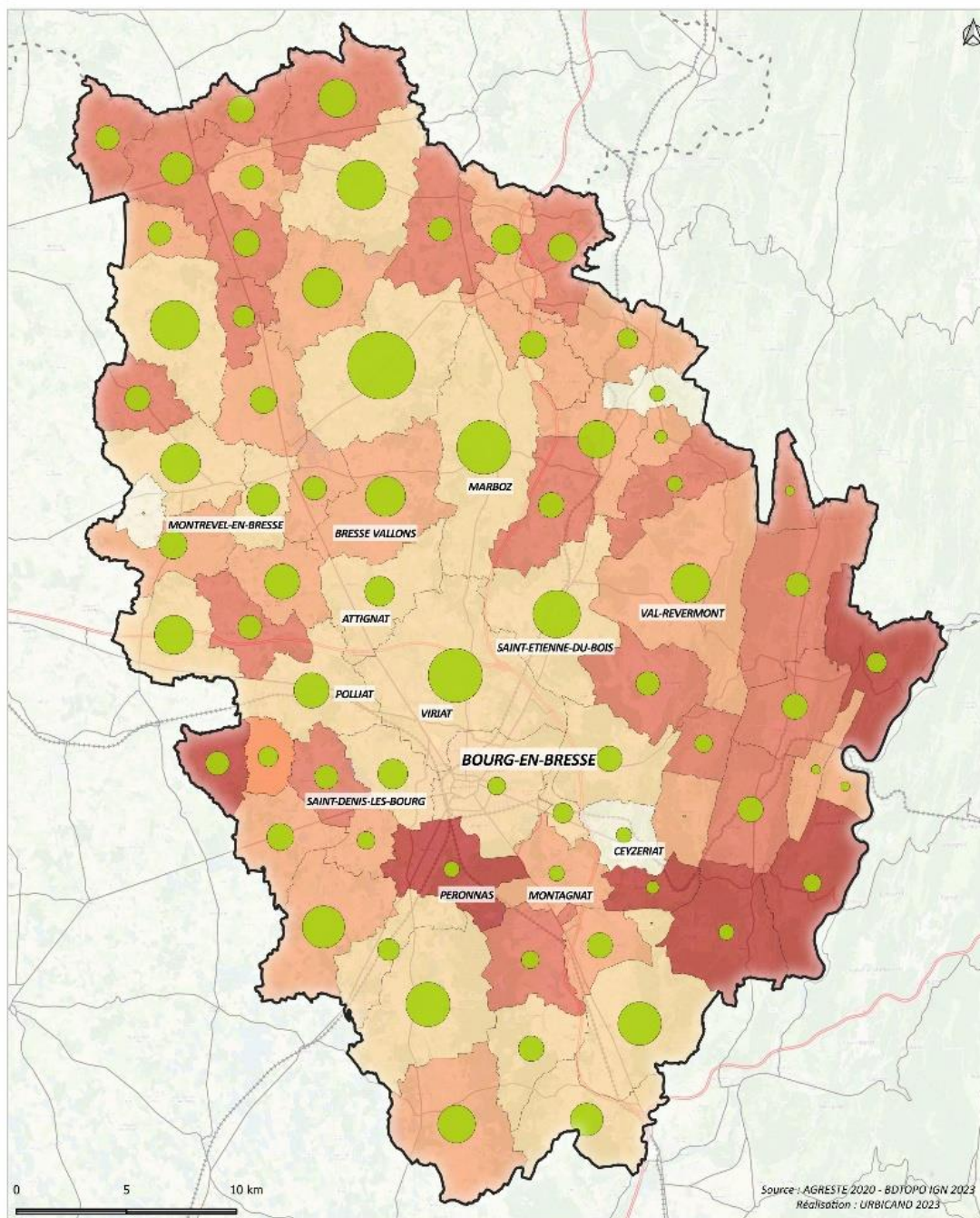
Orientation technico-économique
CA du Bassin de Bourg-en-Bresse

	exploitations		SAU (ha)		UGB		ETP		PBS (k€)
	2010	2020	2010	2020	2010	2020	2010	2020	2020
total exploitations	1 143	851	68 115	67 707	99 349	93 970	1 629	1 346	136 669
<i>dont</i>									
céréales et/ou oléoprotéagineux	130	145	8 238	11 919	742	764	96	134	10 895
autres grandes cultures	30	76	251	802	s	s	12	35	105
fruits ou autres cultures permanentes	s	4	s	12	0	0	s	4	109
légumes ou champignons	8	4	14	8	s	s	8	6	583
fleurs et/ou horticulture diverse	23	21	88	100	0	1	104	92	3 159
viticulture	18	11	43	29	s	s	15	8	326
bovins lait	236	171	23 968	23 067	29 833	29 671	462	380	45 793
bovins viande	190	99	11 435	8 372	14 532	10 805	199	118	9 768
bovins mixtes	48	25	5 505	3 109	8 866	4 436	97	44	5 461
équidés et/ou autres herbivores	93	46	1 586	1 148	1 875	1 401	96	56	1 702
ovins ou caprins	66	31	899	795	1 016	702	51	34	907
porcins	28	23	1 386	1 369	17 327	20 430	73	96	22 301
combinaisons de granivores (porcins, volailles)	42	19	2 518	1 432	7 059	5 703	73	42	5 499
volailles	62	32	1 431	620	5 841	3 541	97	45	4 468
polyculture et/ou polyélevage	166	141	10 743	14 918	12 219	16 513	243	251	25 592
non classées	s	3	s	8	0	0	s	1	0

source : Agreste – recensements agricoles 2010 et 2020
champ : sièges dans le territoire, hors collectifs ou vacantes
s : secret statistique

Orientation technico-économique – tableau extrait de la fiche territoriale RA 2020 du Bassin de Bourg-en-Bresse

**SAU moyenne et nombre d'exploitations agricoles en 2020
- SCOT Grand-Bourg Agglomération**

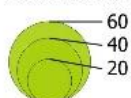


SAU* moyenne (ha) par exploitation en 2020 :

- Moins de 35 ha
- 35 à 70 ha
- 70 à 90 ha
- 90 à 130 ha
- Plus de 130 ha

*Superficie Agricole Utilisée

Nombre d'exploitations (2020) :



--- Limites départementales

▭ Périmètre du SCOT

▭ Communes du SCOT

▭ Autres communes

Voies de communication :

— Type autoroutier

— Liaison principale et régionale

..... Voies ferrées



En outre, il est observé une diminution de 21% du nombre de chefs d'exploitations entre 2010 et 2020 ainsi que l'augmentation de leur l'âge moyen qui est passé de 50 à 51 ans. Le vieillissement des exploitants agricoles représente également un enjeu majeur dans la transmission et le renouvellement des exploitations.



43% Des chefs d'exploitations ont plus de 50 ans

17% Ont plus de 60 ans

2.5.4. Des conséquences du développement urbain sur l'activité agricole

L'urbanisation exerce une pression sur les surfaces agricoles, qui peut être plus ou moins forte selon les secteurs. Plusieurs conséquences sont observées :

- Un recul des surfaces agricoles (57% de la consommation passée concerne des surfaces agricoles ces 10 dernières années à l'échelle de GBA)
- Une diminution des surfaces qui renforce la tension foncière existante, en particulier sur certains secteurs du Revermont et de Bresse
- Des problématiques d'accès aux parcelles, accès à des sièges d'exploitations du fait de l'urbanisation et de la tendance au morcellement des parcelles agricoles à proximité des espaces urbains
- Le développement du mitage en particulier dans la Bresse tend à augmenter ces conflits, et impact les projets de développement des exploitations en particulier concernant l'élevage,
- Le développement urbain peut toutefois être perçu comme une augmentation de la clientèle potentielle pour le développement des circuits courts / vente en directe et de consommation de produits locaux à mettre en lien avec le Projet Alimentaire Territorial.