

Ligne à Grande Vitesse
Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon



Aménagement et développement des territoires

Aire urbaine de Mâcon
Février 2011

Réseau ferré de France (RFF), propriétaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage du projet, a initié des études générales et techniques d'une ligne à grande vitesse (LGV)

Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon.

Ces études sont cofinancées par l'Etat, la Région Ile-de-France, la Région Centre, la Région Bourgogne, la Région Auvergne, la Région Rhône-Alpes et RFF.

Au stade amont actuel, les études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

Dans ce cadre, ce document fournit des éléments d'analyse d'aménagement du territoire liés au projet LGV POCL à l'échelle de l'aire urbaine de Mâcon.

Il a été établi par Setec Organisation et son contenu reste de sa propre responsabilité.

Sommaire

PREAMBULE	1
1. ELEMENTS D'ANALYSE	2
1.1. UN POLE DYNAMIQUE, ENTRE BOURGOGNE ET RHONE-ALPES	3
1.1.1. Un dynamisme démographique global, de forts contrastes internes	3
1.1.2. Un profil économique diversifié, une dominante administrative et industrielle	3
1.2. DES ECHANGES CROISSANTS AVEC LYON ET RHONE-ALPES, UNE INFLUENCE BOURGUIGNONNE	4
1.2.1. Une prépondérance des échanges avec les aires urbaines rhônalpines	4
1.2.2. Une évacuation étudiante importante, essentiellement à destination de l'aire urbaine lyonnaise, et parallèlement une relative attractivité auprès des aires urbaines extérieures	4
1.2.3. Un territoire soumis à une pluralité d'influences ; des coopérations institutionnelles circonscrites	4
1.3. UNE BONNE ACCESSIBILITE AUX GRANDS POLES URBAINS	5
1.3.1. Une desserte routière efficace	5
1.3.2. Une aire urbaine déjà connectée au réseau de la grande vitesse ferroviaire, desservie par deux gares	5
2. SOURCES	6
2.1. DOCUMENTS STRATEGIQUES ET DE PLANIFICATION, ARTICLES ET OUVRAGES GENERAUX, ETUDES STATISTIQUES	6
2.2. SITOGRAPHIE SYNTHETIQUE	6

PREAMBULE

Ce rapport apporte un éclairage sur des caractéristiques territoriales de l'aire urbaine de Mâcon, en lien avec le projet de LGV POCL. Il constitue une déclinaison du document de cadrage national et européen sur l'aménagement du territoire.

L'analyse est synthétique. Elle se concentre sur les thématiques concernées par la desserte d'un territoire par la grande vitesse ferroviaire : Elle se compose d'une présentation du profil socio-économique, d'une étude des échanges et coopérations entretenus avec les autres villes, ainsi d'un examen de l'accessibilité de l'aire urbaine.

1. ELEMENTS D'ANALYSE

Aire urbaine moyenne (91 000 habitants en 2007), située aux franges des régions Bourgogne et Rhône-Alpes, Mâcon est davantage tournée vers les aires urbaines rhônalpines, avec lesquelles elle a les échanges les plus importants (notamment Lyon), alors qu'elle est rattachée administrativement à la Bourgogne. L'aire urbaine connaît une croissance démographique et économique, renforcée depuis une dizaine d'années et exerce une attractivité croissante auprès des autres villes du département de Saône-et-Loire. Son économie repose sur les emplois administratifs (ville préfecture) et industriels (industrie agroalimentaires, port fluvial, mécanique, électronique). Mâcon est desservie depuis le début des années 1980 par la grande vitesse ferroviaire, par la gare en ligne périurbaine de Mâcon-Loché TGV.

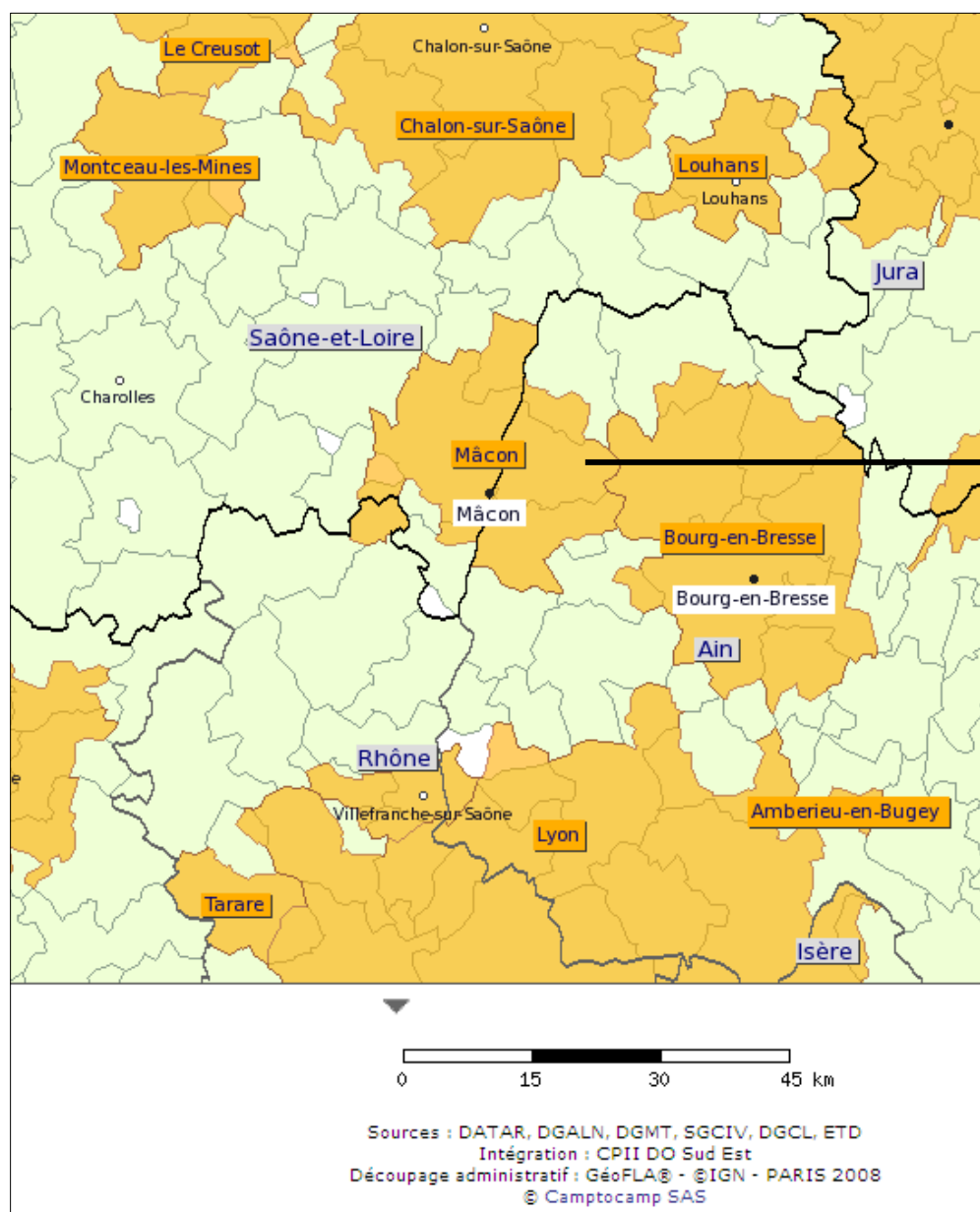


Figure 1 : situation de l'aire urbaine de Mâcon à l'échelle interrégionale. Les périmètres en jaune correspondent à ceux des aires urbaines, les périmètres en vert aux établissements publics de coopération intercommunale (données : Insee ; carte, Datar, Observatoire des Territoires).

Figure 2 : carte physique de l'aire urbaine de Mâcon élargie (=Mâconnais) (source et carte : Insee Bourgogne).

1.1. UN POLE DYNAMIQUE, ENTRE BOURGOGNE ET RHONE-ALPES

1.1.1. Un dynamisme démographique global, de forts contrastes internes

Mâcon est la ville préfecture du département de Saône-et-Loire, mais son aire urbaine s'étend sur trois départements, la Saône-et-Loire, l'Ain et le Rhône, et deux régions, Bourgogne et Rhône-Alpes. L'aire urbaine de Mâcon comptait près de 93 700 habitants en 2007, dont 61 000 dans l'agglomération. Elle constitue la 4^{ème} aire urbaine bourguignonne par la taille, et la 2^{ème} du département de Saône-et-Loire après Chalon-sur-Saône (sources : Insee).

L'aire urbaine connaît une démographie dynamique, en tout point comparable à celle de la France métropolitaine, avec +0,7% de croissance annuelle de 1999 à 2007, caractérisée par un quasi-équilibre entre excédent naturel et solde migratoire (0,4% et 0,3%). Cette croissance est d'autant plus remarquable qu'elle s'accompagne d'un renversement de tendance : l'aire urbaine a renoué depuis 1999 avec un solde migratoire positif, alors que ce solde était négatif depuis 1982. Ces chiffres recouvrent une réalité contrastée : la ville-centre de Mâcon perd des habitants alors que le vignoble stagne et que les communes périurbaines de l'Ain enregistrent une forte croissance (source : Insee).

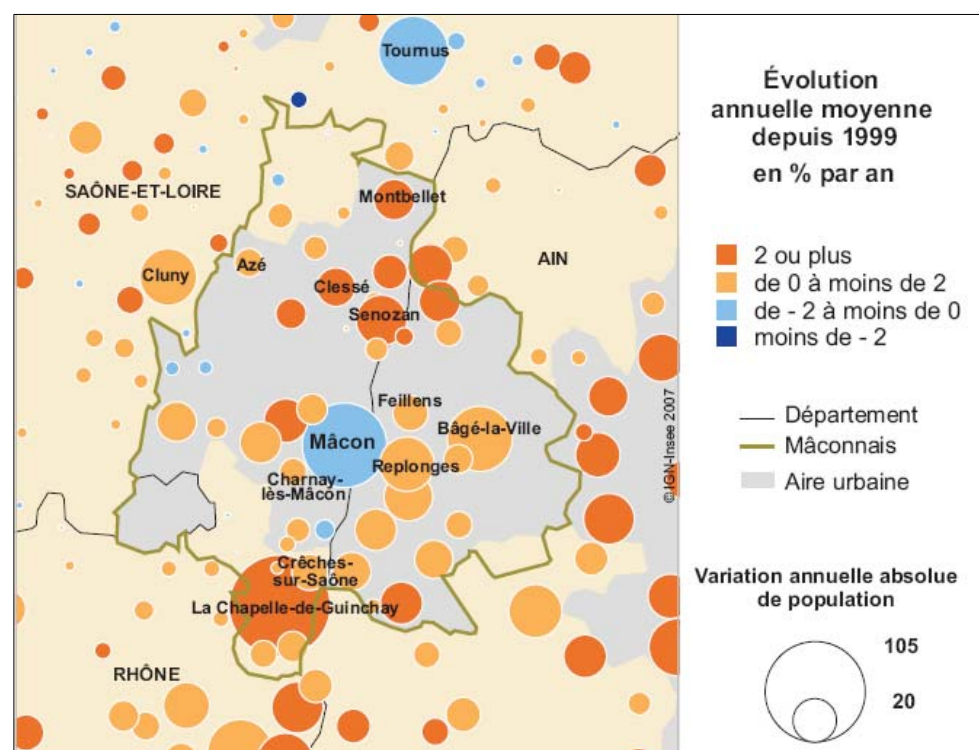


Figure 3: Variation annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2006 par commune (source et carte : Insee).

1.1.2. Un profil économique diversifié, une dominante administrative et industrielle

L'aire urbaine de Mâcon (45 000 emplois en 2007, source : Insee) comprend trois grands ensembles : l'agglomération mâconnaise, dominée par l'activité tertiaire ; le Mâconnais, à l'ouest de l'agglomération (au sens statistique du terme), à dominante viticole, abritant des appellations prestigieuses en vins blancs ; enfin, l'est, en la rive gauche de la Saône, situé dans le département l'Ain, partie davantage industrielle, où la construction notamment occupe une place importante.

D'un point de vue fonctionnel, l'aire urbaine affiche une double dominante administrative et industrielle. L'emploi public concerne 14 000 emplois, soit un tiers des emplois de l'aire urbaine, du fait notamment du statut de ville-préfecture de Mâcon. Les plus gros employeurs sont le centre hospitalier (1 000 emplois en 2005), la mairie de Mâcon, le Conseil général de Saône-et-Loire, l'Office public

d'aménagement et de construction (Opac) de Saône-et-Loire et la préfecture du département (données Insee).

Toutefois, le territoire affiche également une vocation industrielle (8 000 emplois) engendrée par une forte orientation agricole et par son port fluvial sur la Saône.

L'industrie agroalimentaire est le premier secteur industriel et emploie 1/4 des effectifs industriels en 2004, soit près de 2 000 emplois (source : Insee). Elle est partie prenante du pôle de compétitivité bourguignon Vitagora « Goût – nutrition – santé ». L'industrie agro-alimentaire repose essentiellement sur l'élevage (AOC volaille de Bresse et la race Charolaise).

Le port fluvial de Mâcon situé au sud de l'agglomération est axé sur les activités agroalimentaires (céréales entre autres), les conteneurs, la distribution, les matériaux de construction, les produits métallurgiques, les engrais et les hydrocarbures. Il doit faire l'objet d'un projet de réaménagement et de valorisation, permettant de renforcer sa vocation de plate-forme multimodale rail/route/fluvial (Plan local d'urbanisme de la ville de Mâcon).

La mécanique, l'électronique et l'automobile viennent ensuite, avec la présence de grands groupes (chaque secteur emploie environ 11 à 12% du total des effectifs industriels, source Insee) ou quelques sièges sociaux de petites et moyennes entreprises, parmi lesquels :

- Areva T&D (appareillage électrique) qui emploie 720 salariés, dont 60 ingénieurs dédiés au centre de recherche à Mâcon,
- Lamberet (produits de transports frigorifiques) qui possède à Saint-Cyr-sur-Menthon (à 12 kilomètres de Mâcon, dans l'Ain) son siège social ainsi que son premier site de production pour un total de plus de 300 salariés (dont près de 70% dédiés à la production),
- Algeco (installations modulaires), dont le siège social est situé à Charnay-lès-Mâcon, à 5 kilomètres de Mâcon (une centaine de salariés).

Le territoire dispose d'un potentiel touristique encore peu valorisé. Le vignoble (la Route des Vins Mâconnais-Beaujolais, représentant 450 kilomètres), les Roches de Solutré et de Vergisson, Grand site de France (près de 100 000 visiteurs) ainsi que la route Lamartine constituent les sites touristiques les plus importants du Mâconnais. Les crus du Mâconnais sont pour certains très renommés (Pouilly-Fuissé, Pouilly-Vinzelles, Pouilly-Loché). A proximité de l'aire urbaine se trouve également l'ancienne abbaye de Cluny, qui connut un rayonnement exceptionnel dans toute l'Europe Occidentale au Moyen-Age. Elle a accueilli plus de 100 000 visiteurs en 2008 (source : Comité départemental du tourisme de Saône-et-Loire).



Figures 4, 5 et 6: Hôtel de Ville de Mâcon, usine Areva, vignoble du Mâconnais et roche de Solutré (photos : Setec Organisation).

1.2. DES ECHANGES CROISSANTS AVEC LYON ET RHONE-ALPES, UNE INFLUENCE BOURGUIGNONNE

1.2.1. Une prépondérance des échanges avec les aires urbaines rhônalpines

Les migrations domicile-travail de l'aire urbaine mâconnaise ont lieu essentiellement avec les aires urbaines de Bourg-en-Bresse, de Lyon, de Chalon-sur-Saône, de Paris puis de Villefranche-sur-Saône (source : Insee). Le solde d'échanges domicile-travail pour l'aire urbaine de Mâcon est déficitaire.

L'aire urbaine lyonnaise constitue la première destination des actifs qui quittent Mâcon quotidiennement pour rejoindre leur lieu de travail, avec près de 1 200 actifs recensés en 2004. Mais inversement, seuls 500 actifs se déplacent quotidiennement de l'aire urbaine de Lyon vers celle de Mâcon. Bourg-en-Bresse est la 2^{ème} destination avec 1 000 résidents du Mâconnais qui y travaillent. La plupart d'entre eux habitent dans l'est du Mâconnais, sur la rive gauche de la Saône. Plus loin derrière se situe Paris qui accueillait autour de 500 actifs du Mâconnais en 2004. Villefranche-sur-Saône attire enfin près de 350 actifs de l'aire urbaine de Mâcon par jour. A l'exception de l'aire urbaine de Chalon-sur-Saône (400 actifs sortants, 700 actifs entrant dans le Mâconnais), les échanges avec les autres aires urbaines bourguignonnes (Dijon, Montceau-les-Mines, Le Creusot et Louhans) sont nettement moins importants.

Cependant, l'aire urbaine de Mâcon exerce une attractivité croissante auprès des autres ensembles urbains du département de Saône-et-Loire. Le solde des navettes professionnelles en provenance des aires urbaines de Chalon-sur-Saône, du Creusot, de Montceau-les-Mines et de Louhans est en effet systématiquement positif. Ces navettes ont par ailleurs connu une forte croissance entre 1999 et 2004 (sources : Insee).

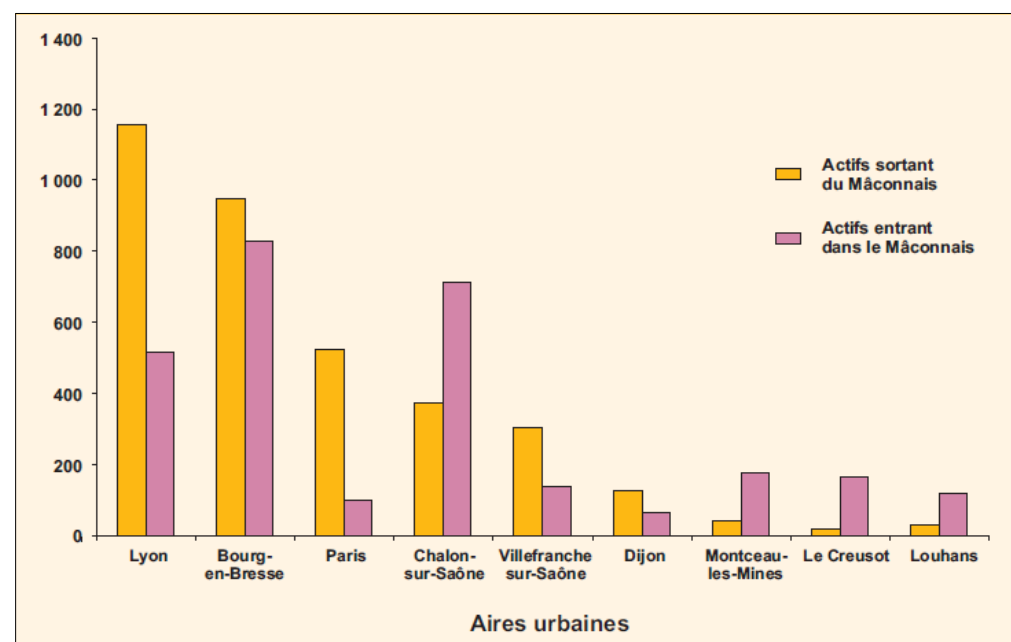


Figure 7: déplacements domicile-travail en 2004 entre l'aire urbaine de Mâcon et 9 aires urbaines proches (source Insee – Dads ; digramme : Insee).

1.2.2. Une évansion étudiante importante, essentiellement à destination de l'aire urbaine lyonnaise, et parallèlement une relative attractivité auprès des aires urbaines extérieures

La proximité et l'accessibilité de deux pôles universitaires, Lyon et Dijon, facilite la mobilité des bacheliers qui souhaitent poursuivre des études supérieures. Beaucoup d'entre eux choisissent de faire leurs études dans un de ces pôles. La polarisation lyonnaise est dominante auprès des jeunes du

territoire : plus de 25% des étudiants originaires de Mâcon choisissent Lyon pour réaliser leur parcours universitaire en 1999 (source : Insee) Lyon est donc la première destination des étudiants mâconnais, devant Dijon, chef-lieu de l'académie à laquelle Mâcon est rattachée.

La vocation universitaire de Mâcon est en effet peu affirmée. L'aire urbaine comptait environ 1 300 étudiants en 2010. L'offre en enseignement supérieur sur le territoire est cependant diversifiée : l'aire urbaine de Mâcon offre une trentaine de formations d'enseignement supérieur (une vingtaine de brevets de technicien supérieur, l'Institut universitaire de formation des maîtres, des masters juridiques et de gestion de l'eau, une école supérieure d'informatique). Cette offre est attractive : en 2009, plus de 60% des étudiants étaient originaires de l'extérieur de la Saône-et-Loire (sources : Communauté d'agglomération Mâconnais – Val de Saône).

L'encadrement universitaire présent à Mâcon témoigne également de l'éclatement des influences : sont implantées sur le territoire une antenne de l'université de Lyon et une antenne de l'université de Dijon-Bourgogne. 35% des étudiants s'inscrivent à l'antenne de l'université Lyon II et 12% s'inscrivent à l'antenne de l'université de Bourgogne (source : Insee).



Figure 8: bassins de recrutement des universités au seuil de 25% des futurs étudiants en 1999. Les aplats de couleur délimitent l'aire de rayonnement de l'université implantée dans la ville indiquée. Mâcon, située sur l'aplat gris, est polarisée par l'université de Lyon pour au moins 25% des futurs étudiants (source et carte : Insee)

1.2.3. Un territoire soumis à une pluralité d'influences ; des coopérations institutionnelles circonscrites

L'aire urbaine de Mâcon n'est engagée pour l'heure dans aucun réseau de coopération interurbaine institutionnelle. Sa proximité avec l'aire urbaine lyonnaise et la Région Rhône-Alpes et son appartenance administrative à la Bourgogne complexifient son insertion institutionnelle. Par exemple, Mâcon ne fait pas partie de l'association de la Région urbaine de Lyon (RUL), créée en 1989, et qui rassemble des collectivités sous influence de la métropole lyonnaise, afin de favoriser la mise en œuvre d'un projet stratégique métropolitain et coordonné.

Mâcon est cependant intégrée dans l'aire d'influence de Lyon par le biais des transports. La ligne ferroviaire Lyon-Mâcon fait partie du projet de Réseau express de l'aire métropolitaine Lyonnaise (Real), le « RER lyonnais ». Ce projet consiste principalement en un cadencement des TER, une réorganisation des gares, ainsi que d'une intégration tarifaire et un abonnement unique permettant d'emprunter les TER, les bus départementaux et les réseaux de transports en commun.

Des coopérations thématiques existent avec d'autres pôles bourguignons et avec Bourg-en-Bresse autour de l'industrie agro-alimentaire, notamment via le pôle de compétitivité bourguignon Vitagora « Goût – nutrition – santé », et via le technopôle Alimentec de Bourg-en-Bresse, situé à 20 minutes de

Mâcon, orienté sur les industries agro-alimentaires et qui constitue un centre de ressources pour la Région Rhône Alpes.

1.3. UNE BONNE ACCESSIBILITE AUX GRANDS POLES URBAINS

1.3.1. Une desserte routière efficace

L'aire urbaine mâconnaise est au cœur d'un réseau d'infrastructures routières importantes : elle se situe à la jonction des autoroutes A40 (axe nord-sud) et A6 (vers l'est, qui la place notamment à 1h30 de Genève). Elle est desservie également par des routes nationales (RN6 axe nord/sud, RN79, la Route Centre Europe Atlantique (RCEA)).

1.3.2. Une aire urbaine déjà connectée au réseau de la grande vitesse ferroviaire, desservie par deux gares

L'aire urbaine de Mâcon est dotée de deux gares connectées au réseau de la grande vitesse ferroviaire : l'une, la gare de Mâcon-Ville, est située au cœur du continuum urbain, aux franges du centre historique, tandis que l'autre, la gare de Mâcon-Loché-TGV, est une gare « en ligne », à la situation périurbaine.

Mâcon-Ville est desservie par des TAGV, qui la placent à 2h25 de Marseille (3 allers-retours/jour), à 5h de Nice (2 allers-retours/jour) et à 35 min de Lyon (5 allers-retours/jour). Cette gare est située sur le nœud ferroviaire formé par le raccordement de la ligne Mâcon - Ambérieu, qui rejoint la ligne Lyon - Genève à Ambérieu-en-Bugey dans l'Ain. La gare est donc également desservie par des TER : Mâcon est, dans ce cadre, reliée à Lyon en 50 min (25 allers-retours/jour), à Dijon en 1h10 et à Grenoble en 2h25 (une vingtaine d'allers-retours/jour ; sources : SNCF). La fréquentation de la gare s'est accrue depuis le cadencement des TER Rhône-Alpes. Plus de 3 700 voyageurs y transitent par jour (actifs extérieurs au territoire qui travaillent dans la ville-centre, étudiants se rendant à Lyon ou Dijon, etc.).

L'intermodalité, déjà présente aujourd'hui (parking à vélos gratuit, point de dépose minute, parking gratuit, gare routière, et station de taxis) devrait être renforcée, dans le cadre d'un grand projet de pôle multimodal autour de la gare, aujourd'hui en réflexion. La Communauté d'Agglomération Mâconnais - Val de Saône (Camval) a lancé des études en 2009 sur ce projet de pôle multimodal.

La gare de Mâcon-Loché-TGV est une gare périphérique de la LN1, non reliée au réseau classique. Elle est située à 7 kilomètres du centre de Mâcon, en bordure de la RN79. Elle est desservie par des TAGV radiaux (Paris – Lyon, Paris – Annecy et Paris – Genève). Paris se situe à 1h35 (environ 6 allers-retours par jour), Annecy à 2h (3 allers-retours par jour) et Genève à 2h (2 allers-retours par jour).

En 2007, la SNCF estimait la fréquentation de la gare à 400 000 voyageurs annuels (source : Direction départementale de l'Équipement de Saône-et-Loire). La gare de Mâcon-Loché-TGV est desservie par une seule ligne routière de TER depuis Villefranche-sur-Saône. Excentrée par rapport au noyau urbain mâconnais, elle ne bénéficie pas d'une desserte efficace en transport en commun ; seules deux lignes du réseau départemental de la Saône-et-Loire y marquent l'arrêt, et une seule ligne du réseau urbain la relie à la gare de centre-ville. En revanche, l'accessibilité routière est très aisée, du fait de la proximité d'un diffuseur de l'autoroute A6.

Un parc d'activités tertiaires et industrielles adjacent à la gare a été créé. Il accueille essentiellement des activités logistiques attirées par la proximité de l'échangeur autoroutier et de la Route Centre Europe Atlantique ainsi que par la qualité d'aménagement de la zone d'activités.

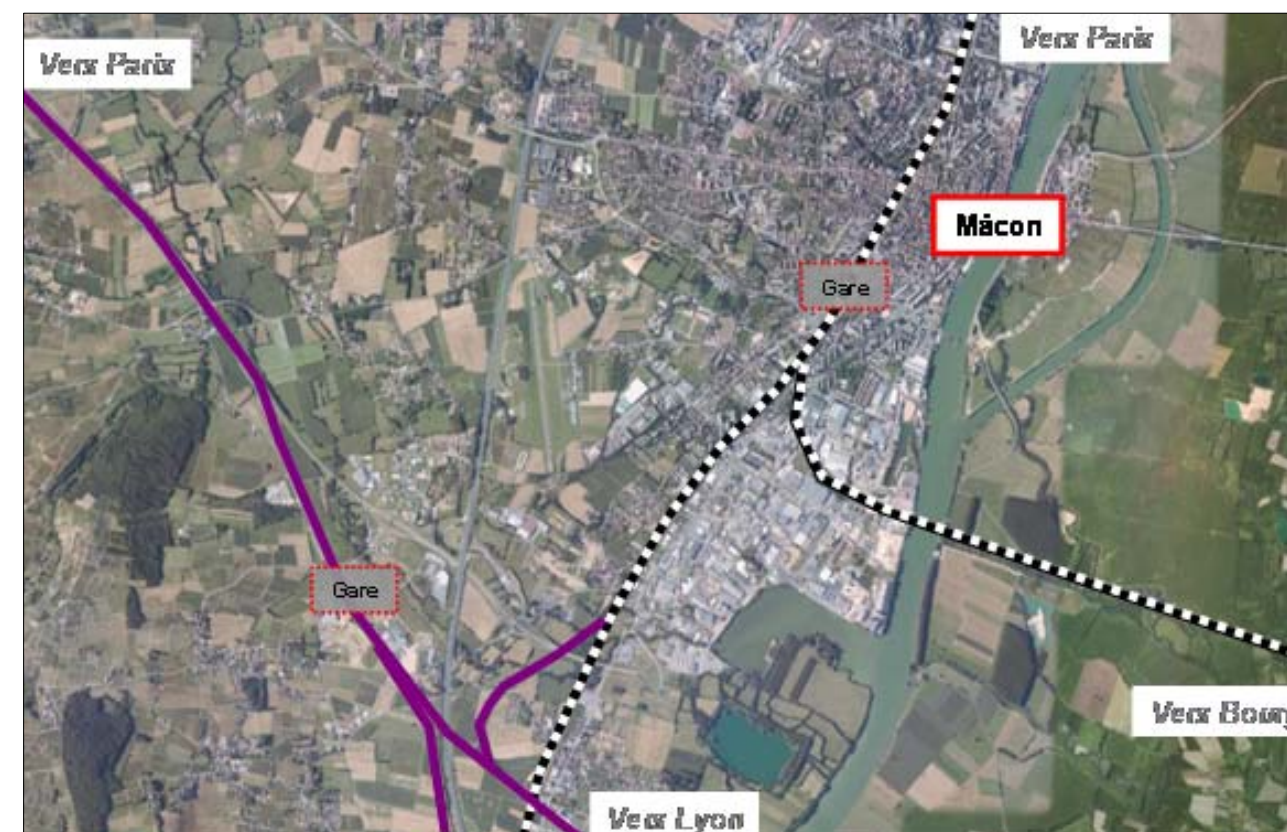


Figure 9: localisation des gares de Mâcon-Ville et de Mâcon-Loché TGV au sein de l'aire urbaine. La LGV Sud-Est (LN1) est représentée en violet (fond de plan : google maps ; carte : Setec International).



Figures 10, 11 et 12: gare de Mâcon-Ville, TGV en gare de Mâcon-Ville, place de la Barre (photos : Setec Organisation).



Figure 14: gare de Mâcon-Loché TGV (photo : Setec Organisation).



Figure 13: entrepôt logistique à l'es pace d'entreprises Mâcon-Loché (photo : Setec Organisation).



Figure 15: TGV en gare de Mâcon-Loché TGV (photo : Setec Organisation).

2. SOURCES

2.1. DOCUMENTS STRATEGIQUES ET DE PLANIFICATION, ARTICLES ET OUVRAGES GENERAUX, ETUDES STATISTIQUES

- Ademval infos, magazine d'information pour le développement du Mâconnais – Val de Saône, numéros parus en 2010.
- Bilan de l'activité touristique 2009, Comité départemental du tourisme de Saône-et-Loire, 2010.
- Le Grand Mâconnais, une nouvelle attractivité à partager entre les rives de Saône, Insee Bourgogne et Direction régionale de l'Equipement de Bourgogne, 2007.
- Mâcon, un pôle relié à deux régions universitaires, Bourgogne et Rhône-Alpes – rapport final expérimentation Diact 20 villes moyennes témoins, Communauté d'agglomération Mâconnais – Val de Saône, 2009.
- Portrait de territoire, Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
 - Portrait du département de la Saône-et-Loire, juin 2010,
 - Portraits de la commune de l'unité urbaine, de l'aire urbaine et de la zone d'emploi de Mâcon, juin 2010,

2.2. SITOGRAFIE SYNTHETIQUE

- www.ademval.com : site de l'Agence de développement économique du Mâconnais – Val de Saône.
- www.bourgogne-du-sud.com : site du Comité départemental du tourisme de Saône-et-Loire.
- www.camval.com : site de la Communauté d'agglomération Mâconnais – Val de Saône.
- www.cci71.fr : site de la Chambre de commerce et d'industrie de Saône-et-Loire.
- www.cg71.fr : site du Conseil général de Saône-et-Loire.
- www.cr-bourgogne.fr : site du Conseil régional de Bourgogne.
- www.insee.fr : site portail de l'Institut national de la statistique et des études économiques.
- www.macon.fr : site de la Ville de Mâcon.
- www.saone-et-loire.gouv.fr : site portail des services de l'Etat en Saône-et-Loire.
- www.statistiques-locales.insee.fr : site portail des études statistiques locales de l'Institut national supérieur de la statistique et des études économiques (Insee).
- www.territoires.gouv.fr : site portail de l'Observatoire des territoires de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar).

