

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône

Janvier 2011 - N°11

Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire



Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire
Place Gérard-Genevès 71000 Mâcon
téléphone : 03 85 21 53 00

Projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA : Un enjeu crucial pour l'économie départementale

Dans le cadre de sa contribution au débat public, la CCI de Saône-et-Loire, établissement public porte-parole des entreprises, a souhaité présenter les besoins des entreprises au regard des retombées économiques de ce projet et de la contribution des sociétés aux prélèvements fiscaux perçus dans le département.

Ce cahier des acteurs synthétise à la fois :

- les éléments retenus par les acteurs économiques,
- les tendances observées relatives à l'aménagement du territoire qui s'inscrit dans un contexte de reconversion industrielle,
- les avis des principaux employeurs du département.

La RCEA à 2x2 voies : C'est une demande que les entreprises formulent depuis plusieurs dizaines d'années.

La CCI a lancé en 2007 une démarche prospective intitulée « Saône-et-Loire 2015 » afin de connaître l'avis des entreprises sur les enjeux à venir du département et sur son devenir.

Un questionnaire a été envoyé à toutes les entreprises de Saône-et-Loire.

600 entreprises de Saône-et-Loire ont répondu dont 450 entreprises de plus de 10 salariés, soit un quart des entreprises de 10 salariés et plus.

80 % des chefs d'entreprises considéraient la RCEA comme un projet prioritaire, mettant ce dossier en tête de leurs préoccupations relatives aux infrastructures de transport.

Après analyse du dossier et à la suite des entretiens menés avec des chefs d'entreprises et des cadres dirigeants, la CCI souhaite éclairer l'accélération à 2x2 voies de la RCEA à la lumière des constats suivants :

- un déclin de la démographie à l'ouest du département et plus particulièrement au sein des bassins d'emploi concernés par la RCEA,
- une concentration de la population sur l'axe Dijon-Lyon,
- une répartition inégale de la démographie dans le département, qui met en évidence :
 - une population vieillissante en raison du dépeuplement,
 - un exode des jeunes vers les grandes agglomérations,
 - une difficulté de recrutement des cadres à l'extérieur du département et la difficulté de recherche d'emploi pour les conjoints des salariés recrutés.
- une longue tradition industrielle encore prépondérante aujourd'hui,
- la nécessité de mailler les principales agglomérations du département par un réseau routier performant.

1 - L'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA favorise l'attractivité des territoires

La nécessité d'améliorer certaines infrastructures routières pour limiter l'exode des populations des territoires desservis

La carte ci-après met en évidence une répartition spatiale des voies de communication qui laisse apparaître de profondes inégalités sur l'évolution démographique du département.

Les populations et les activités se concentrent de plus en plus à proximité de l'axe autoroutier Dijon-Mâcon.

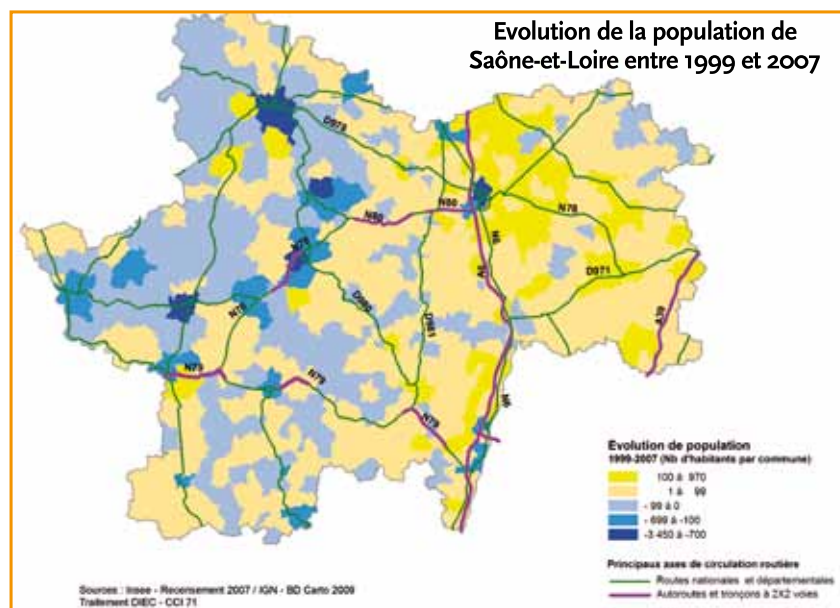
Pour permettre un développement équilibré du département, il est essentiel de relier les quatre principales agglomérations (Chalon-sur-Saône, Le Creusot, Mâcon, Montceau-les-Mines) et la dizaine de pôles urbains par des voies de communication rapides et sécurisées.

Cette nécessité est renforcée par le fait que la Saône-et-Loire est très étendue, se situant au 6ème rang des départements français et qu'elle présente une densité de population très inférieure à la moyenne nationale (64 habitants au km² contre 114 habitants au km² pour la France).

Une perte continue d'habitants dans les zones d'emploi de l'ouest du département depuis 35 ans

On observe des pertes importantes de population constatées par l'INSEE entre les recensements de 1975 et de 2007 dans les zones d'emploi concernées par le tracé de la RCEA et situées notamment à l'ouest du département :

- La zone d'emploi de Montceau-les-Mines a perdu 11 846 habitants soit une baisse de 18 %.
- La zone d'emploi du Creusot a perdu 10 075 habitants soit une baisse de 17 %
- La zone d'emploi de Digoin a perdu 15 207 habitants soit une baisse de 15 %
- La zone d'emploi d'Autun a perdu 6 092 habitants soit une baisse de 13 %



Cette perte de population est principalement due à une évolution annuelle négative du solde migratoire (différence entre les arrivées et les départs).

Cet indicateur démographique est le signe d'une très forte baisse de l'attractivité de ces territoires mal desservis par la RCEA.

Une concentration des emplois industriels et de services à l'industrie à proximité des voies de communication

En Saône-et-Loire, la qualité reconnue de la main d'œuvre et des coûts d'immobilier d'entreprise inférieurs à ceux des régions lyonnaise et parisienne sont des atouts importants. Ils seront renforcés par la mise en place d'une infrastructure routière de qualité traversant le département d'est en ouest.

2 - L'accélération de la RCEA à 2x2 voies : un projet au service du développement des entreprises et des emplois

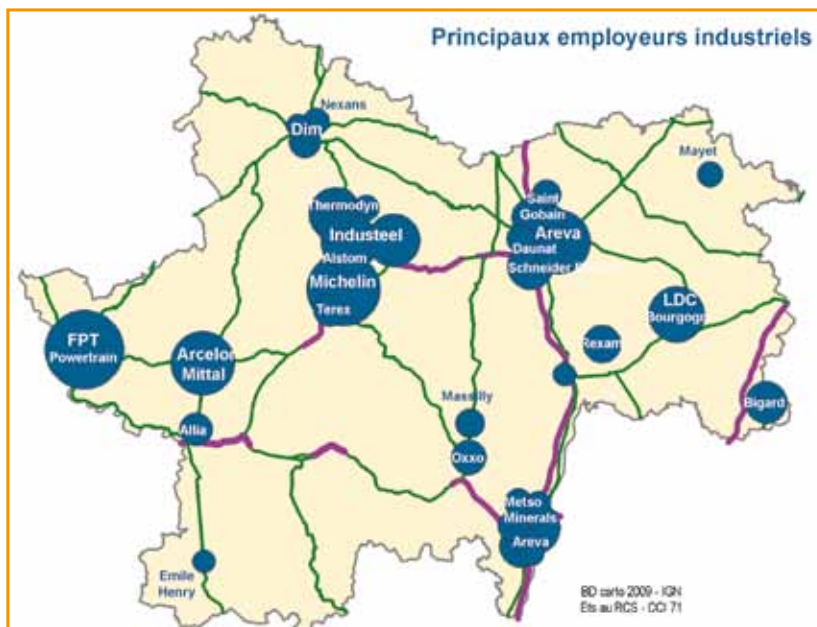
Des sites et des emplois industriels à préserver et une main d'œuvre extérieure à attirer

Le département de la Saône-et-Loire est le premier département industriel de Bourgogne et concentre 39 % des effectifs industriels régionaux.

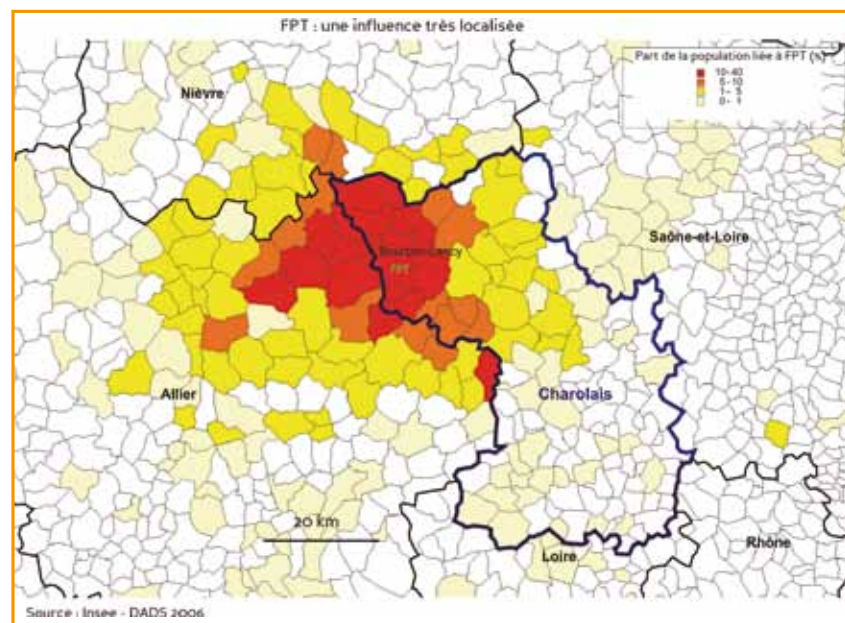
20,7 % des emplois en Saône-et-Loire sont des emplois industriels contre 17,9 % en Bourgogne et 14,8 % en France.

La Saône-et-Loire concentre l'essentiel des grands établissements industriels de la Bourgogne de plus de 1000 salariés comme FPT Fiat Powertrain Technologies (Iveco) à Bourbon-Lancy, premier employeur industriel bourguignon, Areva à Chalon-sur-Saône, ArcelorMittal à Gueugnon et Michelin à Blanzay.

Il est important de rappeler que le développement industriel de la fin du XIX^{ème} siècle et du début du XX^{ème} siècle s'est fait en Saône-et-Loire à partir des nouvelles voies de communication qu'étaient à l'époque les lignes de chemin de fer et les canaux.



Les productions de ces unités industrielles transitent essentiellement par la route : 95 % des exportations de l'usine ArcelorMittal à Gueugnon se font par la route ; l'usine FPT Fiat Powertrain Technologies (Iveco) à Bourbon-Lancy expédie 100 % de sa production par la route.



Une problématique partagée entre les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire

L'INSEE a mis en relief cet aspect dans une étude publiée en 2010 : l'économie du Charolais structurée par l'emploi industriel.

C'est le cas pour la zone d'emploi de Digoïn limitrophe du département de l'Allier qui a besoin d'une liaison routière de qualité (passage de la Loire) en raison des nombreux déplacements domicile-travail en provenance de ce département à destination de l'usine FPT Fiat Powertrain Technologies France (Iveco) à Bourbon-Lancy.

Une modification des logiques productives

Dans le contexte d'une économie mondialisée, les logiques productives modernes imposées aux entreprises nécessitent un temps de réactivité le plus court possible entre la réception de matières premières et la livraison des marchandises produites.

Ce phénomène s'est encore accentué par l'essor de l'économie numérique liant le développement économique à la qualité des infrastructures routières.

Une mise à 2x2 voies rapide et sécurisée de la RCEA permettra prioritairement de réduire les temps de livraison qui font très souvent l'objet de pénalités financières en cas d'acheminement des marchandises hors délai.

Elle entrainera la diminution des stocks des entreprises industrielles et commerciales en réduisant les coûts d'exploitation pour obtenir, au final une meilleure rentabilité.

Cette réduction des charges permettra de pérenniser ces sites de production.

L'économie agricole départementale concernée

L'économie agricole est également très concernée par l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA.

En effet, le commerce de gros du bétail à l'international nécessite des liaisons routières accessibles et rapides. Environ 2 000 animaux sont vendus chaque mercredi lors du marché au cadran qui a lieu à Saint-Christophe-en-Brionnais, ce qui représente un total de 40 à 50 camions par semaine.

Les groupements d'éleveurs dont les installations sont situées en bordure de la RCEA commercialisent près de 120 000 animaux par an soit l'équivalent de 2 400 camions.

Par ailleurs, une RCEA à 2x2 voies permettra aux entreprises de transport routier de réaliser des gains de temps et de carburant. Les chauffeurs routiers auront des conditions de travail améliorées en termes de sécurité et de confort. Enfin, la promesse d'une voie routière adaptée permettra de valoriser les contrats de revitalisation en cours sur le département suite aux plans sociaux intervenus chez Allia à Digoin, Manitowoc à La Clayette et Michelin à Blanzay.

Renforcer la localisation géostratégique de la Saône-et-Loire par une RCEA à vocation européenne

Pour maintenir et développer son économie, le département doit améliorer les atouts réels que représentent les nombreuses voies de communication routières, ferroviaires et fluviales qui l'irriguent.

L'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA permettra :

- de conforter la vocation économique à l'échelle européenne de la RCEA en sollicitant des financements de l'Union Européenne,
- d'accentuer la multi-modalité pour le transport des marchandises en liaison notamment avec les plates-formes fluviales de Mâcon et de Chalon-sur-Saône,
- et enfin, d'améliorer le positionnement du département comme un nœud de voies de communication moderne.

Après étude du projet présenté par le maître d'ouvrage, la position de la CCI de Saône-et-Loire est la suivante.

L'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA pour 2018 est un enjeu crucial :

- pour la sécurité des usagers de ce tracé, notamment celle des salariés,
- pour l'avenir de nos entreprises industrielles,
- pour le devenir de l'économie départementale.

La CCI de Saône-et-Loire souhaite que soient mieux pris en compte :

- le coût des déplacements domicile-travail des salariés,
- le coût des déplacements professionnels,
- les contraintes des transports spéciaux hors gabarit (convois exceptionnels, transport de charpentes pour la construction, acheminement du ballast à partir de la carrière de Sainte-Cécile et de Mazille...)

Conclusion :

En conséquence, et afin de permettre à nos entreprises d'affronter la concurrence en disposant des meilleurs atouts, et pour que cette liaison à 2x2 voies soit terminée le plus tôt possible et ce dès 2018, la CCI 71 est favorable à une concession autoroutière car nos entreprises l'attendent depuis trop longtemps.