

# Cahier d'acteur n°66

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## Le département de Saône-et-Loire : un territoire au cœur du débat

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**saône-et-loire**  
LE DÉPARTEMENT  
Département de Saône-et-Loire  
Espace Duhesme  
18, rue de Flacé  
71026 Mâcon Cédex 09  
Tél. : 03 85 39 66 00  
[www.cg71.fr](http://www.cg71.fr)

*Situé au sud de la région Bourgogne, le département de Saône-et-Loire constitue un territoire charnière dans la définition du tracé de la LGV POCL.*

*Trois des quatre scénarios présentés proposent en effet une variante au niveau du département.*

*Une desserte directe du territoire par le biais de la gare TGV Mâcon Loché, ou la mise en place d'un tracé extraterritorial de la ligne, au sud, par une desserte de la ville de Roanne.*

*La mise en place d'une infrastructure ferroviaire à grande vitesse s'accompagne d'effets territoriaux importants et dont les conséquences exactes peuvent être difficiles à prévoir. Le choix final du tracé aura donc un impact significatif sur l'avenir des territoires, tant au niveau local, qu'à l'échelle nationale, c'est pourquoi le département de Saône-et-Loire souhaite apporter sa contribution au débat.*

# Le projet POCL : impacts et enjeux pour la Saône-et-Loire

## Equilibrer le territoire en termes d'accessibilité

### Chiffres clés :

#### Gare de Mâcon Ville :

- 3 allers-retours journaliers vers Marseille
- Une gare connectée au réseau régional
- 1,2 million\* de voyageurs transportés chaque année

#### Gare TGV de Mâcon Loché :

- 6 allers-retours journaliers vers Paris
- 1 Mâcon-Paris en 1h35, soit un aller-retour possible dans la journée
- 460 000\*\* voyageurs transportés chaque année

#### Gare Le Creusot TGV :

- Une liaison directe vers Paris en 1h20
- 780 000\*\* voyageurs transportés chaque année
- 5 à 7 allers-retours journaliers vers Paris

\* en 2010 \*\* en 2008

## Une irrigation performante de l'Est du département

La grande vitesse ferroviaire a fait son apparition en Saône-et-Loire dès les années 1980, avec la création de la ligne Paris Lyon qui s'est accompagnée de la mise en place de deux dessertes TGV importantes au sein même du département. La desserte en gare de Mâcon Loché dont l'aire d'influence rayonne sur la partie Sud Est du département ainsi que sur les territoires limitrophes. Et celle en gare du Creusot TGV qui polarise la partie Nord/Nord ouest du territoire. Les parties Nord et Est du département bénéficient donc d'ores et déjà d'une accessibilité significative à la grande vitesse.

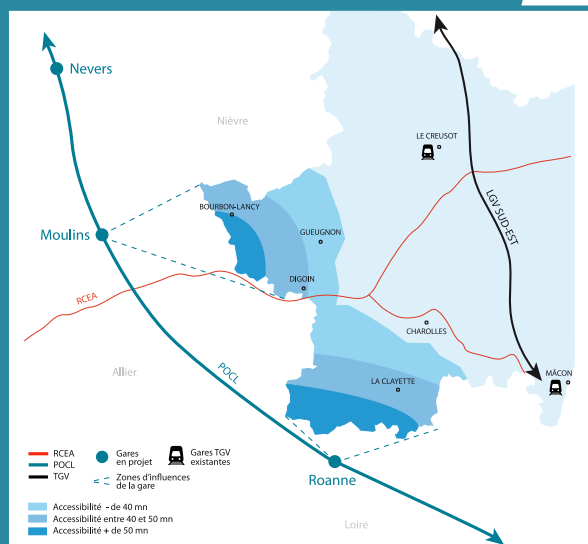
Source : CG 71, à partir de données issues des études menées par RFF dans le cadre du débat public LGV POCL: « aménagement et développement des territoires: aire urbaine de Mâcon ».

Schéma de l'aire d'influence des gares TGV de Moulins et Roanne sur le territoire du Charolais-Brionnais.  
Source : CG 71

## Des territoires au Sud et à l'Ouest à désenclaver

Le pays Charolais-Brionnais qui constitue la partie Sud Ouest du département ne bénéficie jusqu'alors que d'une offre réduite en termes de transport et d'accessibilité. Le projet POCL constitue pour cet espace une opportunité indéniable, du fait d'une proximité et d'une localisation optimale du territoire à la jonction de trois régions directement concernées par le projet (Auvergne, Bourgogne, Rhône-Alpes).

Afin d'augmenter significativement l'accessibilité du Charolais-Brionnais, le choix d'un passage de la LGV par Roanne et Moulins s'impose de lui-même. La desserte de Roanne, actuellement reliée à Paris par des dessertes indirectes, attirerait toute la partie Sud du Charolais-Brionnais grâce à des liaisons directes. D'après les hypothèses de modélisation des trafics hors TER, la fréquence des liaisons directes entre ces deux villes pourrait être de 3 allers-retours quotidiens envisagés, soit des gains considérables en termes d'accessibilité.



### ■ Gains estimés en termes de temps de parcours vers Paris, par la gare de Roanne :

	situation actuelle	Situation projet POCL	gains de temps
	Paris	Paris	Paris
La Clayette (via Roanne)	3h52	2h07	1h45
Chauffailles (via Roanne)	3h47	2h02	1h45

Source : CG 71, à partir de données RFF

**Hypothèse retenue :**  
le parcours entre la ville de départ et la gare de Roanne s'effectue en voiture.

Il en sera probablement de même pour Moulins qui, grâce à la venue de la LGV POCL, verrait croître considérablement son aire d'influence. Les dynamiques engendrées par cette nouvelle infrastructure pourraient entraîner avec elles le territoire du Nord Charolais-Brionnais.

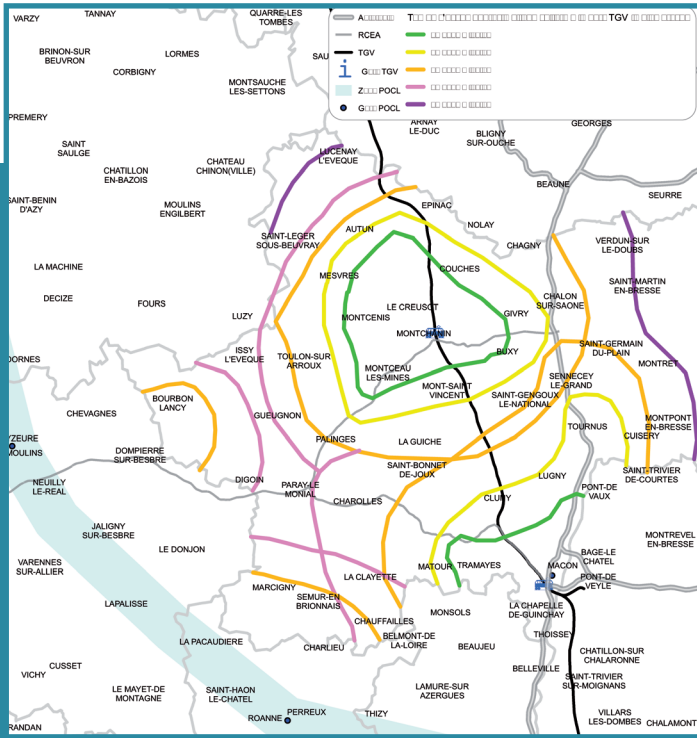
■ Gains estimés en termes de temps de parcours vers Paris, par la gare de Moulins :

	situation actuelle	Situation projet POCL	gains de temps
	Paris	Paris	Paris
Bourbon-Lancy (via Moulins)	2h56	1h45	1h11
Digoin (via Moulins)	3h09	1h54	1h15

**Hypothèse retenue :**  
le parcours entre la ville de départ et la gare de Moulins s'effectue en voiture.

Source : CG 71, à partir de données RFF

Par ailleurs, la Route Centre Europe Atlantique ou RCEA, constitue déjà un axe de communication majeur entre l'Est et l'Ouest permettant, avec l'ouverture d'une LGV à Moulins, de positionner l'Ouest de la Saône-et-Loire à proximité d'un véritable carrefour de réseaux de communication.



Aires d'influences des gares TGV sur le territoire départemental  
Source : Direction des Transports et de l'Intermodalité (DTI), en collaboration avec la Direction des Systèmes d'Information et de l'Information Géographique (DSIG)

## La LGV POCL : un outil au service d'un développement territorial équilibré

Les enjeux en termes d'équilibres territoriaux liés à l'implantation de dessertes TGV à Roanne et Moulins sont importants.

En tous points du territoire du département de Saône-et-Loire, les usagers auraient la possibilité de se rendre à une gare TGV en moins d'une heure, développant de manière significative l'attractivité de certaines communes, jusqu'alors "exclue" de la grande vitesse.

Autre avantage de cette ligne, le fait de désengorger la LGV actuelle Paris Lyon permettrait une amélioration en termes qualitatifs des dessertes des gares TGV existantes (un cadencement plus adapté, des horaires mieux respectés...).

### Renforcer l'attractivité économique du département

La Saône-et-Loire est un espace contrasté. Alors que la majeure partie du département profite de dynamiques territoriales fortes, certains espaces tels que le Charolais-Brionnais (Bourbon-Lancy, Digoin, Gueugnon, La Clayette, Chauffailles...) semblent moins attractifs : déclin démographique, mauvaise accessibilité ferroviaire, faiblesse du tissu économique.

**Le Charolais-Brionnais : une situation démographique préoccupante**

- Densité de population : 36habitants/km<sup>2</sup> (64.6 en Saône-et-Loire)
- Une population vieillissante
- Un solde migratoire négatif

La mise en place de la LGV POCL, avec les dessertes des agglomérations de Moulins et Roanne constituerait une opportunité pour ces territoires :

- de renforcer le maintien des activités déjà présentes,
- de renouveler l'attractivité résidentielle,
- de favoriser la diversification économique,
- de développer de nouvelles dynamiques territoriales, notamment l'activité touristique.

## La variante par Roanne : une opportunité pour le Sud Ouest de la Saône-et-Loire

Le territoire du Charolais-Brionnais présente des atouts touristiques incontestables. Labélisé "villes et pays d'art et d'histoire" depuis 2007, il bénéficie d'un patrimoine culturel et architectural de qualité.

En termes économiques, il entretient de nombreux liens avec les départements limitrophes : au Nord Ouest avec la Nièvre, à l'Ouest avec l'Allier et au Sud, avec la Loire. L'ouverture de gares TGV à Moulins et Roanne serait

donc favorable à la polarisation des territoires et des populations du pays Charolais-Brionnais, favorisant les interactions économiques, sociales et culturelles.

Cependant, la création d'une ligne à grande vitesse ne doit pas conduire à l'appauvrissement de lignes TER existantes, nécessaires et complémentaires pour une desserte fine des territoires. Il est donc primordial que le POCL soit interconnecté de manière efficace avec le réseau classique.

## Une gare à Moulins : de nouvelles perspectives économiques pour le Nord/Ouest du département

Selon les scénarios, la desserte de la ville de Moulins est différente. Ainsi, une gare nouvelle est envisagée parfois au sud entre Moulins et Vichy, parfois au nord entre Moulins et Nevers. Un des enjeux de cette nouvelle gare serait d'offrir une desserte à grande vitesse à des sites économiques majeurs présents sur le territoire, dont les possibilités de développement pâtissent de leur manque d'accessibilité. Dans ces secteurs, les échanges, qu'ils soient humains ou matériels, constituent un facteur essentiel au développement des entreprises, de leur potentiel commercial, d'innovation...

### Limites de la variante par Mâcon :

- Une desserte TGV déjà performante
- Pas d'apport au niveau des fonctionnalités
- Pas d'augmentation de fréquences des dessertes envisagées
- Pas d'effets territoriaux potentiels sur l'aire urbaine
- Des contraintes environnementales fortes (Val Lamartinien, site de Solutré, vignobles AOC, bassin de la Grosne et du Clunisois...)

L'entreprise FPT (IVECO), installée à Bourbon Lancy, est non seulement le 1er employeur de Saône et Loire mais aussi de Bourgogne. De par sa localisation, elle joue un rôle économique tant en Saône et Loire que dans les départements voisins de l'Allier et de la Nièvre (bassins d'emploi, sous-traitance...).

Connue internationalement pour sa spécialisation dans la fabrication de moteurs pour poids lourds, bateaux, engins agricoles et groupes électrogènes, cette entreprise rencontre des obstacles en raison de son isolement géographique vis-à-vis de ses clients, fournisseurs et siège social situé à Turin en Italie.

Un accès TGV au nord de Moulins lui permettrait de réduire de plus d'une heure le temps de parcours pour se rendre à Paris et offrirait la possibilité à FPT de relier son site au siège social de Turin en un temps réduit, par interconnexion des lignes à grande vitesse POCL et Lyon-Turin.

## CONCLUSION

### Les scénarios Est ou médian, variante Roanne via Nevers et Moulins : pour un équilibre des territoires

Parmi les quatre options proposées, le Conseil Général de Saône-et-Loire souhaite privilégier les scénarios Est et médian, en favorisant le passage par Roanne, avec une desserte des villes de Nevers et Moulins.

Ces scénarios offrent d'une part la possibilité à la Saône-et-Loire de rééquilibrer son territoire face au Val de Saône où se concentrent population, activités et services en ouvrant son territoire vers l'Ouest.

D'autre part, ils répondent de manière pertinente aux principaux enjeux définis par le maître d'ouvrage, à savoir, le désenclavement des régions du "Grand Centre" (Centre, Auvergne, Ouest Bourgogne) et l'engorgement de la LGV Paris-Lyon.

Enfin, le passage par Nevers est privilégié car il permet d'obtenir les gains de temps de parcours les plus intéressants pour relier les gares de Roanne et Moulins à Paris.

Le projet POCL offre des opportunités à saisir en termes de développement territorial pour l'Ouest du département. Toutefois, les conditions essentielles à la réussite de l'intégration du projet aux dynamiques territoriales, reposeront sur une adaptation cohérente des réseaux internes et une localisation optimale des nouvelles gares au plus près de Roanne et de Moulins.



Département de Saône-et-Loire  
Espace Duhesme  
18, rue de Flacé  
71026 Mâcon Cédex 09  
Tél. : 03 85 39 66 00  
www.cg71.fr

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR  
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67  
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org  
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL