

IX- RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT

RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'OPERATION

La RN 70 et la RN 80 constituent, entre Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône, un maillon de la Route Centre Europe Atlantique (R.C.E.A).

L'aménagement de cet axe à 2 x 2 voies avec attribution du statut "route "express" participe aux objectifs fixés par le Schéma Directeur Routier National, notamment en ce qui concerne le désenclavement du Massif Central.

Outre son importance au sein du réseau routier national, cette section de l'itinéraire Route Centre Europe Atlantique est à aménager en priorité en raison, en particulier, des aménagements déjà réalisés sur les grands axes qui se situent dans le prolongement de cette section, aussi bien à l'Ouest de Paray-le-Monial qu'à l'Est de Chalon-sur-Saône.

Sur le plan de la sécurité routière et du service rendu aux usagers, la mise à 2 x 2 voies de cet itinéraire et l'attribution du statut "route express" présentent l'avantage d'offrir une amélioration sensible des conditions de sécurité et un gain de temps pour les usagers devant emprunter cet itinéraire.

L'itinéraire ainsi réaménagé sera amené à jouer un rôle de desserte aussi bien sur le plan local, par l'intermédiaire, notamment, de ses échangeurs au droit des zones urbanisées, que sur le plan régional, en assurant une meilleure liaison entre le bassin de la Loire et le bassin Rhône-Saône et, enfin sur le plan national et européen, dans le cadre d'un liaison de haut niveau de service entre la façade Atlantique et la péninsule ibérique et l'Europe de l'Ouest et du Nord.

DESCRIPTION GENERALE DU PROJET

Le présent projet porte sur le réaménagement de l'axe RN 70 et la RN 80 entre Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône, cet axe assurant la liaison entre plusieurs agglomérations de département de la Saône-et-Loire (Paray-le-Monial, Montceau-les-Mines, Montchanin, Chalon-sur-Saône).

La section concernée, longue d'environ 70 kilomètres, a pour origine la bifurcation avec le contournement Nord de Paray-le-Monial et pour extrémité provisoire le raccordement à la RD 977 au carrefour de Cortelain, le raccordement de la cet itinéraire à l'autoroute A 6 devant être ultérieurement réaménagé.

Cette section de la Route Centre Europe Atlantique comprend un tronçon d'environ 8 kilomètres dans la traversée de l'agglomération de Montceau-les-Mines déjà mis à 2 x 2 voies et classé en Route Express ; toutefois, cette section pourra faire l'objet de mesures de rattrapage, notamment en matière de protection acoustique, de protection des eaux, ainsi que de valorisation paysagère .

ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE

PRESENTATION DU SITE D'ETUDE

La zone d'étude se situe en bordure Nord-Est du Massif Central et traverse un secteur essentiellement agricole entrecoupé de secteurs urbanisés et présentant un relief assez varié.

MILIEU PHYSIQUE (climat, géologie, hydrogéologie, eaux superficielles)

■ Le site d'étude est soumis à un climat de type continental ; les précipitations sont relativement abondantes, ainsi que le nombre de jours de brouillard (secteur de Paray-le-Monial, forêt de Givry notamment), certaines sections de l'axe RN 70 - RN 80 présentant également des risques de formation de plaques de verglas.

■ L'itinéraire traverse des terrains de nature géologique variée ; il s'agit, pour l'essentiel, de terrains sédimentaires, hormis au niveau de l'extrémité Nord des Monts du Charolais.

■ Les formations rencontrées sont généralement peu sensibles et peu vulnérables sur le plan hydrogéologique, notamment dans les sections situées au Sud-Ouest de Montchanin. Il est cependant à noter que les terrains rencontrés dans la vallée de la Guye et la Côte Chalonnaise peuvent être localement vulnérables, tandis que les alluvions de la Saône, en limite Est de la zone d'étude, apparaissent, quant à elles, comme étant très sensibles (captages de St-Rémy).

■ Le tracé de l'axe RN 70 - RN 80 recoupe de très nombreux ruisseaux, principalement intermittents, ainsi que les rivières la Bourbince, la Sorme, la Guye et l'Orbise, de même que le Canal du Centre et passe à proximité de plusieurs étangs. La plupart des ruisseaux ont un usage agricole, les rivières présentant un intérêt piscicole restant en nombre limité. Il est par ailleurs à noter le développement d'activités de loisirs au niveau du Canal du Centre (navigation de plaisance) et de certains étangs.

La plupart des cours d'eau concernés présentent une sensibilité et une vulnérabilité faible à moyenne, les principaux secteurs sensibles et vulnérables étant la rivière la Guye et son affluent le ruisseau du Moulin de Ronde et, surtout, les étangs et le Canal du Centre à Montchanin (rôle de réservoir et de piège pour d'éventuelles pollutions).

Il convient, en outre, de noter la présence de la zone d'inondation de la Saône jusqu'en limite de la forêt de Givry.

MILIEU NATUREL (flore, faune)

L'itinéraire de l'axe RN 70 - RN 80 se développe à travers une région au caractère rural marqué, qu'il interrompt cependant la traversée des séquences urbanisées de Montceau-les-Mines et de Montchanin.

Au droit de la zone d'étude peuvent être distingués des milieux de nature variée : zones bocagères, boisements, milieux humides et cours d'eau, milieux à tendance sèche des coteaux calcaires de la Côte Chalonnaise. La sensibilité de ces milieux dépend de leurs caractéristiques floristiques et faunistiques propres.

■ Ainsi, entre Paray-le-Monial et Gévelard, la sensibilité du secteur repose sur la diversité des milieux rencontrés (prairies bocagères, boisements, ruisseaux, étangs et zones humides) et la richesse, surtout faunistique qui y est liée. Les massifs boisés traversés par la RN 70 se présentent comme très sensibles en regard des chevreuils (ainsi que des sangliers) dont les populations sont en augmentation constante.

■ Entre Gévelard et Montceau-les-Mines, la sensibilité du bocage est liée à la richesse floristique des prairies (Z.N.I.E.F.F du Charolais, au Sud de Montceau-les-Mines et à l'Est de Blanzay) et à son rôle attractif pour l'avifaune mais aussi pour les chevreuils. La vallée de la Bourbince est classée en Z.N.I.E.F.F (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) au Sud de Montceau-les-Mines (qualité de l'habitat aquatique). Les bois traversés apparaissent ici aussi comme très sensibles en regard des populations de chevreuils et des sangliers.

■ Au niveau de Montchanin, les étangs, notamment l'étang de Longpendu (classé en Z.N.I.E.F.F) se présentent comme des milieux particulièrement sensibles et vulnérables (reposoir pour l'avifaune et flore de milieu humide).

■ Le secteur bocager compris entre Ecuisses et Marcilly-lès-Buxy apparaît comme étant très sensible en regard des chevreuils (fréquence des déplacements, population en augmentation).

A l'Ouest de Chalon-sur-Saône, les collines de la Côte Chalonnaise, secteur assez sensible (richesse floristique, milieu fragile) sont classées en Z.N.I.E.F.F.

■ Ensuite, la RN 80 traverse la forêt communale de Givry (forêt soumise au régime forestier). Ce massif et ses lisières, apparaissent très sensibles en regard des grands mammifères, chevreuils et sangliers (augmentation du nombre de collisions en liaison avec l'enrillagement partiel de l'axe routier effectué).

AGRICULTURE

■ L'activité agricole concerne, en dehors des secteurs urbanisés de Montceau-les-Mines et de Montchanin, la majeure partie du site d'étude. Il s'agit essentiellement d'une activité d'élevage de bovins charolais (prairies permanentes du Charolais concernant la majeure partie du site d'étude) mais aussi de viticulture dans le secteur de la Côte Chalonnaise.

■ L'activité agricole se caractérise, sur la majeure partie du site d'étude, par de bonnes structures d'exploitation (à noter cependant le parcellaire très morcelé rencontré dans le secteur de vignoble), une proportion relativement importante de jeunes exploitants et une pression foncière élevée (notamment au niveau du vignoble, le secteur compris entre Montchanin et Moroges présentant, en revanche, une pression foncière moindre, en raison d'un relief plus tourmenté).

■ Les cheminements agricoles recoupent fréquemment l'axe RN 70 - RN 80 (notamment dans le secteur de vignoble de Moroges - St-Désert) certains franchissements posant des problèmes de sécurité ou de gabarit.

■ L'hydraulique agricole se présente comme un point particulièrement sensible, les dysfonctionnements du réseau d'écoulement des eaux (formations de mouillères essentiellement, mais aussi atteinte à la qualité des cours d'eau et des étangs) étant préjudiciables à l'exploitation agricole des terrains.

MILIEU HUMAIN (Documents d'urbanisme, bâti, environnement acoustique, patrimoine culturel)

■ En ce qui concerne les documents d'urbanisme, toutes les communes situées au Sud-Ouest de Montceau-les-Mines (sauf deux) possèdent un Plan d'Occupation des Sols (P.O.S) approuvé. La majorité du site d'étude est classé en zone à vocation agricole ; il est à noter la présence d'une zone d'activités futures sur la commune de Gévelard, en bordure de la RN 70. Dans le P.O.S de Montceau-les-Mines, le secteur d'étude se partage entre zone à vocation urbaine et zone à vocation d'activités (le secteur des anciennes houillères étant classé en zone naturelle).

Entre Montceau-les-Mines et Ecuisses, toutes les communes (sauf une qui possède un plan de M.A.R.N.U) possèdent un P.O.S approuvé. Le site considéré se partage entre zones à vocation agricole, zones naturelles (Bourbince, étangs) et zone à vocation d'activités (actuelles et futures de part et d'autre de la voie) ou zones d'urbanisation de Montchanin.

Enfin, toutes les communes situées à l'Est d'Ecuisses sauf deux, possèdent un P.O.S approuvé. Dans ce secteur, zones agricoles, zones naturelles, zones urbaines et zones d'activités futures, alternent à l'Ouest tandis qu'à l'Est, la vallée de la Saône, classée en zone naturelle succède à l'espace boisé classé de la forêt de Givry.

■ Au Sud-Ouest de Montceau-les-Mines, l'habitat est essentiellement limité à quelques fermes et hameaux. A noter toutefois la zone d'habitat relativement dense du secteur de "Coire" (Ciry-le-Noble).

A l'Est de Montceau-les-Mines, on remarque plus particulièrement la traversée du secteur d'urbanisation dense de Blanzay, l'habitat riverain du quartier des "Mouettes" (Montchanin) et la proximité du hameau des Baudot" (Marcilly-lès-Buxy). Enfin, à l'Est de Ste-Hélène, on remarque la présence d'habitations riveraines dans les secteurs de "la Montée" et de "Mortières".

■ La principale source de bruit recensée sur le site correspond au trafic routier sur l'axe RN 70 - RN 80. Les zones les plus sensibles en regard de l'environnement sonore, traversée de Blanzay, quartier "des Mouettes" (Montchanin), secteur de Saint-Désert, ont fait l'objet d'études acoustiques détaillées. Il ressort de ces études que 39 habitations sont soumises à un niveau de bruit compris entre 60 et 65 dB(A) en Leq (8h - 20h) en 1993, tandis que 29 sont soumises à un niveau sonore compris entre 65 et 70 dB(A) en Leq (8h - 20h) et seulement 6 sont soumises à un niveau de bruit supérieur ou égal à 70 dB(A) en leq (8h - 20h).

■ En ce qui concerne le patrimoine culturel, le site d'étude se présente, à l'image de l'ensemble de la Bourgogne, comme un secteur riche en vestiges et en potentialités sur le plan archéologique.

Ainsi, il est à noter la présence de plusieurs sites archéologiques dont certains se trouvent à proximité de l'axe RN 70 - RN 80 (notamment entre Paray-le-Monial et Blanzay et dans le secteur de Moroges - St-Désert où la route intersecte le tracé d'un voie romaine). De plus, le tracé de la RN 70 passe à proximité d'un monument historique classé (le château de Maunay sur la commune de St-Eusèbe) tandis que la RN 80 recoupe le périmètre de protection d'un autre monument classé (la "Maison Dieu" sur la commune de Givry).

PAYSAGE

La succession et la diversité des paysages rencontrés tout au long de l'itinéraire situé entre Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône permet de distinguer plusieurs unités paysagères (au nombre de sept), possédant chacune ses caractéristiques propres et des degrés de sensibilité variés.

Ainsi, la vallée de la Bourbince présente, entre Paray-le-Monial et Gévelard, une alternance de sites bocagers et forestiers offrant de bonnes capacités d'intégration d'un aménagement linéaire ; les points les plus sensibles se situant au niveau de quelques combes isolées.

En revanche, le secteur urbanisé de Montceau-les-Mines, marqué par l'activité minière passée apparaît comme peu sensible.

Entre Blanzay et Montchanin, la RN 70 longe un espace sensible caractérisé par la présence du Canal du Centre et des nombreux étangs.

A l'Est de Montchanin, bocage et massifs boisés alternent au gré d'un relief qui devient très vallonné, en ménageant de nombreux points de vue (notamment sur la "chapelle de Villard" - commune de Villeneuve-en-Montagne) jusqu'au secteur de la Côte Chalonnaise. Ce dernier, caractérisé par le vignoble établi sur ses collines et l'importance des perceptions offertes à l'habitat sur la RN 80, se présente comme un site particulièrement pittoresque dont il convient de préserver les caractéristiques.

Enfin, la forêt communale de Givry constitue un site relativement sensible mais cependant déjà affecté par la traversée de la RN 80 qui atteint, au delà de ce massif boisé, l'espace péri-urbain de la vallée de la Saône.

CHOIX DU PROJET

PARTIS D'AMENAGEMENT ENVISAGES

ANALYSE DES DIFFERENTS PARTIS D'AMENAGEMENT ENVISAGES

Trois hypothèses différentes ont été examinées dans le cadre des études préalables :

- **Solution 0 : maintien de l'itinéraire actuel**

Les caractéristiques très hétérogènes de l'itinéraire actuel ne sont pas compatibles avec la charge de trafic attendue dans les années à venir, en raison, notamment du pourcentage de poids lourds prévisible.

- **Solution 1 : aménagement d'une route neuve à 2 x 2 voies**

La solution envisagée dans ce cas correspond, en raison de l'investissement nécessaire, à l'aménagement d'une autoroute à péage. Cette solution n'a pu être retenue en raison, notamment, des délais de réalisation incompatibles avec la nécessité d'apporter rapidement des améliorations à l'axe RN 70 - RN 80, qui draine un trafic important ; de plus, ce choix ne permettrait pas de valoriser l'investissement déjà consenti sur cet axe.

- **Solution 2 : aménagement sur place**

La solution d'un aménagement sur place sous la forme d'une autoroute à péage ayant été écartée (impossibilité de réutiliser les aménagements existants) c'est le parti **d'aménagement sur place hors péage** qui a été retenu. En effet, cette solution permet, d'une part, de valoriser les aménagements déjà réalisés et, d'autre part, de réduire les atteintes à l'environnement, tout en étant compatible avec les objectifs fixés pour ce projet (service rendu à l'utilisateur, desserte du territoire, etc).

CHOIX DU PARTI D'AMENAGEMENT

L'itinéraire R.C.E.A (Route Centre Europe Atlantique) a fait l'objet d'études d'Avant-Projet Sommaire d'itinéraire (A.P.S.I) qui se sont déroulées en deux phases.

L'A.P.S.I 1ère phase, approuvé par Décision Ministérielle du 7 décembre 1993 a permis d'engager les études d'A.P.S.I 2ème phase ; celles-ci définissent les aménagements à prévoir sur chaque section afin de respecter les objectifs fixés dans la première phase (application du statut de "Route Express" sur l'ensemble de l'itinéraire).

L'approbation de ce dossier en date du 7 octobre 1994 a permis le lancement de l'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

La section concernée par l'enquête étant déjà, pour partie, aménagée, ou susceptible de recevoir facilement les aménagements nécessaires, il n'a pas été nécessaire d'envisager des variantes larges de tracé. Seul le secteur de Blanzay a fait l'objet d'une étude de variantes locales en raison des contraintes rencontrées (urbanisation dense et perturbation du système d'échange actuel).

L'élargissement est donc envisagé, **soit dans les emprises réservées à cet effet, soit dans de nouvelles emprises avec élargissement d'un seul côté de la plateforme existante.**

VARIANTES ENVISAGEES DANS LA TRAVERSEE DE BLANZY

SECTION COURANTE

Sur les trois possibilités d'élargissement envisagées dans la traversée de Blanzay (unilatéral côté Sud, bilatéral ou unilatéral côté Nord), c'est l'élargissement unilatéral côté Nord qui a été retenu, en raison des avantages présentés aussi bien sur le plan des nuisances apportées aux riverains que du bilan économique.

SYSTEME D'ECHANGE

Le système d'échanges actuel entre la RN 70 et la RD 980 à Blanzay ne peut être maintenu en l'état pour des raisons de sécurité. Il a donc été envisagé un regroupement des échanges au niveau des deux points suivants :

- **Echangeur de Blanzay Ouest** : il permet de regrouper les échanges de Blanzay Centre en direction de Montceau-les-Mines et de Paray-le-Monial, dans la zone de séparation des voies actuelles ; sa configuration, liée au principe de doublement de la section courante côté Nord est de type losange.
- **Echangeur de la Fiolle** : le report des échanges en direction de Montchanin et de Chalon-sur-Saône au niveau de l'échangeur de la Fiolle a été étudié, soit avec réutilisation de la voirie existante, soit avec création d'une voie entièrement nouvelle. C'est cette dernière solution, associée à la modification de l'échangeur de la Fiolle qui a été retenue, car elle permet de minimiser les impacts sur l'environnement.

ANALYSE DES IMPACTS DU PROJET RETENU ET DES MESURES ENVISAGEES

PRESENTATION DE LA SOLUTION RETENUE

Le tracé de la section de la R.C.E.A présenté à l'enquête, présente entre Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône une longueur d'environ 70 km (43,5 km concernant la RN 70 et 26,5 km concernant la RN 80). Outre la mise à 2 x 2 voies de la section courante dans les secteurs restant à aménager et la mise en oeuvre de mesures de rattrapage sur les sections déjà aménagées, le projet entraînera la suppression de certains échangeurs, ainsi que le réaménagement ou la dénivellation de plusieurs carrefours actuellement à niveau.

■ RN 70 : Paray-le-Monial - Montchanin (Carrefour Jeanne Rose)

De la bifurcation avec le contournement Nord de Paray-le-Monial jusqu'à Ciry-le-Noble, l'élargissement de la RN 70 se fera côté Est. Ensuite, au delà de la section déjà mise à 2 x 2 voies comprise entre Ciry-le-Noble et Blanzay, l'aménagement se fera unilatéralement côté Nord-Ouest, avec modification des systèmes d'échanges au droit de Blanzay, secteur où les contraintes d'urbanisation sont particulièrement importantes. La section comprise entre Blanzay et Montchanin sera élargie côté Sud, en tenant compte des contraintes d'environnement posées par l'urbanisation riveraine et la présence du Canal du Centre et des étangs (secteur sensible en regard des eaux superficielles notamment).

■ RN 80 : Montchanin (Carrefour Jeanne Rose) - Chalon-sur-Saône (Carrefour de Cortelain)

La RN 80 entre Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône est actuellement à 3 voies avec deux créneaux de dépassement à chaque extrémité de la section. La prise en compte des diverses contraintes (d'urbanisme ou d'ordre géotechnique) conduisent à envisager d'abord un élargissement côté Nord (jusqu'au hameau des "Baudots" sur la commune de Marcilly-lès-Buxy), puis côté Sud (avec mise en place de murs de soutènement dans le secteur de Moroges - St-Désert) jusqu'aux abords de la forêt de Givry. Au delà de la forêt de Givry (où le côté de l'élargissement n'a pas encore été défini), le doublement de la voie se fera côté Nord jusqu'au carrefour de Cortelain qui marque la fin provisoire de l'aménagement ; en effet, le nouveau dispositif de raccordement à l'autoroute A 6 ne sera défini qu'ultérieurement (à la suite des conclusions du Dossier de Voirie de l'Agglomération Chalonnaise).

IMPACTS ET MESURES GENERAUX

NB : Pour faciliter la lecture de ce paragraphe, les mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement sont présentées en italique et en gras.

■ Contexte climatique

Le projet d'aménagement de la RN 70 et de la RN 80 entre Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône ne devrait pas induire de modification sensible des conditions climatiques locales. Il est cependant à noter que plusieurs secteurs posent des problèmes de viabilité durant la période hivernale (brouillards, verglas).

Aucune mesure particulière n'est à envisager hormis sur le plan de la sécurité des usagers en période hivernale (signalisation adaptée et traitement préventif des zones à risques).

■ Contexte géologique

Le projet ne devrait pas entraîner de mouvements de terre importants et ne devrait pas avoir de répercussion sur le plan géologique.

Les seules mesures à prendre seront d'ordre géotechnique (pente et stabilité des talus, etc) ; de plus, les éventuelles zones d'emprunts devront respecter les recommandations précisées ci-après.

■ Les eaux souterraines et superficielles

Le projet d'aménagement de l'axe RN 70 - RN 80 ne devrait pas introduire de perturbations importantes sur le plan des eaux superficielles et souterraines mais toutefois accentuer certains effets déjà existants :

- Perturbation des écoulements :

- Les eaux souterraines

Compte tenu de l'absence d'aquifère important et exploité au droit du projet, celui-ci n'aura guère d'impact sur le plan des écoulements souterrains. Il est cependant à noter un risque d'interférence très localisé avec de petits aquifères ainsi qu'un risque de perturbation des écoulements au niveau de quelques sources situées à proximité du tracé.

Les écoulements dus à de petits aquifères localisés feront l'objet de drainages. On veillera à limiter les perturbations au niveau des sources situées à proximité de la nouvelle plate-forme.

- Les eaux superficielles

Les ouvrages de franchissement des cours d'eau recoupés par le projet devront être élargis et parfois réaménagés, lorsqu'ils présentent des dysfonctionnements (le projet ayant alors un impact positif). Il est de plus à noter que le secteur de la Côte Chalonnaise se présente actuellement comme un point particulièrement sensible en regard de l'écoulement des eaux de ruissellement. Par ailleurs, en ce qui concerne la zone inondable de la Saône et de l'Orbise, le projet ne devrait pas avoir d'impact sur le champ d'expansion des crues.

Les apports des eaux de ruissellement issues de la plate-forme seront régulés par le biais de fossés stockeurs-écrêteurs mis en place le long de la plate-forme. De plus, tous les ouvrages de franchissement de cours d'eau seront rétablis, leur dimensionnement devant permettre d'assurer un bon écoulement des eaux. Par ailleurs, la mise en place de bassins d'orage sera envisagée dans le secteur de la Côte Chalonnaise. Enfin, le réaménagement de la plate-forme sera conçu de façon à ne pas modifier le champ d'expansion des crues.

- Imperméabilisation de la plate-forme :

L'aménagement de l'axe RN 70 - RN 80 entraînera l'imperméabilisation de nouvelles surfaces (plate-forme, bretelles, etc).

Le dimensionnement du réseau d'assainissement de la plate-forme tiendra compte des surfaces nouvellement imperméabilisées entraînant une augmentation des volumes d'eaux de ruissellement rejetés dans le milieu récepteur.

- Altération de la qualité des eaux :

Les effets du projet se traduisent par un risque d'altération de la qualité des eaux en raison des risques de pollution induits par les travaux d'une part et par le trafic routier d'autre part.

- Les eaux souterraines

Les aquifères rencontrés se présentent globalement comme peu sensibles et peu vulnérables, hormis dans la plaine de la Saône, en limite Est du projet et, éventuellement dans le secteur de la Côte Chalonnaise (dont le degré de vulnérabilité restera à préciser au moyen d'études plus approfondies).

Les mesures envisagées sont basées sur la maîtrise des eaux de ruissellement issues de la plate-forme, ainsi que sur une étanchéification éventuelle de cette dernière associée à un traitement des rejets au droit des secteurs les plus sensibles.

- Les eaux superficielles

L'impact du projet sera modéré dans la mesure où il s'agit d'un aménagement sur place. Cet impact concerne essentiellement les secteurs les plus sensibles (étangs de Montchanin et Canal du centre, rivière la Guye, étangs situés en aval du tracé).

La maîtrise des eaux de ruissellement issues de la plate-forme sera assurée par un réseau d'assainissement disposé le long de cette dernière et par des systèmes de traitement (déshuileur, système de blocage des pollutions accidentelles) mis en place au droit des secteurs sensibles.

■ Milieu naturel

L'impact d'un projet routier sur le milieu naturel se traduit par les effets suivants :

- Effet d'emprise :

Cet effet restera modéré et affectera essentiellement la trame bocagère en limite du tracé et des lisières forestières.

Les mesures envisagées sont celles proposées dans le cadre de l'aménagement paysager : reconstitution des lisières affectées, de la trame bocagère ainsi que de la couverture végétale des talus (enherbement).

- Effet de coupure :

L'effet de coupure concernera essentiellement les secteurs forestiers avec, notamment, risque d'augmentation du nombre de collisions entre véhicules et grands mammifères (chevreuils et sangliers) au niveau des zones de passage les plus fréquentées.

Les risques de collisions seront limités et l'effet de coupure compensé grâce à un engrillagement total de la voie et à la mise en place de plusieurs passages spécifiques aménagés pour la faune (en particulier les grands mammifères) dans les secteurs les plus sensibles.

- **Altération de la qualité des milieux humides et aquatiques :**

Les risques d'altération de la qualité des milieux humides et aquatiques sont modérés par le fait qu'il s'agit d'un aménagement sur place et porteront principalement sur les secteurs les plus sensibles (rivière la Guye, étangs, Canal du centre, vallée de la Bourbince).

Les mesures envisagées reposent essentiellement sur la maîtrise des eaux de ruissellement issues de la plate-forme et le traitement de ces dernières dans les zones sensibles. A noter également les mesures prévues dans le cadre de l'aménagement paysager et qui porteront notamment sur la reconstitution des berges des étangs et cours d'eau riverains de la plate-forme.

- **Modification des milieux traversés :**

Les modifications du milieu traversé seront peu sensibles et concerneront essentiellement les lisières forestières ainsi que les talus de déblai et de remblai.

Les lisières forestières affectées seront reconstituées et les talus revégétalisés.

■ Sylviculture

L'impact du projet reste globalement modéré, la traversée de la forêt de Givry constituant probablement le secteur le plus sensible.

Les lisières forestières feront l'objet d'un traitement adapté et le chemin de desserte situé dans l'emprise de la plate-forme sera rétabli en dehors de celle-ci.

■ Agriculture

NB : L'évaluation des impacts à ce stade de l'étude reste relativement générale et ne pourra être précisée qu'au cours des études ultérieures.

Les impacts d'un projet routier sur l'agriculture sont de trois ordres :

- **Effet de substitution :**

Cet effet restera modéré dans le cadre d'un aménagement sur place (et ce d'autant plus que les emprises ont déjà été en partie acquises) et concernera essentiellement des secteurs de prairies ainsi que, dans une moindre mesure, le vignoble de la Côte Chalonnaise.

Les mesures seront basées sur une indemnisation des exploitants agricoles et des propriétaires fonciers.

- **Effet de coupure :**

De même que précédemment, l'effet de coupure restera modéré dans la mesure où les principaux points de franchissements de la voie actuelle ne seront pas remis en question. L'aménagement pourra même avoir, dans certains cas, un impact positif en raison des modifications apportées à certains ouvrages de franchissement lors de la mise à 2 x 2 voies. L'effet de coupure porte par ailleurs ponctuellement sur quelques dessertes agricoles et éventuellement sur des zones de drainage situées à proximité de la voie.

Les principaux passages agricoles seront maintenus, voire améliorés dans le cadre du projet (adaptation du gabarit, amélioration de la sécurité), les dessertes situées dans l'emprise du projet seront déplacées et les réseaux de drainage éventuellement intersectés seront rétablis.

- **Modifications du milieu physique :**

Le projet ne devrait pas créer de modifications sensibles des écoulements d'eaux superficielles et souterraines mais permettre au contraire de traiter certains dysfonctionnements (ouvrages hydrauliques insuffisants, zone de mouillère, etc).

Les travaux de terrassements devront prendre en compte les écoulements d'eaux superficielles et souterraines (limitation des perturbations) et se feront en tenant compte des divers points sensibles recensés (zone de mouillère, problème de ravinement dans le secteur de vignoble, etc).

■ Aménagement et urbanisation

- **Documents d'urbanisme :**

Les documents d'urbanisme de la plupart des communes concernées par le projet ne sont pas compatibles avec ce dernier.

Les documents d'urbanismes de quinze communes devront faire l'objet d'une mise en compatibilité dans le cadre du présent dossier.

- **Affectation du sol :**

Le projet concerne essentiellement des zones à vocation agricoles, mais aussi des secteurs d'urbanisation et d'activités ainsi que des zones naturelles.

Les mesures envisagées sont, pour l'essentiel, celles présentées dans le cadre de l'environnement acoustique et de l'aménagement paysager. Par ailleurs, les dessertes des zones d'activités éventuellement concernées seront rétablies par des accès sur le réseau de voirie locale.

- **Réseau de voirie et habitat riverain :**

Le statut de "route express" qui sera conféré à l'axe RN 70 - RN 80 imposera la suppression des carrefours à niveau ainsi qu'un réaménagement des zones d'échanges et des modifications des conditions de circulation sur le réseau de voirie locale (secteur de Blanzay notamment).

L'impact du projet sur l'habitat riverain consistera essentiellement en une élévation des niveaux sonores (en liaison avec l'accroissement du trafic), l'impact étant moindre sur le plan paysager. De plus, quelques habitations sont directement affectées par le projet.

Les voies intersectées seront rétablies et le secteur de Blanzay fera l'objet d'adaptations du réseau de voirie locale. Les habitations directement concernées par le projet feront l'objet d'acquisitions, le problème des nuisances sonores étant traité ci-après.

■ Environnement acoustique

L'augmentation du trafic sur l'itinéraire aménagé entraînera une augmentation des nuisances acoustiques pour l'habitat riverain. Ainsi, le nombre d'habitations soumises à un niveau de bruit compris entre 65 et 70 dB(A) en Leq (8h - 20 h) sera d'environ 210 à l'horizon 2010 tandis que environ 101 habitations seront soumises à un niveau de bruit supérieur ou égal à 70 dB(A). Les secteurs les plus sensibles étant la traversée de Blanzly, le quartier "les Mouettes" à Montchanin et St-Désert.

Les mesures envisagées dans le cadre du présent dossier s'appuient sur la réglementation en vigueur ; ces mesures seront revues dans l'éventualité de modifications apportées à cette réglementation au moment des travaux. Les mesures proposées consistent à mettre en place, selon les cas, des écrans acoustiques ou des isolations de façades.

■ Patrimoine culturel

Les impacts du projet concernant des interférences avec des sites recensés restent modérés (quelques sites archéologiques et un seul monument protégé concernés). Il est cependant à noter la possibilité de découverte fortuite de sites archéologiques, nombreux dans le secteur.

Les services compétents seront consultés préalablement au démarrage des travaux. De plus, des aménagements paysagers spécifiques pourront être proposés au droit du monument historique concerné par le projet.

■ Paysage

Les impacts du projet, bien que minorés par le fait qu'il s'agit d'un aménagement sur place, portent essentiellement sur les points suivants :

- augmentation de l'effet de coupure des espaces bocagers et boisés,
- traversée ou passage à proximité de divers sites sensibles ou pittoresques (vallons, abords du Canal du Centre, etc),
- passage à proximité de sites remarquables (points d'appel visuel ou monument classé),
- aménagement des zones d'échange et d'arrêt,
- Modifications des perceptions de l'habitat riverain.

Les mesures envisagées visent tout à la fois une intégration et une valorisation paysagère du projet dans le site, la route devenant un élément de découverte du secteur traversé.

Les actions à mettre en oeuvre afin de répondre à ces objectifs porteront essentiellement sur les points suivants :

- *reconstitution du maillage bocager et des lisières forestières,*
- *maintien et mise en valeur des perspectives au droit des sites ou bâtiments remarquables,*
- *traitement spécifique des zones d'échanges et des points d'arrêt, en accord avec les caractéristiques du site concerné,*
- *isolement de l'habitat riverain par le biais de plantations.*

■ Impacts indirects

Outre les impacts directs liés, soit à la phase de travaux, soit à celle de mise en service de la voie, le projet peut induire des impacts indirects, visibles à plus ou moins long terme.

Dans le cas présent, ces impacts porteront essentiellement sur les points suivants :

- reports de trafic sur le réseau de voirie locale, en particulier dans le secteur de Blanzly,
- développement de l'urbanisation et des zones d'activités à proximité des zones d'échanges,
- augmentations locales de la pression foncière,
- modifications du paysage, en liaison, notamment avec le développement possible de l'urbanisation et des zones d'activités aux abords des zones d'échanges.

APPRECIATION DES IMPACTS DE L'ENSEMBLE DU PROGRAMME

La section étudiée est inscrite dans un programme global d'aménagement de l'itinéraire Route Centre Europe Atlantique. Ce programme trouve son origine à Montmarault, à l'Ouest et s'étend à partir de Paray-le-Monial dans deux directions : l'une vers Mâcon et les autoroutes A 6 puis A 40, l'autre vers Chalon-sur-Saône et l'autoroute A 6 via Montceau-les-Mines.

Les sections concernées par ce programme présentent des caractéristiques différentes, certaines ayant été conçues dans la perspective, à terme, d'un aménagement à 2 x 2 voies, alors que pour d'autres, cet aménagement nécessitera des investissements et des travaux plus importants. Les sections concernées sont les suivantes :

- Section Montmarault - Paray-le-Monial :

L'aménagement de la première partie de cette section, comprise entre Montmarault et Dompierre-sur-Besbre entraînera des impacts limités sur l'environnement, l'élargissement ayant été prévu dès la conception). Ces impacts porteront essentiellement sur le franchissement des cours d'eau et une augmentation des nuisances sonores.

La section comprise entre Dompierre-sur-Besbre et Paray-le-Monial nécessitera, en revanche, l'aménagement d'un tracé neuf, entraînant des impacts plus importants sur l'environnement que dans le cas précédent (traversée de zones naturelles sensibles, de zones de captages d'alimentation en eau potable et de zones présentant des risques d'inondation).

- Section Paray-le-Monial - Mâcon :

Le réaménagement de cet itinéraire nécessite, sur la majeure partie du tracé, des travaux importants qui, outre le service rendu à l'utilisateur, permettront d'apporter des améliorations en matière de protection des eaux, de valorisation paysagère des abords de la route et de protection acoustique. La traversée de l'agglomération de Clermain et la traversée de la Saône dans le prolongement de l'itinéraire à l'Est de Mâcon représentent les principales contraintes.

- **Section Paray-le-Monial - Chalon-sur-Saône :**

Les impacts du réaménagement de la RN 70 entre Paray-le-Monial et Blanzly resteront limités, l'élargissement de ce tronçon étant prévu et les emprises réservées à cet effet. Ces impacts consisteront essentiellement en une augmentation du niveau sonore au droit des secteurs urbanisés et en une accentuation de l'effet de coupure des massifs boisés avec augmentation des risques de collisions avec les grands mammifères en particulier.

Sur le tronçon compris entre Blanzly et Montchanin, la traversée de zones d'urbanisation dense (avec, notamment, augmentation des niveaux sonores) et la présence d'une zone sensibles au regard des eaux dans le secteur de Montchanin représentent les principales contraintes.

De même, le bâti riverain, la traversée du secteur de vignoble de la Côte Chalonnaise et de la forêt de Givry, représentent les éléments les plus sensibles sur la section comprise entre Montchanin et Chalon-sur-Saône.

COUT DES MESURES PRISES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Bien que l'évaluation précise du coût des mesures prises en faveur de l'environnement ne soit possible qu'à l'issue de l'étude détaillée du projet, l'incidence financière des mesures envisagées en faveur de l'environnement peut être estimée à environ 150 MF.

Ces mesures porteront essentiellement sur les points suivants :

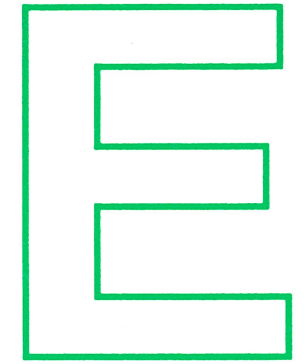
- protection des cours d'eau dans les secteurs les plus sensibles,
- engrillagement de la voie et aménagement de passages pour le grande faune,
- mise en oeuvre de protections acoustiques,
- sondages archéologiques,
- traitements paysagers.

**Cette étude d'impact a été réalisée par
le bureau d'études SOBERCO de Lyon**



**SOBERCO - environnement
paysage et architecture**

**Document constitué et rédigé
par le Bureau d'Etudes
SOBERCO
Environnement - Paysage et Architecture
Chemin de Taffignon - 69 630 CHAPONOST**



**EVALUATION ECONOMIQUE
ET SOCIALE**

SOMMAIRE

PREAMBULE	page 155	3.3 - Activités économiques et pôles de développement	page 169
OBJECTIFS DE L'ETUDE	page 155	3.3.1 - Répartition de population active par secteurs d'activités	page 169
1 - PRESENTATION DU PROJET	page 156	3.3.2 - Agriculture	page 169
1.1 - Localisation du projet	page 156	3.3.3 - Activités secondaires	page 170
1.2 - Intérêt du projet	page 157	3.3.4 - Activités tertiaires	page 170
2 - TRAFIC - DEPLACEMENTS	page 158	3.3.5 - Activités touristiques	page 171
2.1 - Volume et évolution du trafic	page 158	3.4 - Transports, urbanisme et logement	page 173
2.2 - Structure générale du trafic	page 159	3.4.1 - Les zones d'activités	page 173
2.3 - Fonction de transit	page 160	3.4.2 - Le logement	page 174
2.4 - Fonction d'échange	page 161	3.4.3 - Les transports	page 175
2.5 - Fonction de desserte locale	page 162	4 - EFFETS LIES A L'AMENAGEMENT DE LA RN 70 / RN 80	page 178
3 - CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE ACTUEL ET EVOLUTION PASSEE	page 163	4.1 - Effets directs sur les déplacements	page 178
3.1 - Démographie	page 163	4.1.1 - Amélioration des temps de parcours routiers	page 178
3.1.1 - Principaux pôles urbains concernés par le tracé	page 163	4.1.2 - Report de trafic et trafic induit	page 178
3.1.2 - Un axe médian moyennement peuplé	page 163	4.1.3 - Incidence sur l'offre des transports en commun	page 179
3.1.3 - Recul démographique en milieu rural et en centre urbain	page 164	4.1.4 - Diagnostic de sécurité	page 179
3.1.4 - Répartition de la population sur le territoire	page 164	4.2 - Effets indirects	page 180
3.1.5 - Comparaison du solde naturel et du solde migratoire	page 165	4.2.1 - Hypothèse de développement	page 180
3.2 - Emplois	page 166	4.2.2 - Effets sur l'urbanisation	page 182
3.2.1 - Population active	page 166	4.2.3 - Effets sur les activités économiques	page 184
3.2.2 - Migrations alternantes	page 166	4.3 - Synthèse des effets et mesures d'accompagnement	page 187
3.2.3 - Evolution des emplois	page 167	4.3.1 - Synthèse des effets	page 187
3.2.4 - Structure des emplois par secteurs d'activités	page 168	4.3.2 - Mesures d'accompagnement	page 187
		5 - BILAN ECONOMIQUE	page 190
		ANNEXES	page 191

PREAMBULE

Le Schéma Directeur Routier National approuvé par décret n° 92-379 du 1er avril 1992 a pour objectifs :

- d'ouvrir les régions sur l'Europe,
- de répondre à l'accroissement de trafic et désenclaver les régions,
- de rééquilibrer les infrastructures à l'Ouest de l'Europe,
- de relier la façade Atlantique à l'arrière-pays.

En ce qui concerne la sécurité routière, le développement du réseau autoroutier et des routes à 2 x 2 voies permet de diminuer notablement le nombre de victimes par accidents, améliore le temps de parcours, le gain de productivité des entreprises et le confort des usagers.

Enfin, par la diffusion du trafic qu'elle génère sur le réseau local, la mise à 2 x 2 voies en Route Express d'une partie du réseau routier reste l'instrument par excellence de la desserte du territoire.

L'aménagement des RN 80 entre Chalon-sur-Saône et Montchanin d'une part, et RN 70 entre Montchanin et Paray-le-Monial d'autre part, s'inscrit dans ce cas général : classées Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire (G.L.A.T) au nouveau Schéma Directeur, approuvé par décret du 1er avril 1992, ces RN en constituent, dans la section comprise entre Chalon-sur-Saône et Paray-le-Monial, un maillon de l'itinéraire Centre Europe Atlantique. Prolongées à l'Ouest par la branche Paray-le-Monial - Montmarault également classée en G.L.A.T., elles réalisent par ailleurs la jonction entre les autoroutes A 71 (Orléans - Clermont-Ferrand) d'une part, A 6 (Paris - Lyon) et A 36 (Mulhouse - Beaune) d'autre part.

Leur aménagement à 2 x 2 voies avec l'attribution de Route Express participe aux objectifs fixés par le nouveau Schéma Directeur en permettant notamment le désenclavement du Nord du Massif Central.

L'importance de cet itinéraire a en outre été reconnue lors du C.I.A.T de Mende le 12 juillet 1993 qui a retenu les priorités suivantes dans les investissements de l'Etat sur le réseau routier national pour le XIème Plan :

- Route des Estuaires (Dunkerque, Calais, Le Havre, Caen, Rennes, Nantes)
- Route Centre Europe Atlantique (Mâcon / Chalon-sur-Saône, Paray-le-Monial, Montluçon, Guéret, Bellac)
- RN 88 (Lyon, Saint-Etienne, Le Puy, Mende, Rodez, Albi, Toulouse).

Ces itinéraires permettent ainsi un meilleur rattachement de la façade atlantique et des régions traversées au réseau routier européen et en particulier aux grandes régions industrielles du Centre Est, au Sud de l'Allemagne et à la Suisse.

OBJECTIFS DE L'ETUDE

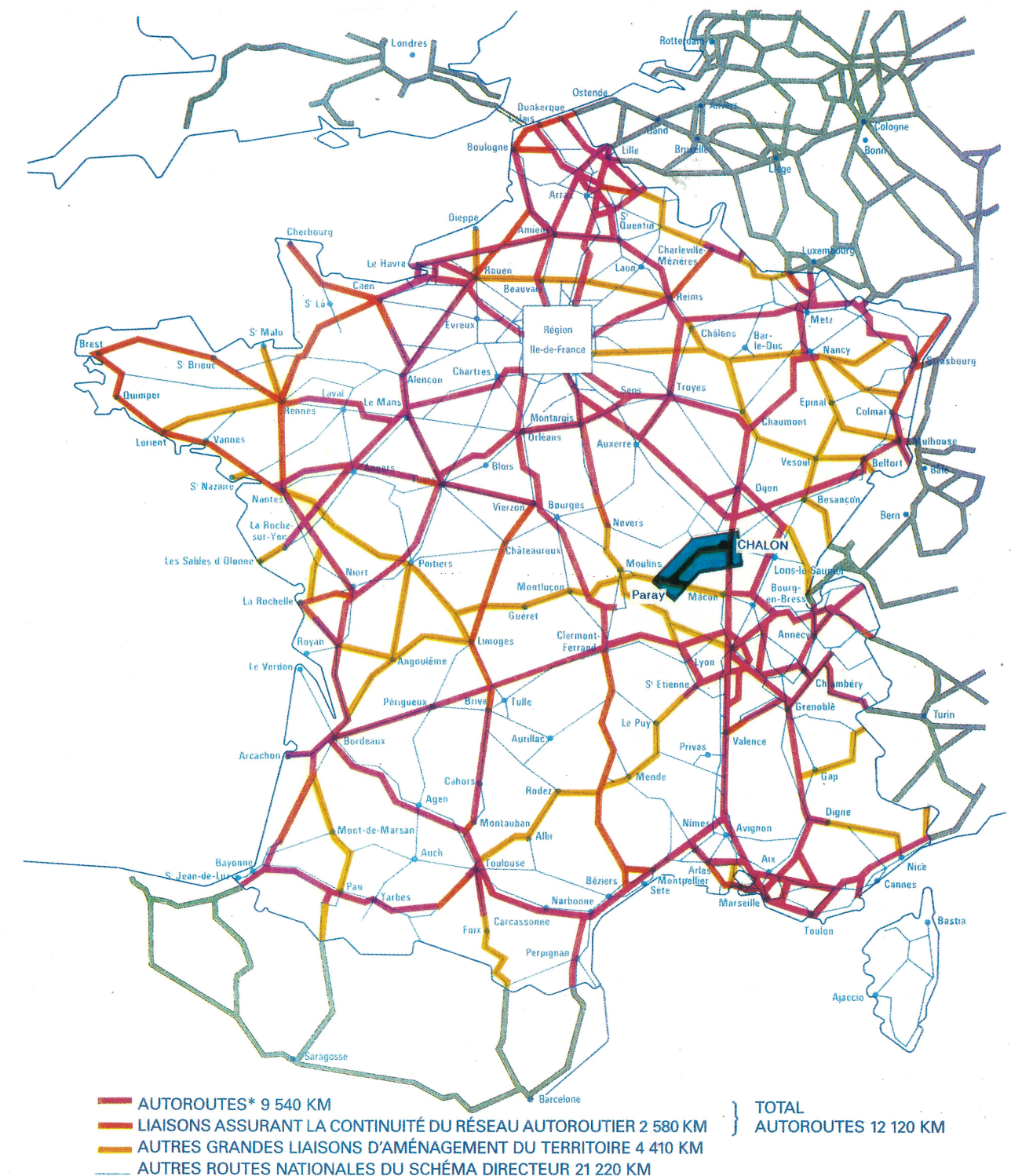
Ce dossier a pour objectif de mettre en application des directives définies dans l'article 14 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984. Ces textes prévoient notamment que certains grands projets d'infrastructures de transports publics doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs effets sur le plan économique et social.

L'impact économique de cet aménagement est analysé à partir :

- de **ses effets directs sur l'offre routière pour les usagers et la collectivité**, ces impacts concernant principalement l'augmentation du trafic, le gain de temps, la sécurité et les conditions du fonctionnement des déplacements ;
- de **ses effets indirects sur le tissu économique environnant** dus à l'amélioration de l'offre routière. L'impact économique de l'aménagement est lié au potentiel des zones desservies, à leurs capacités et perspectives d'investissement et à leurs dynamismes pour attirer les entreprises.

CARTE 1

SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL



1 - PRESENTATION DU PROJET

1.1 - Localisation du projet

. Le projet porte sur l'aménagement de la section Chalon-sur-Saône - Montchanin - Paray-le-Monial (RN 70 - RN 80) et le classement en Route Express de cette section dite branche Nord de la RCEA en Saône-et-Loire.

Cette section concerne directement le seul Département de Saône-et-Loire, mais elle intéresse en fait l'ensemble des territoires traversés ou longés par la RCEA d'Est en Ouest :

- Régions de Franche-Comté, Bourgogne, Auvergne, Limousin, Poitou-Charentes,
- Départements de Côte d'Or, Saône-et-Loire, Allier, Creuse, Haute-Vienne, Vienne et Charente.

Sur l'axe Nord-Sud, elle intéresse également la Région Rhône-Alpes et en particulier le Département de la Loire (itinéraire Roanne - Paray-le-Monial - Montchanin - Chalon-sur-Saône).

La section de la RCEA soumise à l'enquête fait partie de l'itinéraire compris entre l'autoroute A 20 (Vierzon - Chateauroux - Limoges) à l'Ouest et l'autoroute A 6 (Paris - Beaune - Lyon) à l'Est. Cette section constitue le point de passage obligé des différents flux de transit, non seulement Est-Ouest, mais également Nord-Sud. Le rayonnement des flux de déplacements au-delà de ce tiers central est bien symbolisé par le sigle de l'Association pour la Route Centre Europe Atlantique (ARCEA) qui travaille à la promotion de cet axe.

. La section A 20 - A 71 entre l'Ouest de la Souterraine et Montmarault (environ 130 km) a fait l'objet d'un Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) en 1992 et d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en 1993.

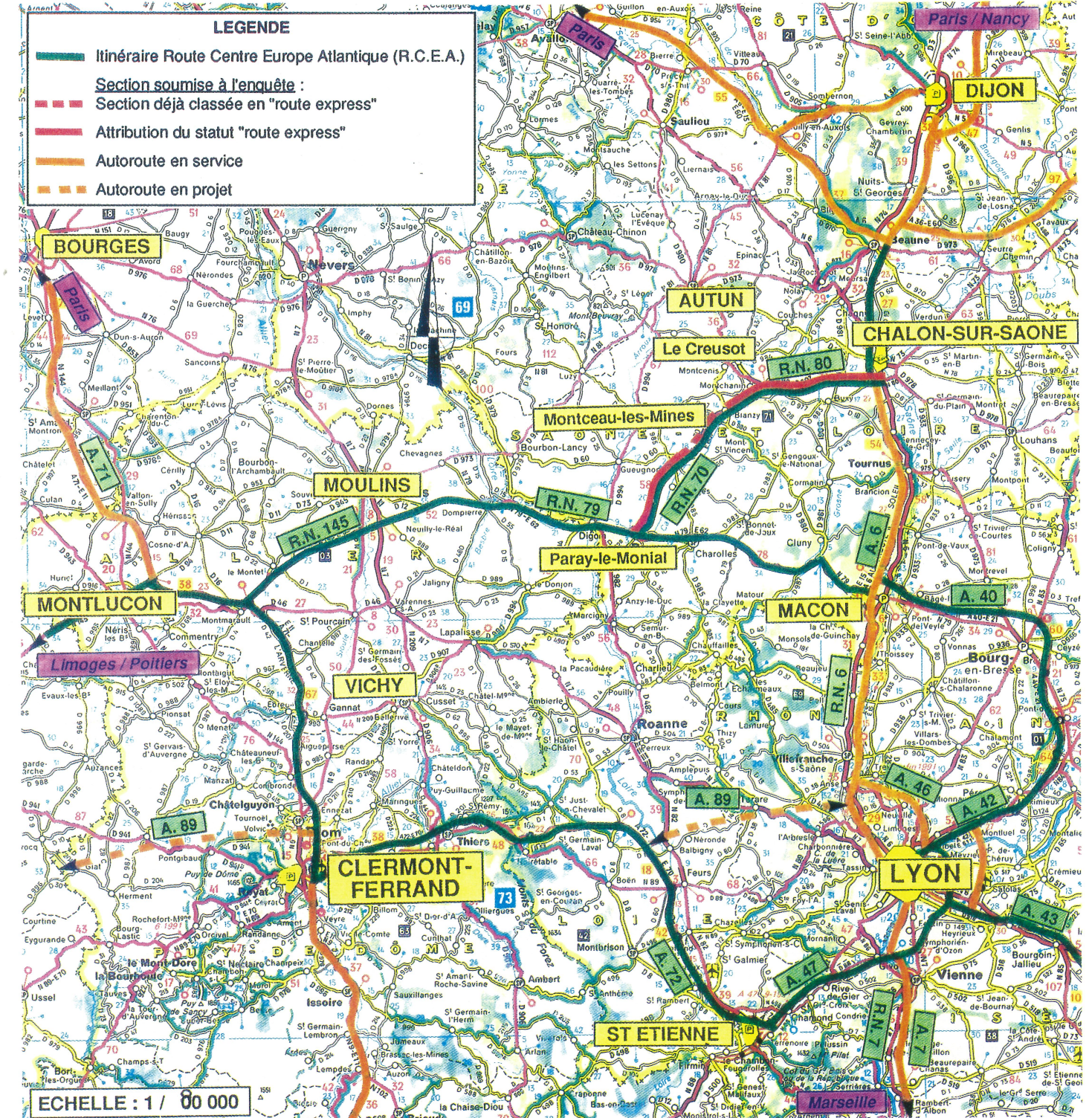
La section A 71 de Montmarault à Paray-le-Monial (environ 95 km) a été mise à l'enquête publique entre novembre 1993 et janvier 1994.

Le projet présenté ici représente la **branche Nord de la RCEA en Saône-et-Loire** entre Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône (environ 75 km).

Le projet de **branche Sud de la RCEA en Saône-et-Loire** entre Paray-le-Monial et Mâcon (environ 70 km) devrait être mis à l'enquête publique en 1995.

CARTE 2

LA BRANCHE NORD DE LA RCEA DANS SON ENVIRONNEMENT ROUTIER ET AUTOROUTIER REGIONAL



1.2 - Intérêt du projet

Au niveau européen

La mise à 2 x 2 voies de la branche Nord de la RCEA va permettre l'ouverture d'une liaison rapide et de haut niveau entre :

- l'Europe du Nord-Est (Scandinavie, Allemagne, Pologne) d'une part,
- le Centre-Ouest, le Sud-Ouest de la France, la Péninsule Ibérique d'autre part.

Ces liaisons peuvent être exprimées par les itinéraires suivants :

- (Allemagne) - Mulhouse - Chalon-sur-Saône - Paray-le-Monial - Clermont-Ferrand - Bordeaux - (Espagne)
- (Allemagne) - Mulhouse - Chalon-sur-Saône - Paray-le-Monial - Roanne - Toulouse - (Espagne)
- (Allemagne) - Mulhouse - Chalon-sur-Saône - Poitiers - La Rochelle.

Au niveau national

La mise à 2 x 2 voies de la branche Nord de la RCEA va permettre de réduire les temps de parcours et d'améliorer la qualité de l'itinéraire entre :

- l'Est de la France d'une part : Alsace, Lorraine, Franche-Comté, Bourgogne,
- le Centre-Ouest et le Sud-Ouest d'autre part : Poitou-Charentes et Aquitaine principalement.

Cette branche Nord a également un rôle d'itinéraire alternatif Nord-Sud entre Mulhouse et Toulouse. Cet itinéraire, mis en évidence par le District de l'Agglomération Roannaise et reconnu dans la charte de la Région Urbaine Lyonnaise comme futur grand contournement Ouest de la région lyonnaise, souffre d'un maillon faible entre Paray-le-Monial et Roanne (environ 55 km de route à statut départemental).

Au niveau régional

Cette Route Express va améliorer les relations entre la Bourgogne et l'Auvergne (relation Dijon - Chalon - Digoin - Montluçon). Elle élargira l'arrière-pays des ports de Saône, notamment celui de Chalon-sur-Saône ⁽¹⁾. Elle désenclavera le Charolais-Brionnais et l'Autunois mal reliés aux pôles économiques du Nord de la Bourgogne et à l'axe Nord-Sud. Elle structurera par ailleurs les dessertes interdépartementales Allier / Saône-et-Loire et Loire / Saône-et-Loire, mettant à la disposition des villes desservies (Montluçon, Moulins, Roanne, Paray-le-Monial, Communauté urbaine Le Creusot - Montceau-Les-Mines, Chalon-sur-Saône) et des acteurs économiques, une infrastructure routière de nature à dynamiser leur activité et à améliorer leur compétitivité.

Plus généralement, elle renforcera l'intégration régionale en Bourgogne et permettra une meilleure articulation entre les trois principaux pôles industriels de Saône-et-Loire : l'agglomération chalonnaise, la Communauté urbaine Le Creusot - Montceau-les-Mines et l'ensemble du Charolais-Brionnais.

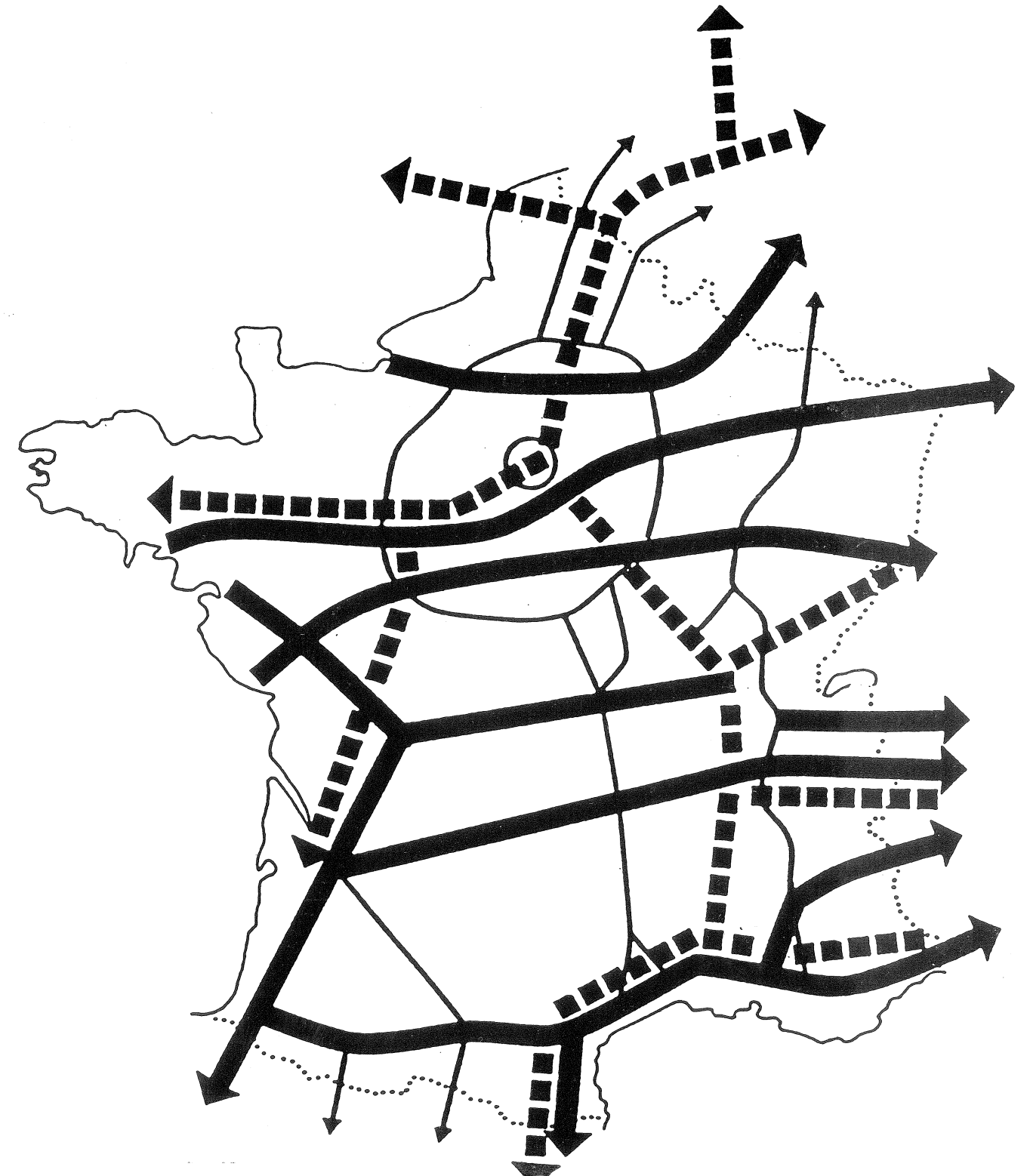
Au plan local

La Route Express va assurer, par l'intermédiaire de ses échangeurs, la desserte des zones urbanisées génératrices de trafic. La section Paray-le-Monial - Chalon-sur-Saône, objet de l'enquête, supporte des trafics de longues distances liés aux grands pôles économiques, mis en évidence par l'importance du trafic poids lourds international, mais également des trafics courte et moyenne distance desservant les principales agglomérations : Paray-le-Monial, Digoin, Charolles, Montceau-les-Mines, Le Creusot, Chalon-sur-Saône. Aujourd'hui, la Communauté Urbaine Le Creusot - Montceau-les-Mines regarde de manière privilégiée vers le Val de Saône et tourne en partie le dos au Charolais-Brionnais. Seul le secteur de Gueugnon est tourné partiellement vers Montceau-les-Mines. Ce projet routier, en renforçant une logique d'axe Nord-Est / Sud-Ouest en Saône-et-Loire, renforcera l'intégration entre l'ensemble urbain de la CUCM et celui de Paray-le-Monial - Digoin. Il devrait permettre l'émergence de nouveaux partenariats entre les collectivités, voire des synergies entre les tissus économiques de ces deux entités. Il permettra enfin une meilleure desserte de la gare TGV de Montchanin depuis Chalon-sur-Saône et le Charolais.

(1) L'arrière-pays ou arrière pays est l'aire d'attraction d'un port. Ce point est développé en 2.3.

CARTE 3

INTEGRATION DE L'ESPACE NATIONAL DANS L'EUROPE (Source : Rapport BOURDILLON)



2 - TRAFIC / DEPLACEMENTS

2.1 - Volume et évolution du trafic

La carte ci-contre donne les trafics recensés de 1990 à 1993 sur les trois routes nationales étudiées :

- Sur la RN 80, les trafics 1993 sont compris entre 13 400 et 14 300 véhicules/jour avec un trafic poids lourds important qui représente 28 % du trafic total, soit 3 750 PL/j.
- Sur la RN 70, on distingue deux sections : le Nord de Montceau-les-Mines avec des trafics identiques à ceux de la RN 80 et le Sud de Montceau avec des trafics de l'ordre de 8 000 véhicules/jour.
- De Paray-le-Monial à Mâcon, les trafics sont compris entre 7 300 et 12 000 véhicules/jour, le maximum étant situé sur la section Est entre la RD 980 (Route de Cluny) et Mâcon.

Sur la RN 79 et la RN 70, les mois les plus chargés (juillet et août) ne sont supérieurs à la moyenne mensuelle annuelle (MMA) que de 24 %, ce qui met en évidence l'utilisation modérée de ces axes pendant les congés d'été. Sur la RN 80, cette constatation est encore plus marquée, avec un écart entre la moyenne mensuelle annuelle et le mois le plus chargé de 10 % seulement.

La croissance constatée depuis 1987 est assez soutenue entre 4,1 % et 4,5 % par an, soit supérieure à celle constatée pendant la même période sur l'ensemble du réseau national.

■ Evolution du trafic (en milliers de véhicules/j)

RN	Lieu	1986	1988	1990	1992	1993	Variation annuelle (a)
80	St-Désert	9,1	11,5	12,8	12,9	13,4	+ 5,7
80	Jeanne-Rose Est	9,6	12,1	12,6	14,9	14,3	+ 5,9
70	Pont des Morand	11,4	14,4	13,2	14,9	14,8	+ 3,8
70	Génélard	6,1	7,3	7,5	8	8	+ 3,9
70	La Gravoine	5,7	6,7	6,7	7,9	7,9	+ 4,7
79	Vitry-en-Charollais	12,2	14,7	15,2	14,8	13,4	+ 1,0

(a) Taux de variation annuel entre 1986 et 1993

■ Projection de trafics aux horizons 2000 et 2010

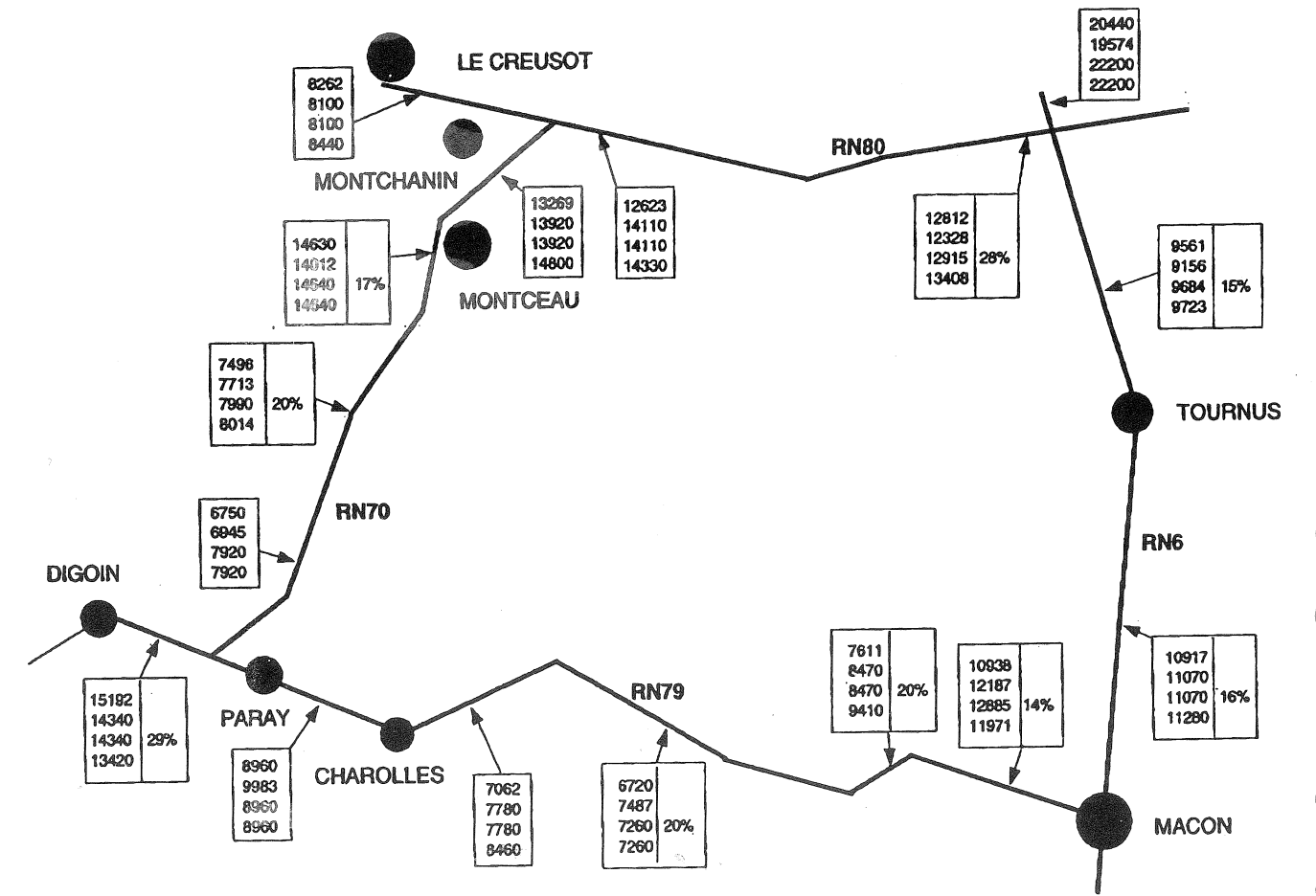
Les extrapolations des valeurs de trafic 2000 à partir de 1990 sont calculées sur la base d'une hypothèse de croissance linéaire du trafic de 2,2 à 3,8 % selon les tronçons.

A l'horizon 2000, la section Chalon-sur-Saône - Montchanin avec 17 600 véhicules/jour et la section Montchanin - Montceau-les-Mines avec 18 000 véhicules/jour, atteignent un niveau de trafic près de 2 fois supérieur au seuil d'encombrement d'une route à 2 voies de ce type, estimée à 8 500 véhicules/jour. La section Montceau-les-Mines - Paray-le-Monial devrait également connaître un niveau de trafic supérieur de 15 % au seuil d'encombrement.

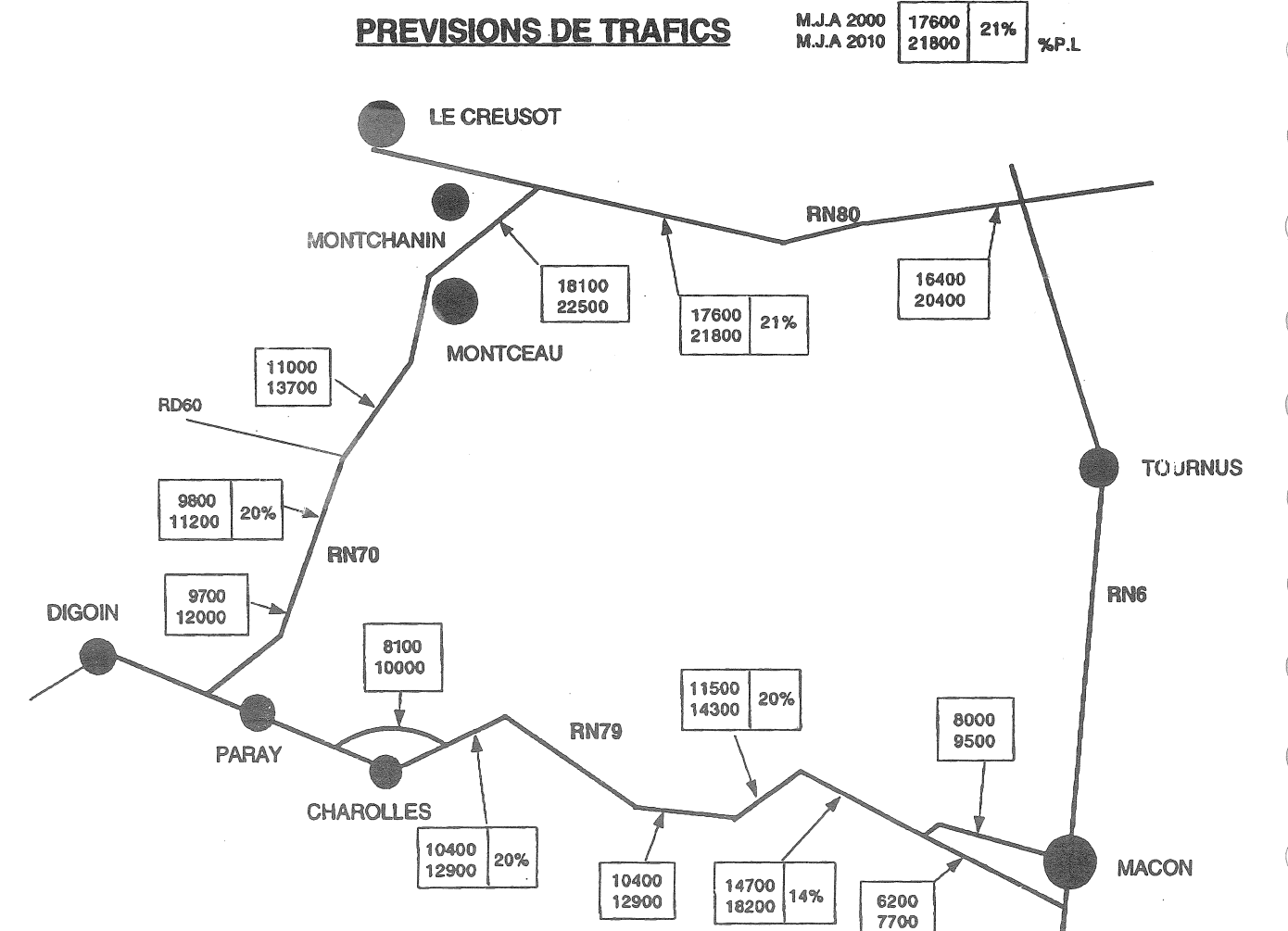
	1990	2000	2010
Section Chalon-sur-Saône - Montchanin	12.600	17.600	21.800
Section Montchanin - Montceau-les-Mines	14.600	18.100	22.500
Section Montceau-les-Mines - Paray-le-Monial	6.750	9.800	11.200

Source : Projections de trafic établies par le CETE de Lyon

RECENSEMENTS DE 1990 A 1993



PREVISIONS DE TRAFICS



2.2 - Structure générale du trafic

Sur la RN 80 à Sainte Hélène et sur la RN 70 au Sud de Montceau-les-Mines, le trafic se répartit de la manière suivante.

		VL	PL	TOTAL
RN 80	Transit	26,6 %	57,3 %	32,7 %
	Echange de Chalon-sur-Saône	56,6 %	29 %	51 %
	Interne	16,9 %	13,7 %	16,3 %
RN 70	Transit	21,5 %	62 %	29,6 %
	Echange de Montceau-les-Mines	-	-	-
	Blanzay - Le Creusot	75 %	33 %	66,6 %
	Interne	3,5 %	5 %	3,8 %

Globalement, sur la RN 70, le trafic est composé d'un tiers de transit et de 2/3 d'échanges sur la RN 80, la faiblesse du trafic d'échange de Chalon provient de la position du poste enquêté qui ne prend pas en compte les relations entre la RD 981 (Givry, Buxy) et Chalon-sur-Saône.

Le trafic de grand transit qui relie Chalon-sur-Saône à Digoin par la RN 80 et la RN 70 est de 1 050 voitures et 950 camions par jour.

■ Trafic interne :

Il s'agit du trafic qui circule :

- entre Chalon-sur-Saône et le carrefour RN 80 / RN 70 sur la RN 80,
- entre le carrefour RN 80 / RN 70 et le carrefour RN 70 / RN 79 sur la RN 70,

Nombre d'occupants - Motifs - fréquence

- Le nombre d'occupants moyen dans les VL (chauffeur compris) est de 1,42, ce qui correspond au taux d'occupation moyen des véhicules légers circulant en rase campagne, tous motifs confondus sur le réseau national.
- La répartition par motifs de déplacements des VL est la suivante :

	RN 80	RN 70 Blanzay	RN 70 Génélard	Moyenne 3 postes
Domicile - Travail	13,6 %	11,3 %	19 %	14,6 %
Affaires professionnelles	29,5 %	20,4 %	22,4 %	24,1 %
Affaires personnelles	56,9 %	68,3 %	58,6 %	61,3 %

Les déplacements domicile - travail faibles peuvent être corrélés avec la fréquentation des axes sur lesquels les déplacements journaliers ne constituent qu'un peu plus d'un tiers des trajets.

Fréquentation	
au moins une fois par jour	35,6 %
au moins une fois par semaine	29,1 %
au moins une fois par an	20,4 %
exceptionnellement	14,9 %

Sur l'ensemble des postes d'enquête, les employés et cadres moyens constituent plus de 40 % des conducteurs. La proportion d'ouvriers est faible malgré la proximité des centres industriels, mais leurs déplacements sont surtout concentrés pendant les heures de pointe.

Nombre d'occupants - Motifs - Fréquence

	RN 80	RN 70 Blanzay	RN 70 Génélard	Moyenne 3 postes
Agriculteur	2,6 %	1,4 %	0,5 %	1,5 %
Cadre moyen	16,2 %	17,2 %	22,0 %	18,4 %
Commerçant - Artisan	9,8 %	11,8 %	7,7 %	9,7 %
Chef d'entreprise - Cadre supérieur	7,2 %	9,0 %	5,1 %	7,1 %
Profession libérale	4,6 %	4,2 %	1,8 %	3,5 %
Employé	21,0 %	6,8 %	26,3 %	18,0 %
Ouvrier	4,8 %	11,6 %	6,1 %	7,5 %
Retraité	10,7 %	11,2 %	5,9 %	9,2 %
VRP	7,8 %	13,7 %	3,8 %	8,4 %
Demandeur d'emploi	2,1 %	1,9 %	6,1 %	3,3 %
Femme au foyer	0,2 %	0,2 %	6,2 %	2,2 %
Autres	10,2 %	9,1 %	6,6 %	8,6 %
Etudiant	2,8 %	1,9 %	1,9 %	2,2 %

2.3 - Fonction de transit

- RN 80 : trafic qui vient d'au-delà de Chalon-sur-Saône et qui va au-delà du carrefour RN 80 / RN 70.
- RN 70 : trafic qui vient d'au-delà du carrefour RN 80 / RN 70 et qui va au-delà du carrefour RN 70 / RN 79.

La grande majorité des véhicules légers qui circulent sur le réseau étudié est immatriculée en Saône-et-Loire. En ce qui concerne les poids lourds, on constate une meilleure ventilation des immatriculations. A noter qu'un PL sur 10 est un étranger.

Une analyse des trafics de transit à partir de l'enquête routière d'octobre 1990 faite sur la RN 79 entre Paray-le-Monial et Digoin (sens Paray-le-Monial - Digoin) conduit à l'analyse suivante pour l'utilisation de la branche Nord de la RCEA.

		TRAFIC DE TRANSIT (moyenne journalière annuelle en 1990) vers			
		Ouest	Sud-Ouest Espagne	Total (1 sens)	
TRAFIC DE TRANSIT (moyenne journalière annuelle en 1990) depuis	Est Nord-Est	PL	220	390	610
	Allemagne Bénélux	PL	190	480	670
	Total (1 sens)		410	870	1 280

Une analyse sommaire des trafics interrégionaux de marchandises susceptibles d'emprunter la branche Nord de la RCEA donne les résultats suivants :

1990 en milliers de tonnes	SENS (1)	AUVERGNE	LIMOUSIN	POITOU- CHARENTES	AQUITAINE	MIDI- PYRENEES	TOTAL
BOURGOGNE	N/S	725	60	166	207	152	1 310
	S/N	786	56	117	155	127	1 241
FRANCHE- COMTE	N/S	79	25	62	53	52	271
	S/N	95	4	42	47	288	476
ALSACE	N/S	131	50	166	230	169	746
	S/N	100	42	74	203	116	535
LORRAINE	N/S	79	88	237	395	306	1 105
	S/N	203	28	78	202	60	571
TOTAL	N/S	1 014	223	631	885	679	3 432
	S/N	1 184	130	311	786	591	2 823

Source : OUEST - SITRAM (1) N/S = sens Nord-Sud S/N = sens Sud-Nord

S'agissant de chiffres tous modes, on appliquera les coefficients de réduction pour estimer le trafic routier (75 % à 90 %).

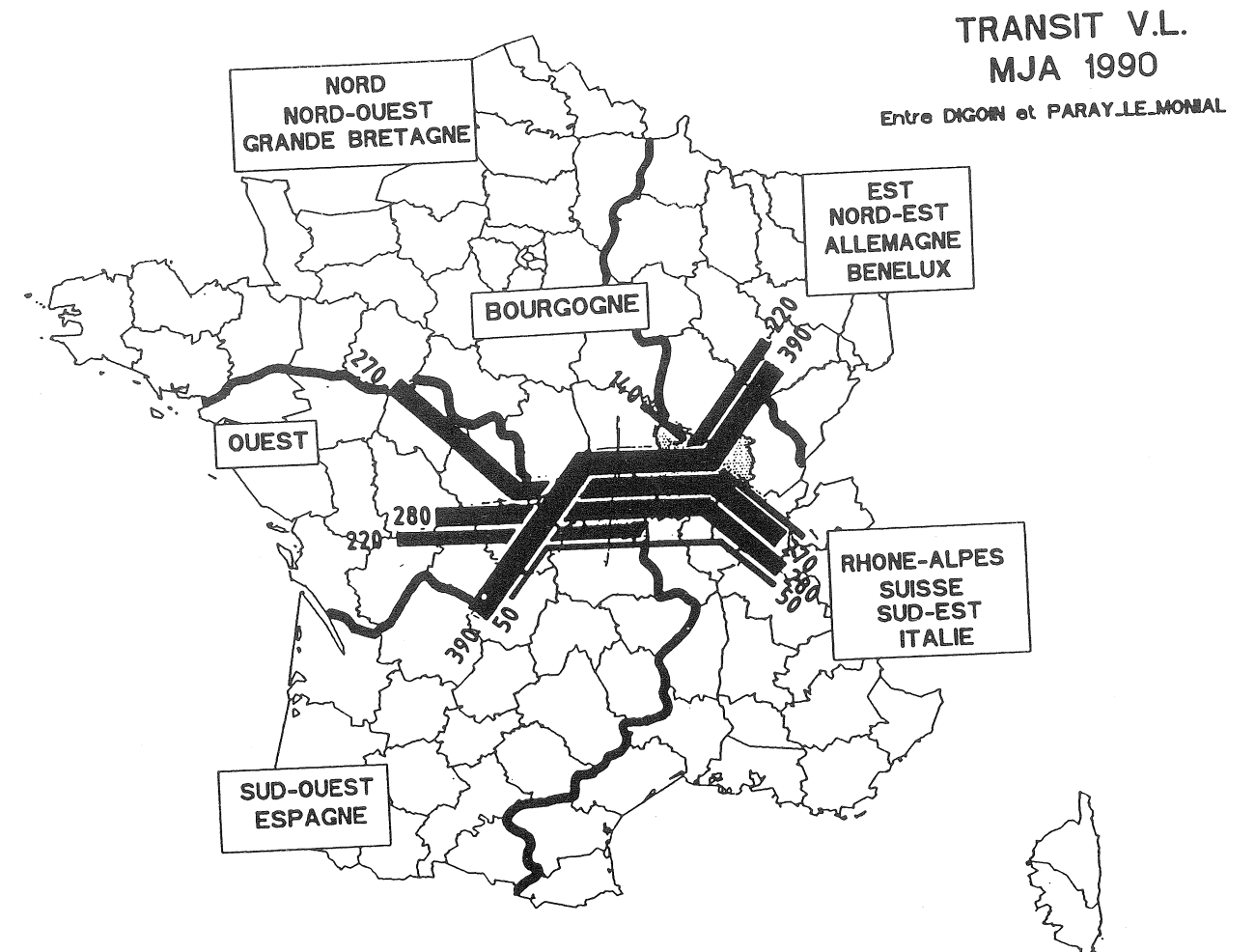
Le trafic interrégional français routier susceptible d'utiliser l'axe peut être estimé sommairement de la manière suivante :

- entre 2,5 et 3 millions de tonnes dans le sens Nord-Sud,
- entre 2 et 2,5 millions de tonnes dans le sens Sud-Nord.

TABEAU **VENTILATION DES TRAFICS MOYENNE JOURNALIERE ANNUELLE (MJA)**

		Saône-et-Loire	Reste Bourgogne	Rhône-Alpes	Auvergne	Reste France	Etrangers
RN 80	VL	69,8 %	6 %	7,8 %	3,1 %	12,5 %	0,8 %
	PL	29,2 %	2,8 %	14,4 %	4,7 %	39,4 %	9,5 %
RN 70 Blanzy	VL	83,3 %	3,8 %	3,6 %	1,3 %	7,6 %	0,4 %
	PL	30,4 %	5,3 %	13,1 %	8,1 %	32,3 %	10,8 %
RN 70 Génélard	VL	72,4 %	3,3 %	5,4 %	6,6 %	11,4 %	0,9 %
	PL	28,6 %	4,4 %	8,6 %	9,4 %	37,2 %	11,8 %
Total 3 postes	VL	75,1 %	4,3 %	5,6 %	3,6 %	10,5 %	0,7 %
	PL	29,4 %	4,1 %	12,0 %	7,4 %	36,3 %	10,7 %

Source : enquête CETE - 1994



2.4 - Fonction d'échange

- RN 80 : trafic qui vient de Chalon-sur-Saône.
- RN 70 : trafic qui vient de Montceau-les-Mines, Blanzly, Autun et Le Creusot
- RN 79 : trafic qui vient de Mâcon

La même étude de 1990 donne des indications sur les échanges entre la zone (ici: Paray-le-Monial à l'extrémité Sud) et l'extérieur du Département

		RN 79 Paray-le-Monial	
		Volume véhicules/jour	Part du trafic total
VL	Echange Allier / Saône-et-Loire et Etranger	60	0,5 %
	Echange autres régions et Etranger	170	1,8 %
	Transit Etranger	40	0,4 %
PL	Echange Allier / Saône-et-Loire et Etranger	70	0,6 %
	Echange autres régions et Etranger	460	4,1 %
	Transit Etranger	90	0,8 %
TOTAL		890	7,9 %

Le tableau ci-dessus confirme l'existence d'une fonction internationale de l'axe pour les camions. Cette fonction concerne notamment la section Moulin - Chalon-sur-Saône. En effet, même s'il augmente en proportion, le trafic international est moitié moindre à Montmarault qu'il ne l'est entre Digoin et Paray-le-Monial.

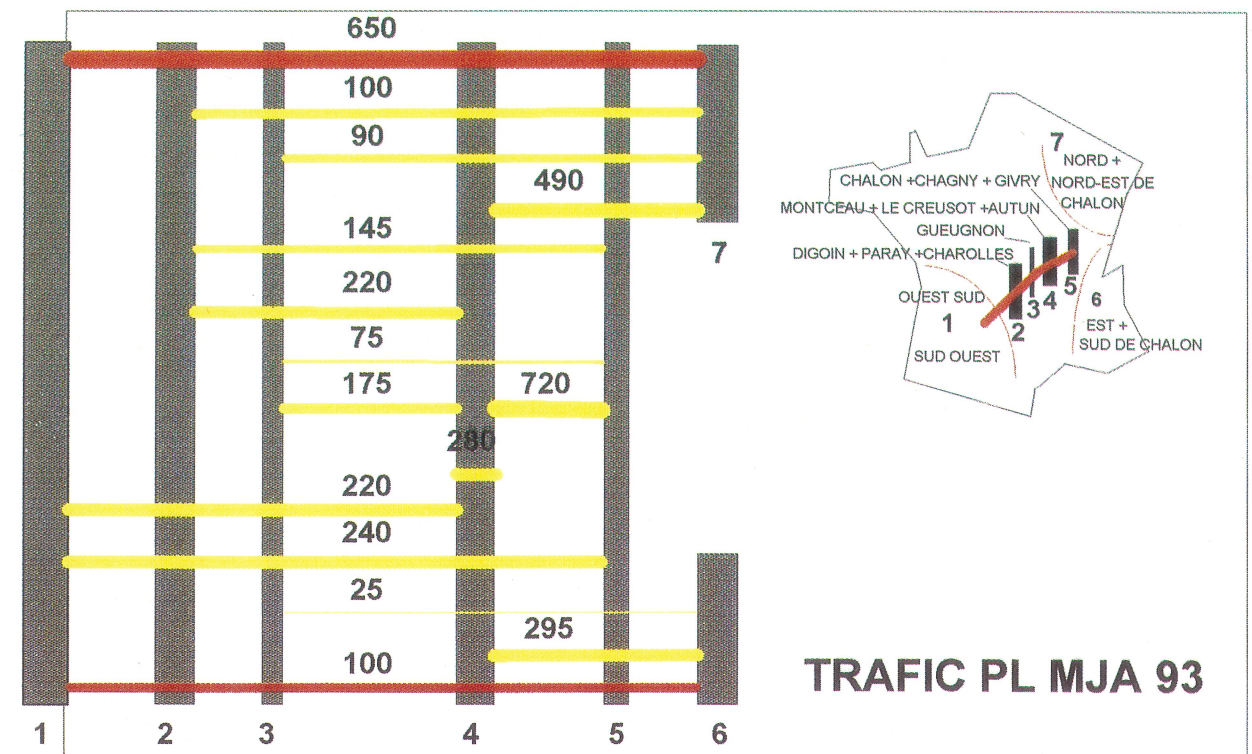
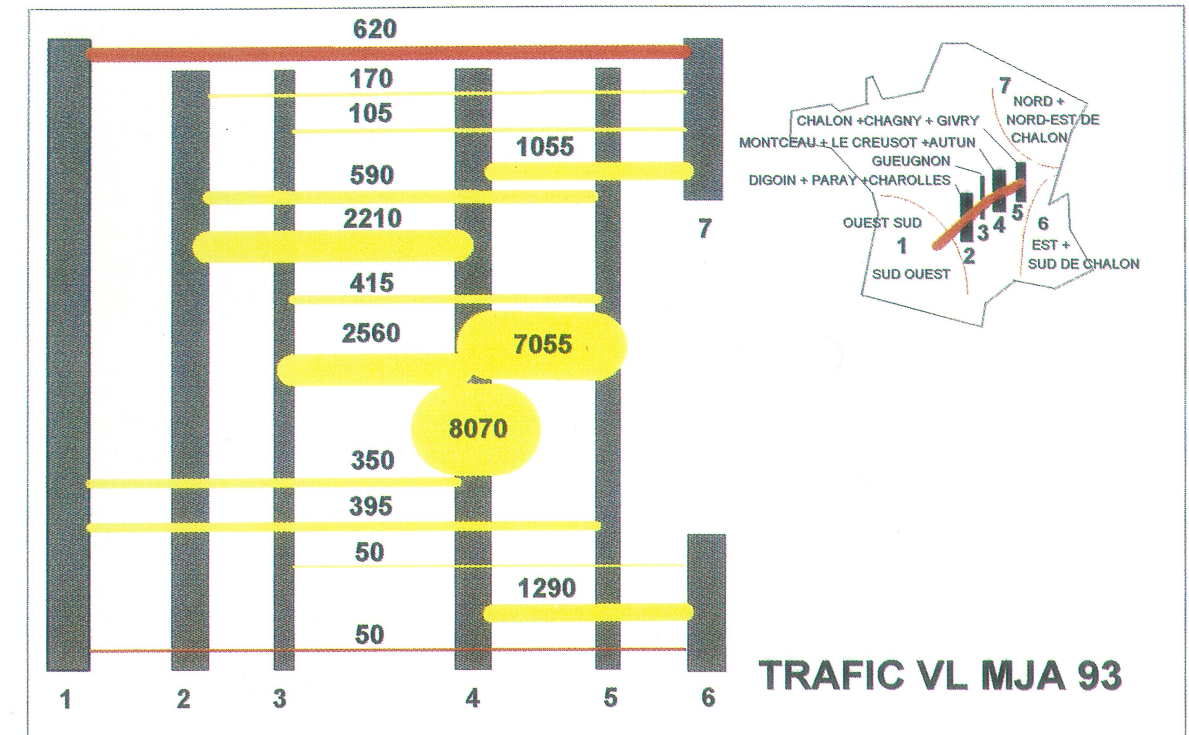
D'autre part, il concerne essentiellement des échanges entre les régions françaises et l'Europe proche (Allemagne notamment). Ce flux peut être estimé à 300 000 - 400 000 tonnes / an ; Le transit international pur (de pays à pays sans arrêt significatif en France) est négligeable : de 75 à 130 véhicules, VL ou PL, par jour en 1990, selon, les postes.

Enfin, les volumes concernés restent relativement faibles de sorte que l'aménagement de la route ne peut être justifié par sa fonction internationale seule.

La branche Nord de la RCEA permet de développer des fonctions particulières d'échanges routiers au plan régional / interrégional.

Deux exemples de fonction d'échange ont été développés et figurent au point 3.4.3. :

- la liaison par autocar Roanne - Paray-le-Monial - Montchanin,
- l'hinterland du port fluvial de Chalon-sur-Saône.



**MIGRATIONS DOMICILE - TRAVAIL : ECHANGES ENTRE SECTEURS
UTILISATION SUPPOSEE DE LA BRANCHE NORD DE LA RCEA**

2.5 - Fonction de desserte locale

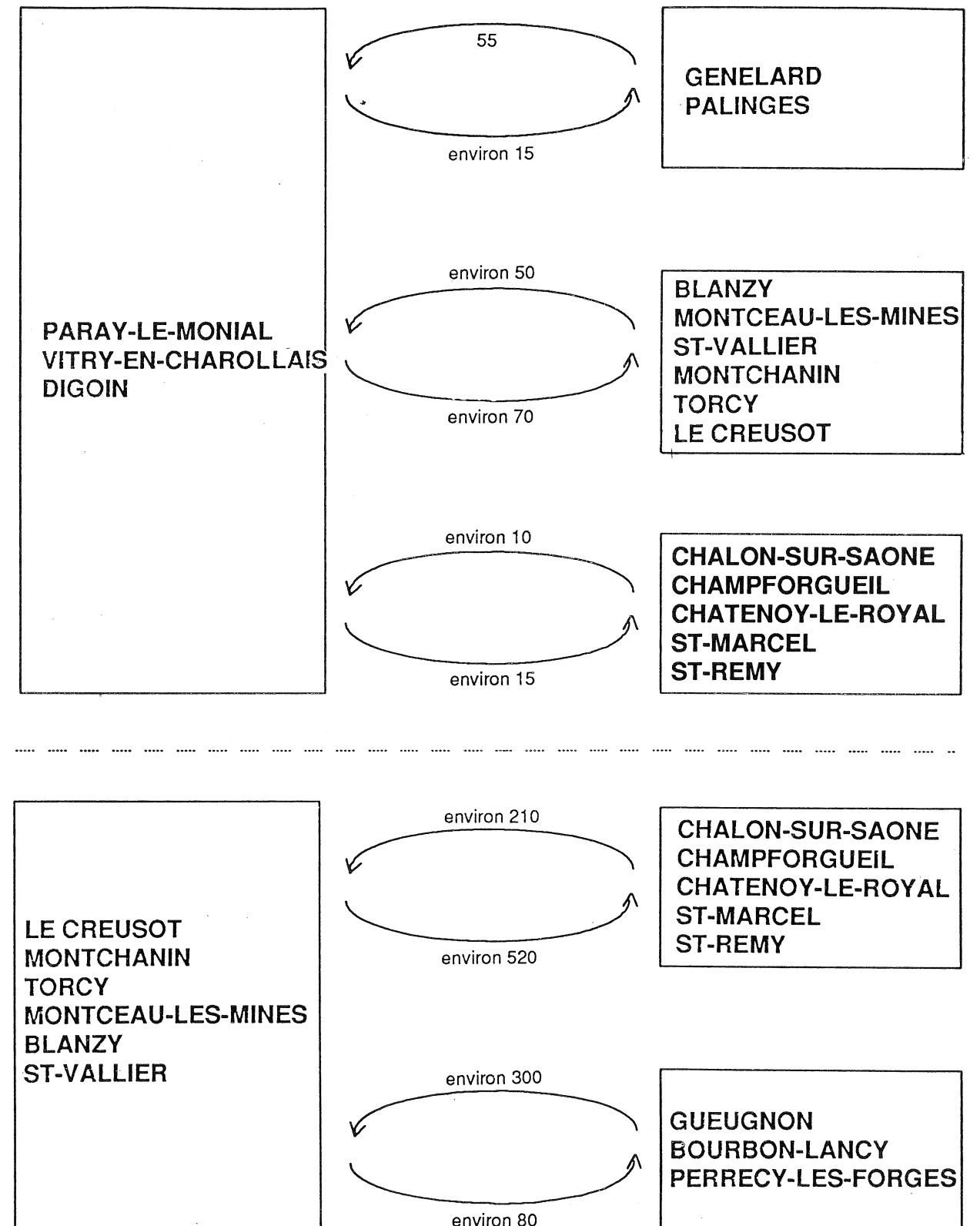
■ Le trafic local est proportionnellement plus réduit sur la section Paray-le-Monial - carrefour de Bonin-Bonnot au Sud de la Communauté Urbaine Le Creusot - Montceau-les-Mines (CUCM). En revanche, il reprend de l'importance au Sud du territoire de la CUCM, puisque des villes moyennes comme Gueugnon (10 000 habitants) ou des petites villes comme Perrecy-les-Forges (2 200 habitants), Gévelard (2 100 habitants) ou Palinges (1 700 habitants) sont dans l'aire d'influence de la CUCM.

■ Le trafic local est particulièrement important au sein du territoire de la CUCM qui est traversé de part et d'autre par la RN 70 (de Montchanin au carrefour RN 70 / RD 985 au droit de Gévelard). A noter cependant que le trafic local entre Montceau-les-Mines et Le Creusot emprunte de manière privilégiée une voirie communautaire de Centre à Centre dite "le cordon actif".

■ Si l'on considère que le trafic entre l'agglomération Chalonaise et la CUCM relève du trafic local, on peut considérer qu'il est particulièrement important sur la RN 80. Ce trafic local est alimenté par :

- du trafic lié aux services (Chalon-sur-Saône ayant une fonction de Centre de services de la CUCM, notamment au plan administratif),
- du trafic lié au TGV. Nombres de chalonnais prennent le TGV à la gare de Montchanin, mieux reliée à Paris en temps et en fréquence.

■ L'analyse des migrations domicile - travail constitue un des meilleurs indicateurs pour apprécier le trafic local. Une analyse sommaire fait apparaître qu'au moins 1 300 personnes sont susceptibles d'emprunter quotidiennement la RCEA pour réaliser des parcours domicile - travail d'amplitude moyenne (supérieure à 20 km). Les échanges sont particulièrement importants entre la CUCM et l'agglomération chalonaise : ils peuvent être estimés en première analyse à 750 personnes. Ce chiffre doit être considéré comme un minimum.



3 - CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE ACTUEL ET EVOLUTION PASSEE

3.1 - Démographie

3.1.1 Les principaux pôles urbains concernés par le tracé

Le département de Saône-et-Loire qui compte 559 400 habitants en 1990 est en recul (- 0,3 %) depuis le précédent recensement de 1982.

Sont directement concernés par le projet RCEA les villes de :

- Chalon-sur-Saône : 54 600 habitants (77 800 pour l'unité urbaine) ⁽¹⁾
- Montceau-les-Mines : 23 000 habitants (47 300 pour l'unité urbaine)
- Montchanin : 6 000 habitants (près de 8 000 pour l'unité urbaine)
- Paray-le-Monial : 9 900 habitants

Dans un second ruban le long de l'axe, sont concernées :

- Digoin : 10 000 habitants
- Le Creusot : 28 900 habitants (40 900 avec banlieue)
- Gueugnon : 10 000 habitants

ainsi qu'indirectement, parce que plus éloignée, la ville d'Autun : 17 900 habitants.

Ce sont les principaux pôles urbains concernés directement par le projet RCEA.

3.1.2 Un axe médian moyennement peuplé

L'itinéraire N 70 - N 80 constitue l'axe médian Est-Ouest du département de la Saône-et-Loire.

Les cantons de Paray-le-Monial (14 500 habitants), Toulon-sur-Arroux (14 000 habitants) et Montcenis (17 850 habitants), Givry (10 830 habitants) concernés directement par le projet ont plus de 10 000 habitants (Montchanin a 9 890 habitants). Seul le canton de Palinges avec 4 025 habitants fait l'exception à ce seuil des 10 000 habitants.

A l'inverse, les cantons de la zone d'étude large sont faiblement peuplés (Mont-St-Vincent, 2 900 habitants, La Guiche, 3 180 habitants, St-Gengoux -le-National, 3 700 habitants).

(1) L'unité urbaine est la définition de l'agglomération au sens INSEE.

EVOLUTION DE LA POPULATION TOTALE PAR CANTONS 1975 - 1990

CANTONS	1975	1982	1990
Digoin	13.701	13.617	12.704
Paray-le-Monial	15.598	15.111	14.492
Palinges	4.240	4.057	4.025
Gueugnon	14.695	14.545	13.880
Toulon-sur-Arroux	16.154	15.551	14.068
Montceau-les-Mines (Ville)	28.177	26.925	22.999
Montceau-les-Mines Sud	10.259	10.147	9.977
Montcenis	15.177	17.709	17.852
Autun Sud	2.086	2.438	2.954
Autun (Ville)	20.995	20.082	17.906
Autun Nord	1.700	1.801	1.937
Le Creusot Est	4.887	5.725	6.374
Le Creusot (Ville)	33.366	32.149	28.909
Montchanin	10.172	10.070	9.890
Buxy	6.293	6.746	7.234
Givry	8.655	10.110	10.830
Chalon Ouest	4.909	5.767	5.689
Chalon (Ville)	58.187	56.194	54.575
Chalon Sud	16.792	17.899	19.360
Chalon Nord	5.256	6.262	7.376
Mont-Saint-Vincent	2.894	2.893	2.902
La Guiche	3.425	3.158	3.180
St-Gengoux-le-National	4.070	4.025	3.765
Sennecey-le-Grand	7.041	7.372	7.915
Couches	5.479	5.568	5.767
St-Germain-du-Plain	5.646	6.492	7.054

CANTONS	Variation pop. entre 1982 et 1990 en % annuel	Taux de variation annuel dû au solde naturel	Taux de variation annuel dû au solde migratoire	Densité hab/km ²
Digoin	- 0,86	+ 0,16	- 1,02	108
Paray-le-Monial	- 0,52	+ 0,04	- 0,56	74
Palinges	- 0,10	- 0,03	- 0,06	22
Gueugnon	- 0,58	+ 0,19	- 0,77	58
Toulon-sur-Arroux	- 1,24	- 0,17	- 1,08	62
Montceau-les-Mines	- 1,95	- 0,33	+ 0,03	1.384
Montceau-les-Mines Sud	- 0,21	- 0,33	+ 0,12	412
Montcenis	+ 0,10	+ 0,41	+ 0,31	72
Autun Sud	+ 2,43	+ 0,13	+ 2,30	28
Autun (Ville)	- 1,42	+ 0,31	- 1,73	291
Autun Nord	+ 0,91	- 0,15	+ 1,07	22
Le Creusot Est	+ 1,35	+ 0,11	+ 1,24	108
Le Creusot (Ville)	- 1,32	+ 0,08	- 1,40	1.596
Montchanin	- 0,23	+ 0,21	- 0,44	167
Buxy	+ 0,88	- 0,28	+ 1,16	29
Givry	+ 0,86	+ 0,09	+ 0,77	72
Chalon Ouest	- 0,17	+ 0,15	- 0,32	453
Chalon Centre	- 0,36	+ 0,88	- 1,25	3.586
Chalon Sud	+ 0,99	+ 0,26	+ 0,72	170
Chalon Nord	+ 2,07	+ 0,45	+ 1,61	116
Mont-Saint-Vincent	+ 0,04	- 0,24	+ 0,28	20
La Guiche	+ 0,09	- 0,43	+ 0,51	17
St-Gengoux-le-National	- 0,83	- 0,70	- 0,13	24
Sennecey-le-Grand	+ 0,89	- 0,44	+ 1,33	39
Couches	+ 0,44	- 0,36	+ 0,80	36
St-Germain-du-Plain	+ 1,04	+ 0,07	+ 0,97	57

3.1.3 Recul démographique en milieu rural et en centre urbain

L'évolution de la population de la zone d'étude large se caractérise par :

- Un recul démographique
 - . dans les cantons ruraux,
 - . dans les centres urbains.
- Une progression de la population
 - . dans les cantons périphériques aux grandes villes,
 - . dans les cantons localisés le long des axes structurants (A 6, N 80).

Evolution de la population dans les Centres Urbains (villes)

	Variation 82/90 en volume (nombre d'habitants)	Variation 82/90 en %
Montceau-les-Mines	-3 926	-14,6
Le Creusot	-3 240	-10,1
Autun	-2 175	-1,4
Chalon-sur-Saône	-1 619	-2,9
Montchanin	-303	-4,8
Paray-le-Monial	-780	-7,3

Evolution de la population dans les unités urbaines (villes + banlieues)

	Variation 82/90 en volume (nombre d'habitants)	Variation 82/90 en %
Montceau-les-Mines	-4 007	-7,8
Le Creusot	-3 486	-7,9
Chalon-sur-Saône	-432	-0,6
Montchanin	-266	-3,2

Montceau-les-Mines, Le Creusot, Chalon-sur-Saône, Montchanin, Autun et Paray-le-Monial connaissent un recul démographique, tant au niveau des villes elles-mêmes que de leurs agglomérations. Ce recul est particulièrement marqué pour Le Creusot (- 10 % pour la ville, - 7,9 % pour l'agglomération) et pour Montceau-les-Mines.

Une progression de la population en zone périurbaine et le long des axes structurants :

On observe à l'inverse une progression démographique des cantons périphériques à ces centres urbains (Autun Nord et Autun Sud, Le Creusot Est, Chalon Nord, Chalon Sud, Givry, St-Germain-du-Plain, Sennecey le Grand).

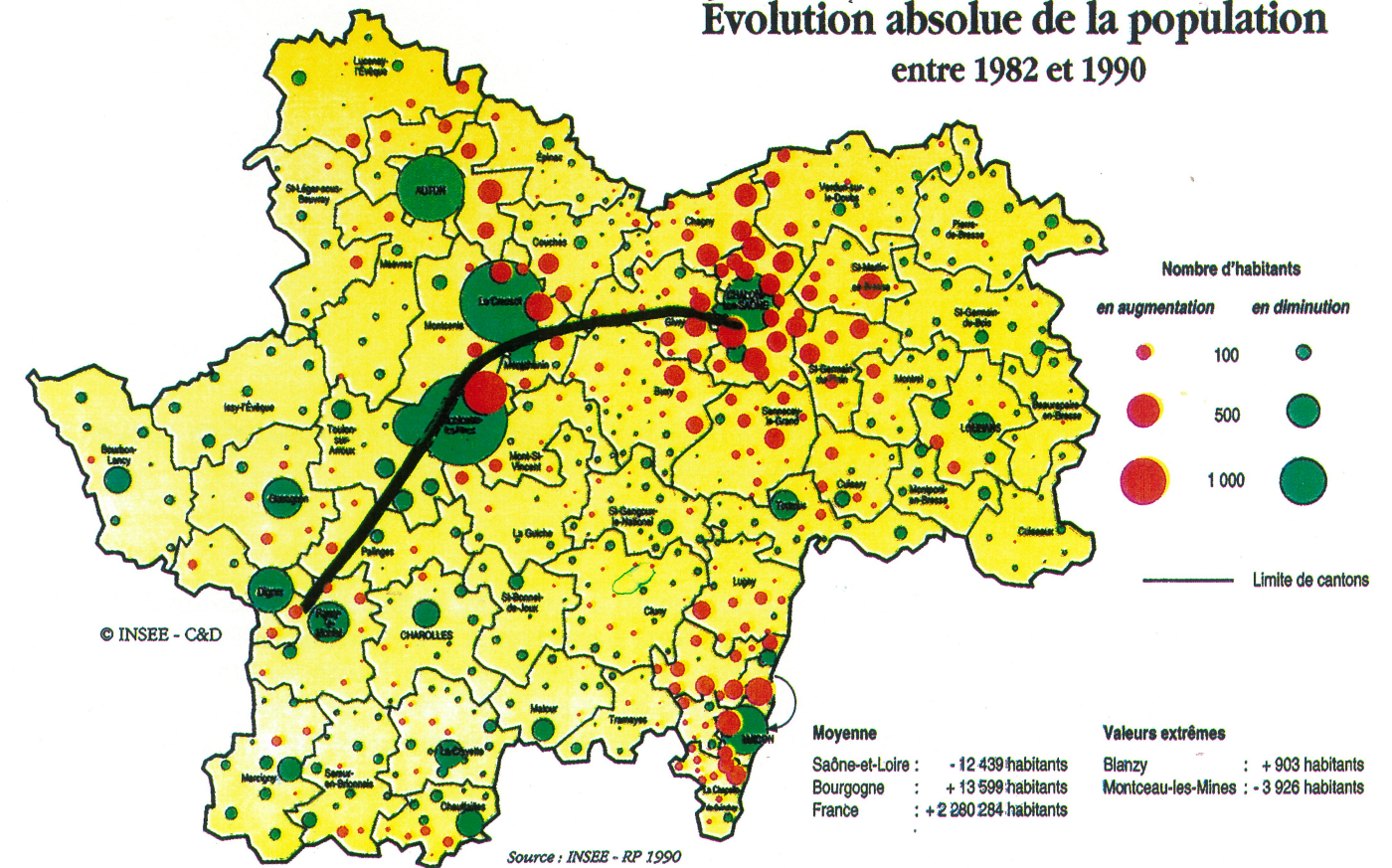
Il s'opère donc un transfert de population des agglomérations vers les cantons périurbains.

3.1.4 Répartition de la population sur le territoire

La population se concentre le long des axes structurants (A 6 - RN 70 - RN 80), au sein ou à la périphérie des villes et agglomérations (Montceau-les-Mines, Le Creusot, Autun, Chalon-sur-Saône, Montchanin, Paray-le-Monial).

Les densités dans les cantons vont de 453 à Chalon Ouest, 412 à Montceau-les-Mines (pour les valeurs les plus élevées), à 167 (Montchanin), 170 (Chalon Sud), 108 (Digoïn), pour les valeurs moyennes. Tous les autres cantons se caractérisent par des densités inférieures à 40 habitants, sauf Paray-le-Monial (74), Gueugnon (58), Toulon-sur-Arroux (62), Montcenis et Givry (72) et St-Germain-du-Plain (57).

Évolution absolue de la population entre 1982 et 1990



3.1.5 Comparaison du solde naturel et du solde migratoire

L'analyse de l'évolution du solde naturel et du solde migratoire permet de distinguer trois types de cantons :

- cantons dynamiques,
- cantons moyennement dynamiques,
- cantons en recul démographique.

■ Les cantons dynamiques au plan démographique

Ces cantons se caractérisent par une progression à la fois du solde naturel et du solde migratoire.

Ce sont : Autun Sud, Le Creusot Est, Givry, Chalon Sud, Chalon Nord, St-Germain-du-Plain.

Dans la totalité des cas, c'est le solde migratoire qui est le principal facteur de progression démographique.

■ Les cantons moyennement dynamiques

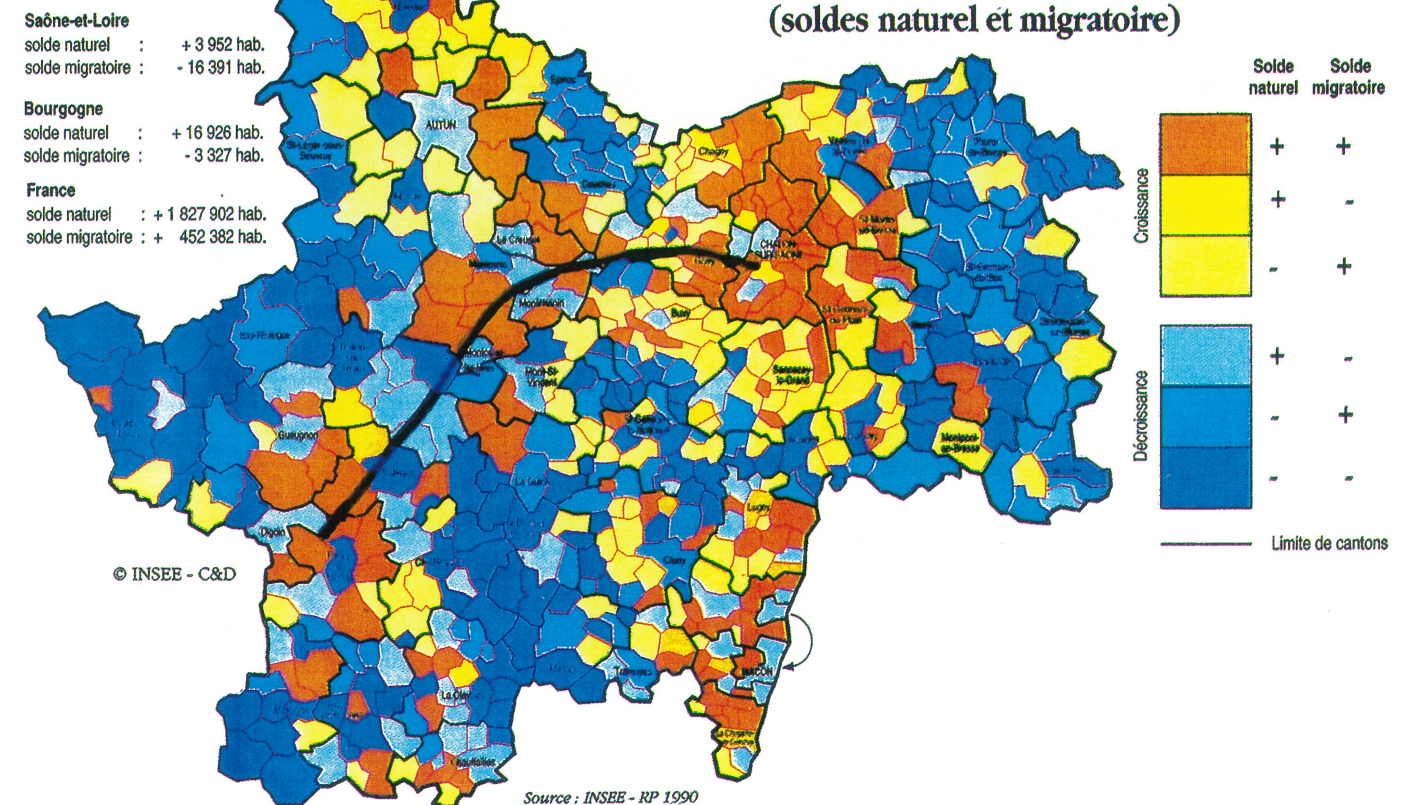
Ils se caractérisent par :

- une progression de la population due essentiellement au solde migratoire. Ce sont les cantons d'Autun Nord, Buxy, Mont-St-Vincent, La Guiche, Sennecey-le-Grand,
- une évolution démographique positive due à un solde naturel positif (Montcenis),
- une évolution de la population régie par un solde naturel positif, mais insuffisant pour compenser le mouvement migratoire négatif. Il s'agit des cantons de Digoin, Gueugnon, Paray-le-Monial, Montchanin, Chalon Ouest et des centres villes (Autun, Chalon...).

■ Les cantons en recul démographique

Ils enregistrent à la fois un solde naturel et un solde migratoire négatif. Il s'agit de St-Gengoux-le National, Toulon-sur-Arroux, Palinges.

Évolution de la population de 1982 à 1990 (soldes naturel et migratoire)



3.2 - Emplois

3.2.1 Population active

Le taux d'activité (Source RGP 1990)

Le taux d'activité départemental qui est le rapport du nombre d'actifs sur la population totale est de 42 % en Saône-et-Loire, se situant ainsi en-dessous de la moyenne nationale (45 %).

L'analyse cantonale met en évidence les caractéristiques suivantes :

- un taux d'activité supérieur à la moyenne départementale dans les cantons de Chalon-sur-Saône, Autun, Paray-le-Monial, mais aussi de Palinges, Givry, Mont-Saint-Vincent et St-Germain-du-Plain ;
- un faible taux d'activité (de 36 à 41 %) dans les cantons ruraux de Toulon-su-Arroux, La Guiche, St-Gengoux-le-National, Sennecey-le-Grand, Couches, mais aussi dans les cantons affectés par les restructurations industrielles de la dernière décennie (Digoïn, Montceau-les-Mines, Le Creusot Ville, et Montcenis).

■ Une évolution contrastée selon les cantons

Les cantons qui connaissent une évolution positive de leur population active (de 1 à 3 % par an) se situent à la périphérie des villes de Chalon-sur-Saône, Autun et le long de l'autoroute A6 (Sennecey-l-Grand, Couches, Givry).

■ Les cantons stables

La variation du nombre d'actifs se situe entre - 0,8 % et + 0,8 % par an. Il s'agit des cantons de Digoïn, Paray-le-Monial, Palinges, Geugnon, Montceau-les-Mines Sud, Montcenis, Montchanin, Buxy, Chalon Ouest, Mont-Saint-Vincent, La Guiche qui se situent sur une ligne longeant l'axe RCEA.

■ Les cantons qui connaissent une baisse de population active

Il s'agit des cantons ou des villes centres affectés par les restructurations industrielles : Montceau-les-Mines Ville (- 2,85 %), Le Creusot Ville, ou des villes centres (Autun qui a perdu au profit de sa périphérie) et d'un canton rural (St-Gengoux-le-National).

3.2.2 Migrations alternantes (1)

Les mouvements internes aux agglomérations sont toujours plus importants que les entrées ou sorties. Ce phénomène n'est pas spécifique aux zones étudiées. Il en résulte que les déplacements domicile - travail sont minoritaires sur les infrastructures interurbaines.

Migrations alternantes 1990

Agglomérations	Mouvements internes	Entrées	Entrées / Mouvements internes	Sorties	Sorties / Entrées
Le Creusot / Montchanin / Montceau-les-Mines	29 661	5 197	17,5 %	2 628	50,6 %
Chalon-sur-Saône	27 337	14 859	54,4 %	3 709	25,0 %
Digoïn	2 309	1 049	45,4 %	1 129	107,6 %
Geugnon	2 660	1 710	64,3 %	471	27,5 %
Paray-le-Monial	2 903	1 768	60,9 %	790	44,7 %

Source : INSEE fichier Migale 1990

L'influence des infrastructures sur les déplacements domicile - travail est donc plus nette aux abords des grandes unités urbaines. Ce phénomène est particulièrement sensible entre Le Creusot / Montceau-les-Mines / Montchanin et Chalon-sur-Saône.

Le rôle de la RN 70 et surtout de la RN 80 est primordial ; les échanges sont orientés Ouest-Est. Ils révèlent une forte attraction de la vallée de la Saône.

Les spécificités sont mises en évidence par les attractions ou émissions hors normes. Parmi les agglomérations concernées, on peut citer :

- Digoïn où les sorties sont plus nombreuses que les entrées,
- Le Creusot / Montceau-les-Mines / Montchanin et Chalon-sur-Saône dont les mouvements internes sont comparables et les échanges fortement dissymétriques dans le sens d'une plus grande attraction de cette dernière. En règle générale, l'Ouest de la Saône-et-Loire apparaît fortement dépendant de l'Est et de ses principales agglomérations.

(1) Il s'agit des déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail lorsque ceux-ci sont situés sur des communes différentes.

3.2.3 Evolution des emplois (1)

Le long de l'axe RCEA et dans les territoires périphériques susceptibles de bénéficier de l'impact de la mise à deux fois deux voies, il convient de mettre l'accent sur les principaux pôles géographiques où se concentrent les emplois, de les analyser au regard de leur poids par rapport au reste du département et d'observer leur évolution au cours de la dernière décennie 1983-1993.

Ces pôles géographiques apparaissent comme suit :

- **Le pôle de Chalon-sur-Saône** (communes de Chalon-sur-Saône, Champforgeuil, Chatenoy-le-Royal, Gisse, Fontaines, Fragnes, Lux, St-Marcel, St-Rémy) totalise en 1990 près de 40 000 actifs, soit 23,7 % du total des actifs de Saône-et-Loire ;
- **Le pôle du Creusot** (communes du Creusot, Le Breuil, Montchanin, St-Laurent-d'Andenay, St-Léger-sur-Dheune, Torcy) totalise en 1990 près de 15 000 actifs et pèse 8,8 % par rapport au total des actifs du département ;
- **Le pôle de Montceau-les-Mines** (communes de Montceau-les-Mines, Blanz, St-Vallier, Sanvignes-les-Mines) avec près de 14 000 actifs en 1990 représente 8,3 % du total des actifs de Saône-et-Loire ;
- **La Communauté Urbaine Le Creusot - Montceau-les-Mines** (communes des Bizots, Blanz, Le Breuil, Ciry-le-Noble, Le Creusot, Ecuisses, Montceau-les-Mines, Montcenis, Montchanin, Perrecy-les-Forges, Pouilloux, St-Bérain-sous-Sanvignes, St-Eusèbe, St-Vallier, Sanvignes-les-Mines, Torcy), totalise près de 31 000 actifs, soit 18,3 % du total des actifs de Saône-et-Loire ;
- **Le bipôle de Digoin - Paray-le-Monial** (communes de Digoin, Paray-le-Monial, Vitry-en-Charollais) totalise 7 300 actifs, soit 4,3 % du total départemental ;
- **Le pôle de Gueugnon** (commune de Gueugnon) avec près de 4 000 actifs, totalise 2,4 % du total départemental ;
- **Le pôle d'Autun** (Autun, St Forgeot) avec 8 200 actifs, représente 4,9 % du total de Saône-et-Loire.

La mise à deux fois deux voies de la RCEA sur le tronçon Chalon-sur-Saône - Paray-le-Monial concerne donc directement ou indirectement près de 53 % des actifs du département de Saône-et-Loire.

(1) L'effectif recensé prend en compte les salariés du secteur privé relevant du régime ASSEDIC, le personnel occupé à temps plein dans le secteur public et para-public et par les collectivités territoriales ainsi que les artisans et les petits commerçants.

Ces données sont issues du Bilan de l'Emploi en Saône-et-Loire établi par les agences locales de l'emploi. Ce document (22ème édition) est édité par Saône-et-Loire Promotion.

Répartition des actifs par pôles urbains et poids en % par rapport au total départemental

Composition des Centres urbains par communes	Nombre d'habitants 1990	Répartition des actifs par Pôles urbains	Poids en % par rapport à l'ensemble du département
Pôle de Chalon-sur-Saône : Chalon-sur-Saône, Champforgeuil, Chatenoy-le-Royal, Crissey, Fontaines, Fragnes, Lux, St-Marcel, St-Rémy	77 852	39 955	23,7 %
Pôle du Creusot : Le Creusot, Le Breuil, Montchanin, St-Laurent-d'Andenay, St-Léger-sur-Dheune, Torcy	45 043	14 775	8,8 %
Pôle de Montceau-les-Mines : Montceau-les-Mines, Blanz, St-Vallier, Sanvignes-les-Mines	45 536	13 960	8,3 %
Pôle de Digoin / Paray-le-Monial : Digoin, Paray-le-Monial, Vitry-en-Charollais	20 843	7 309	4,3 %
Pôle de Gueugnon : Gueugnon	9 697	3 991	2,4 %
Pôle d'Autun : Autun, St-Forgeot	18 414	8 205	4,9 %
Sous-Total			52,4 %
CUCM : Les Bizots, Blanz, Le Breuil, Ciry-le-Noble, Le Creusot, Ecuisses, Montceau-les-Mines, Montcenis, Montchanin, Perrecy-les-Forges, Pouilloux, St-Bérain-sous-Sanvignes, St-Eusèbe, St-Vallier, Sanvignes-les-Mines, Torcy	103 889	30 920	18,3 %

L'évolution entre 1983 et 1993

Le pôle de Chalon-sur-Saône continue à renforcer son poids au sein de la Saône-et-Loire regroupant 23,7 % des actifs contre 21,4 % dix ans auparavant.

En revanche, les pôles du Creusot et de Montceau-les-Mines perdent des actifs à un rythme plus rapide que celui du département passant pour le premier de 10,9 % à 8,8 % en dix ans, et pour le second de 10,1 % à 8,3 %.

Cette évolution affecte également l'ensemble de la Communauté Urbaine Le Creusot - Montceau-les-Mines qui regroupait 22,6 % des actifs du département en 1983 et seulement 18,3 % en 1993.

La part des autres pôles urbains demeure sensiblement identique au cours de la décennie, ce qui signifie que la variation du nombre des actifs a été comparable à celle du département.

L'évolution de l'emploi total par centres urbains sur dix et cinq ans 1983 à 1993 et 1988 à 1993

Une évolution sur dix ans marquée par de fortes disparités sur la zone étudiée

Le pôle de Chalon-sur-Saône est le seul à enregistrer un gain d'emplois sur la période 1983 - 1993 de + de 7,4 %.

Sur cette période, le département de Saône-et-Loire dans sa totalité a perdu 3,1 % de ses emplois.

Les pertes d'emplois sont de moins 7 à moins 10 % sur les pôles de Autun - Digoïn - Paray-le-Monial - Gueugnon et atteignent moins 21 % sur la Communauté Urbaine Le Creusot - Montceau-les-Mines.

L'essentiel du mouvement s'est produit durant la période 1983-1987, marquée par de profondes restructurations des grands groupes industriels, et le déclin du bassin houiller de Blanzay.

Entre 1988 et 1993, on observe dans certains cas un net redressement de la situation.

Ainsi, le département de Saône-et-Loire enregistre-t-il un gain de + 1,8 % de l'emploi sur ces cinq années.

- Les 2 pôles de Chalon-sur-Saône et Digoïn - Paray-le-Monial connaissent une hausse supérieure (+ 5,9 % pour le premier, + 2 % pour le second).
- Autun est quasiment stable (- 0,2 %).
- La Communauté Urbaine enregistre une baisse de - 5,5 % et Gueugnon de - 7,6 %.

Evolution de l'emploi total par pôles urbains sur 5 et 10 ans

Pôles urbains	Evolution en % 1983 / 1993	Evolution en % 1988 / 1993
Chalon-sur-Saône	+7,4	+5,9
Le Creusot	-22	-4,1
Montceau-les-Mines	-20,8	-8,5
Digoïn / Paray-le-Monial	-8,2	+2
Gueugnon	-10,5	-7,6
Autun	-7,2	-0,2
CUCM	-21,1	-5,5
Saône-et-Loire	-3,1	+1,8

3.2.4 Structure des emplois par secteurs d'activités

Structure des emplois au 1.1.1993 par secteurs d'activités et par pôles urbains.

Pôles	Secteur d'activités						Total	
	Secondaires		Tertiaire privé		Public		Nbre	%
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%		
Chalon-sur-Saône	14 853	37,2	17 701	44,3	7 401	18,5	39 955	100
Le Creusot	7 119	48,2	5 414	36,6	2 242	15,2	14 775	100
Montceau-les-Mines	6 515	46,7	4 754	34,0	2 961	19,3	13 960	100
Digoïn / Paray-le-Monial	2 380	32,6	3 170	43,4	1 759	24,0	7 309	100
Gueugnon	2 555	64,0	1 137	28,5	299	7,5	3 991	100
Autun	3 565	43,4	2 854	34,8	1 786	21,8	8 205	100
CUCM	14 519	47,0	10 633	34,4	5 768	18,6	30 920	100
Saône-et-Loire	67 314	39,9	67 552	40,1	33 733	20,0	168 599	100

NB :- Les artisans sont inclus dans le secondaire, les petits commerçants dans le tertiaire.
- Le secteur public regroupe les houillères, la SEITA, les entreprises nationales (SNCF, EDF-GDF), les administrations de l'Etat, les collectivités territoriales.

3.3 - Activités économiques et pôles de développement

3.3.1 Répartition de la population active par secteurs d'activités

La répartition par secteurs de la population active de la zone traversée par la branche Nord de la RCEA est à l'image de la répartition départementale. Elle met en évidence :

- une empreinte encore importante du secteur agricole (9 à 10 % de la population active),
- un secteur industriel bien représenté (24 à 30 % de la population active),
- un secteur tertiaire le plus souvent prépondérant (54 à 59 % de la population active).

■ Une agriculture encore très présente

La zone traversée RN 70 - RN 80 conserve une activité agricole importante qui marque fortement le paysage (paysages bocagers).

■ Forte représentation du secteur secondaire

Le secteur secondaire emploie 15 à 40 % de la population active de la zone traversée. Le secteur industriel est représenté dans tous les cantons. Parmi ceux-ci émergent :

- **de petits pôles industriels** spécialisés le long de l'itinéraire RN 80 comme Digoin qui a de grandes entreprises de plus de 100 salariés (fabrication de grès et faïence) ;
- **des pôles industriels en phase de conversion** depuis les années 80 qui emploient, malgré leurs difficultés économiques, 36 à 45 % de la population active.
C'est dans le secteur de la CUCM que se situe le pôle industriel le plus important de l'aire d'étude avec 190 établissements industriels dont les plus représentatifs sont sans nul doute : Creusot - Loire - Industrie (plus de 1 000 salariés) et les Houillères du Bassin-Centre-Midi (plus de 500 salariés) ;
- **des pôles industriels diversifiés** tels Chalon-sur-Saône et à plus petite échelle Paray-le-Monial où, malgré la prépondérance du secteur tertiaire, le secteur secondaire conserve 18 à 30 % de la population active (29 % pour Chalon-sur-Saône, 23 % à Paray-le-Monial), grâce à une diversification des productions industrielles (textile, électronique, imprimerie, agroalimentaire...).

3.3.2 Agriculture

L'activité agricole tient une place importante dans la zone traversée par l'axe RCEA. Elle occupe 5 % de la population active dans les zones urbaines et plus de 30 % en zone rurale. Les caractéristiques de l'agriculture le long de l'itinéraire peuvent être appréhendées grâce à :

- la superficie moyenne des exploitations,
- la structure par âge des chefs d'exploitation,
- les principales cultures et les cheptels.

■ Superficie moyenne des exploitations

En Saône-et-Loire, la taille des exploitations varie en fonction des caractéristiques du canton. Les cantons périurbains se caractérisent par de petites exploitations inférieures à 20 ha, ayant des chefs d'exploitations plutôt âgés et une production diversifiée (vignes, vergers, productions légumières).

Les cantons mixtes ou essentiellement ruraux se caractérisent par des exploitations de taille supérieure à 40 ha (Digoin, Paray-le-Monial, Palinges) et 60 ha pour des cantons dans le Charolais orientés vers une production bovine de qualité.

■ Structure par âge des chefs d'exploitations

Le dynamisme des exploitants est évalué par le taux de jeunesse qui correspond au rapport entre le nombre d'exploitants de moins de 35 ans et ceux des plus de 50 ans. Ce rapport est souvent utilisé par les chambres d'agriculture et permet de distinguer les agriculteurs qui sont susceptibles de réaliser des investissements à long terme (âgés de moins de 35 ans) et les agriculteurs qui ont atteint un âge limite (50 ans) pour effectuer des investissements importants.

Le taux de jeunesse est assez homogène sur la partie Ouest jusqu'à Montcenis (taux de jeunesse entre 0,30 et 0,40). Certains cantons tels Digoin, Toulon-sur-Arroux et Montceau-les-Mines ont des taux de jeunesse supérieurs à 0,40.

Plus à l'Est, les cantons qui sont proches des zones urbaines, comme Chalon Nord, Chalon Sud, Montchanin et Montceau-les-Mines Sud sont plus âgés.

■ Cultures et cheptels dominants

Les surfaces toujours en herbe ont une place prédominante, 20 % dans les zones périurbaines, et plus de 80 % dans l'espace rural. La culture des céréales et des fourrages complète les cultures principalement destinées au bétail.

A la périphérie des villes, l'influence de l'agriculture s'atténue. Les cultures et les cheptels diminuent au profit de nouvelles cultures à haute valeur ajoutée. On voit apparaître ainsi des vignes et des vergers, des cultures industrielles et des cultures sous serre à la périphérie de Chalon-sur-Saône. Ce type de cultures correspond à de petites exploitations (moins de 20 ha) dirigées par des chefs d'exploitations plutôt âgés.

3.3.3 Activités secondaires

Les établissements de plus de 100 salariés sont nombreux dans la zone d'étude. Ils se concentrent sur Le Creusot, Chalon-sur-Saône.

Cette concentration d'établissements résulte de facteurs historiquement favorables :

- présence de richesses minières (gisements de charbon et de fer),
- présence d'un potentiel de main d'oeuvre jeune,
- présence d'une bonne desserte fluviale (Canal du Centre mis en service en 1873) et d'une bonne desserte ferroviaire et routière dans les années 60.

■ Une structure industrielle assez variée

La zone d'étude a une forte tradition dans le domaine du traitement et de la transformation des métaux, complétée par une industrie mécanique et de construction de machines-outils. La crise dans l'industrie de transformation des métaux et dans l'industrie minière des années 70-80 est à l'origine de la diversification des activités industrielles.

Aujourd'hui, l'industrie minière en phase de déclin et la restructuration de l'industrie de transformation et de traitement des métaux ont entraîné l'implantation de nouvelles activités (construction automobile, électronique, électrique, textile...) notamment grâce à l'action depuis 1984 du pôle de conversion Le Creusot - Montceau-les-Mines - Chalon-sur-Saône, devenu Pôle d'Industrialisation de Bourgogne du Sud.

■ Des pôles industriels encore très spécialisés

Malgré une politique de diversification très volontariste, certains pôles d'activités demeurent assez spécialisés.

L'agglomération de Digoïn, orientée vers la filière grès et faïences, et celle du Creusot connaissent également une situation de l'emploi difficile.

3.3.4 Activités tertiaires

Depuis quelques années, le secteur tertiaire progresse régulièrement et s'affirme malgré quelques difficultés comme un secteur générateur d'emplois :

Depuis les années 80, un fort développement des services marchands (42 % des emplois en 1990) auprès des particuliers et surtout auprès des entreprises, ainsi que l'hôtellerie, et les transports compensent la relative stagnation du commerce de gros et la faible progression du commerce de détail.

C'est le secteur des services non marchands (11 % des emplois en 1990) qui regroupe l'ensemble des services gratuits assurés par la fonction publique et les collectivités territoriales qui a le plus progressé.

Une approche du secteur tertiaire par le recensement des surfaces de vente donne un aperçu de l'importance du secteur commercial dans la zone d'étude.

On constate une forte concentration des surfaces de vente à rayons multiples dans les grandes agglomérations et les principales villes situées le long de l'itinéraire RN 70 - RN 80. Leur localisation dépend essentiellement des masses de populations susceptibles de constituer une clientèle.

Les grandes surfaces se localisent de préférence :

- dans le tissu urbain dense (Chalon-sur-Saône, Digoïn, Paray-le-Monial),
- dans les zones commerciales à la proche périphérie des villes (Montceau-les-Mines).

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des surfaces commerciales les plus importantes.

Surface de vente à rayons multiples

Agglomérations	Surface commerciale totale en m2 (estimation)
Paray-le-Monial	6 000
Montceau-les-Mines	15 200
Le Creusot	17 000
Chalon-sur-Saône	50 000

Source : d'après Panorama Points de Vente 1992

Ces pôles commerciaux sont complétés par une série de petits pôles qui couvrent assez bien le reste du territoire.

3.3.5 Activités touristiques

Le tourisme prend plusieurs formes :

■ Le tourisme vert

Cette forme de tourisme concerne en particulier les activités suivantes : randonnée pédestre, randonnée à cheval, cyclotourisme, VTT, équitation, natation. Onze centres équestres sont recensés à proximité du projet. Plusieurs points de location de cycles sont présents à Chalon-sur-Saône, Paray-le-Monial et des circuits de randonnées sont organisés à bicyclette (circuit des Vignobles, circuit des Coteaux).

■ Le tourisme fluvial

En Saône-et-Loire, la flotte est composée d'un paquebot croisière, de 4 bateaux promenades et de 48 bateaux habitables individuels.

Depuis 1987, cette pratique touristique connaît un certain engouement si l'on se réfère à l'évolution du trafic fluvial sur les principales voies navigables précisées sur le tableau ci-après.

L'évolution du trafic fluvial de 1987 à 1993 Nombres de passages de bateaux aux écluses

	1987	1989	1991	1993	Evolution en % 1993 / 1987
La Saône :					
Ormes	2 096	2 781	3 490	3 649	74 %
Dracé	1 644	2 005	2 201	2 237	36 %
Le Canal du Centre :					
Digoin	600	957	1 441	1 434	139 %
Montceau-les-Mines	506	683	1 075	1 108	119 %
Chalon-sur-Saône	683	1 011	1 541	1 626	138 %
Le Canal de Roanne à Digoin :					
Digoin	269	429	956	960	257 %

Source : Saône-et-Loire Promotion 1990 - DRE Bourgogne

■ Le tourisme culturel

Le tourisme culturel est très présent, notamment sur le secteur de Paray-le-Monial et bénéficie d'un patrimoine assez riche.

Principaux sites touristiques à vocation culturelle en Saône-et-Loire

Musées	Châteaux ouverts au public	Centres historiques et religieux
53	4	15

Source : Comité Départemental du Tourisme de la Saône-et-Loire

On notera l'importance de la fréquentation des 4 principaux centres romans de Saône-et-Loire qui totalisent 2 millions d'entrées (estimation 1992 de Saône-et-Loire Promotion). L'un de ces centres se situe le long de l'itinéraire : Paray-le-Monial.

Parmi les musées, on peut signaler le musée Niepce (Photographie) à Chalon-sur-Saône (15 500 visiteurs), le musée de la Mine à Blanzay (18 800 visiteurs), l'Ecomusée du Creusot (14 800 visiteurs).

■ Le tourisme religieux

Le tourisme religieux dans la zone d'étude (Paray-le-Monial) et dans le département de la Saône et Loire est très représenté par trois hauts lieux spirituels :

- Paray-le-Monial, lieu de pèlerinage, dont la fréquentation concerne les personnes en session (18 500 en 1990), la visite du musée de Hieron (3 700 visiteurs en 1990) et le Diorama (3 500 entrées en 1990). Au total, plus de 45 000 personnes ont fréquenté l'Office du Tourisme en 1993 et plusieurs centaines de milliers ont visité la ville.
- le Temple des 1 000 Bouddhas à la Boulaye (24 000 entrées en 1989),

■ Le tourisme gastronomique

La Saône-et-Loire bénéficie de l'image de la région de Bourgogne. Le poids touristique et économique de certaines formules du type "Maisons de Produits", ou la visite des caves et caveaux de dégustation, est considérable malgré la jeunesse de la mise en place de ces structures gastronomiques (depuis 1988). Un récent échantillonnage réalisé par Saône-et-Loire Promotion a permis d'établir cette estimation :

- de la fréquentation : plus de 65 000 personnes par an
- du chiffre d'affaires : près de 36 millions de Francs.

■ Le tourisme lié aux activités thermales

A Bourbon-Lancy s'est développée une station thermale où l'on soigne les rhumatismes et les affections cardiovasculaires. L'Office du Tourisme a ainsi reçu plus de 7000 visiteurs en 1993.

■ Capacité d'accueil

Le taux de fonction touristique d'une zone, ici la commune, se définit comme un rapport entre le nombre de lits offerts (hôtels, campings, gîtes, résidences secondaires) et la population permanente. Le nombre de lits est extrait de l'inventaire communal. La population permanente provient du recensement de la population 1990. Une valeur élevée pour une zone peut signifier soit :

- un fort potentiel d'accueil touristique lié aux attraits de la zone,
- une population faible, ce qui sera souvent le cas pour les communes de l'arrière-pays par rapport à l'axe Nord-Sud A 6, ce qui d'ailleurs n'exclut pas pour autant un potentiel touristique intéressant.

Dans les pôles touristiques (Paray-le-Monial), la capacité d'accueil en nombre de lits atteint et dépasse parfois le volume de population permanente, mais demeure toutefois très faible par rapport à la capacité d'accueil des centres urbains.

■ Le taux de fonction touristique en milieu urbain

Le taux de fonction touristique en milieu urbain est sensiblement faussé par l'importance de la population. Le tableau ci-après précise la capacité d'accueil des principales villes le long du projet et permet de corriger l'image exprimée par le taux de fonction touristique.

Capacité d'accueil et taux de fonction touristique dans les principales villes le long du projet

Villes	Population	Capacité d'accueil Nombre de lits	Taux de fonction touristique
Chalon-sur-Saône	54 575	4 851	9 %
Le Creusot	10 032	1 006	10 %
Montceau-les-Mines	22 999	1 057	5 %
Paray-le-Monial	9 859	3 543	36 %

Source : INSEE RGP 1990 - Inventaire communal 1988

On notera l'exceptionnelle capacité d'accueil de Paray-le-Monial qui correspond au tourisme actuel.

Villes	Visiteurs reçus à l'office du Tourisme en 1993		
	Français	Etrangers	Etrangers
Chalon-sur-Saône	31 420	2 880	34 300
Le Creusot	2 240	346	2 586
Montceau-les-Mines	6 255	4 118	10 373
Paray-le-Monial	39521	7 067	46 588

Source : Comité Départemental du Tourisme de la Saône-et-Loire - 1994

■ Services à l'utilisateur

Les services à l'utilisateur sont peu développés le long de l'axe, en rase campagne, compte tenu, sans doute, de la proximité des centres urbains.

Ils sont, en revanche, particulièrement développés dans la périphérie de Chalon-sur-Saône et dans le centre des villes (Chalon-sur-Saône, le Creusot, Montceau-les-Mines, Paray-le-Monial).

C'est ainsi qu'une aire de service importante s'est développée entre Montchanin et Montceau-les-Mines.

Un autre pôle de service aux usagers de la route s'est constitué du fait de l'extrémité Sud de l'itinéraire, au carrefour du Mont (hotellerie, restauration, station-service).

Ce site semble particulièrement adapté pour développer une aire de service intégrée et de bon niveau sur l'itinéraire Chalon-sur-Saône - Montluçon ou Chalon-sur-Saône - Clermont-Ferrand.

**Les zones d'activités des communes concernées par le tracé
+ les communes de la Communauté Urbaine dans sa totalité**

3.4 - Transports, urbanisme et logement

3.4.1 Zones d'activités

■ **Les zones d'activités en 1992**

L'inventaire des zones d'activités le long de la branche Nord de La RCEA, entre Digoin et l'agglomération Chalonnaise établi à partir de données communiquées par la Saône-et-Loire Promotion (1992) fait apparaître le bilan suivant :

Superficie totale : 1452 ha
 Superficie occupée : 873 ha
 Superficie disponible : 450 ha

Les disponibilités foncières et les taux d'occupation varient selon les secteurs :

Secteur	Superficie totale	Superficie disponible en 1992	Taux de disponibilité
Digoin, Vitry-en-Charollais, Paray-le-Monial, St-Léger-lès-Paray	126 ha	81 ha	64,3 %
Génelard, Palinges, Perrecy-les-Forges, Ciry-le-Noble	30 ha	25 ha	83,3 %
Montceau-les-Mines, St-Vallier, Sanvignes-les-Mines, Blanzay	186 ha	74 ha	39,8 %
Le Creusot	67 ha	26 ha	38,8 %
Montchanin, Torcy, St-Eusèbe, St-Laurent-d'Andenay, Ecuisses	181 ha	106 ha	58,5 %
Chalon-sur-Saône, Chatenoy-le-Royal, St-Rémy, Sevrey, Givry	862 ha	138 ha	16 %
Les principales disponibilités se situent dans les zones d'activités suivantes :			
	St-Eusèbe :	91 ha (ZA Le Monay)	
	Digoin :	40 ha (Les Mûriers)	
	Chalon-sur-Saône :	35 ha (ZI Sud)	
	Blanzay :	35 ha (La Fiolle)	
	Chatenoy-le-Royal :	30 ha (La Garenne)	
	Palinges :	18 ha (Champ Brézat)	
	Vitry-en-Charollais :	18 ha (Barberèche)	
	Le Creusot :	16 ha (Plaine des Riaux)	

Commune	Dénomination	Superficie	Occupé	Disponible
Digoin	Les Mûriers Les Blattiers Les Peupliers	40ha 7ha 3ha	4ha 1,5ha	40ha 3ha 1,5ha
Paray-le-Monial	Champ Bossu Chârmes	16ha 11ha	10,5ha	5,5ha 11ha
St-Léger-lès-Paray	Les Mûriers	3ha	1ha	2ha
Vitry-en-Charollais	Barberèche	46ha		18,5ha
Palinges	Champ Brézat	19ha	1ha	18ha
Perrecy-les-Forges	ZA Bois-Simon	3,3ha	2,1ha	1,2ha
Génelard	L'Ecart	2,5ha	1,5ha	1ha
Montceau-les-Mines	St-Elisabeth Le Prélong Les Alouettes	40ha 14,15ha 13ha	30ha 13ha	10ha 14,1ha
Blanzay	La Fiolle	89ha	53,4ha	35,6ha
Sanvignes-les-Mines	La Ragée St Amédée Laugerette	6ha 7ha 4ha	1ha 3ha 3ha	5ha 4ha 1ha
Montchanin	La Cantine Les Morands	2,9ha 3,5ha	1,2ha 1,6ha	1,7ha 1,4ha
St-Eusèbe	Le Monay	110ha	19ha	91ha
Le Creusot	Plaine des Riaux Chanliou Harfleu Zone des Bruyères Zone de Montvaltin Les Rapines	40ha 10,5ha 10ha 4ha 2,5ha 6ha	24ha 6,3ha 4ha 6ha	16ha 4,2ha 6ha
Ciry-le-Noble	Ciry Bourg	4,5ha		4,5ha
Torcy	ZI Torcy	60ha	48ha	12ha
Les Bizots	ZI rurale	1ha		1ha
Ecuisses	Zone TGV	5ha	5ha	
Chatenoy-le-Royal	Les Rotondes Zone verte Le Maupas La Garenne	12ha 40ha 9,5ha 45ha	6,5ha 34ha 0,5ha 14ha	5,5ha 6ha 9ha 30ha
Givry	Les Pièces Bourgeoises Les Trois Chênes	15ha 8ha	6,5ha 0ha	8,5ha 8ha
St-Laurent-d'Andenay	Les Paquelins	0,1ha		0,1ha
St-Rémy	Les Alouettes 1 Les Alouettes 2 Californie	23ha 8,5ha 5ha	23ha 0,5ha 5ha	0ha 8ha 0ha
Sevrey	Acti Sud	14ha	0ha	14ha
Chalon-sur-Saône	ZI Nord Zone portuaire Nord ZI Sud Petite zone Sud Parc d'activités des bords de Saône	430ha 50ha 150ha 7ha 45ha	390ha 45ha 46ha 4,5ha 39ha	9ha 5ha 35ha 2,5ha 6ha

NB : La superficie totale est égale à la superficie occupée plus la superficie disponible, la différence observée pour certaines zones peut correspondre à l'absence de maîtrise foncière dans les zones indiquées comme disponibles

3.4.2 Logement

Le tableau ci-joint donne les caractéristiques du parc de logements.

Entre Digoin et Chalon-sur-Saône, les logements sont principalement concentrés dans les villes importantes (Digoin, Paray-le-Monial, Montceau-les-Mines, Chalon-sur-Saône).

- disparités entre espaces urbain et rural

1990

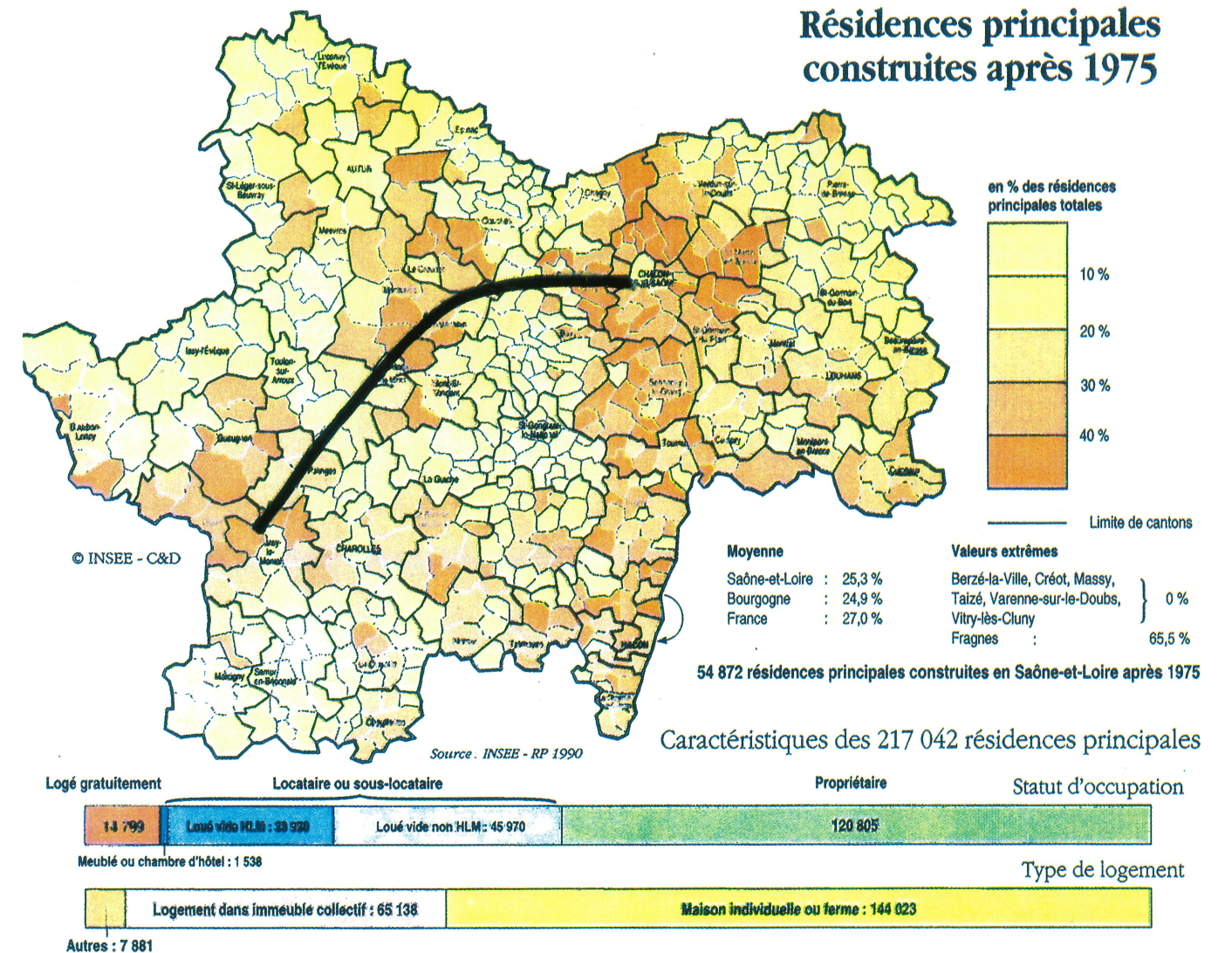
Cantons	Total logements	Résidences principales	Evolution 82/90	Résidences secondaires	Logements vacants	Part résidences principales	Part résidences secondaires
Paray-le-Monial	6.279	5.517	3%	220	542	88%	4%
Palinges	1.902	1.475	1%	222	205	78%	12%
Toulon-sur-Arroux	6.307	5.376	-1%	190	741	85%	3%
Montcenis	7.002	6.105	4%	288	609	87%	4%
Montceau-les-Mines	1.204	9.844	-4%	210	1.150	88%	2%
Montceau-les-Mines sud	4.332	3.801	3%	87	444	88%	2%
Montchanin	4.213	3.728	1%	185	300	88%	4%
Buxy	3.974	2.735	3%	787	452	69%	20%
Givry	4.974	3.941	7%	580	453	79%	12%
Chalon-Ouest	2.091	2.006	6%	25	60	96%	1%
Chalon-sur-Saône	25.510	22.764	2%	748	1.998	89%	3%
Chalon-Sud	7.379	6.818	9%	185	376	92%	3%
Chalon-Nord	2.684	2.474	11%	56	154	92%	2%
Saône-et-Loire	264.903	217.267	2%	24.368	23.268	82%	9%

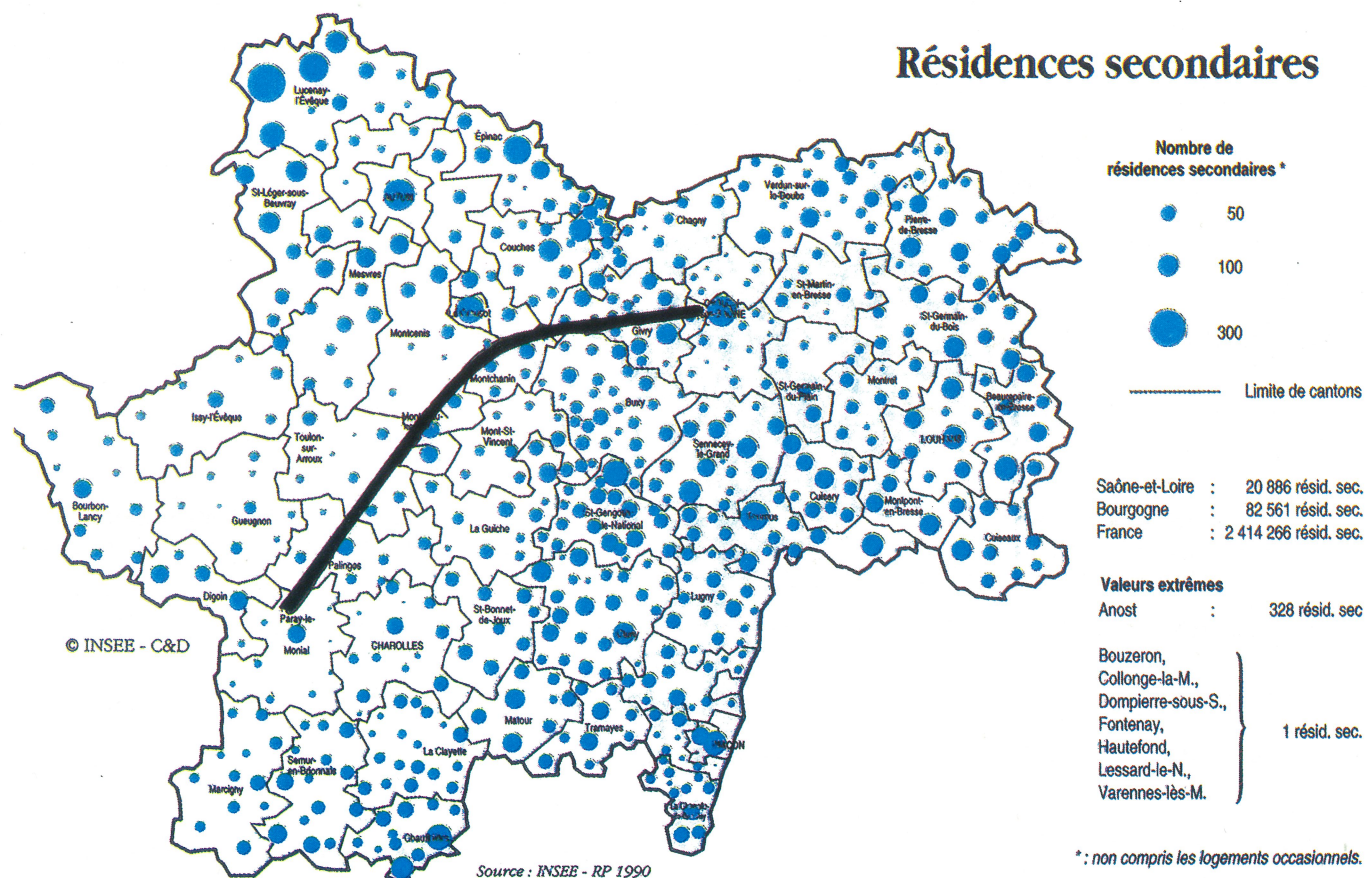
L'augmentation du parc de résidences principales dans certains cantons s'explique notamment par le phénomène du desserrement urbain qui a touché ce secteur comme l'essentiel du territoire français au cours de la période 1978-1990.

Ce desserrement a été particulièrement sensible au Nord et à l'Ouest de Chalon-sur-Saône.

Les effets du desserrement sur la mobilité sont connus :

- tendance à la bimotorisation lorsque les revenus du foyer le permettent (chaque membre du couple a besoin de véhicule)
- amplitude des déplacements plus importante et concentration des périodes d'achats les fins de semaines,
- dépendance plus forte des jeunes et des personnes âgées vis à vis des transports collectifs... et des véhicules de proches (famille, voisins...),
- à terme, exigence de services urbains "de même niveau" que ceux de la ville centre (loisirs, culture, sports, transport etc...).





Nombre de résidences secondaires *

- 50
- 100
- 300

----- Limite de cantons

Saône-et-Loire : 20 886 résid. sec.
 Bourgogne : 82 561 résid. sec.
 France : 2 414 266 résid. sec.

Valeurs extrêmes

Anost : 328 résid. sec

Bouzeron,
 Collonge-la-M.,
 Dompierre-sous-S.,
 Fontenay,
 Hautefond,
 Lessard-le-N.,
 Varennes-lès-M. } 1 résid. sec.

* : non compris les logements occasionnels.

Source : INSEE - RP 1990

3.4.3 Transports

■ Une fonction particulière : l'élargissement de l'hinterland de la Plate-forme logistique de Chalon-sur-Saône

Le port de Chalon-sur-Saône géré par APROPORT exerce une véritable fonction de Plate-forme logistique régionale. L'hinterland immédiat de cette Plate-forme correspond à environ 10 km. L'hinterland régional s'inscrit dans une fourchette de 60 à 150 km. A l'Ouest, il s'étend jusqu'à Digoin, Nevers, Moulin, voire Clermont-Ferrand pour certains trafics (farines notamment). Le raccourcissement du temps de transport sur ces relations, lié à l'amélioration de l'infrastructure peut conduire à modifier profondément la chaîne logistique et à améliorer sa productivité.

Le raccourcissement du temps d'approche vers cette Plate-forme peut augmenter le nombre de rotations d'un camion et donc diminuer sensiblement le coût du fret.

Répartition du trafic par modes de transport dans les Plate-formes gérées par APROPORT

x 1000 tonnes		1991	1992	1993	% Modes
					1993
Navigation	- Expéditions	33	47	83	26,9 %
intérieure	- Arrivages	1.204	1.127	1.020	
Fer	- Expéditions	300	366	362	16,5 %
	- Arrivages	371	377	317	
Route	- Expéditions	1.848	1.784	1.611	56,6 %
	- Arrivages	612	682	708	
TOTAL	- Expéditions	2.181	2.186	2.055	
	- Arrivage	2.187	2.185	2.055	
TOTAL GENERAL		4.368	4.372	4.099	100 %

Source : APROPORT

Nota : Les statistiques communiquées par cet organisme ne distinguent pas les sites de Chalon-sur-Saône, Mâcon et Villefranche-sur-Saône.

■ Lignes régulières de voyageurs

La branche Nord de la RCEA est utilisée par des lignes régulières de voyageurs par autocar.

■ Ligne Roanne - Le Creusot TGV

Ligne exploitée par SCETA Voyageurs pour le compte du Conseil Général de la Loire.

Temps de parcours : Roanne - Montchanin TGV : 1 h 25

Paray-le-Monial - Montchanin TGV : 40 minutes

Cette ligne, sans arrêt entre Paray-le-Monial (Gare SNCF) et Montchanin (Gare TGV) emprunte la RCEA branche Nord sur 50 km. Elle transporte 30 à 35 000 voyageurs/an.

■ **Ligne Montceau-les-Mines - Chalon Express**

Ligne exploitée par les Rapides de Saône-et-Loire qui empruntent la branche Nord de la RCEA sur quelques kilomètres de son parcours, notamment :

- entre Saint-Rémy et Moroges,
- entre Montchanin (Cité des Quartz - Bois Butaux) et Blanzly.

Cette ligne de 51 km intéresse potentiellement près de 100 000 habitants. Elle dessert les principaux établissements scolaires de Chalon-sur-Saône et Montceau-les-Mines. Cette ligne qui bénéficie de 2 aller-retours quotidiens est étendue à Gueugnon le lundi matin et le vendredi soir en période scolaire. Sa fréquentation a notablement baissé ces dernières années.

Années	Voyageurs "commerciaux"	Abonnés subventionnés (1)
1990	4 214	environ 50
1991	?	
1992	3 806	
1993	3 280	

(1) sur la relation Montchanin - Chalon-sur-Saône

■ **Ligne scolaire Montceau-les-Mines - Chalon-sur-Saône (service spécial)**

Ce service spécial exploité sous l'autorité du Département de Saône-et-Loire concerne plus de 70 élèves. La ligne dispose de 6 arrêts à proximité immédiate de l'itinéraire RCEA.

Arrêts	Elèves concernés
Montceau-les-Mines	3
Blanzly	4
Montchanin	14
St-Laurent-d'Andenay	2
Les Baudots	3
Ste-Hélène	26
Moroges	24

■ **La branche Nord de la RCEA et la gare TGV de Le Creusot - Montceau-les-Mines - Montchanin**

La gare TGV connaît une fréquentation estimée par la SNCF à 550 000 voyageurs/an.

Une enquête réalisée à l'automne 1993 par la CUCM auprès de 610 voyageurs a donné les résultats suivants :

Environ 80 % des voyageurs accèdent à la gare ou la quittent en voiture (véhicules particuliers stationnés en gare, véhicules d'accompagnement, voitures de location, taxis).

L'aire d'influence de cette gare s'étend notamment en direction de 3 axes :

- au Sud jusqu'à Roanne,
- à l'Est jusqu'à l'agglomération de Chalon-sur-Saône,
- au Nord jusqu'à Autun.

La répartition entre les origines des utilisateurs est la suivante :

Agglomération Chalonnaise :	15 %	soit environ	82 000	voyageurs
Secteur de Roanne :	9 %	"	50 000	"
Paray-le-Monial - Digoin - Gueugnon :	9 %	"	50 000	"
Autun :	7 %	"	40 000	"

On peut donc estimer à environ 200 000 par an le nombre d'usagers de la gare TGV de Montchanin empruntant la RCEA branche Nord. Si les usagers de l'agglomération chalonnaise utilisent majoritairement la voiture, ceux de Roanne semblent utiliser majoritairement la ligne d'autocars.

A noter également que la gare SNCF voyageurs de Digoin réalise 40 % de son chiffre d'affaires annuel (environ 3 MF) avec la vente de billets TGV.

■ **La branche Nord de la RCEA et la ligne ferroviaire SNCF**

Le trafic voyageurs

L'amélioration de la RCEA entre Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône va affaiblir l'attractivité de la ligne ferroviaire Paray-le-Monial - Chalon-sur-Saône. Cette attractivité est d'ores et déjà faible : le nombre de services est d'environ 6 par jour dans chaque sens et le temps de parcours va de 1h23 à 3h37, contre environ 1h10 aujourd'hui en voiture et moins de 1h00 demain, après aménagement de la RCEA à 2 x 2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire.

Offre ferroviaire voyageurs sur la relation Chalon-sur-Saône - Paray-le-Monial
Exemple du 11/10/94

Paray-le-Monial - Chalon-sur-Saône				
Heure de départ	Heure d'arrivée	Changement	Temps de changement	Durée totale du parcours
6h02	7h42	-	-	1h40
7h50	9h46	Montchanin + Chagny	26mn + 14mn	1h56
13h10	16h47	Montchanin + Chagny	10mn + 1h23	3h37
15h45	17h19	Montchanin + Chagny	8mn + 7mn	1h34
19h49	23h10	Montchanin + Chagny	7mn + 2h01	3h21
Chalon-sur-Saône - Paray-le-Monial				
5h40	7h18	Chagny	16mn	1h38
6h15	7h38	Chagny + Montchanin	5mn + 5mn	1h23 1h37
8h26	10h59	Chagny	1h09	2h33
11h25	13h26	Chagny + Montchanin	15mn + 7mn	2h01
16h14	18h01	-	-	1h47
17h36	19h59	Chagny + Montchanin	11mn + 49mn	2h23
18h15	19h59	Chagny + Montchanin	18mn + 7mn	1h44

- Les trains au départ de Paray-le-Monial en direction, de Chalon-sur-Saône sont utilisés par 10-20 personnes en moyenne. celui de fin d'après-midi est emprunté par 25-30 personnes en moyenne, pour l'essentiel des scolaires.

- Les trains à l'arrivée à Paray-le-Monial en provenance de Chalon-sur-Saône sont également empruntés par une quinzaine de personnes en moyenne. Celui arrivant à 7 h 30 le matin est plus fréquenté. Environ 30 personnes, dont une majorité de scolaires fréquentant les établissements de Paray-le-Monial.

Les fins de semaine (vendredi soir, dimanche soir, lundi matin), la fréquentation est multipliée par 2 ou 3. A noter l'importance du train Besançon - Dijon - Paray-le-Monial - Clermont-Ferrand qui voit descendre à Paray-le-Monial le vendredi soir une centaine de personnes, dont de nombreux étudiants en provenance de Dijon.

le trafic de marchandises

La gare de marchandises de Digoin connaît un trafic de 500 000 tonnes/an lié à 98 % au trafic généré par UGINE - GUEUGNON. La rupture de charge a lieu à Digoin.

	Trafic généré	
	UGINE	Autres clients
Arrivées	400 000 tonnes	8 500 tonnes
Départs	90 000 tonnes	1 500 tonnes

Le trafic à l'arrivée est constitué à 70 % de trains entiers en provenance de Fos-sur-mer (SOLLAC) qui utilisent la voie Lyon - Lozanne - Chauffailles - Paray-le-Monial et à 30 % de trains qui arrivent du Nord, via Chagny (usines de Lorraine).

Le trafic au départ est constitué pour l'essentiel de trains de ramassage (dits "de lotissement ") formés à Paray-le-Monial et orientés vers le triage de Gevrey-Chambertin (Dijon) via Montchanin et Chagny.

4 - EFFETS LIES A L'AMENAGEMENT DE L'AXE RN 70 - RN 80

L'évaluation des effets socio-économiques constitue une phase délicate de cette analyse, car elle exige de se référer à des critères inégalement quantifiables et parfois subjectifs.

- **Les effets directs de l'infrastructure liés d'une part à sa construction et à son entretien, d'autre part, à l'amélioration des temps de parcours et ses conséquences sur la rapidité du transport,**
- **Les effets indirects intéressent avant tout les activités économiques et le développement local.**

4.1 - Les effets directs sur les déplacements

Les effets directs sont les suivants :

- le report du trafic sur la RCEA provenant d'autres itinéraires concurrents moins performants,
- le trafic induit, c'est à dire le trafic supplémentaire généré par la nouvelle infrastructure,
- la diminution des temps de parcours routiers,
- les gains de sécurité : diminution du nombre d'accidents,
- l'amélioration du confort de l'utilisateur.

4.1.1 Amélioration des temps de parcours routiers

Les temps de parcours futurs devraient être sensiblement réduits du fait de l'amélioration de l'infrastructure.

Les temps de parcours actuels (en heures et minutes) sont ceux d'un véhicule de puissance moyenne en condition normale de circulation et sans tenir compte des arrêts (achat d'essence notamment). Les temps de parcours futurs après aménagement sont estimés sur la base d'une vitesse moyenne de 105 km/h pour une voiture et 90 km/h pour un camion sur une route à 2 x 2 voies.

L'itinéraire est aujourd'hui partiellement aménagé à 2 x 2 voies, ce qui autorise d'ores et déjà une vitesse de 105 - 110 km/h sur certains tronçons.

POUR LES VOITURES

Voies	Itinéraires	Situation actuelle (1)		Gain de temps (minutes)
		Km	Temps (heures)	
RN 80	Chalon-sur-Saône - Montchanin	33	0 h29	7 mn
RN 80 - RN 70	Chalon-sur-Saône - Montceau-les-Mines	45	0 h40	11 mn
RN 80 - RN 70	Chalon-sur-Saône - Ciry-le-Noble	80	1 h10	18 mn
RN 80 - RN 70 - RD 982 - RD 482	Chalon-sur-Saône - Roanne	136	2 h03	15 à 20 mn
RN 80 - RN 70 - RN 79	Chalon-sur-Saône - Montluçon (2)	214	2 h54	50 à 55 mn

(1) source : 36 15 MICHELIN et CETE

(2) en tenant compte de la mise à 2 x 2 voies de la section Paray-le-Monial - Montmarault

4.1.2 Report de trafic et trafic induit

Trafic induit

L'augmentation du confort, de la sécurité et de la rapidité des circulations sur cet axe favorisera de nouveaux déplacements ou accroîtra leurs fréquences actuelles. Cet effet sera sensible sur le trafic total de la RCEA où il deviendra plus facile et plus rapide de relier le Nord du Massif Central avec la vallée de la Saône ainsi qu'avec les régions de l'Est. Plus localement, les déplacements d'échanges entre les agglomérations directement concernées par la RCEA seront probablement accrus. Ce trafic nouveau peut être évalué à environ 15 % du trafic projeté aux horizons 2000 et 2010.

Les reports de trafic potentiels sur la RCEA

■ Au plan local et régional

- Sur la relation Charolles - Le Creusot : report de la RD 985 à la RN 70, grâce notamment au contournement Nord de Paray-le-Monial (RCEA - RN 79),
- sur la relation Perrecy-les-Forges - Montceau-les-Mines, report de la RD 119 sur la RN 70 (sur 15 km environ),
- sur la relation Charolles - Bissy - Chalon-sur-Saône, report de la RD 983 sur la RN 70 - RN 80, et par effet induit Sud Charolles - Chauffailles - La Clayette.

■ Le cas d'Autun

L'amélioration de la RN 70 - RN 80 peut modifier sensiblement les systèmes d'échanges entre, d'une part, le secteur d'Autun et le Val de Saône et, d'autre part, la région du Charolais. Des reports de trafic induit peuvent avoir lieu, d'une part, depuis la route départementale Autun - Coules - Chalon-sur-Saône vers la RN 80 et, d'autre part, depuis la RD 994 (Autun - Toulon-sur-Arroux) vers la RN 70, par les relations avec le Charolais, voire avec Mâcon ou Lyon.

■ Au plan national et européen

La mise à 2 x 2 voies de la RCEA entre Chalon-sur-Saône et Paray-le-Monial et, au delà, Montmarault - Montluçon peut faire de cet itinéraire une alternative à la vallée du Rhône sur la relation entre l'Allemagne du Sud (ou l'Alsace) et le Sud-Ouest français.

Ces reports ne peuvent être correctement évalués qu'avec une étude de trafic à grande échelle entre l'Est et l'Ouest de la France.

4.1.3 Incidence sur l'offre de transports en commun

Transports par autocars

Amélioration de l'offre de transports par autocars : gains de temps

L'amélioration de la RN 70 - RN 80 apportera des gains substantiels de temps aux transports par autocars de type express ville à ville en particulier :

■ Liaison Roanne - Montchanin

L'accès à la gare TGV de Montchanin sera très nettement amélioré depuis Chalon-sur-Saône mais aussi depuis Paray-le-Monial.

Temps de parcours entre Paray-le-Monial et Montchanin TGV : 35 à 40 mn pour 50 km.

Le gain de temps entre Paray-le-Monial et Montchanin grâce à la mise à 2 x 2 voies peut être estimé à environ 10 mn, soit à 100 000 voyageurs/an, un gain de temps de 1 600 à 1 700 heures/an.

■ Liaison Montceau-les-Mines - Chalon Express

Temps de parcours entre Chalon-sur-Saône et Montceau-les-Mines : 1 h 15 mn. La mise à 2 x 2 voies de la RCEA ne devrait pas améliorer sensiblement ce temps de parcours, compte tenu du fait que celle-ci n'est empruntée que sur des sections courtes et que le nombre d'arrêts potentiels est important : une vingtaine.

Transports ferroviaires

La route accentuera la concurrence avec l'offre ferroviaire : elle sera 45 à 50 mn plus rapide que le fer, sauf amélioration substantielle de l'offre ferroviaire sur les trajets Paray-le-Monial - Montchanin et Paray-le-Monial - Chalon-sur-Saône. La collectivité pourra être amenée à prendre en charge le déficit supplémentaire lié à une chute de la fréquentation de cette ligne.

L'utilisation du train entre Paray-le-Monial et Le Creusot est d'ores et déjà dissuasive, du fait de l'obligation de correspondance à Montchanin.

La desserte du site universitaire dijonnais depuis Paray-le-Monial est mauvaise : "les horaires de fin de week-end des internes à Dijon ne sont pas adaptés" (problème d'horaire le dimanche soir pour Dijon).

4.1.4 Diagnostic de sécurité

De 1989 à 1993, le relevé d'accidents fait apparaître quelques sections plus dangereuses.

Au total :

- Sur la RN 70, on recense 111 accidents parmi lesquels 37 ont entraîné au moins une blessure grave et 18 ont été mortels.

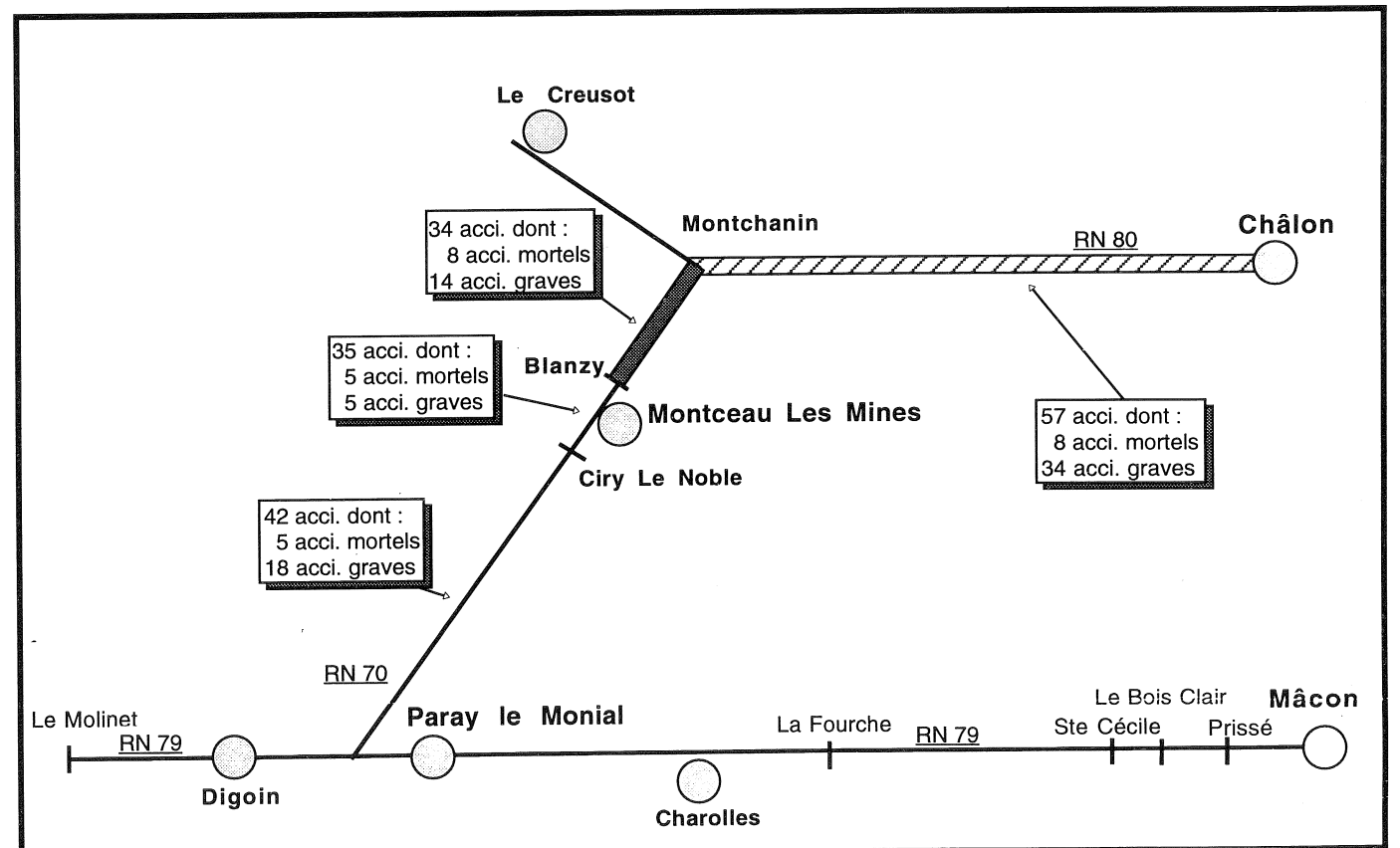
- Sur la RN 80, on recense 57 accidents dont 34 ont été graves et 8 ont été mortels.

La section à trois voies entre Blanzay et Montchanin a un taux d'accidents mortels supérieur à la moyenne nationale (23,5 contre un taux moyen national de 17).

La section comprise entre Montchanin et Chalon-sur-Saône a un taux d'accidents graves supérieur à la moyenne nationale (59,6 contre 58).

L'aménagement de la RCEA devrait ramener le taux d'accidents mortels à une moyenne de 14 par an.

BILAN SECURITE sur RN 70 et RN 80 (1989 - 1993)



34 acci. dont : 8 acci. mortels 14 acci. graves

nombre d'accidents totaux, nombre d'accidents mortels et nombre d'accidents graves sur la section

■ section où le nombre des accidents mortels est supérieur à la moyenne

▨ section où le nombre des accidents graves est supérieur à la moyenne

4.2 - Effets indirects

Les effets indirects sont les effets du projet sur l'économie, locale régionale et nationale. Une fois construite, la nouvelle infrastructure peut avoir une incidence sur :

- * la localisation des activités,
- * l'extension ou la création de zones d'activités industrielles, commerciales et artisanales,
- * l'organisation de l'espace au niveau local, régional et national,
- * le développement de l'habitat,
- * le développement du tourisme.

Ces effets indirects dépendent de :

- * la conjoncture économique,
- * la volonté des acteurs et donc des politiques mises en place en prévision de la construction du projet et après sa réalisation.

Ils portent :

- **Au niveau régional** sur la modification relative de la position géographique de la CUCM et de Chalon-sur-Saône
 - sur un axe Nord-Sud de la Liaison entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud et aux portes de Rhône-Alpes, deuxième région économique de France ;
 - aux franges de la diagonale dite aride, Nord-Est - Sud-Ouest (Ardennes en passant par le Morvan et le Limousin).
- **Au niveau local** :
 - sur la section Paray-le-Monial - Chalon-sur-Saône.

La conjoncture économique locale est évaluée en fonction des deux scénarios qui sont précisés au paragraphe 4.2.1.

Les politiques locales dépendent plus particulièrement des élus et seront évoquées dans les paragraphes suivants pour chaque type d'effets.

4.2.1 Hypothèse de développement

L'élaboration de prévisions requiert l'utilisation et la corrélation de plusieurs paramètres qui sont généralement :

- * la population,
- * l'emploi, les activités,
- * l'urbanisation,
- * le tourisme.

Dans la région concernée par le projet, les activités et l'emploi apparaissent comme des paramètres déterminants pour tenter de formuler des hypothèses de développement.

De ce fait, dans les différents scénarios de développement envisagés, l'aménagement de l'itinéraire entre Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône jouera un rôle d'accompagnement.

■ Principe des hypothèses :

- Les hypothèses sont fondées essentiellement sur la répartition des actifs par secteur. Les simulations sont donc effectuées sur la part des actifs de chaque secteur et les écarts enregistrés entre 1982 et 1990. De la variation de ces parts découleront les nombres d'actifs qui permettront de définir des projections de population pour les périodes 2000 et 2010 ;
- Le taux d'activité intervient également dans les hypothèses. Pour les deux hypothèses, on admettra que le taux d'activité sur l'ensemble de cette région constitue un paramètre stable pendant les deux périodes 2000/2010. Le taux d'activité de 1990 constituera donc la base de référence ;
- On admettra également que certains secteurs (secteur primaire et secteur du BTP et génie civil agricole) connaissent des évolutions spécifiques.

Le tableau de synthèse ci-après présente les principales caractéristiques de ces hypothèses.

Hypothèses de développement 2000 / 2010

Synthèse

Points communs aux deux hypothèses	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stabilité du taux d'activité : équivalent à la valeur de 1990. ▪ Evolution de la part des actifs primaires équivalente aux écarts enregistrés entre 1982/1990 pour la période 1990/2000, puis stabilisation de cette part au niveau 2000 jusqu'en 2010. ▪ Stabilité du secteur BTP et génie civil agricole sur la base de l'année 1990. 	
Contexte de faible croissance de l'économie Hypothèse N° 1	Contexte de forte croissance de l'économie Hypothèse N° 2
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reconversion du secteur secondaire difficile. ▪ Chute des emplois secondaires et diminution de la part des actifs du secteur au même rythme qu'en 1982/1990. ▪ Progression du secteur tertiaire à l'image des années 1982/1990. ▪ Jusqu'en 2000 : le secteur tertiaire compense les pertes d'emplois du primaire et du secondaire - absence de création d'emplois. ▪ De 2000 à 2010 : transit partiel du secondaire vers le secteur tertiaire - création d'emplois limitée. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une conjoncture économique favorable conforte la reconversion et la diversification du secteur secondaire. ▪ Stabilisation des emplois secondaires dans un premier temps, puis légère progression de la part des actifs du secteur dans un deuxième temps. ▪ Les transferts d'emplois s'effectuent du secteur primaire vers le secteur tertiaire jusqu'en 2000. ▪ Le secteur tertiaire crée régulièrement des emplois durant les deux périodes.

▪ Les deux hypothèses à l'horizon 2000 n'apportent pas une amélioration sensible tant au niveau de l'emploi qu'au niveau de la population. Dans les deux scénarios, on assiste cependant à une stabilisation de la population de la plupart des zones géographiques grâce :

- aux transferts d'emplois des secteurs primaires et secondaires vers le secteur tertiaire (hypothèse n° 1),
- à l'amorce de la reprise du secteur secondaire et la relative stabilité du secteur tertiaire (hypothèse n° 2).

La décennie 90 étant déjà bien engagée, le contexte défavorable du scénario 1, pour l'an 2000, semble plus proche de la réalité (cf. conjoncture économique défavorable entre 1992 et 1994).

▪ A l'horizon 2010, la situation apparaît plus contrastée en fonction du scénario retenu :

- Dans la première hypothèse, le secteur tertiaire bénéficie de transferts d'effectifs provenant du secteur primaire et secondaire et crée de nouveaux emplois à un rythme ralenti (hypothèse n° 1). Les effets de l'aménagement de l'infrastructure entre Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône dans un contexte socio-économique de ce type devraient être réduits quel que soit le parti d'aménagement.
- Dans un contexte socio-économique plus favorable, la réalisation de la liaison Paray-le-Monial - Chalon-sur-Saône devrait dynamiser les politiques locales et générer de nouvelles opérations d'urbanisme dans le domaine de l'habitat (construction de logements) et des activités (développement de zones d'activités).

▪ A long terme, toute prospective économique et notamment en matière d'emplois apparaît très délicate, voire périlleuse. Un principe d'incertitude domine quant à l'évolution des modes de travail et aux incidences sur les comportements économiques des acteurs. Sur le plan qualitatif, les grandes tendances qui semblent se dessiner sont les suivantes :

- une recomposition complète de l'offre liée notamment à la chute de l'emploi secondaire "pur" (activités de fabrication) et au développement de l'emploi tertiaire lié notamment aux services de proximité,
- un rôle accru des "activités" à domicile lié au développement des technologies de communication (le "télétravail") et à de "l'autoproduction" (rémunérée ou non),
- des rythmes de travail très irréguliers avec une alternance entre des périodes d'activité forte et des périodes d'inactivité (avec les conséquences pour les revenus). En conséquence, un partage flou du temps (quotidien, hebdomadaire, annuel) entre travail, activité, loisir actif, loisir passif.

Ces tendances prévisibles devraient avoir des incidences très sensibles sur la mobilité quotidienne des ménages sans que l'on puisse quantifier avec précision les effets de ces phénomènes.

4.2.2 Effets sur l'urbanisation

■ Agglomération de Chalon-sur-Saône

Dans l'agglomération chalonnaise, la mise à 2 x 2 voies de la RN 80 va renforcer le caractère de noeud d'infrastructures du Sud au niveau de l'échangeur Chalon-Sud sur l'autoroute A 6.

L'attractivité économique du secteur St-Rémy / Lux / St-Marcel va être notablement renforcée. Inversement, l'importance du trafic et des nuisances (sonores notamment) qui lui sont liées devrait dissuader le développement de zones d'habitat dans ce secteur.

A terme, selon le Schéma Directeur de l'Agglomération Chalonnaise en cours d'approbation, l'ensemble secteur Sud devrait constituer le grand pôle économique de l'agglomération.

Sur le versant Ouest de l'agglomération chalonnaise, les forêts de Marlou, Givry (traversée par la RN 80 sur 6 Km) et de la Ferté bien exploitées, limitent les risques de développement en tache d'huile du tissu urbain.

Le développement périurbain est reporté sur les communes situées au pied de la Côte Chalonnaise, en particulier Buxy (1 900 habitants) et Givry (3 300 habitants) reliées directement à Chalon-sur-Saône par des routes départementales.

■ Communauté urbaine Le Creusot - Montceau-les-Mines

La CUCM finalise en 1994 son Schéma Directeur. Le Schéma Directeur privilégie un site de développement stratégique sur sa partie Nord, entre la gare TGV et le carrefour Jeanne-Rose qui marque la limite entre RN 70 et RN 80.

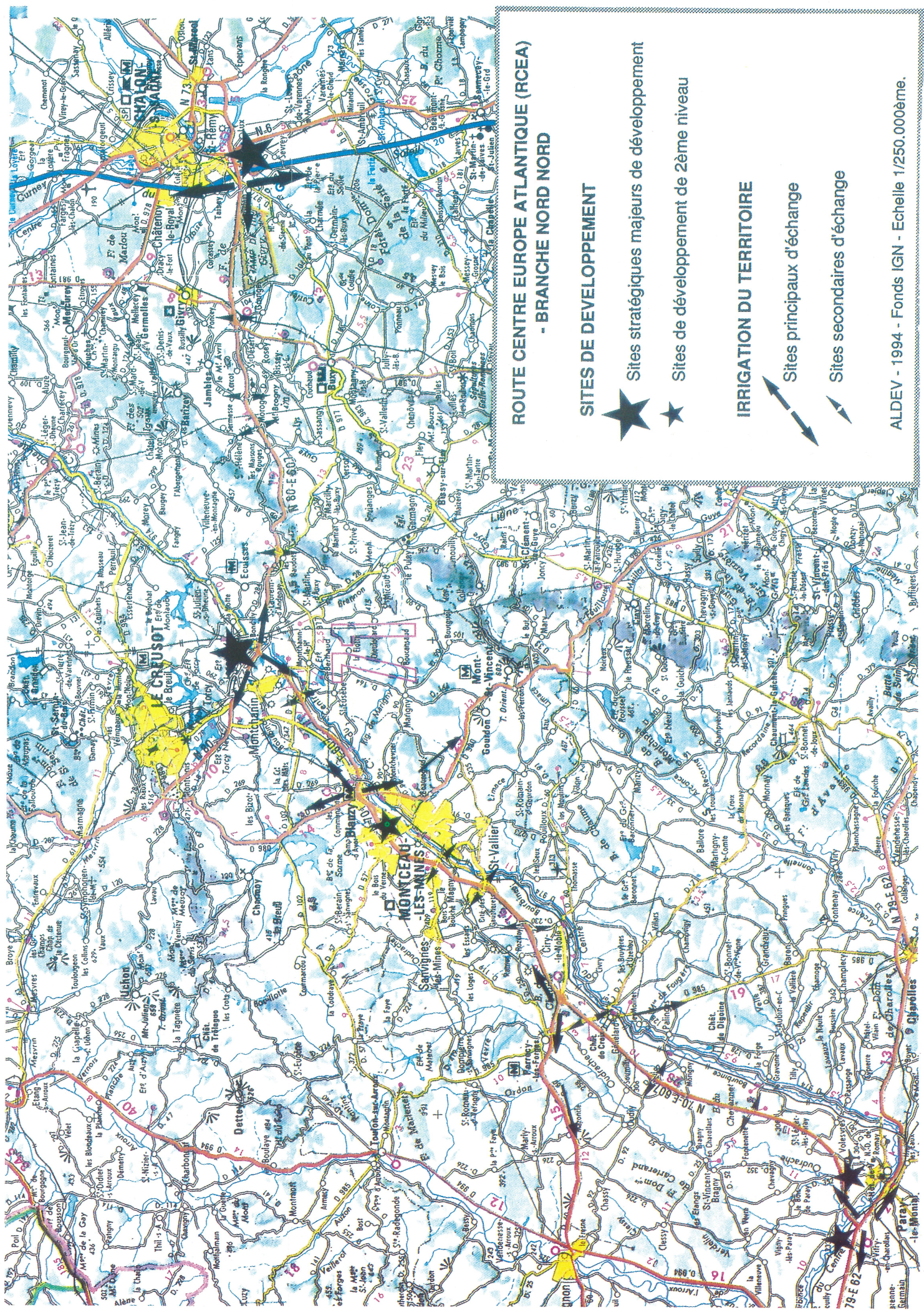
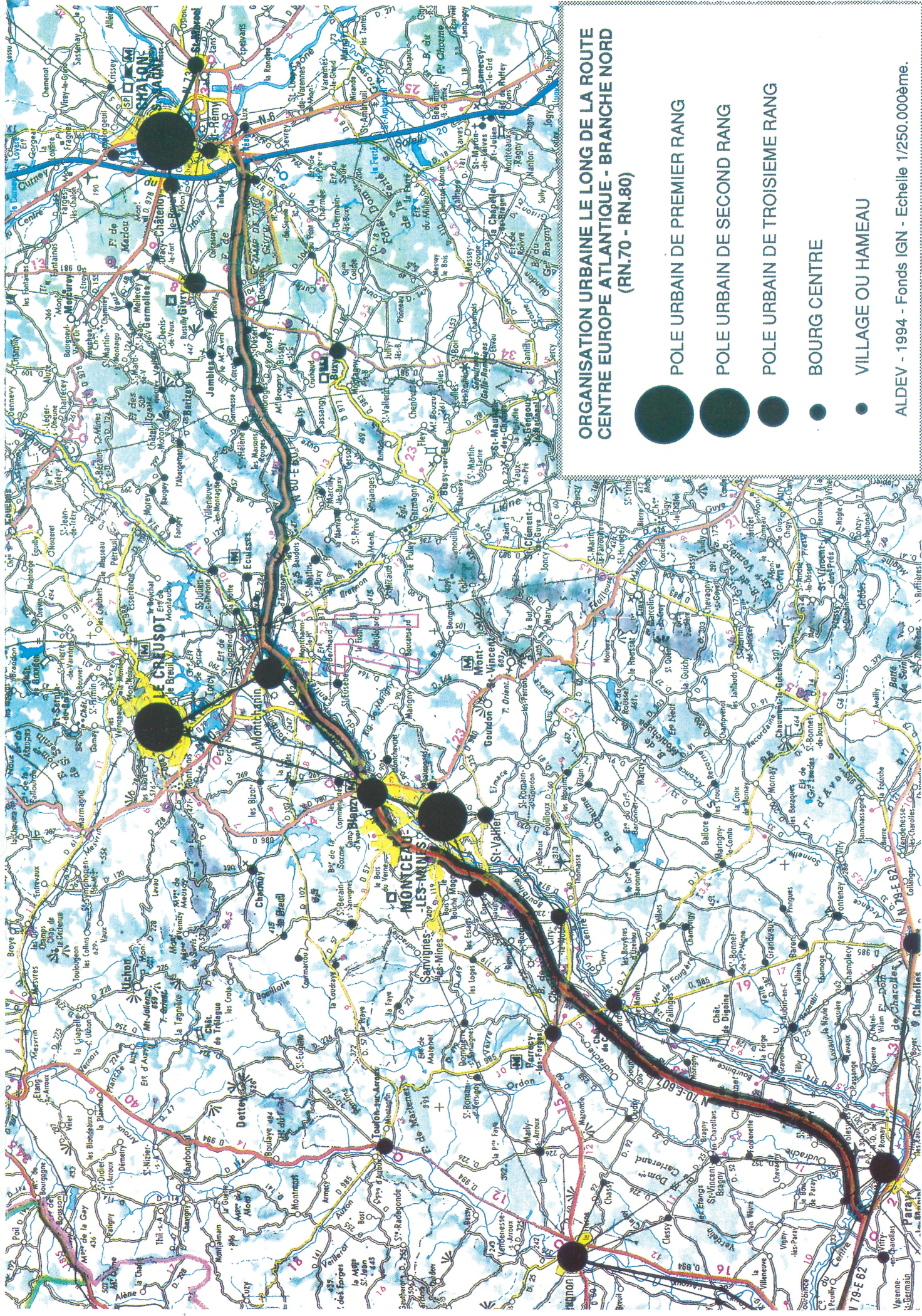
Les relations entre Montceau-les-Mines - Blanzay et Le Creusot - Torcy s'effectuent et continueront à s'effectuer de manière privilégiée par la voie de centre à centre à statut communautaire dite "le cordon actif". En revanche, la RCEA connaît et connaîtra un trafic local accentué entre le secteur de Montceau-les-Mines et celui de Montchanin (en liaison avec le développement de CORIOLIS).

■ Paray-le-Monial - Vitry-en-Charollais - Digoin

22 communes, dont Paray-le-Monial, Digoin, Gueugnon et Charolles se sont engagées dans la révision du Schéma Directeur dit "des 4 villes de l'Ouest". La ville de Paray-le-Monial a mis l'accent sur la requalification de son centre urbain fortement fréquenté par les touristes et visiteurs, le développement de zones d'activités au Nord en particulier celle dite du Champ Bossu. La mise à 2 x 2 voies de la RCEA est directement desservie par un échangeur.

La mise à 2 x 2 voies devrait également conforter le développement des zones d'activités à Vitry-Barberèche (zone en quête d'identité) et Digoin. Le doublement de la RCEA ne devrait pas affecter le développement de zones d'habitat, hormis peut-être sur St-Léger-les-Paray. Entre Montceau-les-Mines et Vitry-en-Charollais, la RCEA ne traverse aucune zone significative d'habitat, hormis quelques hameaux.

Globalement, l'amélioration de l'infrastructure ne peut avoir que des effets bénéfiques sur l'urbanisation des agglomérations traversées (CUCM) ou contournées (Paray-le-Monial) avec des effets négatifs (bruits, risques) relativement réduits.



4.2.3 Effets sur les activités économiques

Les effets sur les activités économiques sont sans nul doute les plus perceptibles dans l'espace.

L'implantation ou l'aménagement d'une infrastructure a un certain nombre d'effets sur :

- * la commercialisation des zones d'activités,
- * les activités commerciales,
- * les services à l'usager,
- * les activités industrielles,
- * les activités agricoles,
- * les activités touristiques.

■ La commercialisation des zones d'activités

L'amélioration de la desserte locale pourrait, dans un premier temps, accélérer le rythme de commercialisation des zones d'activités existantes, notamment celles situées en bordure ou à proximité immédiate de l'axe, sous réserve d'une amélioration de la conjoncture économique nationale et internationale.

L'effet de la mise à 2 x 2 voies RN 70 - RN 80 sur la commercialisation de zones d'activités sera d'autant plus fort que les communes sauront se doter de stratégies à caractère intercommunal, mais sauront aussi répondre à la question suivante :

Comment passer d'une logique d'offre en infrastructure d'accueil à une logique d'accompagnement des besoins des industriels ?

La politique d'urbanisme économique (aménagement, équipement) s'organise actuellement autour d'offres de trois types :

- le foncier (de la réserve foncière à la zone industrielle),
- l'immobilier (de l'atelier-relais à l'immeuble intelligent),
- le fiscal et le financier (exonération modulation du prix du m², location-vente...).

Cette politique d'équipement se sophistique avec l'organisation d'espaces d'entreprises qui intègrent plus d'intelligence dans les offres immobilières créant un lieu d'accueil dédié à des activités spécifiques et sachant organiser la relation entre différents univers universitaires (IUT du Creusot et de Chalon) et industriels.

Ainsi, à côté des zones déjà existantes, des zones d'industries lourdes (sur la CUCM par exemple), les décideurs locaux ont choisi de privilégier les modalités du développement économique à partir d'espaces polarisés en nombre limité et capables d'avoir un effet vitrine fort pour les collectivités concernées.

Exemple : Espace CORIOLIS pour la CUCM

Espace dit Polder et Projet de zone Sud (à 6 km au Sud de l'échangeur Chalon Sud et de la RCEA) pour Chalon-sur-Saône.

Entre Chalon-sur-Saône et la Communauté Urbaine du Creusot - Montceau-les-Mines, il n'existe pas de zones d'activités et il ne devrait pas logiquement s'en créer, compte tenu des potentialités d'accueil futures des 2 agglomérations précitées.

■ Les activités commerciales

La réalisation du projet associée aux politiques locales d'accompagnement et à l'évolution de la clientèle et de ses comportements donne naissance à deux catégories d'effets :

- Migrations des activités commerciales du centre ville vers la périphérie

Ces effets sont particulièrement sensibles dans les zones de contournement d'agglomération, les déviations des villages et dans les zones de tracé neuf. Si les responsables locaux envisagent d'étendre les zones constructibles au droit de ces axes, ces effets pourraient être perceptibles par exemple sur Digoin et Paray-le-Monial.

L'ampleur de ces effets sera, de surcroît, variable en fonction de la conjoncture économique et donc des hypothèses de développement.

- * dans un contexte économique de faible croissance, dans laquelle la progression de l'emploi et de la population est limitée, les politiques locales volontaristes d'expansion urbaine seront freinées et donc avec elles la programmation de nouvelles zones commerciales.
- * un contexte économique de forte croissance semble plus favorable pour soutenir une urbanisation dynamique susceptible d'engendrer les effets ci-dessus.

Dans tous les cas, le transfert des activités du centre ville vers la périphérie doit s'accompagner d'une politique de revitalisation des centres urbains afin de limiter les conséquences néfastes sur le commerce traditionnel. Par ailleurs, il apparaît primordial de définir une signalétique adaptée dans les zones de contournement.

- Les effets sur les centres commerciaux et zones commerciales existants

Cette forme de commerce est fortement dépendante de la qualité de la desserte routière. La plupart de ces centres commerciaux existants profiteront de l'aménagement de l'itinéraire. De nouveaux centres commerciaux pourraient se localiser à proximité des nouveaux échangeurs.

De manière générale, le développement de nouveaux centres commerciaux est lié à la politique d'aménagement des collectivités locales et au caractère intercommunal ou non de cette démarche, tant il est vrai que l'implantation d'un centre commercial a des effets qui dépassent et de loin la commune sur laquelle il est localisé.

■ Les activités touristiques et de loisirs

La réalisation du projet devrait avoir une incidence sensible sur les activités touristiques sans que l'on puisse précisément les quantifier.

- Tourisme et loisirs de proximité

La mise à 2 x 2 voies de la RCEA entre Chalon-sur-Saône et Paray-le-Monial va entraîner à terme une plus forte intégration des activités, notamment entre les pôles urbains de Chalon-sur-Saône, Le Creusot - Montchanin, Montceau-les-Mines et Paray-le-Monial - Digoin. Les déplacements liés aux loisirs de proximité devraient en bénéficier.

On est conduit à penser que les principaux sites touristiques de chacune des villes étant plus accessibles, cela devrait influencer sur la mobilité locale et régionale ("le temps de parcours est plus court, donc je suis davantage incité à y aller").

Des sites comme le Musée de Niepce à Chalon-sur-Saône, l'Ecomusée au Creusot, le Musée de la Mine à Blanzay, la Basilique à Paray-le-Monial, la Loire et le pont-canal à Digoin, devraient bénéficier d'une fréquentation accrue.

Par ailleurs, et sous réserve de la mise en place d'une signalisation touristique adaptée (homogène, lisible, attractive), on peut attendre un développement du tourisme rural par le biais de circuits touristiques (individuels ou en groupes), notamment sur la Côte Chalonnaise ou dans le Charolais. La route du Charolais, initiative développée par le Comité Départemental du Tourisme de Saône-et-Loire pourrait connaître un second souffle en attirant, notamment les fins de semaine, les citadins de Chalon-sur-Saône, Mâcon, voire Dijon et Lyon. Des sites comme Gueugnon, Toulon-sur-Arroux, Palinges, Mont-St-Vincent, Charolles et l'ensemble des villages ayant une église romane, pourraient en être bénéficiaires.

- Tourisme et loisirs de passage - Tourisme de séjour

Ce qui vaut pour le tourisme de proximité vaut également pour le tourisme de passage et le tourisme de séjour, sachant néanmoins qu'il est plus concentré dans le temps (juin - septembre) et appelle des comportements différents de consommation (recours accru à l'hôtellerie - restauration).

■ Les activités agricoles

La mise à 2 x 2 voies de la RCEA devrait avoir une influence réduite sur les activités agricoles. On distinguera néanmoins nettement la section Chalon-sur-Saône - Montchanin (RN 80) et la section Montceau-les-Mines - Paray-le-Monial (RN 70 qui traverse la partie Nord du Charolais).

Entre Chalon-sur-Saône et Montchanin

L'amélioration du parcours devrait entraîner une intégration plus forte entre l'agglomération Chalonnaise et la CUCM. De ce fait, on est en droit d'attendre une pression foncière plus forte sur les communes situées entre deux agglomérations (St-Désert, Moroges, Jambles, Ste-Hélène...). La périurbanisation possible de la Côte Chalonnaise pourrait destabiliser le secteur agricole et réduire sa contribution à la vie économique locale.

Entre Montceau-les-Mines et Paray-le-Monial

La pression foncière restera faible sur ce tronçon et les effets, sur l'agriculture devraient être réduits. On veillera néanmoins à ce que la mise à 2 x 2 voies de la RCEA ne perturbe pas les accès agricoles et qu'elle permette un accès direct de certains bourgs et hameaux à cette infrastructure : Volesvres, St-Vincent-Bragny, Soumilly, Palinges, Gévelard.

■ Le service aux usagers de la RCEA

Parmi les activités de services aux usagers de la route, on recense essentiellement la vente de carburant, les garages, les restaurants. Le long de la RCEA, RN 80 - RN 70, les services se concentrent dans la traversée de la CUCM. On observe une absence entre Paray-le-Monial et Montceau-les-Mines et entre Montchanin et Chalon-sur-Saône.

On devrait assister à une certaine concentration des activités de service liées aux usagers de la route (stations essence, garages, hôtels, restaurants) en périphérie de l'agglomération chalonnaise, dans l'agglomération de Montceau-les-Mines et entre Digoin et Paray-le-Monial.

■ Les activités industrielles de service

L'aménagement de la section Paray-le-Monial - Chalon-sur-Saône améliore les conditions de desserte et d'accessibilité du territoire. L'accessibilité est l'une des conditions de l'attractivité du territoire et donc de sa capacité à attirer et générer de l'activité économique.

On peut ainsi souligner que cet aménagement entraîne selon les pôles (CUCM, Chalon-sur-Saône, Digoin, Paray-le-Monial, mais aussi plus indirectement Autun) :

- un accès plus rapide à l'autoroute et au TGV,
- des liaisons interurbaines plus faciles,
- un effet image pour la promotion extérieure du territoire.

■ L'accès au TGV

La mise à 2 x 2 voies de la RN 70 - RN 80 va réduire le temps et faciliter les conditions d'accès au TGV pour les particuliers et les agents économiques tributaires de la gare de Montchanin.

Sont ainsi directement concernés les pôles économiques de :

- Chalon-sur-Saône
- Digoin - Paray-le-Monial
- Gueugnon

et plus indirectement Roanne. Dans ce dernier cas, l'amélioration prendra effet à partir de Paray-le-Monial, l'autre partie du parcours Paray-le-Monial - Roanne, soit 54 km s'effectuant jusqu'à nouvel ordre dans des conditions inchangées.

Les bénéfices de cette mise à 2 x 2 voies pour les agents économiques concernent le temps de parcours et de meilleures conditions d'accès (gain en sécurité, diminution des risques d'accidents liés à la configuration actuelle de l'axe) à la fois pour le personnel des entreprises appelé à se déplacer mais aussi pour leurs visiteurs et clients.

Ce faisant, les agents économiques de ces différents pôles se trouvent ainsi connectés plus rapidement à la capitale. Ceci est un atout important, car de nombreuses entreprises bourguignonnes appartiennent à des groupes dont le siège est à l'extérieur de la région.

■ L'accès à l'autoroute A 6

La mise à 2 x 2 voies de la RN 70 - RN 80 va réduire le temps et faciliter les conditions d'accès à l'autoroute A 6 pour les particuliers et les agents économiques qui empruntent le péage de Chalon Sud.

Sont ainsi directement concernés les pôles économiques de :

- la CUCM
- Gueugnon (pour les flux en direction du Nord. Pour les flux en direction du Sud-Est, l'alternative sera d'emprunter le tronçon Paray-le-Monial - Mâcon de la RCEA)
- et plus indirectement le pôle d'Autun

Le bénéfice de cette mise à 2 x 2 voies concerne le temps de parcours et de meilleures conditions d'accès (gain en sécurité, diminution des risques d'accidents liés à la configuration actuelle de l'axe) pour l'accès des personnes et des marchandises à l'autoroute A 6.

Au titre du transport de marchandises, seront facilités les convois exceptionnels (transports de pièces dépassant les gabarits autorisés) relevant d'entreprises comme CREUSOT - LOIRE ou THERMODYN (Groupe FRAMATOME).

Les approvisionnements par camions des entreprises situées sur l'aire géographique de la CUCM.

Exemple : CREUSOT - LOIRE : 5 à 10 camions/semaine approvisionnent l'usine du Creusot en produits réfractaires et ferro-alliages.

Au départ de l'usine, les expéditions (70% à l'exportation) ont lieu par camions qui empruntent l'autoroute A6 en direction soit du port d'Anvers, soit du port de Marseille.

Par ricochet, cette mise à 2 x 2 voies contribue à désenclaver la partie Ouest du département de Saône-et-Loire en "rapprochant" Autun de l'autoroute A 6.

DIM, l'un des principaux employeurs de la ville (1 400 emplois) est directement concerné par un accès plus rapide à l'autoroute A 6. Toutes les expéditions de France du groupe partent de l'usine d'Autun par camions. Le projet de nouveau centre de distribution du groupe DIM pourrait être également situé à Autun. Il s'agit d'une hypothèse parmi d'autres, mais tout élément contribuant à faciliter l'accessibilité à cette ville ne peut que jouer en faveur de la candidature du site d'Autun.

■ Des liaisons interurbaines Chalon-sur-Saône / CUCM facilitées

Il existe d'importants flux et échanges économiques entre Chalon-sur-Saône et la CUCM.

Ces flux et échanges sont de plusieurs ordres :

■ Transports de fret

L'accès plus facile des entreprises régionales au port de Chalon-sur-Saône, 9ème port fluvial sur les ports du territoire national 40 (163 169 tonnes et 33 051 conteneurs affrétés chaque année, une liaison quotidienne avec le Havre, une liaison hebdomadaire avec Marseille).

Exemple : MICHELIN à Blanzy (1 250 emplois) s'approvisionne en matières premières par le biais du Port de Chalon-sur-Saône. Les gommages sont transportés par camions à partir du port et transitent par la RCEA.

■ Migrations professionnelles entre la CUCM et Chalon-sur-Saône

Certains groupes industriels (ex.: FRAMATOME) ont des établissements situés sur l'aire géographique de la CUCM et sur Chalon-sur-Saône.

Cette situation entraîne des migrations d'un site à l'autre.

Ainsi, s'agissant de THERMODYN (groupe FRAMATOME), 210 personnes résidant sur l'aire du Creusot empruntent quotidiennement la RCEA pour se rendre sur le site de Chalon-sur-Saône. Dans le sens inverse, les migrations sont plus limitées (18 personnes).

Ce cas particulier est révélateur des caractéristiques des flux migratoires entre pôles urbains situés à proximité de l'axe RCEA.

Ainsi, s'agissant des flux supérieurs à 100 migrations/jour entre pôles économiques, la situation est la suivante :

- 107 personnes habitant Gueugnon vont travailler sur le pôle Le Creusot - Montceau-les-Mines - Montchanin,
- 500 à 600 personnes habitant le pôle Le Creusot - Montceau-les-Mines - Montchanin vont travailler à Chalon-sur-Saône et 220 à 250 personnes habitant Chalon-sur-Saône vont travailler au Creusot - Montceau-les-Mines - Montchanin.

On constate donc que des migrations sur l'aire CUCM/Chalon-sur-Saône s'opèrent avec une forte dissymétrie au détriment de la CUCM.

L'amélioration de la RCEA peut générer un accroissement des flux domicile / travail depuis la CUCM vers l'agglomération chalonnaise.

4.3 - Synthèse des effets et mesures d'accompagnement

4.3.1 Synthèse des effets

Domaine	Thème	Très positif	Positif	Neutre	Négatif
Transport / Déplacements	Temps de parcours	++			
	Sécurité		+		
	Transit Européen		+		
	Transit National		+		
	Trafic d'échanges régional	++			
	Trafic local		+		
Démographie	Evolution démographique			0	
	Solde migratoire			0	
Emploi	Création d'emploi		+		
	Migration domicile - travail	++			
Activités économiques	Industrie		+		
	Commerce traditionnel				-
	Grandes surfaces		+		
	Agriculture			0	
	Services aux entreprises		+		
	Logistique	++			
	Zones d'activités		+		
Logement					
Aménagement du territoire	Désenclavement	++			
	Relations entre villes	++			
Image	Effet autoroute	++			
	Effet Façade	++			
	Paysage et vues				
		Eviter à tout prix une dégradation de la situation existante			
Offre ferroviaire	Accessibilité TGV Montchanin	++			
	Offre ferroviaire classique voyageurs marchandises				- -

4.3.2 Mesures d'accompagnement

L'intercommunalité dans le cadre des agglomérations

Une politique de valorisation économique de l'infrastructure nécessite une approche cohérente et solidaire au niveau spatial dans la définition du ou des projets.

Un tel contexte qui exige concertation, coordination, implique une démarche intercommunale. Les risques de pression foncière non maîtrisée, de mitage de l'espace et de pollution visuelle par l'installation d'équipements divers le long de l'axe apparaissent les plus évidents.

Pour les collectivités, les risques de devoir répondre au coup par coup à la demande et en ordre dispersé (multiplication de zones d'activités qui se concurrenceront à terme, développement anarchique de surfaces commerciales qui mettront en péril l'appareil commercial des centres villes) sont à envisager.

Il y a donc nécessité d'organiser le "développement" le long de l'axe.

Le long de l'axe RN 70 - RN 80, les principaux pôles économiques se sont structurés au niveau institutionnel :

- Une communauté de communes s'est créée le 1er janvier 1994 sur l'aire de Chalon-sur-Saône : Chalon-sur-Saône - Val de Bourgogne.
Au sein de cette communauté, Chatenoy-le-Royal et St-Rémy, Communes qui bordent Chalon-sur-Saône et qui sont directement concernées par le tracé, appartiennent au SIVOM ACCORD dont les compétences incluent le développement économique, les infrastructures et l'environnement.
- La Communauté Urbaine du Creusot - Montceau-les-Mines réfléchit à un projet commun de territoire dans le cadre de la révision du Schéma Directeur.
- Sur Digoïn - Geugnon - Paray-le-Monial, à l'autre extrémité de l'axe, la révision du Schéma Directeur doit permettre de définir en commun les grandes options d'aménagement sur cette aire géographique.

Un réseau de villes

A ce premier niveau de coopération intercommunale pourrait s'ajouter un second niveau de type réseau de villes dans une perspective de constitution d'un pôle économique à discontinuité spatiale en Bourgogne du Sud.

Cette entité spatiale serait, en fait, bipolaire et constituée de la Communauté Urbaine du Creusot - Montceau les Mines et de la ville de Chalon-sur-Saône.

Les habitudes de travail entre responsables de la C.U.C.M. et de la ville de Chalon-sur-Saône donnent déjà une crédibilité à un tel schéma.

Les équipements, notamment les infrastructures de communication, affirment la complémentarité de l'un par rapport à l'autre :

- la C.U.C.M. a une gare T.G.V.,
- Chalon-sur-Saône est située sur l'autoroute A.6 et dispose d'un port fluvial.

Toutes les deux seront irriguées par la Route Centre Europe Atlantique.

- La C.U.C.M. est encore aujourd'hui marquée par son image de territoire mono-industriel en reconversion. Une collaboration à finalité économique avec Chalon-sur-Saône est un élément fort d'une stratégie de diversification et de requalification de ce territoire.
- Pour Chalon-sur-Saône, la C.U.C.M. est porteuse d'un potentiel technique, d'un savoir-faire précisément lié à sa tradition industrielle.
- Chalon-sur-Saône renforce son poids économique par rapport au reste de la Saône-et-Loire. Totalisant 23,7 % des actifs du département en 1993 contre 21,4 % en 1983, Chalon-sur-Saône est aujourd'hui le principal pôle de développement en Saône-et-Loire.

Son association avec la C.U.C.M. qui pèse 18,6 % des actifs du département (contre 22,6 % dix ans plus tôt) donne à cet ensemble de Bourgogne du Sud l'effet de seuil propre à peser sur l'axe Paris-Lyon et Dijon-Lyon.

Dans ce contexte, la mise à 2 x 2 voies de la R.C.E.A. pourra jouer un effet structurant aux deux extrémités constituées par Chalon-sur-Saône et la C.U.C.M.

Une vitrine régionale pour valoriser l'identité, l'environnement patrimonial et les savoir-faire locaux

Un territoire peut-il espérer interrompre à son profit les flux qui transitent par une infrastructure de communication et apporter ainsi une plus-value à l'économie locale ?

La condition de base est bien évidemment de disposer d'un diffuseur qui permette l'accès à l'environnement, à l'arrière-pays.

Cette condition étant remplie, l'usager doit éprouver l'envie de visiter, de s'échapper vers l'arrière-pays. Cette envie peut être liée au patrimoine bâti, aux paysages, à la gastronomie, à l'animation...

La partie du département de Saône-et-Loire traversée par les RN 70 - RN 80 a un profil d'attraction lié au tourisme vert, au tourisme fluvial, au tourisme industriel, au tourisme culturel et culturel.

En ce qui concerne le tourisme de passage et celui de séjour, deux conditions semblent essentielles pour les valoriser :

* Pour le tourisme de transit, une information de qualité et multilingue dans les villes et dans les sites privilégiés de l'axe (entrées de villes, aires de repos),

* Pour le tourisme de séjour, un maintien de l'intégrité ou une valorisation des sites et paysages. De ce point de vue, le traitement paysager de l'axe doit être considéré comme une priorité.

Dans la majorité des cas, l'existence d'atouts n'est pas, en elle-même, suffisante pour capter les flux. La mise en place de "produits touristiques" alliant accueil, hébergement, circuits et animation, est une nécessité. La promotion et la commercialisation constituent les derniers maillons de cette chaîne.

C'est à ce niveau que l'infrastructure R.C.E.A. peut jouer un rôle, par exemple en aménageant une aire de service qui soit une vitrine de la région traversée, mais qui puisse aussi s'attacher à la promotion d'une zone plus large (exemple, Autun).

Cette vitrine doit inciter les usagers à quitter pour un moment donné l'infrastructure, ou bien leur donner envie de revenir s'ils ne peuvent s'échapper pour des contraintes de temps.

En tant que vitrine des pays traversés, elle doit allier :

- qualité dans l'architecture,
- qualité dans l'accueil,
- qualité des produits présentés (gastronomie...),
- diversité dans les services offerts (gastronomiques, artisanaux, culturels...).

Elle peut contribuer à fédérer les acteurs locaux dans une démarche de promotion du territoire traversé.

Une étude de faisabilité doit établir la crédibilité de l'opération et définir sa localisation.

Améliorer la voirie dans la perspective d'une meilleure accessibilité à l'Ouest du Département : l'Autunois-Morvan

Cette partie du département de Saône-et-Loire accède au T.G.V. par la gare de Montchanin et rejoint l'autoroute A 6 par Chalon-sur-Saône-Sud (il existe une alternative par Chalon-sur-Saône-Nord légèrement courte en distance, mais plus longue en temps).

Les principaux employeurs de la ville (ex. : DIM, 1.400 emplois) sont directement concernés par un accès plus rapide à l'autoroute A 6. Actuellement, toutes les expéditions du groupe partent de l'usine d'Autun par camions. La mise à 2 fois 2 voies va réduire le temps d'accès à l'autoroute A6 à partir de Montchanin.

Pour la portion entre Montchanin et Autun, les conditions de trafic resteront (jusqu'à nouvel ordre) inchangées.

Des améliorations pourraient certainement être apportées par la rectification de certaines portions de cet itinéraire. Il en va ainsi des portions situées immédiatement avant et après la commune de Marmagne et sur les 7 à 8 km qui précèdent l'arrivée à Autun.

Une signalétique adaptée dans les zones de contournement d'agglomération

Le nouveau tracé dans les zones de contournement d'agglomérations, de déviations de villages, en détournant le trafic de transit, est porteur de plus-value en terme de qualité de vie.

Il convient cependant de mettre en valeur, par une signalétique adaptée, les centres villes, les commerces et services qui y sont implantés.

Il peut s'agir, selon les cas, d'une signalisation ou d'une adaptation des plans de circulation afin de faciliter l'accès au centre ville, le stationnement...

A côté de la clientèle locale pour qui le nouveau tracé aura peu d'impact sur les habitudes de consommation, il existe une clientèle de passage (notamment pour l'hôtellerie-restauration) pour qui la signalétique peut influencer sur le choix effectué (se restaurer sur l'axe plutôt que d'entrer dans une ville que l'on ne connaît pas, en risquant de perdre du temps et de ne pas trouver ce que l'on cherche).

La valorisation des espaces traversés

La route pourrait être un magnifique outil de valorisation des espaces traversés. Elle est devenue, en France tout au moins, un des principaux vecteurs de la déqualification urbaine, notamment dans les espaces périurbains.

Les causes de cette situation sont multiples et il serait vain de les analyser ici.

Face à ce constat de "désordre périurbain", la modification des caractéristiques routières d'un axe majeur constitue l'opportunité même d'une requalification urbaine.

Le projet routier de la mise à 2 x 2 voies de la R.C.E.A. est une chance pour les villes et agglomérations concernées au plan économique, mais aussi au plan urbain.

---> Dans la Communauté Urbaine Le Creusot - Montceau-les-Mines

En ce qui concerne la CUCM, l'axe RN 70 doit devenir le "support d'image" de cette dernière. Les traitements paysagers seront développés en valorisant la proximité de l'eau. Le parallélisme entre la RCEA et le Canal du Centre sera l'opportunité pour constituer un effet de miroir entre ces deux infrastructures qui fonctionnent à des rythmes différents, mais qui toutes deux ont vocation à voir transiter, et parfois s'arrêter, les touristes régionaux, nationaux ou étrangers.

Le Schéma Directeur devrait affirmer le souci des collectivités de ne pas voir se développer des zones d'activités, tout au long de la RCEA dans la traversée de la Communauté Urbaine. Les développements d'activités seront orientés principalement sur les sites de Coriolis (Montchanin), Le Maunay (St-Eusèbe) et Montceau-les-Mines (Ste- Elisabeth, zone peu visible de la route).

A Montceau-les-Mines, la reconversion des sites des houillères et l'opportunité de la remontée des eaux dans les sites des découvertes (exploitation à ciel ouvert) devraient permettre de créer à terme un site "vert" entre la RCEA et le centre ville. Ce site pourrait néanmoins accueillir des activités spécifiques : un projet de "Technosport" semble s'y dessiner.

Le parti d'aménagement retenu est de ne pas couper visuellement la ville de la route afin de permettre la création de perspectives sur la ville de Montceau-les-Mines. Les traitements paysagers des abords et à la création de nouvelles perspectives devraient permettre le "désenclavement visuel" de Montceau-les-Mines, ville aujourd'hui particulièrement affectée par le déclin de ses industries traditionnelles.

Au Sud de la CUCM, entre Perrecy-les-Forges et Ciry-le-Noble, le parti d'aménagement retenu est de marquer symboliquement la Porte Sud d'entrée de la CUCM, mais de ne développer ni les activités, ni l'habitat sur les abords directs de l'infrastructure. Le carrefour de Bonin-Bonnot (RN 70 - RD 60) entre Perrecy-les-Forges et Ciry-le-Noble n'est pas destiné à voir se développer l'urbanisation.

---> Dans l'agglomération Chalonnaise

La RN 80 fait office de rocade Sud de l'agglomération chalonnaise entre Lux et Saint-Marcel. Cet espace, notamment celui situé entre la Saône et la darse du port Sud à Saint-Marcel, dispose d'un formidable potentiel de développement.

Les mesures à prendre doivent privilégier l'intégration des espaces économiques au Sud. Le grand projet du Sud de l'agglomération de Chalon-sur-Saône est l'expression de cette ambition.

Ce grand projet devrait être l'un des points forts du Schéma Directeur en cours d'élaboration.

---> Dans le Charolais et le secteur de Paray-le-Monial - Digoïn

Le Schéma Directeur des quatre villes, qui couvre un territoire de 22 communes structuré par les villes de Paray-le-Monial et Digoïn, devrait retenir un impératif de valorisation des axes RN 70 - RN 79, en particulier au Nord de Paray-le-Monial et entre Paray-le-Monial et Digoïn.

Les principales mesures d'accompagnement nous semblent devoir être : le maintien de l'intégrité du bocage charolais, la limitation très stricte de l'affichage le long de l'axe (le fait d'avoir un affichage très limité aujourd'hui est un atout considérable), la valorisation de la façade dès zones d'activités prévues le long de l'axe.

Il conviendra, néanmoins, que les collectivités locales et les services de l'Etat soient particulièrement vigilants, à terme, dans ces domaines.

5 - BILAN ECONOMIQUE

Il a été calculé en utilisant le programme ARIANE 04 qui développe la méthodologie en vigueur pour analyser le bilan économique d'un projet d'infrastructure.

Les principaux éléments du bilan économique pour les aménagements de la RN 70 et de la RN 80 sont fournis dans le tableau ci-dessous.

La signification des termes employés dans ce tableau est la suivante :

Avantage : l'avantage pour la collectivité est estimé en calculant les divers gains procurés aux usagers et à l'Etat par les aménagements (gain de temps, de confort, de sécurité, d'économie de carburant).

Rentabilité : la rentabilité est le rapport des avantages et du coût économique global (coût de construction, coût d'entretien).

Bénéfice actualisé : le bénéfice actualisé est l'indicateur qui permet d'apprécier le bilan pour la collectivité.

	Coût de construction en MF 1994	Avantage en MF 1985			Rentabilité			Bénéfice actualisé en MF 1985 (1)			Bénéfice propre en MF 1985 (2)		
		2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
RN 70 Paray-le-Monial Ciry-le-Noble	274,41	30,8	37,8	46,6	12,6 %	15,4 %	19,1 %	135,1	107,5	78,4	-36,3	-9,1	-1
RN 70 Blanzay Montchanin	225,24	23,6	33,1	47,2	12,2 %	17,1 %	24,4 %	146,1	122,8	91,8	10,3	30,4	28,9
RN 80 Montchanin Chalon-sur-Saône	375,73	47,4	62,2	82,9	14,7 %	19,1 %	25,5 %	278,4	224,3	164,8	51	69,5	59,4

(1) coefficient de rareté de crédit k = 1
(2) coefficient de rareté de crédit k = 2,4

Les trois aménagements présenteront des rentabilités comprises entre 12 % et 15 % dès l'horizon 2000.

Avec un coefficient de rareté de crédit k = 2,4, les sections Blanzay - Montchanin et Montchanin - Chalon-sur-Saône auront des bénéfices propres positifs en 2000. Pour la section Paray-le-Monial - Ciry-le-Noble, le bénéfice propre sera négatif jusqu'en 2010.

ANNEXES

Liste des communes directement concernées par l'étude socio-économique

115	Vitry-en-Charollais	90	St-Laurent-d'Andenay
76	Paray-le-Monial	52	Ecuisses
91	St-Léger-lès-Paray	92	St-Martin-d'Auxy
116	Volesvres	65	Marcilly-lès-Buxy
85	St-Aubin-en-Charollais	112	Villeneuve-en-Montagne
95	St-Vincent-Bragny	89	Ste-Hélène
75	Palinges	99	Sassangy
735	Oudry	61	Jambles
4	Génelard	71	Moroges
77	Perrecy-les-Forges	33	Bissey-sous-Cruchaud
46	Ciry-le-Noble	87	St-Désert
79	Pouilloux	83	Rosey
94	St-Vallier	56	Givry
98	Sanvignes-les-Mines	57	Granges
69	Montceau-les-Mines	44	Chatenoy-le-Royal
34	Blanzay	93	St-Rémy
88	St-Eusèbe	100	Sevrey
70	Montchanin	38	Chalon-sur-Saône

Liste des cantons directement concernés par l'étude socio-économique

13	Paray-le-Monial
25	Palinges
26	Toulon-sur-Arroux
27	Montcenis
28	Montceau-les-Mines
29	Montceau-les-Mines Sud
30	Montchanin
31	Buxy
32	Givry
33	Chalon Ouest
34	Chalon Centre
35	Chalon Sud
36	Chalon Nord

Liste des cantons de la zone large

12	Digoin
13	Paray-le-Monial
25	Palinges
51	Gueugnon
26	Toulon-sur-Arroux
28	Montceau-les-Mines
29	Montceau-les-Mines Sud
27	Montcenis
54	Autun Sud
52	Autun (ville)
53	Autun Nord
30	Montchanin
31	Buxy
32	Givry
33	Chalon Ouest
34	Chalon Centre
35	Chalon Sud
36	Chalon Nord
55	Mont-St-Vincent
56	La Guiche
57	St-Gengoux-le-National
58	Sennecey-le-Grand
59	Couches
61	St-Germain-du-Plain
	Le Creusot Est
	Le Creusot (ville)

F

CLASSEMENT EN ROUTE EXPRESS

Par Décision Ministérielle en date du 7 décembre 1993, les RN 70 et RN 80, entre Paray-le-Monial et Chalon-sur-Saône, doivent recevoir le statut de "Route Express" en égard au parti d'aménagement retenu pour cette section de la Route Centre Europe Atlantique.

1 - PRINCIPES DE MISE EN ROUTE EXPRESS ET CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIE

A ce titre, l'enquête publique porte, notamment, sur l'attribution du statut de "Route Express" aux sections :

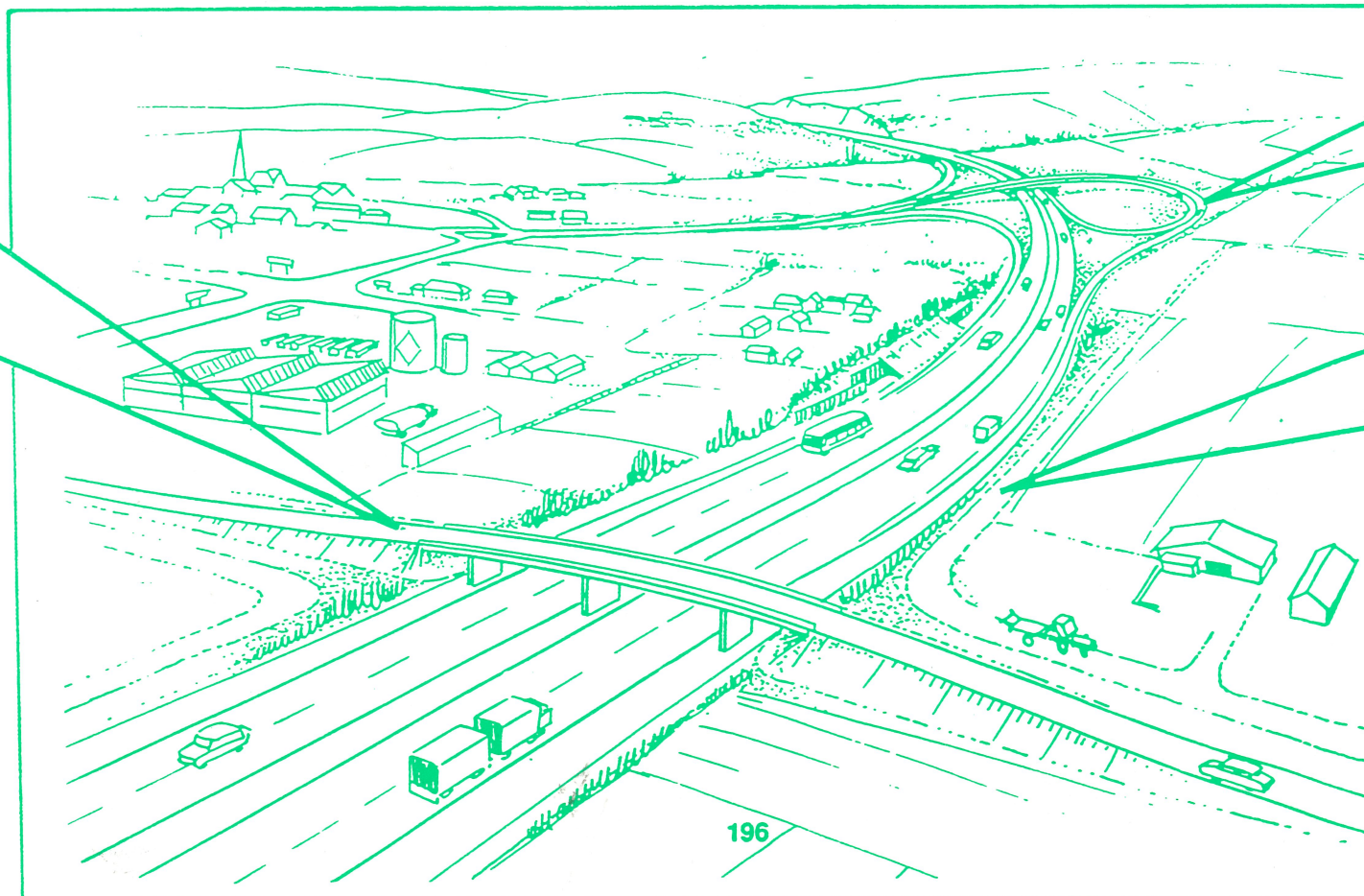
- RN 70 Paray-le-Monial - St-Vallier PR 5 + 000 à PR 29 + 600
- RN 70 Blanzay - Montchanin PR 36 + 500 à PR 48 + 000
- RN 80 Montchanin - Chalon-sur-Saône PR 39 + 400 à PR 11+ 400

UNE ROUTE EXPRESS C'EST :

Une bande de 40 à 60 m de largeur en moyenne constituant l'emprise d'une Route Express à deux fois deux voies.

Cette largeur varie selon l'importance des terrassements nécessaires
La surface totale intégrant les échangeurs, rétablissements, aires de service, etc... conduit à une moyenne d'acquisition d'environ **8 ha par km de Route Express** dans le cas de création d'une voie nouvelle et de **4 ha** dans le cas d'un aménagement sur place

La construction de franchissements dénivelés permettant le rétablissement des communications de part et d'autre de la Route Express.



La présence d'échangeurs permettant l'accès à la Route Express.

La réalisation de voies de désenclavement pour accéder à toutes les parcelles et les relier à la voirie existante.