



PARTIE 2 ÉVOLUTION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA RCEA



La poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA s'inscrit dans un contexte profondément modifié depuis les déclarations d'utilité publique de 1995, 1996 et 1997 : le cadre national a évolué sur le plan législatif, notamment avec les textes qui ont fait suite au Grenelle de l'Environnement, privilégiant les déplacements alternatifs à la route. L'enjeu de l'aménagement de cet axe est aujourd'hui devenu primordial notamment avec l'aggravation de sa situation au regard de la sécurité routière. Alors que des améliorations sont obtenues sur le reste du réseau routier, de nombreux accidents graves et souvent mortels sont survenus sur la RCEA. C'est à ce titre que l'aménagement de cet itinéraire entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon est inscrit à l'avant-projet du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) et est aussi compatible avec les objectifs du Grenelle de l'Environnement.

D'autres enjeux se sont faits également plus prégnants dans l'aménagement de cette route : la consolidation du tissu économique, le renforcement de l'attractivité des territoires desservis et des exigences plus fortes en matière environnementale.

UNE NOUVELLE DONNE LÉGISLATIVE ET RÉGLEMENTAIRE

LES PRIORITÉS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Le Grenelle de l'Environnement a pour objectif **une politique des transports cohérente avec les politiques publiques nationales en faveur du développement durable** et qui refonde la place de la route au sein d'une politique multimodale.

À l'issue du Grenelle de l'Environnement, l'État s'est engagé à exploiter, entretenir, moderniser et développer son réseau d'infrastructures de transport de manière à le rendre plus performant tout en intégrant en particulier trois enjeux structurants :

- contribuer à la **diminution de 20 % des gaz à effet de serre** (GES) d'ici 2020, conformément à l'engagement de la France de diviser par 4 ses émissions de GES entre 1990 et 2050 ;
- contribuer à la **préservation des milieux naturels**, afin de maintenir un environnement respectueux de la biodiversité ;
- participer à l'objectif **d'améliorer**

Deux faits majeurs sont intervenus récemment dans les politiques publiques de transport : le Grenelle de l'Environnement et sa traduction législative (lois Grenelle 1 et 2), et le recentrage de la responsabilité de l'État sur le réseau routier national structurant. De nouvelles dispositions sont donc à prendre en compte pour l'élaboration des projets routiers.

de 20 % l'efficacité énergétique de l'Union européenne d'ici 2020.

Dans ce contexte, la politique de l'État en matière d'infrastructures vise à **organiser le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien** plus économes en énergie et à l'empreinte environnementale* souvent plus faible afin d'assurer la soutenabilité énergétique et environnementale du système de transport. Il ne s'agit néanmoins pas d'écarter ces modes de transports, mais de les replacer dans une politique intégrée. La route continuera en effet à représenter l'essentiel des déplacements

à courte et moyenne distance hors zones urbaines faute d'alternatives compétitives crédibles. L'importance que la société attache à ce mode de déplacement, de même que sa pertinence économique pour certains types de déplacement, ne permettent pas de s'en affranchir. Il s'agit donc dans ce contexte de faire en sorte que l'usage de la route se limite aux déplacements pour lesquels il n'existe pas d'alternatives raisonnables.

Pour le transport de marchandises plus particulièrement, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement

LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Lancé en juillet 2007, le Grenelle de l'Environnement a consisté en un ensemble de rencontres, visant à prendre des décisions à long terme en matière d'environnement et de développement durable. Un débat a été organisé, via six groupes de travail rassemblant chacun 40 membres répartis en cinq collèges. Chaque collège avait pour vocation de représenter les acteurs du développement durable : l'État, les collectivités locales, les ONG, les employeurs et les salariés. Des réunions locales en régions et une consultation du public sur Internet ont également eu lieu. La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, également appelée loi Grenelle I

et promulguée le 5 août 2009, formalise les principes des engagements issus du Grenelle de l'Environnement, notamment la lutte contre le changement climatique ou encore la préservation de la biodiversité.

La loi portant engagement national pour l'environnement, dite loi Grenelle 2, promulguée le 12 juillet 2010, décline quant à elle, thème par thème, les objectifs entérinés par la loi Grenelle 1. C'est un texte d'application, de territorialisation et de mise en œuvre de six chantiers majeurs : le bâtiment et l'urbanisme, les transports, l'énergie, la biodiversité, les risques, la gouvernance.



Le Grenelle de l'Environnement a pour objectif la lutte contre le changement climatique et la préservation de la biodiversité

du cabotage, revêt un caractère prioritaire (article 11). L'objectif étant de parvenir à **faire évoluer la part du non-routier et du non-aérien de 14 % à 25 % d'ici 2022**. Plusieurs dispositions sont envisagées pour y parvenir parmi lesquelles le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné* ferroviaire, fluvial et maritime, des autoroutes ferroviaires* et des autoroutes de la mer*.

La politique de l'État doit également **conforter la prise en compte des exigences environnementales et de réduction des consommations des espaces agricoles et naturels** dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux d'infrastructures. Enfin, elle doit accorder la priorité à **l'optimisation des réseaux existants** et de leur utilisation avant d'envisager leur développement.



Le développement des modes de transport alternatifs à la route et à l'aérien constitue l'une des priorités issues du Grenelle de l'environnement

LA LOI GRENELLE 1 ET LES TRANSPORTS

Issue du Grenelle de l'Environnement, la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement (dite aussi loi Grenelle 1), décline les objectifs en faveur du développement durable. Le volet transport concerne les articles 10 à 17.

Selon la loi Grenelle 1, « la politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels. L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990. L'État veillera à réduire les pollutions et les nuisances des différents modes de transport. Il favorisera l'adoption de comportements responsables au regard des exigences écologiques, incitera les entreprises du secteur des transports à améliorer leur performance environnementale et encouragera le renouvellement des matériels de transport et les projets innovants de transports favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre. [...] Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement. Les fournisseurs de carburant devront conduire des actions visant à en maîtriser la consommation. » (article 10).

Plus spécifiquement pour le transport de marchandises, « le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. À cet effet, l'État accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné ferroviaire, fluvial et maritime, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer. Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012. Cette augmentation sera calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006. » (article 11).

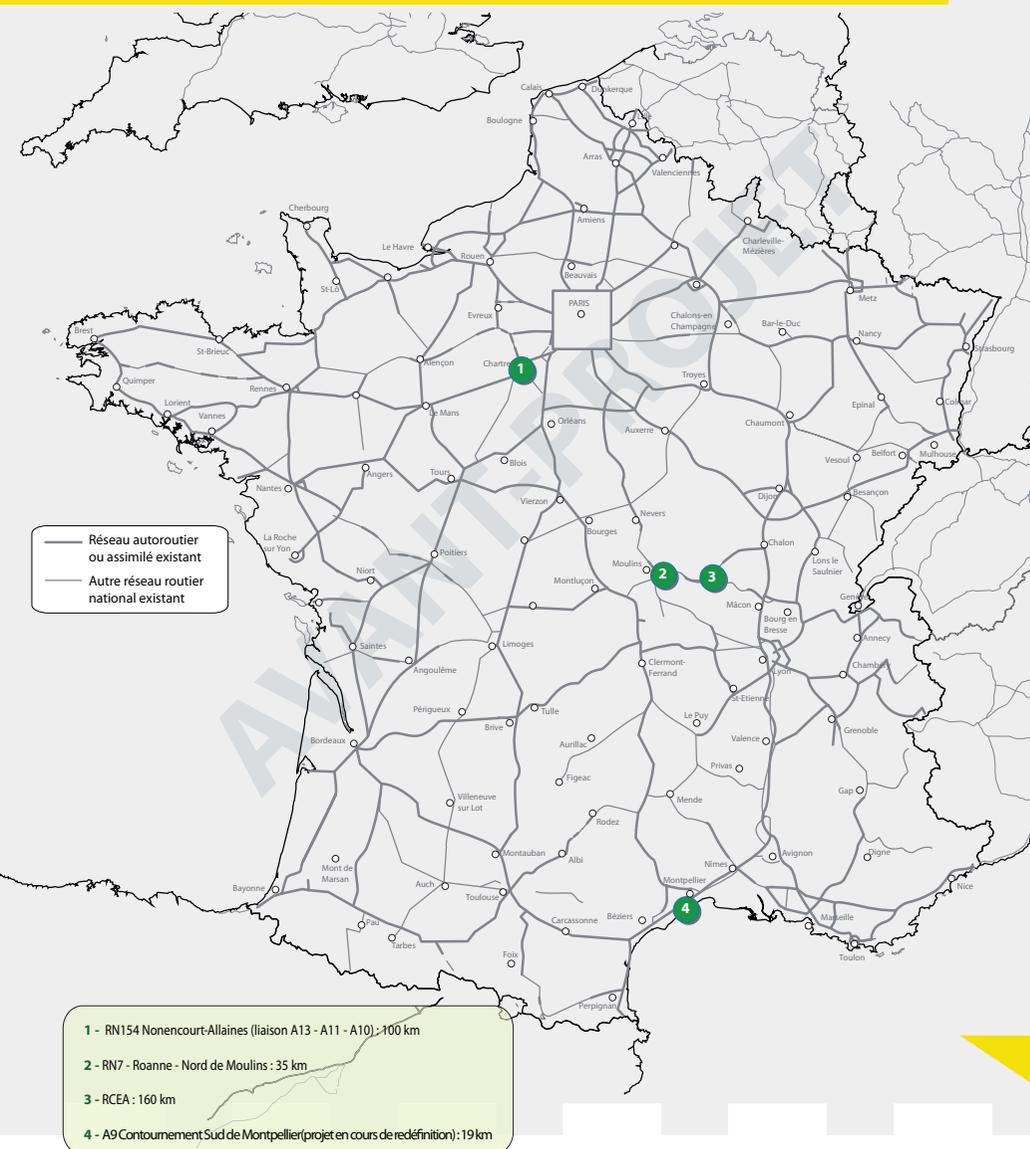
LE SCHÉMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Prévu par l'article 16 de la loi Grenelle 1, le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) a pour objectif de **faire en sorte que le système de transport relevant de la compétence de l'État participe aux objectifs portés par le Grenelle de l'Environnement**.

Il structure la politique de l'État en matière d'infrastructures de transport autour de 4 grands axes, déclinés en plusieurs actions :

- **optimiser le système de transport existant**, notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures : il s'agit de garantir un haut niveau de sécurité des infrastructures, ainsi qu'un usage optimal des capacités du réseau en limitant les points de congestion, et d'assurer la robustesse du système de transport ;
- **améliorer les performances du système de transport** dans la desserte des territoires : il s'agit d'améliorer l'accessibilité des territoires et d'améliorer la qualité du service rendu à l'utilisateur ;
- **améliorer les performances énergétiques du système de transport** : il s'agit de rendre l'offre de transport à faible émission de gaz à effet de serre pertinente et performante, et d'adopter des pratiques d'entretien ou d'exploitation des infrastructures faiblement émissives ;
- **réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de**

Axes routiers inscrits au SNIT pour le traitement des problèmes de sécurité routière



transport : il s'agit de lutter contre les nuisances locales, contre la pollution de l'eau et des sols, et de conforter la biodiversité.

Le SNIT met tout particulièrement l'accent sur le **développement des modes alternatifs à la route**, et concrétise en cela le nouveau paradigme du Grenelle : il n'y a plus nécessité en France d'augmenter significativement la capacité du réseau

routier. Toutefois, comme le précise également la loi Grenelle 1, certains ajustements pourront être nécessaires, notamment **le traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local** en limitant les impacts sur l'environnement. L'itinéraire de la RCEA entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon est inscrit à l'avant-projet de SNIT comme un itinéraire préoccupant en termes de sécurité routière.

LE SCHÉMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SNIT)

L'article 16 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement (loi Grenelle 1) dispose qu'un schéma national des infrastructures de transport « fixe les orientations de l'État en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, de réduction des impacts environnementaux et de la consommation des espaces agricoles et naturels, et en matière d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux ». Le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) est donc un outil au service d'une mise en œuvre des orientations transport du Grenelle. Il doit permettre au système de transport de l'État d'évoluer de manière à intégrer pleinement les enjeux de la mobilité durable. L'avant-projet de schéma est conçu comme un document de stratégie qui inclut un plan d'actions. Il identifie aussi les grands projets d'infrastructures dont la poursuite des études en vue de leur réalisation à l'horizon 20-30 ans apparaît souhaitable. Il s'agit pour l'essentiel des grands projets qui, en application de la grille d'analyse élaborée avec les parties prenantes du Grenelle, apparaissent cohérents avec les orientations du Grenelle. Le projet proposé fait actuellement l'objet de discussions avec une émanation technique du Comité National du Développement Durable et du Grenelle de l'Environnement (CNDDGE) et sera soumis à l'autorité environnementale pour avis. Retravaillé, amendé, il fera l'objet de réunions avec les élus locaux concernés, de concertation interministérielle, d'un examen au Conseil économique, social et environnemental (dans sa nouvelle composition), d'une large consultation du public, puis d'un débat au parlement. Le schéma national des infrastructures de transport, conçu pour les 20 à 30 prochaines années, devrait être établi avant la fin de l'année 2010. Il constitue une révision du CIADT de 2003 qui établissait notamment une liste des grands projets d'infrastructures devant être réalisés par l'État.

L'ÉVOLUTION DES COMPÉTENCES DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT ROUTIER NATIONAL

Depuis 2004, la répartition du réseau routier entre l'État et les collectivités locales a fortement évolué, avec le **recentrage de la responsabilité de l'État sur le réseau routier national structurant**.

L'État, représenté par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer, est propriétaire du réseau routier national. La loi du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales, a transféré cependant aux départements environ 18 000 km de routes nationales, qui, au fil du temps, ont perdu leur fonction d'écoulement du transit, au profit des autoroutes, et présentent un intérêt plus local. Un transfert de plus de 50 000 km de routes avait déjà eu lieu dans les années 1970.

En tenant compte de ces transferts, en 2008, le réseau routier et autoroutier de la France métropolitaine se compose de la manière suivante² :

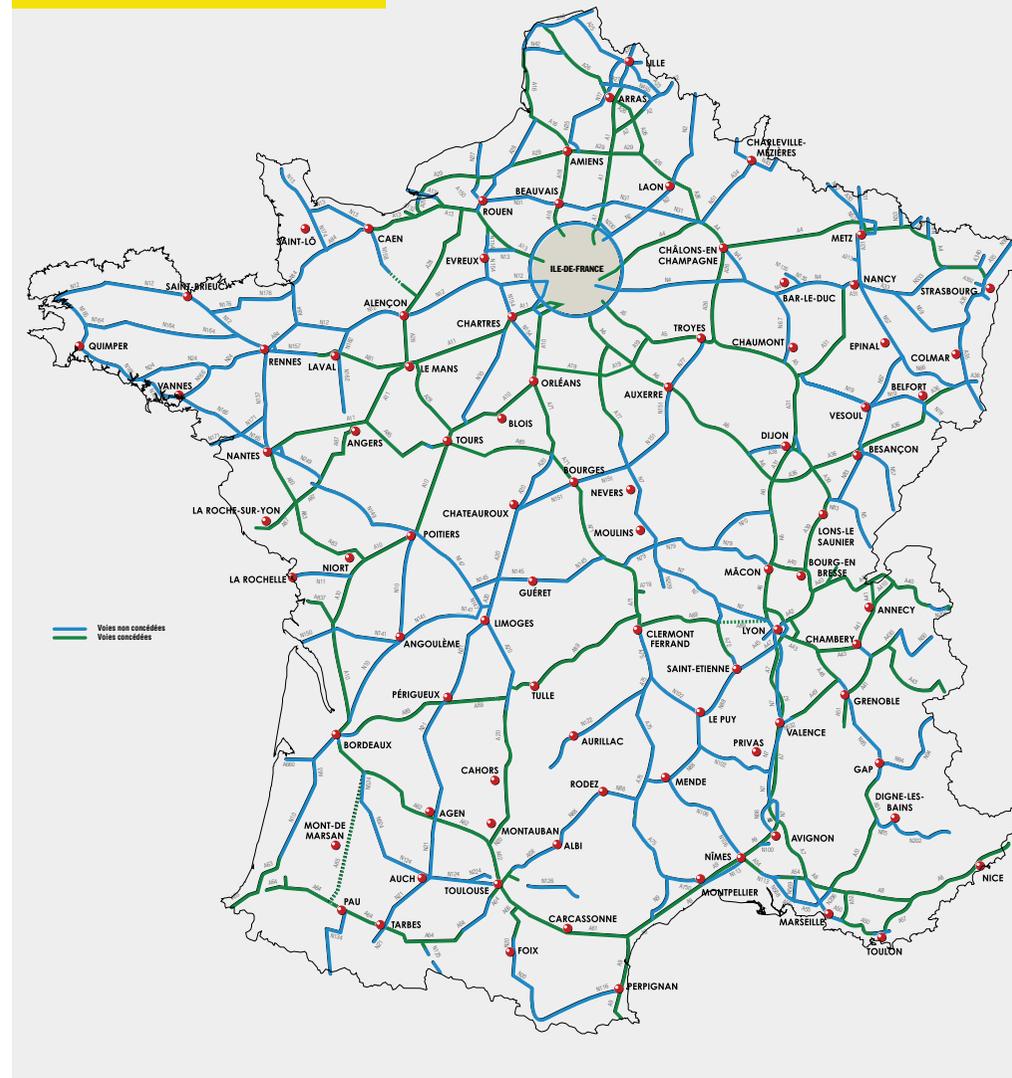
- autoroutes : 11 042 km dont concédées : 8 431 km ;
- routes nationales : 9 765 km ;
- routes départementales : 377 984 km ;
- routes communales et rues : 629 000 km.

Ainsi, l'État ne conserve que la responsabilité des **autoroutes et routes d'intérêt national ou européen**. Ce réseau dit « structurant » est constitué des seules routes et autoroutes concernées par des trafics de longue distance, desservant de grandes villes et pôles économiques, et considérées donc comme essentielles pour l'économie nationale.

Le décret du 5 décembre 2005 établit la liste de ces itinéraires routiers nationaux.

La RCEA en fait partie intégrante.

Le réseau routier national



2 - Source : Chiffres clés du transport, édition 2010, MEEDDM

LA RÉORGANISATION DES SERVICES ROUTIERS DE L'ÉTAT

Le transfert d'une partie des routes nationales aux départements a entraîné une réorganisation des services routiers de l'État.

Ainsi, les investissements sur le réseau routier national sont désormais de la responsabilité des Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

La création des DREAL résulte de la volonté du gouvernement de créer un service régional chargé de piloter et décliner, sous l'autorité du Préfet de région, les politiques de développement durable du MEEDDM en fonction notamment des priorités issues du Grenelle de l'Environnement. Les DREAL remplacent les Directions Régionales de l'Environnement (DIREN), les Directions Régionales de l'Équipement (DRE) et les Directions Régionales de

l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE), dont elles reprennent les missions hormis le développement industriel et la métrologie.

Les Directions Interdépartementales des Routes (DIR) créées elles aussi dans le cadre de la réorganisation des services routiers de l'État sont organisées pour gérer le réseau routier non concédé de l'État par grands itinéraires.

À ce titre, elles assurent notamment la viabilité du réseau en période hivernale, l'entretien quotidien des voies (fauchage, signalisation...), la surveillance des voies, l'entretien de tout le patrimoine routier (chaussées, ponts, dépendances...), la gestion du trafic et l'information des usagers. Les DIR mènent également les études techniques des projets neufs et contrôlent la bonne réalisation des chantiers.

QUI EST GESTIONNAIRE DES DIFFÉRENTES ROUTES ?

- Les voies communales appartiennent aux communes. Le Conseil municipal prend les décisions concernant la construction, l'entretien, les travaux de ces routes. Dans certains cas, cette responsabilité est confiée à une communauté de communes, une communauté d'agglomération ou une communauté urbaine. Les services techniques communaux sont responsables de la gestion des voies communales.
- Les routes départementales, dont le nom commence par D (D1, D980...) appartiennent aux départements. Elles sont reconnaissables à leurs bornes kilométriques jaunes. C'est le Conseil général qui prend les décisions concernant les routes départementales se situant sur son territoire.
- Les routes nationales, dont le nom commence par N (N7, N21...) sont reconnaissables à leurs bornes kilométriques rouges. Elles font partie du domaine public de l'État. Sous l'autorité de la direction générale des infrastructures, des transports et de la

mer (DGITM) du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du développement Durable et de la Mer (MEEDDM), les Directions Interdépartementales des Routes (DIR) en sont gestionnaires.

De même que pour le réseau de routes nationales, les autoroutes non concédées (sans péage) font partie du domaine public de l'État et sont gérées par les DIR.

Les autoroutes concédées, c'est-à-dire avec péage, font partie du domaine public de l'État, mais celui-ci en confie, pour une durée déterminée, le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation à des sociétés concessionnaires d'autoroutes, en contrepartie de la perception d'un péage. La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) est chargée de la passation et de la gestion des contrats de concession. Elle contrôle le respect par les sociétés concessionnaires de leurs obligations.



Le réseau routier national non concédé est géré par les DIR

L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DE LA RCEA

La gestion de la RCEA est assurée par la DIR Centre-Est. Sur un effectif de plus de 100 personnes concernées par cette route, 89 agents sont en particulier en charge de l'exploitation et de l'entretien de la RCEA. Le coût annuel de personnel s'établit à environ 3,8 millions d'euros. Les dépenses annuelles en entretien et exploitation s'élèvent quant à elles à environ 5,8 millions d'euros et incluent l'acquisition et l'amortissement du matériel, les dépenses de fonctionnement et les travaux d'entretien de toute nature.

DES ENJEUX À TRAITER : L'URGENCE D'AMÉLIORER LA SÉCURITÉ

La section Montmarault – Chalon-sur-Saône/Mâcon présente un certain nombre de dysfonctionnements en matière de sécurité routière et de services offerts aux usagers. Tous les acteurs concernés, qu'il s'agisse de l'État, des collectivités locales ou encore des usagers s'accordent pour faire de l'amélioration de la sécurité sur la RCEA un enjeu prioritaire à traiter le plus rapidement possible. L'aménagement à 2x2 voies de la RCEA, répondant notamment à cette problématique de sécurité routière, s'inscrit en cohérence avec les objectifs du Grenelle de l'Environnement, au titre de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle (loi « Grenelle I »).

3 - Ces zones ne sont en effet pas représentatives des accidents ayant lieu sur la RCEA puisque leurs caractéristiques ont changé dans le courant de la période.

UN ENJEU PRIORITAIRE : LA SÉCURITÉ

L'amélioration de la sécurité routière sur la RCEA est un enjeu primordial à traiter, la RCEA se caractérisant en effet par une gravité* particulière des accidents qui y surviennent, en raison, notamment, d'une proportion importante de chocs frontaux avec des poids lourds.

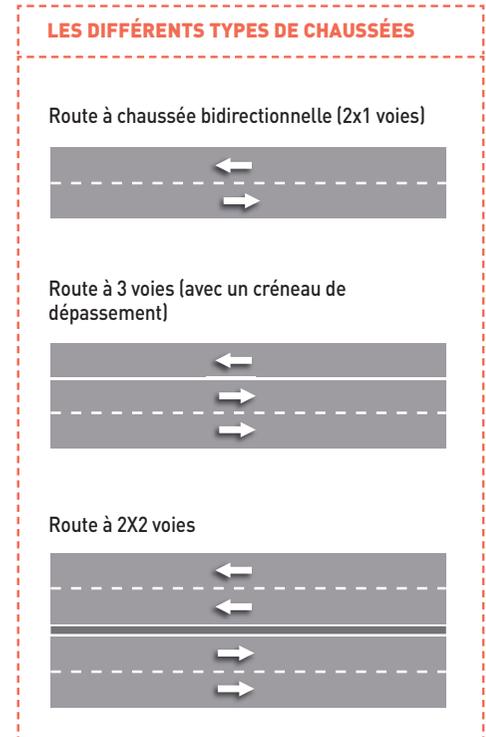
UNE ACCIDENTOLOGIE SUPÉRIEURE EN GRAVITÉ AUX AUTRES ROUTES NATIONALES

Malgré les mesures prises au niveau national en faveur de la sécurité routière, le nombre d'accidents sur la RCEA entre les autoroutes A71 et A6 demeure élevé, même s'il reste inférieur à ce qui est constaté sur l'ensemble du réseau national. Cependant, **la gravité de ces accidents est elle très supérieure.**

Ainsi, entre 2005 et 2009, on dénombre 174 accidents, occasionnant le décès de 74 personnes, ainsi que 204 blessés graves (hospitalisés) et 119 blessés non hospitalisés. Les premiers mois de l'année

2010 ont confirmé cette situation avec un bilan de 22 tués déjà atteint à la date de rédaction de ce dossier.

Le tableau ci-dessous présente les données disponibles concernant les accidents ayant eu lieu sur la RCEA de 2005 à 2009, hors zones en travaux à cette période³ (voir liste des études page 99). Pour chaque type de route (2x2 voies, chaussée bidirectionnelle (2x1 voies), ou chaussée bidirectionnelle aménagée avec un créneau de dépassement, voir encadré ci-dessous), sont présentés le nombre total d'accidents sur la période, le nombre d'accidents graves, ainsi que le nombre de tués, de blessés hospitalisés et de blessés non hospitalisés.



ACCIDENTS SURVENUS SUR LA RCEA ENTRE A71 ET A6 ENTRE 2005 ET 2009 :

Type de route	Distance (km)	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents graves	Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés non hospitalisés
Chaussée bidirectionnelle	81,5	98	92	46	143	52
2x2 voies	58,6	24	17	7	19	17
3 voies (avec créneau de dépassement)	35,7	29	25	16	30	31
Global (hors zones en travaux)	176	151	134	69	192	100

On constate que sur les 151 accidents, ayant eu lieu de 2005 à 2009, 98 sont survenus sur des routes à chaussée bidirectionnelle. Ainsi, les 2/3 des accidents survenus sur la RCEA entre 2005 et 2009 ont eu lieu sur des routes à chaussée bidirectionnelle alors qu'elles ne représentent que la moitié du linéaire étudié, le reste étant constitué de routes à 2x2 voies ou de routes à chaussée bidirectionnelle mais aménagées avec des créniaux de dépassement. **Au total, les sections à 2 voies concentrent l'essentiel des accidents.**

De plus, la proportion d'accidents graves est plus importante dans les accidents survenus sur des routes à chaussée

bidirectionnelle que dans les accidents ayant eu lieu sur des portions aménagées à 2x2 voies ou avec un créniau de dépassement (92 accidents graves sur 98 accidents pour les routes à 2 voies). Ces accidents occasionnent également un nombre de tués très important (46 tués de 2005 à 2009).

Il faut également noter que la gravité des accidents survenus sur les portions non aménagées à 2x2 voies est supérieure à ce qui est constaté au niveau national sur des routes aux caractéristiques similaires. **L'absence de séparateur central augmente en effet la gravité des accidents**



Les accidents survenant sur les portions non aménagées de la RCEA sont dans l'ensemble plus graves que la moyenne nationale

en n'empêchant pas les chocs frontaux, d'autant plus importants qu'ils ont lieu avec des poids lourds (voir ci-après).

À l'inverse, les accidents survenant sur des sections aménagées à 2x2 voies sont dans l'ensemble moins graves que ce qui est constaté au niveau national. Cela peut notamment s'expliquer par le fait que le trafic y est moins dense que sur les autres routes à 2x2 voies.

UNE COHABITATION DIFFICILE ENTRE LES POIDS LOURDS ET LES VÉHICULES LÉGERS

Parmi les véhicules empruntant la RCEA de Montmarault à Chalon-sur-Saône/Mâcon, **les poids lourds représentent une part importante du trafic.** Ainsi, sur le tronçon Montmarault – Paray-le-Monial, le taux de poids lourds dépasse 40 % par endroits, alors que la moyenne nationale est de 12 % sur le réseau national non concédé.

Mais cet itinéraire accueille également beaucoup de trafics locaux, véhicules légers essentiellement. **Les voitures doivent donc cohabiter avec les poids lourds.**

Or, les possibilités de dépassement en toute sécurité n'existent que sur 1/3 de l'itinéraire, sous forme de quelques tronçons aménagés à 2x2 voies ou de portions aménagées avec des créniaux de dépassement.

Sur les deux tiers de l'itinéraire environ, le dépassement n'est donc pas autorisé ou difficile.

L'étude menée sur les accidents ayant eu lieu entre 2005 et 2009, montre que 81 % des accidents (141 accidents) impliquent un véhicule léger, et **50 % (88 accidents) impliquent un poids lourd.** Ces chiffres sont supérieurs à ce qui est observé sur l'ensemble du réseau routier national en 2008. Cependant, les poids lourds ne sont pas, dans la plupart des cas, à l'origine de l'accident. Par contre, **le nombre élevé de poids lourds circulant sur la RCEA accroît fortement la gravité des accidents en cas de collision.**

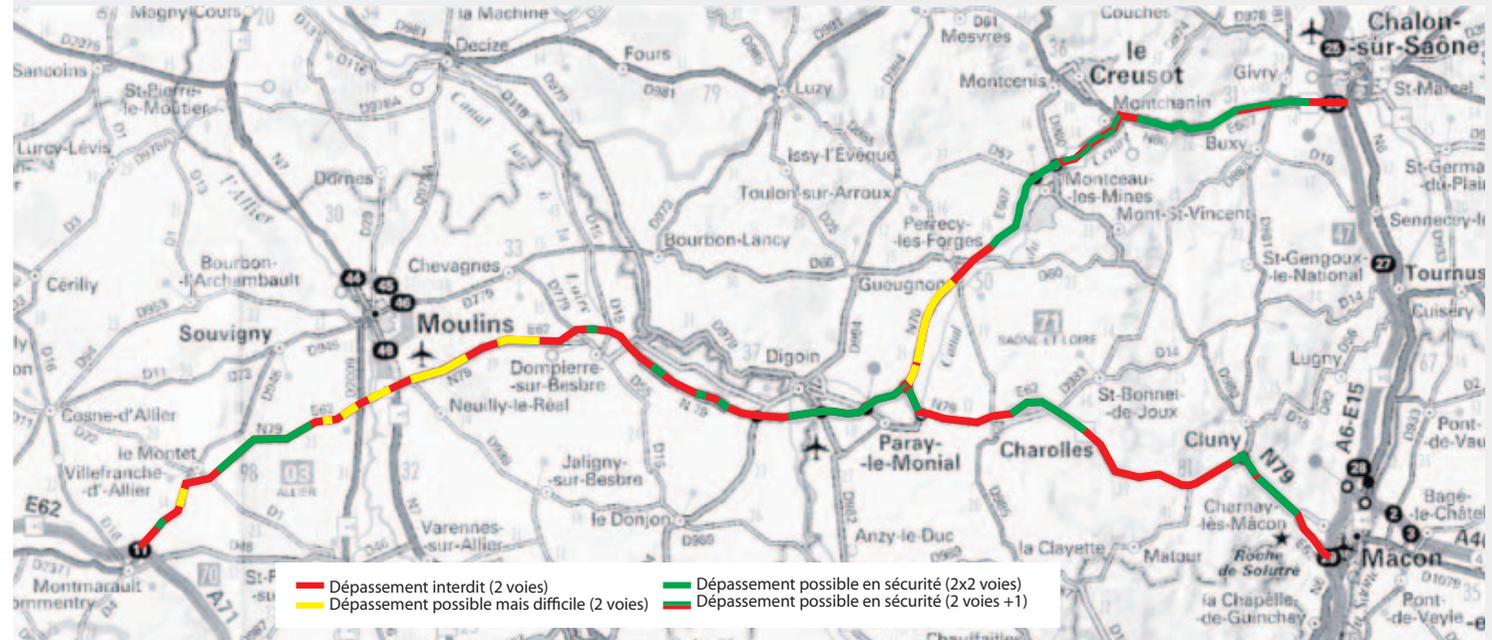
La majorité des accidents graves (39 % des accidents et 43 % des accidents graves sur la période 2005-2009), résulte du **déport d'un véhicule sur la voie de gauche.** Il s'agit le plus souvent d'une **perte de contrôle** : assoupissement, malaise, défaut de maîtrise... La fréquence de ces pertes de contrôle est particulièrement forte sur la RCEA, et peut s'expliquer par l'importance des déplacements longs et par une certaine monotonie de la route engendrant une baisse de l'attention du conducteur. Les dépassements par la gauche ne représentent eux que 8 % des manœuvres effectuées avant l'accident. Il faut en effet souligner que la diminution générale des vitesses de circulation réduit le différentiel de vitesse entre les véhicules légers et les poids lourds. De même, l'aménagement progressif de sections à 2x2 voies augmente les possibilités de dépassement sécurisé, même si elles restent à ce jour encore peu fréquentes.

En outre, de nombreux accidents résultent d'une **collision frontale** (36 % des accidents) ou d'une **collision multiple** (23 % des accidents). Ces deux types de collisions ne représentent que la moitié des accidents, mais **sont responsables de plus de 60 % des accidents graves et de plus de 75 % des décès**, ce qui témoigne de la gravité des accidents ayant lieu sur des portions à chaussée unique sans séparateur central.

En revanche, les facteurs d'accidents qui dominent généralement sur le réseau routier, que sont les vitesses excessives et l'alcool, sont **des facteurs peu présents sur la RCEA**. En effet, la RCEA est surtout utilisée pour des déplacements à caractère professionnel ou de longue distance, déplacements qui se rencontrent également en général sur le réseau autoroutier. La densité du trafic des poids lourds impose de plus le respect des limitations de vitesse à la majorité des usagers. **La non prépondérance des facteurs vitesse et alcool sur la RCEA** explique ainsi que le renforcement des contrôles de vitesse et d'alcoolémie qui a eu des effets bénéfiques sur la sécurité routière au cours des dix dernières années n'a pas eu un impact significatif sur la RCEA.

Enfin, il faut noter qu'**il n'y a pas de zone d'accumulation d'accidents**. Ceux-ci se produisent en effet de manière diffuse sur l'ensemble des sections, les différences observées d'une section à l'autre n'étant pas significatives et les nombres d'accidents variant fortement d'une année sur l'autre.

Possibilités de dépassement sur la RCEA



En outre, les carrefours à niveau, qui représentent, en Saône-et-Loire, l'essentiel des échanges avec le réseau local hors zones à 2x2 voies, restent des points potentiellement dangereux compte tenu de la densité du trafic.

La RCEA est donc un axe où **l'insécurité routière est forte**, principalement sur les **sections à chaussée bidirectionnelle**. **Le trafic élevé pour ce type de route, le nombre élevé de poids lourds** y circulant,

la cohabitation difficile entre trafic local et trafic de transit, ou encore **la configuration de la route** sont autant d'éléments permettant d'expliquer cette situation. L'aménagement à 2x2 voies de la RCEA, avec son séparateur, permettrait donc d'améliorer la situation de manière significative, en limitant les conséquences dramatiques des collisions frontales et en améliorant les conditions de circulation des usagers.

Aires existantes sur la RCEA

DES SERVICES INADAPTÉS AU TRAFIC

Outre les problèmes de sécurité liés aux caractéristiques de la route (chaussée unique) et la forte présence de poids lourds, la RCEA présente actuellement une **qualité de service à l'utilisateur qui doit être améliorée.**

L'ICTAAL (instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison) **préconise une distance de 30 km entre aires de repos et de 60 km entre aires de service.** Or, sur la RCEA entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon, il n'existe actuellement que 3 aires de repos et 2 aires de service (voir carte ci-après), ce qui ne permet pas d'offrir le confort attendu pour de longs parcours. En outre, ces aires sont à l'heure actuelle **insuffisamment équipées** pour répondre aux besoins des usagers (nombre de places de stationnement, sanitaires, station-service, restaurants...).

Ce manque d'aires de service et de repos suffisamment équipées est crucial pour les **poids lourds qui ont l'obligation de faire des pauses régulières** (voir encadré ci-dessous). En l'absence d'aires de repos suffisantes et adaptées, les poids lourds se garent en bordure de l'infrastructure ou se reportent sur les aires de stationnement des communes qu'ils traversent. En outre, les aires de repos ou de service

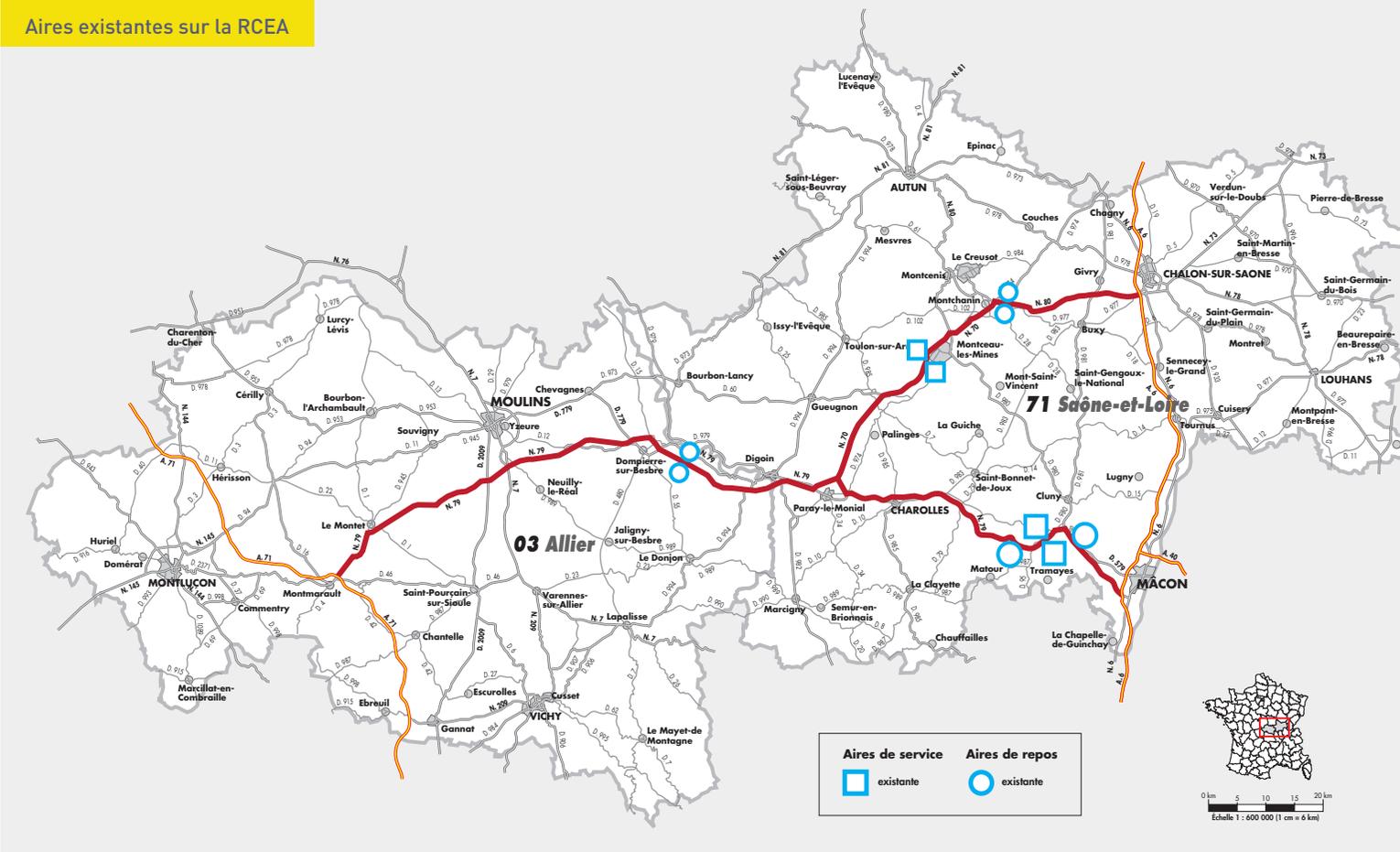
contribuent également à la sécurité de la route, puisqu'elles incitent les autres automobilistes à s'arrêter également, même s'ils n'en ont pas l'obligation.

De plus, les accotements, ou bandes d'arrêt, sont de largeur inégale sur la longueur de l'axe et ne permettent pas toujours l'arrêt d'un véhicule, notamment d'un poids lourd, en cas de nécessité absolue, sans que ce dernier n'empiète sur la chaussée.

Des accès riverains et quelques carrefours à niveau sont encore présents sur la RCEA et génèrent des mouvements et des manœuvres parfois hasardeuses, voire dangereuses pour ce type de liaison.

Tout ceci contribue à une **gêne pour l'utilisateur** qui doit redoubler d'attention et rester extrêmement vigilant. Il doit notamment régulièrement s'adapter au changement d'environnement routier du fait

de la **succession de crèneaux à 2x2 voies et de sections à chaussée bidirectionnelle**, ces dernières ayant des caractéristiques géométriques inadaptées pour les dépassements et une visibilité dégradée. En somme, ce niveau de service insuffisant contribue à accentuer les problèmes de sécurité sur l'axe.



Le manque d'aires de repos et de service sur la RCEA est crucial pour les poids lourds qui doivent faire des pauses régulièrement



LES CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES IMPOSÉES AUX POIDS LOURDS

Le règlement n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, institue que la durée de conduite journalière ne doit pas dépasser neuf heures, même si elle peut être prolongée jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine. La durée de conduite hebdomadaire ne doit pas dépasser cinquante-six heures. De plus, après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur doit observer une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes. Cette pause peut toutefois être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la période. Dans chaque période de vingt-quatre heures, le conducteur doit en outre prendre un temps de repos journalier de onze heures. Il doit également prendre un temps de repos hebdomadaire d'au moins quarante-cinq heures.

LA PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ DE VIE DES RIVERAINS

Malgré les aménagements mis en place ces dernières années, certaines lacunes subsistent sur la RCEA concernant la qualité de vie des riverains.

Même si des mesures effectuées en 2009 n'ont pas montré de dépassement des seuils réglementaires en matière de bruit, certaines habitations sont très proches de la RCEA. **Le bruit lié à l'infrastructure** peut dans ce cas, constituer une gêne pour ces riverains.

L'aménagement à 2x2 voies de la RCEA sera l'occasion de recenser ces habitations, où les niveaux sonores sont proches des seuils réglementaires et de faire des projections à long terme de l'évolution de ces niveaux sonores (en fonction des projections de trafic). Des études complémentaires seront menées pour déterminer les protections phoniques à mettre en place là où les seuils seraient dépassés.

Par ailleurs, le stationnement des poids lourds évoqué précédemment, sur des espaces non prévus à cet effet, et se trouvant parfois au sein des communes à proximité de la RCEA, constitue une **source de nuisances supplémentaires pour les riverains**.

CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE RÉGIONAL

Située dans les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire, la portion de la RCEA comprise entre l'autoroute A71 à Montmarault et l'autoroute A6 à Mâcon et Chalon-sur-Saône s'étend sur deux régions : l'Auvergne et la Bourgogne.

Les principales agglomérations concernées par le projet sont, pour l'Allier, Montluçon et Moulins, et pour la Saône-et-Loire, Montceau-les-Mines, Le Creusot, Chalon-sur-Saône et Mâcon.

Entre espaces ruraux et urbains, ces deux régions bien que différentes, doivent affronter des problématiques similaires : baisse démographique, enclavement, enjeux liés à la transition économique.

UNE STRUCTURE DU TERRITOIRE QUI NÉCESSITE UNE MEILLEURE DESSERTE

UN TERRITOIRE ASSOCIANT RURALITÉ ET PÔLES D'EMPLOI DE TAILLE MOYENNE ET STRUCTURÉ AUTOUR D'AIRES URBAINES

Bien que différents, les deux départements traversés par la RCEA présentent une organisation spatiale similaire, principalement axée sur des zones urbaines qui s'étendent depuis la fin des années 1990, s'accompagnant d'une polarisation à la fois des activités économiques et des services. Face à ce phénomène d'étalement urbain*, de nombreux espaces ruraux subsistent, mais sont parfois fragilisés sur le plan économique.

Des aires urbaines qui concentrent à la fois population et emplois

Trois aires urbaines* sont présentes dans l'Allier sur le territoire du projet :

Montluçon, Vichy et Moulins. Ces trois aires urbaines, de taille comparable (58 000 habitants pour l'aire urbaine de Moulins, 80 000 pour celle de Vichy, et 78 000 pour celle de Montluçon) sont formées autour des trois plus importantes villes du département.

Moulins est par ailleurs la Préfecture de l'Allier tandis que Montluçon et Vichy en sont les sous-préfectures. Ces trois aires urbaines concentrent près de 65 % de la population du département (341 500 habitants dans l'Allier).

Montluçon, Vichy et Moulins concentrent également la majorité des emplois : Moulins offre 26 000 emplois, tandis que Vichy et Montluçon offrent chacune plus de 29 000 emplois.

Cette organisation autour de trois pôles urbains permet une répartition spatiale des services, limitant l'isolement des campagnes. Seules 66 communes regroupant 8 % de la population sont à plus de 45 minutes de l'une de ces trois aires urbaines, et des équipements correspondants.

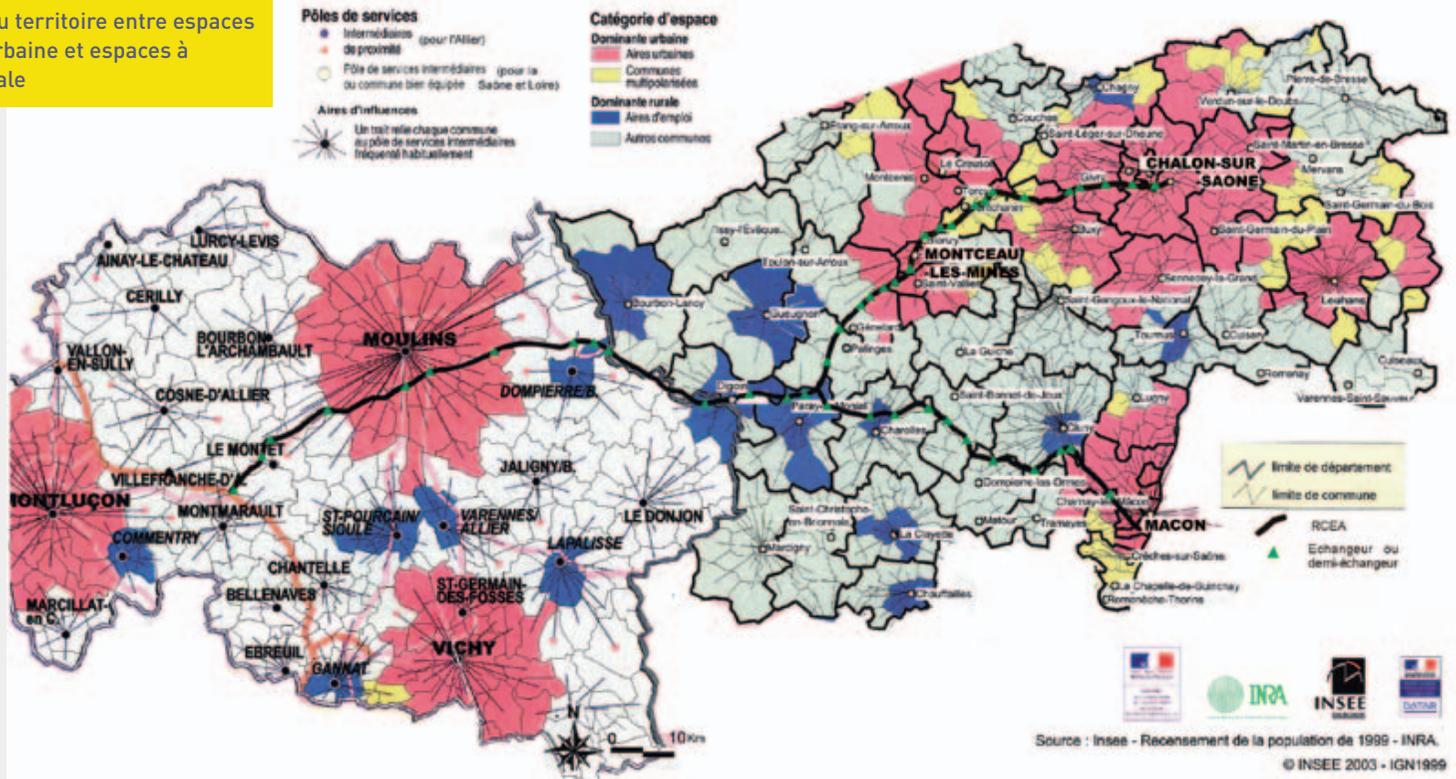
En Saône-et-Loire, quatre aires urbaines (Chalon-sur-Saône, Mâcon, Montceau-les-Mines - Le Creusot et Autun) structurent le territoire. Mâcon est la Préfecture du

département, tandis que Autun et Chalon-sur-Saône font partie des sous-préfectures. Ces quatre aires urbaines regroupent à elles seules un peu plus de 60 % de la population du département (551 842 habitants en Saône-et-Loire) : 130 800 habitants pour l'aire urbaine de Chalon-sur-Saône, 88 500 habitants pour celle de Mâcon, 95 000 habitants pour l'aire urbaine du Creusot - Montceau-les-Mines et 27 000 habitants pour celle d'Autun. Mâcon, Montceau-les-Mines - Le Creusot et Chalon-sur-Saône concentrent en outre un nombre important d'emplois du département (55 000 pour Chalon-sur-Saône, 39 000 pour Mâcon, 31 000 pour le Creusot - Montceau-les-Mines, 10 000 pour Autun).

Sur l'ensemble du territoire du projet, on constate **une progression des aires urbaines** qui intègrent toujours plus de nouvelles communes. Cette progression s'accompagne d'**une concentration des activités économiques dans les pôles urbains**.

Ce phénomène de polarisation autour des aires urbaines entraîne **une augmentation des flux domicile-travail**, puisque de nombreux ménages, qui sont à la recherche d'un meilleur cadre de vie (logement plus grand ou maison individuelle), n'hésitent

Organisation du territoire entre espaces à dominante urbaine et espaces à dominante rurale



autour de **trois principaux pôles d'emplois ruraux***, le plus souvent situés à proximité d'une aire urbaine : **Saint-Pourçain-sur-Sioule, Varennes-sur-Allier et Dompierre-sur-Besbre**.

Outre ces pôles d'emploi, des pôles de services de proximité et de services intermédiaires sont répartis sur l'ensemble du territoire départemental.

En Saône-et-Loire, ce sont 329 communes qui sont classées dans cet espace rural structuré autour de **six pôles d'emplois ruraux** sur le périmètre du projet : **Bourbon-Lancy, Gueugnon, Digoin** (pôle qui étend sa zone d'influence dans l'Allier), **Paray-le-Monial, Charolles et Cluny**.

En complément des aires urbaines citées précédemment, ce sont donc **neuf pôles d'emploi de l'espace rural et une quarantaine de bourgs ou petites villes qui structurent le territoire du projet par leur offre de services et d'équipements**.

Le développement du secteur tertiaire, notamment par l'aménagement de structures commerciales et de services de santé, permet de retenir les populations qui y habitent et d'accueillir les nouveaux habitants. Ces pôles cumulent donc attractivité liée aux emplois et attractivité liée aux différents services à la population.

plus à s'installer en périphérie de ces aires urbaines. On observe donc depuis les années 1990 une croissance de la population dans les périphéries et les couronnes, alors qu'on observe plutôt une décroissance démographique dans les villes-centres. Cette répartition spatiale des populations contribue ainsi à une mutation et une spécialisation des territoires avec des villes-centres et des périphéries qui sont au cœur de l'activité économique et commerciale des aires urbaines. Elles concentrent ainsi

en moyenne au moins 70 % des grandes surfaces, et, l'offre multiple d'équipements et commerces renforce leur attractivité. Les couronnes urbaines concentrent quant à elles des espaces résidentiels moins pourvoyeurs d'emplois. Si l'augmentation des aires urbaines présente un risque pour l'étalement urbain*, elle permet cependant **d'éviter la périurbanisation des bourgs et des petites villes rurales**, puisque ces aires urbaines concentrent à la fois population et emplois.

Des espaces ruraux irrigués par des pôles d'emplois de taille moyenne

Dans l'Allier, 69,7 % des communes (soit 223 communes) sont classées dans l'espace à dominante rurale. Ces communes s'étendent sur 71 % de la superficie du département et accueillent 38 % de la population.

Sur le territoire du projet, les zones économiques existantes dans l'espace à dominante rurale sont regroupées

UNE RÉCENTE STABILISATION DÉMOGRAPHIQUE À CONFORTER

Pendant de nombreuses années, le territoire du projet a connu une baisse démographique importante mais **la population tend aujourd'hui à se stabiliser**.

Ainsi, dans l'Allier, l'excédent des décès et la faiblesse des naissances entraînent une baisse et un vieillissement de la population. Cette tendance est accentuée par les mouvements migratoires caractérisés par l'arrivée de retraités et le départ des jeunes partis étudier ou travailler ailleurs. La répartition par âge fait ainsi apparaître une surreprésentation des plus de 50 ans, un déficit du nombre d'adultes de 20 à 40 ans et un déficit croissant de jeunes enfants. Tous les types d'espaces, y compris les plus urbanisés sont touchés. Ainsi, à l'image du département, les deux communautés d'agglomération de Montluçon et Moulins ont perdu de la population entre 1999 et 2007. Éloignées des principaux pôles d'activité, les campagnes voient elles aussi leur population baisser, même si l'on observe l'arrivée de nouvelles familles (voir page 34).

En Saône-et-Loire, département le plus peuplé de la région Bourgogne, le vieillissement de la population est également perceptible puisqu'au 1^{er} janvier 2005, on dénombrait 26 % de personnes âgées de plus de 60 ans contre 23 % de moins de 20 ans. Cette situation s'est accélérée avec le départ des jeunes vers les

principaux bassins d'emplois comme Lyon ou l'Île-de-France. Les espaces urbains comme les espaces ruraux sont concernés.

Si la baisse démographique a profondément marqué les dernières décennies des deux départements, il faut toutefois noter que, depuis quelques années, **le nombre d'habitants tend à se stabiliser**, à l'image de la situation régionale.

Ainsi, dans l'Allier, même si la population continue de décroître, de 0,14 % par an entre 1999 à 2006, il faut souligner qu'elle baisse à un rythme trois fois moins élevé qu'avant 1999. De même, certains pôles d'emplois de l'espace rural, comme celui de Saint-Pourçain-sur-Sioule, voient leur population se maintenir grâce à un apport migratoire. En Saône-et-Loire, le nombre d'habitants est resté relativement stable (+ 0,02% par an) entre 1999 et 2005. Les nombres de naissances et de décès s'équilibrent ainsi que les départs et les arrivées. On note cependant un déséquilibre entre l'est et l'ouest du département. En effet, si l'ouest du département tend à se dépeupler, notamment dans le bassin du Creusot - Montceau-les-Mines, l'est, parfaitement desservi par les voies de communication modernes (autoroutes, TGV), tend à gagner des habitants : c'est le cas notamment du Mâconnais et du Chalonnais. Mâcon, préfecture du département, regagne d'ailleurs des habitants, après en avoir perdu entre 1982 et 1999. La proximité de Lyon a favorisé l'emploi et l'installation de nouveaux habitants.



Tous les types d'espaces (ici : Moulins) ont été concernés par la baisse et le vieillissement de la population

La présence d'infrastructures de transport performantes, entre autres choses, semble ainsi être un élément permettant de conserver les populations, voire d'en attirer de nouvelles.

DEUX ENJEUX : RELIER LES POLARITÉS ENTRE ELLES ET CONFORTER LES PERSPECTIVES DE STABILISATION DÉMOGRAPHIQUE

Des **liaisons de transport efficaces** sont nécessaires pour **conforter l'attractivité d'un territoire et répondre aux besoins de déplacements de ses habitants**. Ainsi, il est essentiel de relier les pôles d'habitat aux pôles d'emplois, ainsi qu'aux équipements (écoles, hôpitaux...). Pour cela, il convient

de relier entre elles les aires urbaines du territoire, mais également de les connecter aux pôles d'emplois plus éloignés que sont par exemple des villes comme Lyon ou Clermont-Ferrand.

La mise à 2x2 voies de la RCEA cherche ainsi à mieux satisfaire les besoins locaux, en renforçant cet axe transversal qui propose une desserte fine du territoire, mais cherche également à rapprocher le territoire des grands pôles régionaux.

Améliorer la desserte des territoires traversés par la RCEA permettra de leur **garantir une certaine attractivité**, pour les populations qui y habitent ou pour en attirer de nouvelles. La mise à 2x2 voies de la RCEA permettrait ainsi de **conforter les perspectives de stabilisation démographique**.



La desserte des pôles d'emplois (ici : PSA Peugeot-Citroën à Dompierre-sur-Besbre) : un enjeu majeur pour soutenir et développer le tissu économique

La mise en place de **liaisons performantes** est réaffirmée dans les Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire* (SRADDT) et les Schémas Régionaux des Infrastructures et des Transports* (SRIT) des régions Auvergne et Bourgogne.

Le SRADDT de la région Auvergne souligne le nécessaire rapprochement des « territoires infra-régionaux de la métropole en améliorant la performance du réseau routier. Une mise à niveau de ces axes est essentielle afin d'offrir une ouverture complète, réduire le nombre d'accidents, favoriser le développement économique... ». La RCEA fait partie des investissements à engager en priorité pour y parvenir. Le SRIT de la Région Auvergne confirme ces objectifs en insistant sur la nécessité

de mettre à niveau le réseau routier afin **d'achever le désenclavement territorial**. Il souligne en effet que l'accessibilité reste aujourd'hui **insuffisante** en Auvergne, et que les conditions de confort et de sécurité sont sources de nuisances, d'insécurité et d'inattractivité et donc d'enclavement.

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) de la Région Bourgogne souligne quant à lui le risque pour la région Bourgogne de se trouver enfermée dans une fonction de transit. En effet, la Bourgogne est structurée par des flux Nord-Sud (autoroutes A6 et A31, Magistrale Eco-Fret reliant l'Allemagne à la péninsule ibérique...) qui pourraient se trouver renforcés par l'arrivée de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV

Rhin-Rhône et LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand - Lyon). Ces grandes infrastructures pourraient créer des effets « tunnels » qui contribueraient à isoler les territoires traversés, notamment si l'on privilégie les arrêts dans les grandes agglomérations.

À l'inverse, d'autres projets pourraient contribuer à desservir plus finement le territoire. La mise à 2x2 voies de la RCEA rentre dans ce cadre puisqu'elle « conforterait l'armature routière structurante dans les années à venir⁴ ».

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) de la Région Bourgogne formalise ces objectifs, en insistant sur **la nécessité de favoriser une meilleure desserte des territoires et de développer les liaisons interrégionales**.

Les Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire et les Schémas Régionaux des Infrastructures et des Transports des régions Auvergne et Bourgogne, confirment donc **la nécessité de liaisons interrégionales pour désenclaver leurs territoires**.

4 - Source : SRADDT de la région Bourgogne

SOUTENIR ET DÉVELOPPER LE TISSU ÉCONOMIQUE

Les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire ont pendant longtemps construit leur développement sur deux principaux secteurs : l'industrie et l'agriculture. Aujourd'hui, à l'instar de beaucoup d'autres départements français, les activités tertiaires sont devenues prédominantes. Cependant, dans certains bassins de vie notamment les pôles d'emplois ruraux, le nombre d'établissements industriels demeure important. De même, l'agriculture garde une place centrale dans l'économie du territoire. La mise à 2x2 voies de la RCEA en améliorant la desserte des territoires devra permettre de soutenir le tissu économique et d'accompagner la transition économique en cours.

LA RESTRUCTURATION D'UN SECTEUR INDUSTRIEL HISTORIQUEMENT IMPLANTÉ AVEC DE FORTS BESOINS EN TERMES DE DÉPLACEMENTS

Le territoire du projet est **très marqué par l'industrie**. En effet, le nombre d'emplois dans le secteur de l'industrie y est plus élevé que la moyenne nationale. Ainsi, dans l'Allier, département de tradition métallurgique, 23 600 emplois industriels

Les pôles industriels sur le territoire

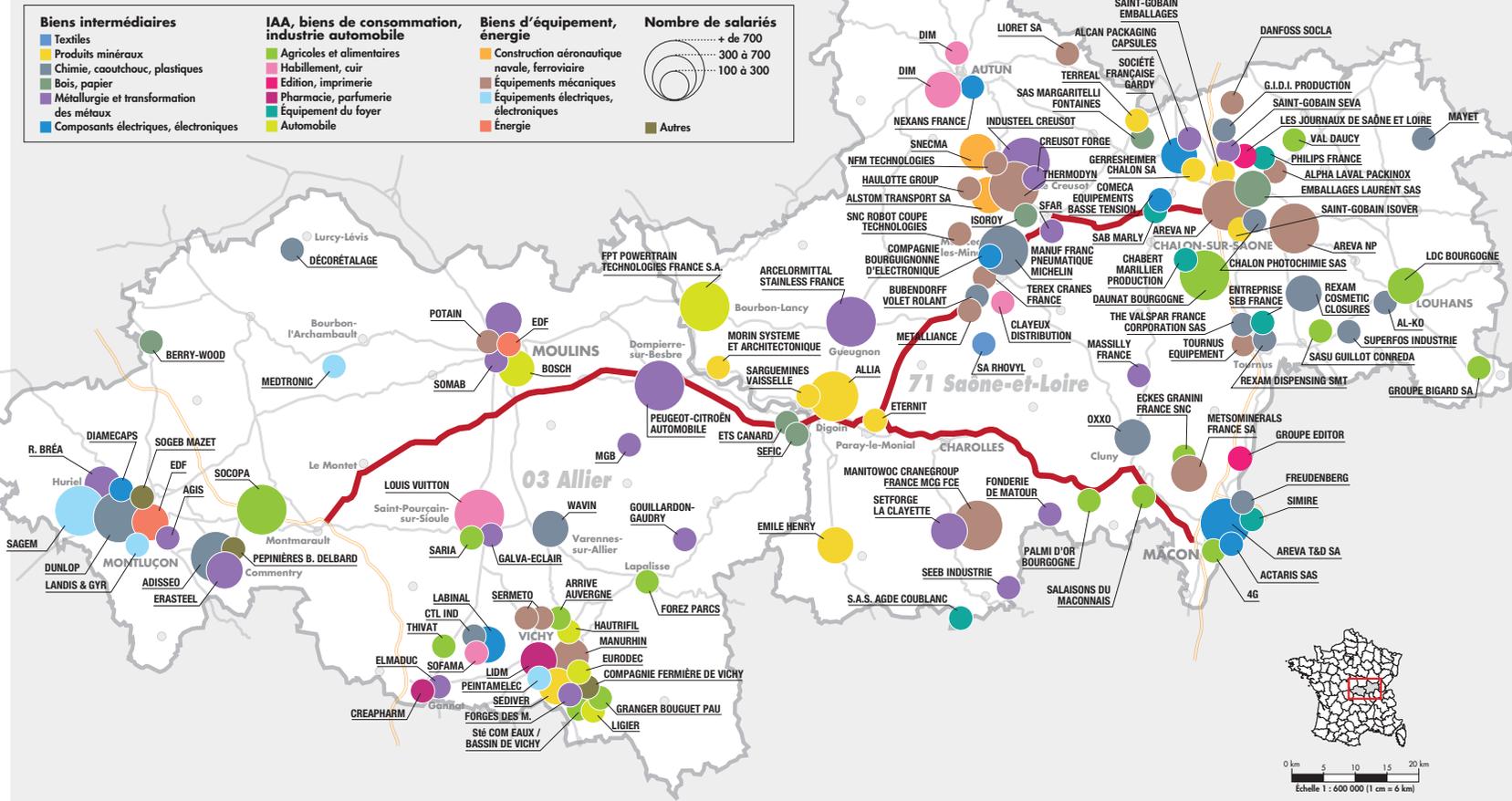
sont comptabilisés en 2006. En Saône-et-Loire, département bourguignon avec le profil le plus industriel, le nombre d'emplois dans le secteur industriel est estimé à 46 300 emplois en 2006.

Des secteurs très dynamiques

Dans l'Allier et la Saône-et-Loire, trois secteurs industriels dominent : **l'industrie des équipements mécaniques, la métallurgie et la transformation des métaux, et le secteur de la chimie-caoutchouc-plastiques.**

Chacun de ces deux départements a axé son développement sur un certain nombre de spécificités. Ainsi, dans l'Allier, de véritables **pôles de compétence se sont créés dans la mécanique sur la région de Montluçon, dans le secteur des biotechnologies et de la cosmétique** autour de Vichy, et dans le secteur de **l'agroalimentaire** à Moulins. En Saône-et-Loire, l'industrie textile, la construction ferroviaire et l'industrie des produits minéraux sont plus développées.

Toutes ces activités sont assurées par de **grands groupes industriels**. Dans l'Allier on retrouve Sagem à Domérat, Peugeot à Dompierre-sur-Besbre, Adisseo à Commentry, la Société des ateliers Louis Vuitton à Saint-Pourçain-sur-Sioule, AMIS et Dunlop à Montluçon, ou encore Bosch à Yzeure. La Saône-et-Loire concentre quant à elle l'essentiel des grands établissements industriels de la Bourgogne, avec notamment Areva-Framatome à Chalon-sur-Saône, Arcelor Mittal et Alz France à Gueugnon, Michelin à Blanzay, Dim à Autun



et Fiat Power Train à Bourbon-Lancy, Areva T&D à Mâcon et Arcelor Mittal au Creusot. Outre ces grands établissements de renom, concentrant un nombre d'emplois élevé sur le territoire du projet, il faut noter certaines particularités propres au tissu économique de chacun des deux départements. Dans l'Allier, à côté des grands groupes industriels cités précédemment, le tissu des entreprises

se caractérise par la présence de très nombreux **petits établissements**. Ceux-ci jouent un rôle majeur sur l'économie rurale puisqu'ils **concentrent près de 40 % des emplois salariés ainsi que 40 % du chiffre d'affaires**. Dans certaines zones d'emploi, cette forte orientation industrielle s'accompagne d'une spécialisation, voire d'une forte concentration fragilisant tout un bassin de vie en cas de restructuration ou

délocalisation. En Saône-et-Loire, on peut noter que **certains secteurs restent très localisés**. Ainsi, la construction ferroviaire est globalement concentrée au Creusot, l'industrie automobile dans la zone du Charolais, les industries des composants électriques et électroniques à Chalon-sur-Saône.

En outre, l'**industrie agroalimentaire est également très présente** dans les deux départements. L'Allier organise cette industrie autour de deux produits : l'eau et la viande. La Saône-et-Loire se concentre elle sur la production de viande et de vin.

Un secteur industriel très présent mais fragilisé

Même si certaines branches, comme l'agroalimentaire ou les biens d'équipements, connaissent une progression notable ces dernières années, **l'emploi industriel dans les deux départements reste fragile** en raison des difficultés rencontrées par certaines entreprises ou bassins d'emplois du territoire. Ainsi, les industries automobiles et des biens intermédiaires ont enregistré une **diminution de l'emploi**, du fait d'une recherche constante de productivité. La baisse la plus forte est observée dans le secteur des biens de consommation. Plusieurs plans sociaux et restructurations ont eu lieu ces dernières années, avec notamment la fermeture de l'implantation de Kodak à Chalon-sur-Saône. Dans l'Allier, la reconversion des principaux bassins industriels dans les années 1980-1990 et la spécialisation des établissements a entraîné une baisse du nombre d'emplois industriels : entre 1999 et 2006, l'Allier perd 2 900 emplois industriels. La Saône-et-Loire, quant à elle, en a perdu 5 160 sur la même période. La mise à 2x2 voies de la RCEA grâce à l'amélioration de l'accessibilité des territoires permettra de soutenir le

secteur industriel, secteur nécessitant des infrastructures de transport performantes.

Des activités fortement génératrices de déplacements

Le secteur industriel est fortement générateur de déplacements sur le territoire du projet. En effet, pour l'approvisionnement ou l'expédition de produits, les entreprises de l'Allier et de la Saône-et-Loire ont besoin d'infrastructures performantes. Comme évoqué précédemment, **la route est le mode de transport le plus utilisé, à la fois**

L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS À LA ROUTE PAR LES ENTREPRISES DU TERRITOIRE

Oltre le transport routier, il faut également noter que certaines entreprises du territoire utilisent des modes de transport alternatifs pour faire venir les marchandises dont elles ont besoin ou pour acheminer leurs produits. Ainsi, l'usine Arcelor Mittal de Gueugnon, productrice d'acier inoxydable, est approvisionnée en bobines par train jusqu'à Digoïn puis par camion jusqu'à Gueugnon. De même, l'entreprise Industeel, filiale d'Arcelor Mittal basée au Creusot et spécialisée dans les aciers spéciaux, utilise elle aussi le transport ferroviaire pour acheminer ses produits.

pour l'importation ou l'exportation de marchandises.

Les entreprises situées de part et d'autre de la RCEA utilisent donc cet axe pour faire venir les marchandises dont elles ont besoin. Ainsi, dans l'Allier, en 2002, les principaux produits importés étaient des biens intermédiaires (produits chimiques, en caoutchouc ou en plastique) ou des biens de consommation. En Saône-et-Loire, sont essentiellement importés des produits pétroliers, métallurgiques ou chimiques. Pour les deux départements, les marchandises expédiées sont des produits agricoles ou des produits manufacturés.

En conséquence, **beaucoup d'entreprises de service, spécialisées dans le transport professionnel et de logistique** se sont développées ces dernières années dans ces deux départements. Dans l'Allier, ce secteur concerne 217 établissements et 1 605 emplois⁵. En Saône-et-Loire, il concerne 366 établissements et 4 212 emplois⁶. Ces échanges de marchandises nécessitent parfois le recours à des convois exceptionnels. Ces convois n'utilisent la RCEA que sur le tronçon Ciry-le-Noble – Chalon-sur-Saône. Les convois exceptionnels ont donné lieu à 1 419 autorisations en 2009, ce qui représente environ 4 200 passages de convois, une autorisation générant en moyenne 3 passages de convois.

5 - Source : Les transports en Auvergne, Observatoire Régional des Transports de l'Auvergne, 2006

6 - Source : Bulletin de l'Observatoire Régional des Transports, juin 2005

UNE MISE À 2X2 VOIES SOUTENUE PAR LES ACTEURS ÉCONOMIQUES

Plusieurs acteurs économiques, rencontrés lors de la réalisation de l'étude socio-économique (voir liste des études page 99) estiment que la mise à 2x2 voies sera bénéfique pour l'économie du territoire. En effet, selon eux, la RCEA à 2x2 voies assurera une meilleure desserte des territoires et un maillage avec les autres grandes infrastructures routières (A77/A71/A75). Les atouts de la mise à 2x2 voies de la RCEA, rapidité et facilité d'accès, apporteront une image positive de développement de la région. Pour certaines entreprises, une augmentation de leur activité est envisageable dans le cadre d'un aménagement complet de la RCEA à 2x2 voies. La fiabilisation des temps de parcours et la fluidification du trafic sont citées parmi les principaux avantages de la mise à 2x2 voies. Les ports de Chalon-sur-Saône et Mâcon soulignent également qu'une meilleure desserte de leurs plates-formes multimodales permettrait une réduction des coûts des pré ou post-acheminements par camions et donc un allongement de leur zone de chalandise (vers l'Allier par exemple). Enfin, beaucoup d'entreprises soulignent le fait que la mise à 2x2 voies améliorera l'accessibilité mais également la sécurité de leurs employés sur la route. Plusieurs collectivités soulignent en outre qu'un territoire bien desservi est forcément plus attractif pour l'implantation d'entreprises.

UN SECTEUR AGRICOLE IMPORTANT

Outre le secteur industriel, l'économie des départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire est marquée par une certaine restructuration de l'activité agricole ces dernières années, faisant suite notamment aux nombreux départs d'agriculteurs. L'aménagement de la RCEA devra donc accorder une attention particulière à ce secteur, indispensable pour l'économie des territoires.

L'agriculture : un pilier de l'économie

Dans les deux départements traversés par la RCEA, **l'agriculture est un secteur d'emploi encore important**, puisqu'il représente environ 7 % des emplois. Au niveau national, le secteur agricole n'occupe que 3,7 % des emplois⁷. De plus, le secteur agricole crée 3,9 % de la valeur ajoutée dans chacune des deux régions concernées.

La renommée de l'agriculture dans les deux départements passe par des **productions de qualité**. Dans l'Allier, la production sous label rouge concerne 11 % des exploitations professionnelles (viande charollaise, agneaux d'herbe, porc fermier ou encore volaille). Ces produits de qualité permettent le **développement de la filière agroalimentaire**. En plein cœur du bocage bourbonnais, l'industrie de la viande de Villefranche-d'Allier a notamment une place de choix dans l'économie agricole du département.



Les cultures céréalières : l'une des productions dominantes de l'Allier



La Saône-et-Loire est reconnue pour ses vins AOC

En Saône-et-Loire, les productions de viande et de vin sont d'une très grande renommée, et représentent les premières productions en valeur du département.

Cependant, depuis plus de 30 ans, les exploitations agricoles de l'Allier comme de la Saône-et-Loire ont connu une restructuration permanente, résultant de nombreux départs non compensés par de nouvelles installations. Ainsi, la taille moyenne des exploitations n'a cessé de croître, passant de 35 hectares dans les années 1980 à plus de 80 hectares en 2005. Ces évolutions ne sont pas sans conséquence sur le paysage agraire car elles induisent un **agrandissement de la taille des parcelles, une réduction des haies, des prairies et des surfaces boisées, et une augmentation de la pression foncière liée à l'augmentation de la taille des exploitations**.

L'augmentation des surfaces des exploitations agricoles a également pour conséquence la spécialisation des exploitations liée au travail supplémentaire demandé.

Des régions agricoles en phase de spécialisation

La RCEA traverse successivement, d'ouest en est, six régions agricoles : le bocage bourbonnais, le Val d'Allier, la Sologne bourbonnaise, le Charolais, le Clunysois et le Mâconnais.

Autrefois dominé par l'élevage, le secteur agricole de l'Allier est de plus en plus tourné vers les **grandes cultures céréalières**, blé et maïs essentiellement. Ainsi, le Val d'Allier est dominé par la culture du maïs irrigué. Les cultures céréalières y représentent près de 50 % des surfaces agricoles. Elles ont pu s'y développer grâce aux alluvions de l'Allier et la possibilité d'irriguer les terres.

De même, la Sologne bourbonnaise, historiquement tournée vers l'élevage, a connu un fort développement de la culture céréalière ces vingt dernières années grâce à de nombreux travaux d'assainissement (drainage) et à l'irrigation des sols. Les cultures céréalières représentent désormais 24 % des surfaces agricoles, même si les surfaces destinées à la production de fourrages restent prédominantes (73 %). Le bocage bourbonnais est marqué par l'élevage herbager, spécialisé dans la production de bovins de race charolaise et d'agneaux de boucherie. À l'heure actuelle, 80 % des surfaces agricoles sont consacrées à la production de fourrages destinés aux troupeaux. Le nombre total des bovins dans cette région ne cesse d'augmenter tandis que la production ovine diminue. Les deux tiers des exploitations pratiquent l'élevage bovin.

7 - Source : INSEE

LA CLASSIFICATION AOC

L'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) est un label officiel français ou suisse d'Indication géographique protégée qui garantit l'origine de produits alimentaires traditionnels français ou suisses. Ils sont tous deux reconnus comme faisant partie des Appellations d'origine protégée européennes (AOP)*.

Dans le Val d'Allier, la RCEA traverse également la partie la plus au nord du vignoble de Saint-Pourçain-sur-Sioule, qui est, depuis le 28 mai 2009, le premier vin d'Auvergne classé en AOC*.

L'agriculture de la Saône-et-Loire est particulièrement diversifiée (cultures, élevages, vignobles, complétés par des bassins maraîchers, horticoles et des vergers...). Mais deux activités dominent largement : l'**élevage bovin** auquel sont consacrés près des deux tiers de la surface agricole utile, et la **viticulture AOC**, présente sur seulement 13 000 ha, mais dont l'impact économique est essentiel.

Ainsi, l'élevage est très présent dans le Charolais, notamment pour la production de bovins de race charolaise. Une AOC « Bœuf de Charolles » a été obtenue début septembre 2010.

Dans cette région, la quasi-totalité des surfaces agricoles utilisées est destinée à la production de fourrages (essentiellement des prairies permanentes), au détriment des cultures céréalières. Outre l'élevage bovin, de nombreuses exploitations se

concentrent sur de l'élevage ovin ou avicole. Enfin, un important troupeau caprin a permis de demander et d'obtenir début 2009 une AOC pour le fromage de chèvre fermier appelé « Le Charolais ».

Le Clunysois est également une importante région d'élevage, notamment de bovins de race charolaise, mais également de vaches laitières. Cette région agricole est toutefois particulière par sa diversité de productions agricoles. On y trouve en effet de nombreux petits élevages (volailles, lapins, ruches, ovins), mais également des élevages originaux (autruches, cerfs, sangliers) ainsi que de nombreux chevaux avec la présence des Haras nationaux de Cluny. Enfin, l'élevage caprin est également important. Un fromage de chèvre, le Mâconnais, est reconnu comme AOC depuis 2006. Ce fromage est également produit dans la région agricole du même nom, le Mâconnais.

Le troupeau caprin du Mâconnais est d'ailleurs la deuxième spécialité de ce secteur, la première étant la vigne. Cette région concentre en effet les deux tiers des vignes de Saône-et-Loire sur ses coteaux calcaires.

Plusieurs vignobles donnent des vins AOC de renom comme les Mâcon blanc et rouge, le Pouilly-Fuissé, le Saint-Véran ou encore le Crémant de Bourgogne⁸.

Le territoire du projet représente donc un **important secteur de production agricole**, pour lequel il convient de trouver des débouchés à la fois dans l'industrie agroalimentaire mais également

plus directement dans les zones de consommation des produits. Ces deux débouchés nécessitent le **recours au transport et à la logistique afin d'acheminer les produits vers les zones de consommations ou vers les industries agroalimentaires** du territoire mais également hors territoire. La mise à 2x2 voies de la RCEA devra prendre en compte cette dimension pour soutenir cette activité importante pour l'économie de l'Allier et de la Saône-et-Loire. Une grande vigilance sera notamment portée sur les parcelles proches de la RCEA.

UN SECTEUR TERTIAIRE ASSEZ BIEN DÉVELOPPÉ NOTAMMENT DANS LE TOURISME, MAIS PRÉSENTANT CERTAINES CARENCES

Un secteur bien développé mais présentant certaines carences

Le secteur tertiaire est le premier employeur du territoire dans l'Allier comme en Saône-et-Loire. Ainsi, dans l'Allier, 54 % des emplois concernent les activités de services. En Saône-et-Loire, ce sont 65 % des emplois qui concernent le secteur tertiaire.

Cependant, même s'il occupe une grande majorité des emplois du territoire, le poids économique du secteur tertiaire apparaît plus modeste. En effet, très développé

dans les services aux entreprises, notamment industrielles, le secteur tertiaire présente **un important manque en ce qui concerne les services marchands à haute valeur ajoutée, tels que les activités informatiques, les études de marché, le conseil et l'ingénierie.**

Ce déficit s'explique historiquement par un morcellement des sites industriels qui a entraîné un éclatement de l'offre de services, et une orientation vers les activités comme l'intérim, le transport, les services de nettoyage et de sécurité.

De plus, il faut noter que le développement des services s'effectue le plus souvent en appui d'un secteur industriel en bonne santé, les deux étant liés. En outre, les activités tertiaires ont tendance à s'implanter sur des territoires disposant d'une main-d'œuvre qualifiée, et plus spécifiquement pour les activités commerciales, dans des secteurs où il y a des consommateurs. L'implantation d'activités tertiaires nécessite donc le maintien d'une population active. En cela, la mise à 2x2 voies permettrait à ce secteur de se pérenniser et se développer.

⁸ - Source : Études des Chambres d'Agriculture de l'Allier et de la Saône-et-Loire

Le développement du tourisme

En développement depuis quelques années, l'activité touristique dans l'Allier et la Saône-et-Loire demande à être **confortée par des infrastructures de transport performantes**.

Les deux départements possèdent en effet **un patrimoine historique riche qu'il convient de mettre en valeur**. De part et d'autre de la RCEA, le paysage est rythmé par un ensemble de sites, monuments, châteaux ou églises, dont certains sont classés au titre de la protection des monuments historiques. Parmi les plus connus, on peut citer les sites classés des roches de Solutré, Vergisson et du mont de Pouilly.

L'Allier est particulièrement concerné par la présence **de nombreux châteaux et demeures anciennes**. En Saône-et-Loire, le territoire est jalonné par plus de cent **églises et chapelles romanes édifiées aux XI^e et XII^e siècles**. Parmi ces églises, il faut citer l'Abbaye de Cluny et la basilique de Paray-le-Monial qui font partie des plus connues. On citera également les villages de Souvigny, de Charroux et de Semur-en-Brionnais, classés parmi les plus beaux villages de France.

Ce patrimoine historique et la présence de lieux culturels faisant l'objet de pèlerinages ou de rencontres engendrent **une fréquentation parfois très importante dans certains sites de ces deux départements**. Dans l'Allier par exemple, le village de

LES SITES CLASSÉS ET LES SITES INSCRITS

La loi du 2 mai 1930, relative à la protection des monuments naturels et des sites, intégrée dans les articles L 341-1 à 22 du Code de l'environnement, permet de préserver des espaces du territoire français qui présentent un intérêt général du point de vue scientifique, pittoresque et artistique, historique ou légendaire. Le classement ou l'inscription d'un site ou d'un monument naturel constitue la reconnaissance officielle de sa qualité et la décision de placer son évolution sous le contrôle et la responsabilité de l'État, sous la forme d'une servitude d'utilité publique qui s'impose aux documents d'urbanisme.

Le classement est une protection forte qui correspond à la volonté de maintien en l'état du site désigné, ce qui n'exclut ni la gestion ni la valorisation. Les sites classés ne peuvent être ni détruits ni modifiés dans leur état ou leur aspect sauf autorisation spéciale.

L'inscription à l'inventaire supplémentaire des sites constitue une garantie minimale de protection. Elle impose aux maîtres d'ouvrage d'informer l'administration quatre mois à l'avance de tout projet de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site.

Charroux attire près de 80 000 visiteurs chaque année. En Saône-et-Loire, la communauté œcuménique de Taizé reçoit plus de 120 000 visiteurs par an, l'Abbaye de Cluny environ 100 000 et la Basilique de Paray-le-Monial près de 60 000.

Outre le patrimoine culturel des territoires traversés par la RCEA, **des lieux de loisirs entraînent une forte activité touristique**. On peut par exemple citer le parc d'attraction du Pal situé à Saint-Pourçain-sur-Besbre qui accueille plus de 300 000 visiteurs par an, ou encore le parc d'attraction de Romanèche-Thorins (Touroparc) avec ses 150 000 visiteurs par an, et celui du Creusot (Parc des Combes) qui en accueille environ 125 000.

Enfin, l'Allier et la Saône-et-Loire développent de plus en plus **le tourisme vert***, basé sur un certain nombre d'éléments du patrimoine naturel comme le réseau de canaux et de rivières navigables

particulièrement dense en Bourgogne, le Parc Naturel Régional du Morvan, ou encore les sources d'eau thermale situées sur les villes de Vichy, Bourbon-l'Archambault, Néris-les-Bains et Bourbon-Lancy. La fréquentation de ces sites nécessite donc **des infrastructures de transport performantes**, capables de répondre aux besoins de déplacements des touristes.

Le **développement du tourisme** est un élément important pour l'économie des régions Auvergne et Bourgogne. Il génère en effet toute une série **d'activités et d'échanges** (alimentation, biens de consommation, viticulture, services...) **qui contribuent à la richesse des territoires**. Dans l'espace rural, le tourisme contribue indéniablement au maintien de l'activité économique ainsi qu'à la rénovation du patrimoine bâti. L'aménagement de la RCEA devra donc chercher à préserver ce patrimoine et à pérenniser cette activité économique,

L'Abbaye de Cluny accueille environ 100 000 visiteurs chaque année



notamment en renforçant l'accessibilité des territoires et en garantissant sa bonne irrigation.

ACCOMPAGNER LA DYNAMIQUE D'AMÉNAGEMENT MISE EN PLACE PAR LES ACTEURS TERRITORIAUX

Le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA prend en compte les projets d'aménagement mis en place ou prévus par les différentes collectivités territoriales. Pour le maître d'ouvrage, l'objectif est **d'accompagner de la meilleure façon possible ces projets territoriaux, notamment en facilitant leur desserte**.

UNE VOLONTÉ DE S'ASSOCIER LOCALEMENT POUR ORGANISER ET AMÉNAGER LE TERRITOIRE

L'Allier et la Saône-et-Loire sont le témoin de nombreux regroupements de communes depuis les années 2000, prenant essentiellement la forme de communautés de communes*.

Au total, ce sont près de 29 communautés de communes, cinq communautés d'agglomération* et une communauté urbaine* qui sont directement concernées par le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA.

Autre forme de regroupement, les pays* ont pour objectif la réalisation de projets de développement permettant de renforcer les solidarités réciproques entre la ville et l'espace rural.

On dénombre au total quatre pays sur le territoire du projet : le Pays de la Vallée de Montluçon et du Cher, dans l'Allier, le Pays du Charolais Brionnais, le Pays du Chalonnais et le Sud Bourgogne, en Saône-et-Loire.

Cette contractualisation a pour avantage de **mutualiser des financements pour des objectifs de développement économique et d'aménagement du territoire communs**. Elle permet donc de renforcer leur efficacité sur les territoires.

Au niveau des communes et des structures intercommunales, de nouveaux outils de planification urbaine sont apparus : les Plans Locaux d'Urbanisme* (PLU) et les Schémas de Cohérence Territoriale* (SCoT). Cette nouvelle dynamique de planification territoriale permet de **coordonner les différents acteurs afin de faire émerger des projets et des politiques sectorielles cohérentes sur le territoire concerné** (logement, activités, déplacements, économie...).

Parmi les orientations fixées dans les SCoT, on retrouve généralement :

- des mesures dans le domaine des transports et des déplacements pour **améliorer l'accessibilité du territoire**. La RCEA est au cœur du dispositif. L'offre ferroviaire avec notamment la modernisation des étoiles ferroviaires (Étoile ferroviaire de Paray-le-Monial) existantes est également préconisée ;
- des mesures en matière d'environnement : **la préservation des espaces naturels et agricoles** avec la mise en place de corridors écologiques*, des mesures pour limiter l'étalement urbain et des mesures pour favoriser une meilleure intégration paysagère des espaces urbains existants.

L'aménagement de la RCEA vise à améliorer les déplacements, la sécurité routière et l'attractivité économique du territoire. En cela, il est en cohérence avec les projets de territoire que sont les SCoT, les PLU et les projets portés par les pays et les EPCI* et qui poursuivent sensiblement les mêmes objectifs (attractivité

économique). **De plus, l'aménagement de cet axe structurant conforte cette dynamique de développement à l'échelle intercommunale, en reliant mieux les espaces entre eux.**

DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE PORTÉS AU NIVEAU INTERCOMMUNAL

Les structures intercommunales sont aujourd'hui à l'origine de nombreuses initiatives pour **favoriser le développement économique du territoire**. Ces initiatives prennent le plus souvent la forme de zones d'activités* (ZA).

Ainsi, à l'échelle des agglomérations, les principaux projets sont les suivants :

- le Pays de la vallée de Montluçon et du Cher prévoit le développement de **plusieurs zones d'activités à Montmarault**. Cette ville doit ainsi devenir la porte Est de l'agglomération. Quatre grandes zones d'activités existent déjà : ZA route du Moulins, ZA Grand Champs, ZA la Plume et ZA route de Sazeret. Elles sont situées au carrefour de l'autoroute A71 et de la RCEA. Complétant ce dispositif, une nouvelle zone de 21 ha (ZA du château d'eau) est prévue ;
- pour l'agglomération de Moulins, le développement économique se localise principalement sur la rive droite de l'Allier. Deux projets sont envisagés à proximité de la RCEA :

- **un projet de parc multimodal* au nord de Montbeugny (Yzeure)** avec 268 hectares

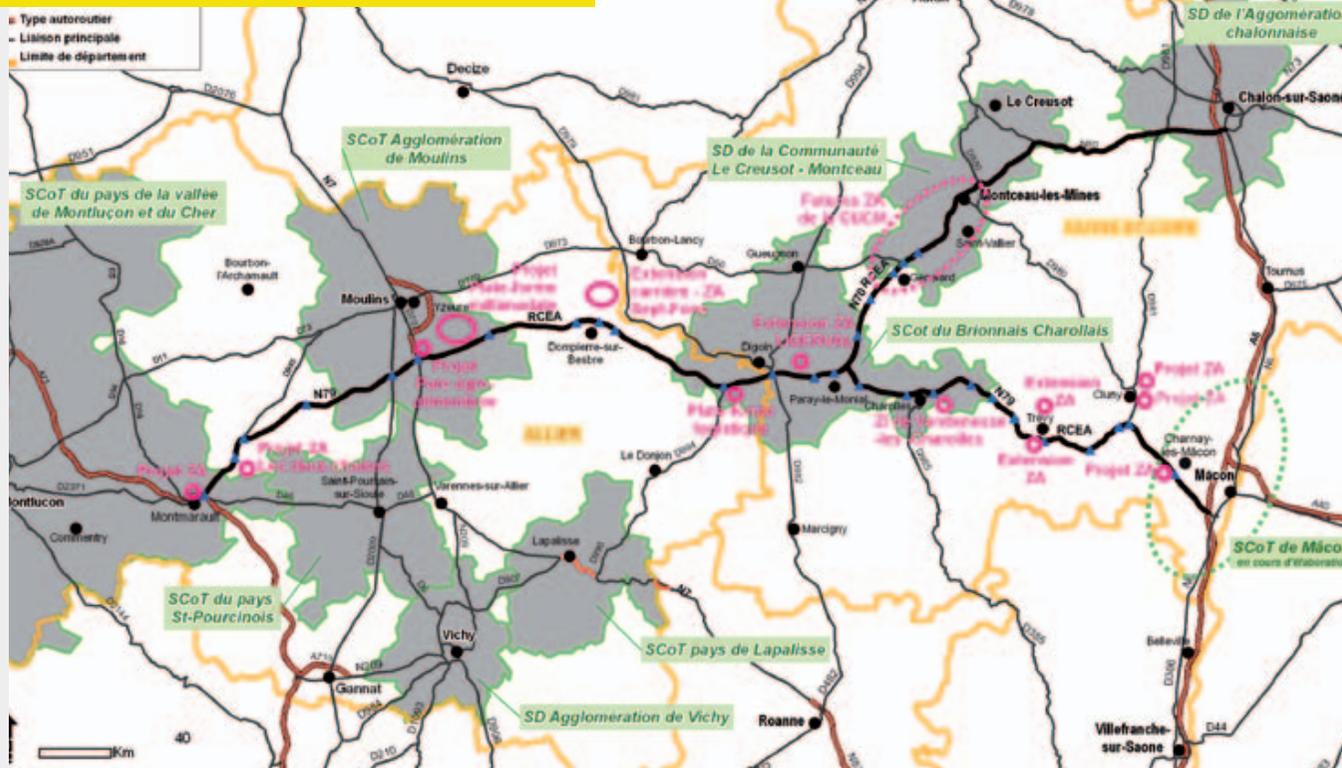


Montceau-les-Mines
ZA Sainte Elisabeth

ZOOM SUR LA COMMUNAUTÉ URBAINE DU CREUSOT – MONTCEAU-LES-MINES :

La communauté urbaine Le Creusot – Montceau-les-Mines a été créée en 1970, à une époque où aucun seuil de population n'était obligatoire. Elle rassemble au total 18 communes. Il s'agit de la seule communauté urbaine « bipolaire » de France grâce à ses deux villes centre : Le Creusot et Montceau-les-Mines. Villes prospères au 19^e siècle grâce à l'exploitation des gisements de fer et de houille, Le Creusot et Montceau-les-Mines ont dû faire face dans les années 1970 à un déclin industriel fort. C'est dans ce contexte que naît la communauté urbaine, avec pour objectif de redynamiser l'économie du territoire.

Projets de zones d'activités sur le territoire



de structures multimodales et 153 hectares de terrains libres prévus pour accueillir de nouvelles entreprises,

- une ZA de 46 hectares envisagée à proximité immédiate de l'intersection RN7-RCEA, sur la commune de Toulon sur Allier;
- au sein de la communauté urbaine du Creusot/Monceau-les-Mines, une réflexion globale est en cours, devant aboutir à l'élaboration d'un schéma directeur des zones d'activités. On peut également citer les zones prévues au sud de l'agglomération dans le plan local d'urbanisme pour accueillir :

- des activités industrielles à développer dans les secteurs Essertot, le Prelong/Darcy,
- des zones artisanales au Sud de l'agglomération (secteurs Barrat Lucy, Chatillon),
- des projets d'eco-parc d'activités et de requalification de la cité minière dans le secteur de Magny,
- des projets de ZA dans la commune de Gênelard;
- en outre, la communauté urbaine du Creusot/Monceau-les-Mines a pour

ambition de construire un **pôle d'affaires sur la zone Coriolis** (secteur de la gare TGV).

Dans l'espace rural, **des projets de développement économiques sont portés par les pôles ruraux**, étroitement reliés à l'activité générée par la présence de la RCEA :

- le projet de création d'une ZA vers Dompierre-sur-Besbre à proximité de la RCEA, porté par la communauté de communes Val de Besbre Sologne bourbonnaise;

- le projet d'extension de 120 hectares de la ZA Ligerval (zone commerciale et industrielle) au nord de Digoin. L'acquisition de nouveaux terrains devrait notamment permettre l'implantation de bâtiments industriels ou d'ateliers artisanaux. Il est également prévu de créer un centre routier sécurisé de 250 places pour poids lourds dans le secteur de Molinet;
- un projet d'extension de la ZA des Charmes à Paray-le-Monial;
- un projet d'extension du parc des expositions dans le secteur de Charolles. Une zone artisanale, commerciale et industrielle intercommunale de 26 ha située à l'est de Charolles, sur la commune de Vendennes-les-Charolles, est par ailleurs opérationnelle depuis fin 2008.

Enfin, bien qu'en retrait par rapport à la RCEA, la ville de Cluny reste fortement dépendante de cet axe. **Deux zones à vocation économique** sont prévues, à l'entrée Sud de la ville : le secteur Pré Robert/Champ-Gagneau (11,3 hectares) et la Comète/Sainte Vitale Sud (9,5 ha).

Dans les espaces ruraux isolés, des projets d'extension de zones d'activités implantées le long de la RCEA sont à signaler :

- dans l'Allier : développement de la zone des Thibauds à Tronget et de la zone du Grand chemin à Deux-Chaises, géré par la communauté de communes Bocage Sud;
- dans la Saône et Loire : développement des petites zones d'activité spécialisées dans les services et commerces situées dans le secteur de Trivy (ZA Genève Océan, zones d'activités de Trambly et de Matour).



Zone d'activités Sept Fons à Dompierre-sur-Besbre

DES PARTENARIATS POUR FAVORISER LA RECHERCHE ET L'INNOVATION

Afin de dynamiser la création d'entreprises et donc d'emplois, l'État et les collectivités locales mettent en place un certain nombre d'outils comme les **pôles de compétitivité***, **pôles d'excellence rurale*** ou **systèmes productifs locaux***.

Ces outils de dynamisation économique ont pour objectif de **mieux exploiter les ressources et les compétences économiques spécifiques à chaque territoire**.

On recense **deux pôles de compétitivité en Auvergne et deux en Bourgogne**. Pour l'Auvergne, les pôles de compétitivité sont « Céréales vallée », également appelé « Innovation dans les céréales », et « Viaméca », qui concerne la mécanique pour les filières aéronautique, automobile et

les biens d'équipement industriels. L'Auvergne est également concernée par le pôle Elastopôle, qui traite de la problématique des élastomères et qui a son siège en région Centre.

En Bourgogne, les deux pôles de compétitivité sont les pôles « Nucléaire Bourgogne » et « Vitagora » (agroalimentaire). Outre ces deux pôles de compétitivité, la Bourgogne est également concernée par des pôles d'excellence comme le pôle de la Performance (Nevers Magny-Cours), le pôle Image et ingénierie numérique (Chalon-sur-Saône), et le pôle bois.

Plus spécifiquement sur le territoire du projet, les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire sont concernés par plusieurs pôles d'excellence rurale. Destinés à **favoriser le développement des territoires ruraux**, ils reçoivent à ce titre un financement partiel de la part de l'État. Le label Pôle d'excellence rurale est

attribué à un projet de développement économique situé sur un territoire rural et fondé sur **un partenariat entre des collectivités locales et des entreprises privées**.

Un premier appel à projet a été lancé en décembre 2005 au niveau national et a abouti à un certain nombre de labellisations en 2006.

L'Allier est concerné par trois pôles d'excellence rurale :

le « Parc Naturopôle nutrition-santé », le « Pôle bois en montagne bourbonnaise » et l'« Alliance Ville-Campagne : une ambition conjointe au service de la valorisation touristique » au Sud de Montluçon. Deux d'entre eux sont spécifiquement concernés par le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA : le « Parc Naturopôle nutrition-santé », le « Pôle bois en montagne bourbonnaise ». Le « Parc Naturopôle nutrition-santé » a pour ambition de rassembler un collectif d'entreprises ayant pour cœur de métier, l'utilisation ou la transformation, à partir de technologies innovantes, de matières premières d'origine végétale, destinées au marché de l'alimentation santé. Le « Pôle bois en montagne bourbonnaise » a lui pour objectif de créer une filière d'approvisionnement en bois énergie.

En Saône-et-Loire, six pôles d'excellence rurale ont été labellisés :

les pôles « L'architecture bressane : support d'une nouvelle économie touristique et artisanale », « Un pôle d'excellence rurale pour une organisation territoriale du

travail en réseau », « Implantation couplée d'une centrale électrique à biomasse forestière et d'une scierie de douglas », « Développement d'une filière biocarburant au service de l'agriculture bressane », « Mise en valeur d'un site d'exception : les roches de Solutré et de Vergisson », « Pôle technologique de valorisation et d'innovation des viandes charolaises ». Quatre d'entre eux sont plus particulièrement concernés par le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RCEA :

- le pôle « d'excellence rurale pour une organisation territoriale du travail en réseau » qui a pour objectif de procurer un emploi pérenne de type « assemblage de pièces » à une centaine de personnes au chômage, en réunissant les conditions nécessaires au démarrage d'un, puis de plusieurs ateliers de sous-traitance industrielle ;
- le pôle « Implantation couplée d'une centrale électrique à biomasse forestière et d'une scierie de douglas » qui vise à la réhabilitation d'un ancien site industriel grâce à l'implantation d'une unité de sciage de douglas et d'une plate-forme de stockage de différents bois (biomasse d'origine sylvicole, plaquettes forestières en particulier). L'implantation d'une unité de cogénération fonctionnant à partir des connexes de la scierie produira de l'électricité et de la chaleur utilisées par la scierie mais aussi par la ville d'Autun ;
- le pôle « Mise en valeur d'un site d'exception : les roches de Solutré et de Vergisson » qui consiste à créer une maison de site jouant le rôle de centre d'initiation au patrimoine et de lieu d'accueil et de services (cafétéria, sanitaires...), à agrandir le musée

- 1 - Alliance Ville-Campagne
- 2 - Parc Naturopôle nutrition-santé
- 3 - Pôle bois en montagne bourbonnaise
- 4 - Pôle d'excellence rurale pour une organisation territoriale du travail en réseau
- 5 - Pôle technologique de valorisation et d'innovation des viandes charolaises
- 6 - Implantation couplée d'une centrale électrique à biomasse forestière et d'une scierie de douglas
- 7 - Mise en valeur d'un site d'exception : les roches de Solutré et de Vergisson
- 8 - L'architecture bressane : support d'une nouvelle économie touristique et artisanale
- 9 - Développement d'une filière biocarburant au service de l'agriculture bressane
- 10 - Développement d'une offre de mobilité durable en territoire rural
- 11 - Cultiver la mémoire pour préparer l'avenir à Jaligny sur Besbre
- 12 - Création et aménagement d'un site intergénérationnel au service de la population du Couchois
- 13 - Présence médicale en Bresse Bourguignonne

Pôles d'excellence rurale sur le territoire



Par ailleurs, **des systèmes productifs locaux (SPL) et initiatives analogues seront encouragés.** Cette démarche s'inscrit dans les deux régions dans des schémas régionaux de développement économique (SRDE) qui entendent, dans les sept ans à venir, promouvoir les démarches d'innovation et de transformation des entreprises des filières en mutations confrontées à un environnement concurrentiel nouveau, sous forme de programmes d'actions collectives leur permettant de bénéficier d'outils et de compétences extérieures pour mener à bien leur démarche d'amélioration de leur compétitivité.

Cette dynamique d'aménagement pourrait être **un levier pour un nouveau développement des territoires.** L'aménagement de la RCEA devra chercher à **soutenir ces projets territoriaux.**

LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ

Les pôles de compétitivité structurent des projets industriels innovants et de grande envergure qui croisent différentes technologies en mettant en relation entreprises, institutions de recherche et centres de formation. Ils sont portés par des investisseurs privés mais soutenus par l'État et les collectivités locales (régions, départements, agglomérations). Ils ont pour objectif de renforcer la performance des entreprises françaises et leur compétitivité face à la concurrence internationale, d'améliorer l'attractivité économique du pays et ainsi de lutter contre les délocalisations.

départemental de la préhistoire ;
 et le pôle « technologique de valorisation et d'innovation des viandes charolaises » qui a pour objectif de valoriser le territoire, en permettant aux éleveurs et aux entreprises de se développer à partir de la viande charolaise (viande bovine charolaise issue d'une race mondialement connue et de haut de gamme et viande ovine charolaise, produite en moindre quantité mais de grande qualité).

Un deuxième appel à projets a été lancé en 2010. Trois pôles ont été sélectionnés dans l'Allier au titre de la première vague de labellisation : le projet de « Parc Naturopôle Nutrition Santé II » (nouveau projet permettant de poursuivre la dynamique du premier), le projet « Cultiver la mémoire pour préparer l'avenir à Jaligny sur Besbre » porté par la Communauté de communes Val de Besbre Sologne Bourbonnaise et le projet « Développement d'une offre de

mobilité durable en territoire rural », porté par le Conseil Général de l'Allier. En Saône-et-Loire, deux projets ont également été sélectionnés au titre de cette première vague : le projet « Présence médicale en Bresse Bourguignonne », porté par le Pays de la Bresse Bourguignonne, et le projet « Création et aménagement d'un site intergénérationnel au service de la population du Couchois », porté par la Communauté de communes autour du Couchois.

DES RÉSEAUX FERRÉS ET FLUVIAUX INSUFFISANTS POUR CONSTITUER UNE ALTERNATIVE À LA RCEA

Répondant à la fois à des besoins locaux de déplacements, mais également à des besoins nationaux pour des trajets de longue distance, la RCEA est aujourd'hui un axe très fréquenté par les poids lourds. Elle supporte des trafics très différents qui ne disposent pas de véritables alternatives.

DES BESOINS DE DÉPLACEMENTS REFLÉTÉS PAR LES TRAFICS SUR LA RCEA

Comme évoqué précédemment (voir page 19), la RCEA est aujourd'hui un axe fréquenté, particulièrement par les poids lourds, pour le transport de marchandises et qui supporte des trafics de nature hétérogène. Le trafic moyen journalier y est de 8 000 à 18 000 véhicules par jour selon les sections. La part des poids lourds peut atteindre jusqu'à 45 % du trafic.

La part importante des poids lourds peut s'expliquer de plusieurs manières. Celle-ci s'explique avant tout par un **important trafic de transit** (flux traversant le territoire concerné et ayant pour origine et destination des territoires extérieurs). Par ailleurs, les entreprises du territoire, essentiellement tournées vers l'industrie, ont besoin d'importer un certain nombre de marchandises nécessaires à leur activité (matières premières, composants), mais ont également besoin d'exporter leurs produits. Ces échanges commerciaux conduisent à un **trafic local** (à l'intérieur du territoire concerné : ici, la section Montmarault – Chalon-sur-Saône/Mâcon) et un **trafic**

d'échanges (trafic de ou vers le territoire concerné et à destination ou depuis un territoire extérieur) **pour les poids lourds**. Pour les véhicules légers, l'essentiel des trafics est engendré par des **besoins de déplacements quotidiens** (trajets domicile-travail, trajets vers les équipements structurants de loisirs, de santé...), soit des trafics locaux et d'échange. La RCEA est également très utilisée pour des flux de transit. Cette utilisation de la RCEA reflète le **manque d'alternatives performantes** sur le territoire de la RCEA, qu'il s'agisse de trajets locaux ou de longue distance.

LE BUDGET AUTOMOBILE DES MÉNAGES FRANÇAIS

Ces dernières années, la part de l'automobile dans la consommation des ménages s'est stabilisée. De 1998 à 2006, les Français ont consacré en moyenne et par an 12,3 % de leur budget à l'acquisition d'un véhicule et à son utilisation. Entre 1990 et 1997, cette part était de 12,4 %. Par ailleurs, depuis 1998, on assiste à une diminution du nombre d'achats d'automobiles (neuves et d'occasion).

Au cours des dix dernières années, les prix des consommations liées à l'automobile (achat de véhicule, carburants, entretien, assurances...) ont fluctué en fonction des prix du pétrole. Ils augmentent désormais plus vite que l'inflation. Cependant, les progrès technologiques (moindre consommation de carburant) et les changements dans les comportements des consommateurs ont dans le même temps réduit le volume de ces consommations, ce qui explique la stabilité dans le budget des ménages consacré à l'automobile depuis les années 1990.

UNE OFFRE DE TRANSIT EST-OUEST LONGUE DISTANCE ALTERNATIVE À LA ROUTE AUJOURD'HUI INSUFFISANTE

Pour répondre aux besoins de déplacements, qu'ils soient locaux ou nationaux, l'État cherche **en priorité une solution ferrée ou fluviale**, conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement. Toutefois, bien que certaines infrastructures soient en projet, les besoins de déplacements actuels et à court terme sur le territoire ne pourront pas être satisfaits autrement que par une infrastructure routière, en particulier la RCEA.

DES ALTERNATIVES FERRÉES INSUFFISANTES POUR LES VOYAGEURS OU À UN HORIZON TROP LOINTAIN

Aucune infrastructure ferroviaire à haut niveau de service n'existe pour le transport de voyageurs sur les longues distances est-ouest. En effet, une seule ligne à grande vitesse performante, la LGV Paris - Lyon, dessert le territoire du projet, selon un axe nord-sud. Des liaisons telles que Bordeaux-Lyon doivent alors s'effectuer par des lignes classiques. Or, malgré le plan rail Auvergne 2009-2013 qui prévoit la modernisation de la section Saint-Germain-des-Fossés - Lavaufranche située à l'ouest de Montluçon, ces lignes ne seront pas suffisamment attractives, pour développer l'utilisation du train d'est en ouest.

Des lignes à grande vitesse sont cependant en projet. Le Grenelle de l'Environnement prévoit en effet la poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse avec comme objectifs « d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Ile-de-France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes ». Il propose ainsi la réalisation d'un barreau est-ouest à haut niveau de service (LGV) (voir carte ci-contre). Ce projet figure au

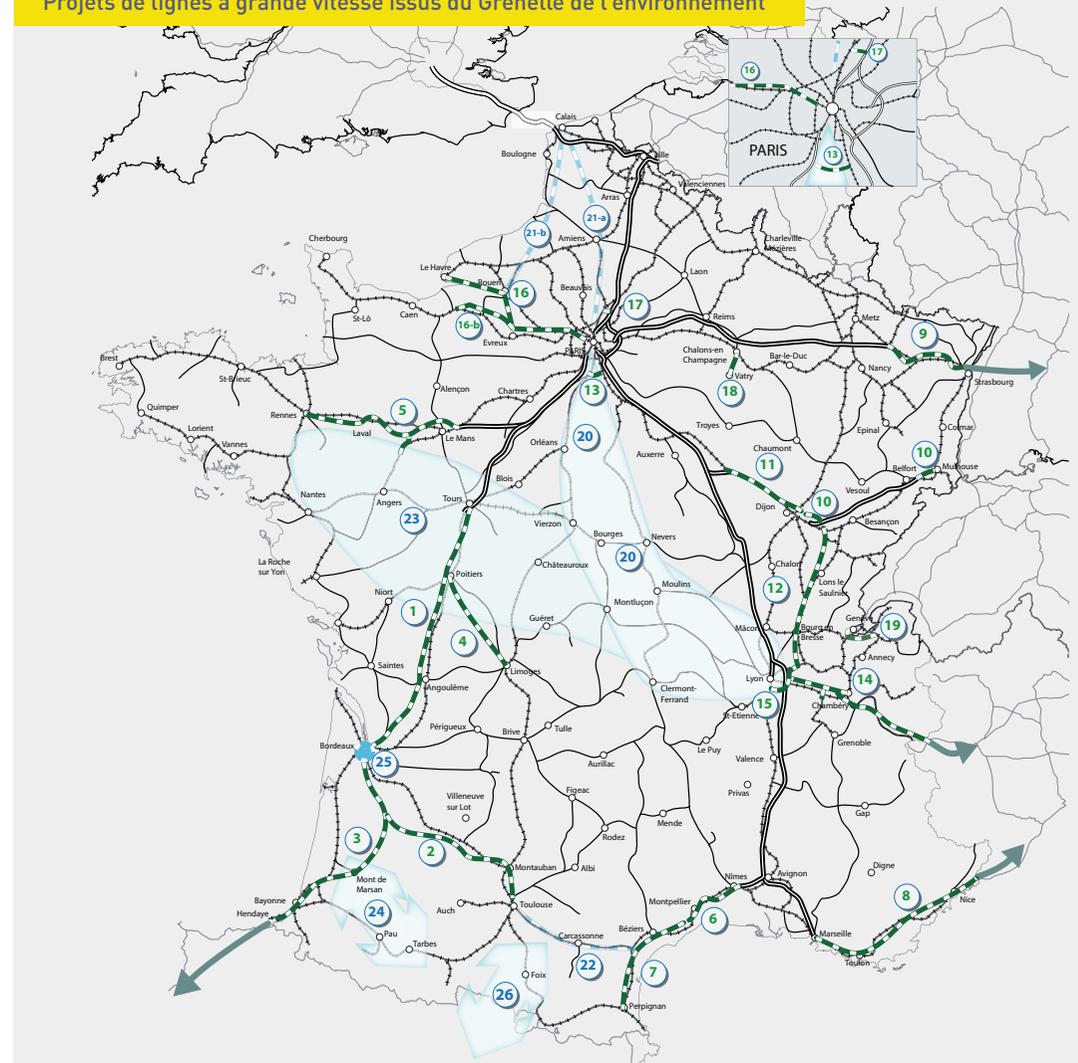
programme supplémentaire défini dans la loi Grenelle 1 et à l'avant-projet du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Il n'est pas encore lancé, la durée prévisionnelle des études et des travaux portant sa mise en service à plus long terme.

Le projet de LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (projet POCL) est également inscrit dans ce programme supplémentaire ainsi qu'à l'avant-projet de SNIT. Cette liaison permettra d'améliorer la desserte des villes de l'Auvergne, de la Bourgogne et du Centre. Elle sera également un moyen de doubler la LGV Paris - Lyon. Les études préalables au débat public sont actuellement en cours de réalisation. Trois familles de scénarios sont proposées par RFF pour être mises au débat. Elles proposent toutes une variante avec une liaison très directe entre Moulins et Mâcon, et pouvant donc devenir une alternative performante à la RCEA sur cette portion. À l'instar du barreau est-ouest, sa mise en service n'est cependant prévue qu'après 2020.

La carte ci-dessous présente les projets de développement ferroviaire proposés dans l'avant-projet de SNIT.

Dans l'attente de la mise en œuvre d'alternatives performantes au mode routier pour les liaisons est-ouest, la route reste le mode de transport le plus compétitif. En effet, pour rejoindre Mâcon depuis La Rochelle par exemple, aucune liaison est-ouest directe n'existe en dehors

Projets de lignes à grande vitesse issus du Grenelle de l'environnement



Avant 2020		Après 2020	
1 SEA Tours-Bordeaux	11 LGV Rhin-Rhône branche Ouest	20 Ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon	
2 SEA Bordeaux-Toulouse	12 LGV Rhin-Rhône branche Sud	21-a Ligne Paris-Calais par Amiens	
3 SEA Bordeaux-Espagne	13 Interconnexion sud des LGV en Ile-de-France	21-b Ligne Paris-Calais par Rouen (alternative 20-a)	
4 SEA Poitiers-Limoges	14 Liaison Lyon-Turin y compris les accès	22 Ligne Toulouse-Narbonne	
5 LGV Bretagne-Pays de la Loire	15 Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	23 Barreau Est-Ouest	
6 Contournement de Nîmes et de Montpellier	16 Amélioration de la desserte de la Normandie et prolongement d'Eole	24 Barreau améliorant la desserte du Béarn et de la Bigorre	
7 Ligne nouvelle Montpellier- Perpignan	17 Liaison ferroviaire Roissy-Picardie	25 Contournement ferroviaire de Bordeaux	
8 LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur	18 Desserte de Vatry	26 Nouvelle traversée des Pyrénées	
9 2eme phase de la LGV-Est Européenne	19 CEVA - Liaison Genève-Annemasse		
10 2eme phase de la LGV Rhin-Rhône branche Est			

Existant

- LGV (y compris travaux en cours)
- - - Ligne classique électrifiée
- Ligne classique non électrifiée

Projets proposés à l'inscription au schéma national

- A lancer avant 2020
- - - A lancer après 2020

Projets pour le développement du fret ferroviaire

LE RÉSEAU CAREX

Le réseau Carex (acronyme de CARGO Rail EXPRESS) est un projet européen de réseau de fret express ferroviaire, visant à utiliser les lignes à grande vitesse existantes pendant les heures creuses du trafic voyageur (la nuit principalement) par des rames adaptées au transport de colis. Le projet est labellisé Grenelle de l'environnement depuis le 25 octobre 2007 et est également soutenu par l'Union européenne.

du mode routier. Ainsi, pour effectuer cette liaison en train, il est possible de passer par Paris, ce qui représente un trajet de près de 6 heures, mais avec un coût plus élevé lié à l'utilisation du TGV. D'autres trajets sont possibles, via Bordeaux et Limoges (entre 9 et 10 heures). Ces trajets n'étant pas directs, et les infrastructures n'étant le plus souvent pas adaptées à des vitesses élevées, le train n'apparaît donc pas comme un mode de transport intéressant pour des trajets est-ouest de longue distance. À l'heure actuelle et jusqu'à l'horizon 2020, les itinéraires routiers permettront des temps de trajet plus réduits, notamment en empruntant la RCEA. Ainsi, pour un trajet La Rochelle – Mâcon, il est possible d'utiliser un itinéraire passant par Poitiers et Orléans (7h20), ou d'emprunter la RCEA (6h54 en passant par Poitiers), trajet le plus court en kilomètres parcourus.

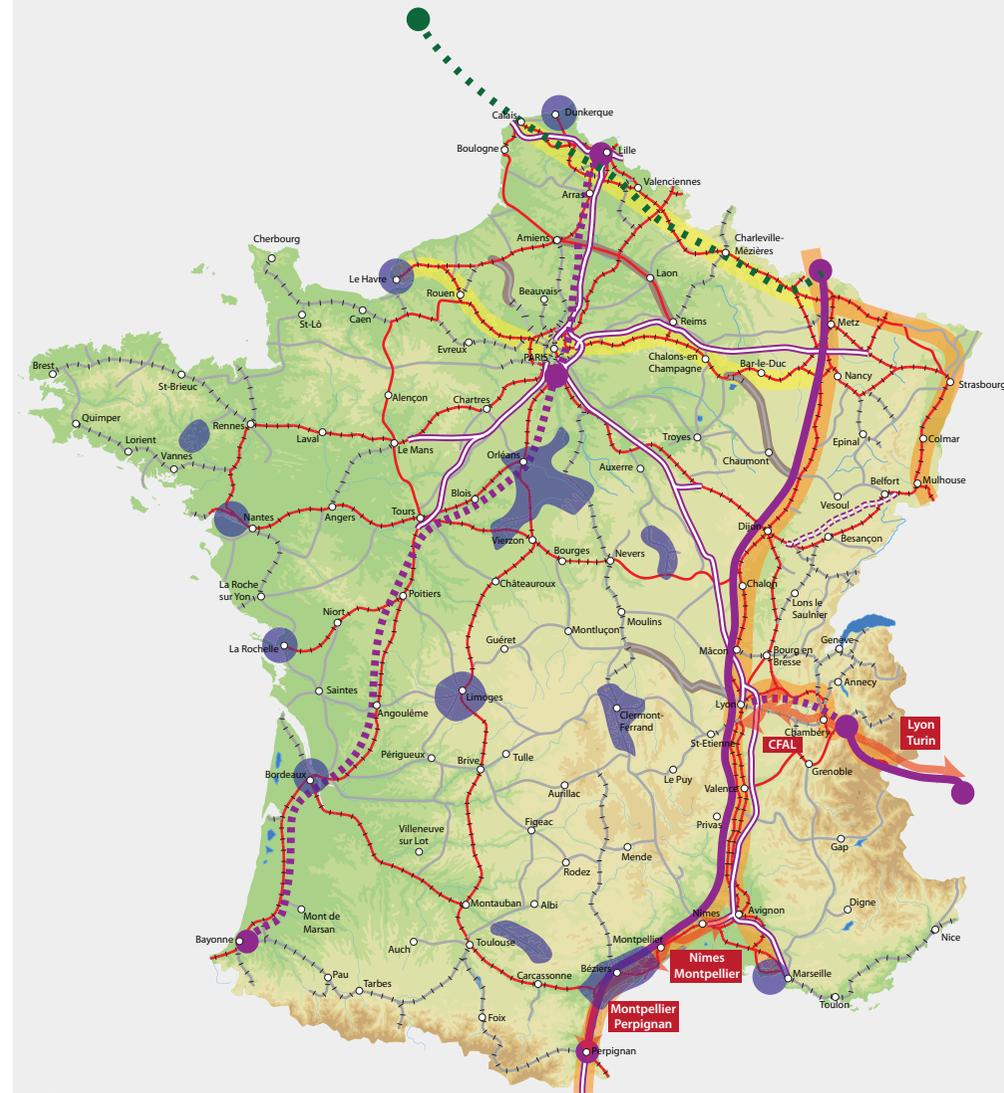
UN DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE NE PERMETTANT PAS DE CONCURRENCER LA ROUTE

Pour le transport de marchandises, aucune liaison de fret ferroviaire n'existe pour le moment sur un axe est-ouest.

La ligne à grande vitesse LGV Sud-Est, qui relie Paris à Lyon, est utilisée pour le transport de marchandises, mais que très marginalement (entre 4 et 5 trains par jour). Les trains de fret utilisent en effet en grande majorité la ligne classique Paris – Lyon – Marseille.

La ligne classique Paris – Clermont-Ferrand est également utilisée pour du fret ferroviaire. Elle permet des échanges avec le nord et l'est (via Saint-Germain-des-Fossés/Roanne/Saint-Etienne). Cette ligne est à l'heure actuelle relativement peu utilisée pour le transport de marchandises (entre 5 et 10 par jour), à l'exception de la portion comprise entre La Ferté Hauterive et Saint-Germain-des-Fossés, et de la section Riom – Clermont-Ferrand, où ce sont entre 10 et 20 trains de fret qui circulent chaque jour.

Pour développer le fret ferroviaire, conformément aux objectifs du Grenelle de l'Environnement, le Gouvernement a annoncé le 16 septembre 2009 un Engagement National pour le Fret Ferroviaire*, en vue de développer le fret ferroviaire sur le territoire français. Ces projets sont également inscrits à l'avant-projet de SNIT.



Légende

- Ligne à grande vitesse (LGV)
- LGV en construction
- Ligne du réseau orienté fret
- Autre voie ferrée
- Electrification
- Corridors européens pour le fret
- Projet d'extension des corridors
- Autoroute ferroviaire
- Autoroute ferroviaire en appel d'offres
- Grand projet pour le fret
- Autre autoroute ferroviaire envisageable
- Opérateur ferroviaire de proximité envisagé

Sur le périmètre du projet de la RCEA, on peut noter que le secteur de Mâcon est concerné par la mise en place du réseau CAREX*, à destination de l'Angleterre, des Pays-Bas et de l'Allemagne. De même, un corridor européen* est prévu entre les Pays-Bas et Lyon. La mise en place de FEROVERGNE, « opérateur ferroviaire de proximité* »

auvergnat, devrait être effective en 2011. Le reste du territoire de la RCEA n'est pas concerné par les projets de développement du fret ferroviaire. En outre, les seules liaisons transversales pour le transport de marchandises sont prévues dans le SNIT au nord et au sud de la France, mais aucune n'est prévue au centre, sur le territoire de la RCEA.

L'ENGAGEMENT NATIONAL POUR LE FRET FERROVIAIRE

Pour augmenter la part des transports de marchandises alternatifs à la route, l'État, RFF (Réseau ferré de France) et les opérateurs ferroviaires, parmi lesquels la SNCF, ont décidé de lancer un plan d'action national pour le fret ferroviaire. L'objectif de cet engagement national est, à terme, une réduction annuelle de plus de 2 millions du nombre de trajets de poids lourds sur les routes françaises, ainsi qu'une réduction de plus de 2 millions de tonnes des émissions de CO₂. Il s'inscrit de ce fait directement dans la continuité des décisions du Grenelle Environnement en contribuant à la politique de report modal, de croissance verte, de création d'activité économique et d'emplois et de réduction des émissions des gaz à effets de serre.

Cet engagement repose sur huit axes principaux :

- créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées en France (afin de mettre des camions sur les trains) ;
- aider massivement le développement du transport combiné (afin de mettre plus de

conteneurs sur les trains) ;

- développer les opérateurs ferroviaires de proximité (créer des PME ferroviaires pour desservir les territoires et les zones portuaires avec des organisations légères et adaptées) ;
- développer le fret ferroviaire à grande vitesse entre les aéroports (utilisation des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointes pour le transport de marchandises) ;
- créer un réseau à priorité d'utilisation fret, dit ROF (réseau orienté fret) ;
- supprimer les goulets d'étranglement (notamment pour l'agglomération lyonnaise et entre Nîmes et Montpellier), principaux points de congestion du réseau ferré national ;
- améliorer la desserte ferroviaire des grands ports français (condition essentielle à leur développement), sources importantes de fret massifié ;
- moderniser la gestion des sillons* (amélioration des temps de parcours et du respect des horaires des trains de fret) et traiter le fret comme une priorité.

LES OPÉRATEURS FERROVIAIRES DE PROXIMITÉ

Les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ont vocation à organiser, à l'échelon local, le regroupement des flux de marchandises et leur distribution en proposant des solutions de transport répondant aux besoins des chargeurs locaux. Ils doivent également permettre de gérer l'infrastructure ferroviaire dans un cadre adapté aux réalités locales, tant pour l'entretien et la maintenance des lignes que pour la gestion des circulations.

LA VOIE D'EAU POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES : UN ACCÈS DIRECT LIMITÉ À CHALON-SUR-SAÔNE ET MÂCON

Plusieurs canaux navigables sont présents sur le territoire de la RCEA. Construits au départ pour le transport de marchandises, ils ont été creusés au plus près des villes. L'utilisation des voies d'eau a ensuite été délaissée au profit des transports routiers jugés plus souples et plus efficaces. Sur le territoire du projet, les voies navigables sont concentrées en Saône-et-Loire. La Bourgogne est en effet la région qui possède le réseau de voies navigables le plus développé de France, avec une longueur de 1007 km, c'est-à-dire près d'un huitième du réseau national.

Les voies fluviales situées sur le territoire du projet sont les suivantes :

- une partie du canal latéral à la Loire ;
- le canal de Roanne à Digoin ;
- le canal du centre de Chalon-sur-Saône à Digoin ;
- la Saône.

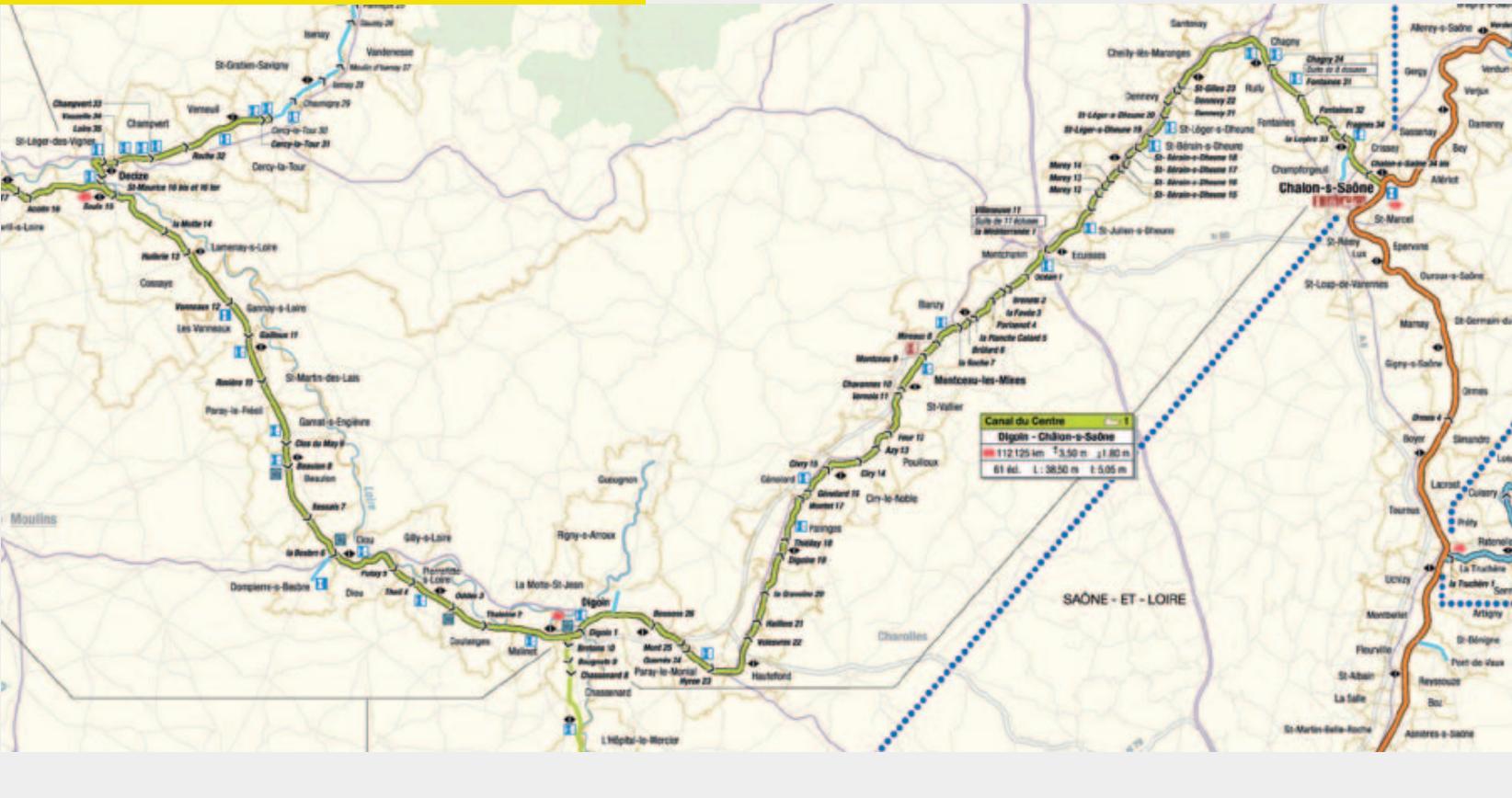
Ces canaux sont essentiellement utilisés pour du trafic de plaisance. Le trafic fluvial de marchandises est en effet centré sur la Saône, principalement à partir des ports de Pagny, Chalon-sur-Saône et Mâcon, en relation avec le Rhône et la Méditerranée. La Saône est en effet le seul axe accessible aux bateaux à moyen et grand gabarit. Cet axe a transporté, en 2005, 6,67 millions de tonnes de marchandises. On constate actuellement une forte transformation structurelle des transports par voie d'eau : ils se diversifient, concernent des produits à plus forte valeur ajoutée et s'effectuent sur de plus longues distances.

Les évolutions les plus fortes sont :

- celles du transport par conteneurs dont le trafic a été multiplié par dix depuis 2000,
- les produits chimiques dont le trafic a été multiplié par six depuis 2000
- et les produits agricoles qui représentent plus du quart du trafic total (29 % du trafic sur l'axe Rhône - Saône en 2005) et dont le trafic a été multiplié par deux depuis dix ans⁹.

9 - Source : « Les transports et infrastructures de transport », rapport du Conseil économique et social de Bourgogne

Voies navigables sur le territoire du projet



Cependant, **seules les villes de Chalon-sur-Saône et Mâcon possèdent un accès direct à la voie d'eau**. Depuis les autres villes du territoire, des rabattements en train ou par la route sont nécessaires pour arriver aux voies navigables.

Si le transport fluvial ne peut venir en alternative à la route ou au fer pour des flux est-ouest dans la zone considérée, il faut cependant noter **l'importance des deux**

ports de Mâcon et Chalon-sur-Saône, gérés par APROPORT, et **leurs effets générateurs en termes d'échanges** mettant à contribution la RCEA. Ces ports constituent en effet des **sites publics trimodaux (route, eau, fer)** dédiés principalement à des fonctions de transfert de charges complétées par des fonctions de stockage ou de logistique.

Au total, l'activité globale d'APROPORT, c'est-à-dire tous trafics et modes de transport confondus, correspondant aux volumes traités par les plates-formes portuaires de Chalon-sur-Saône et de Mâcon, s'établit à 3,2 millions de tonnes pour 2009 avec la répartition modale suivante :

- fluvial et fluviomaritime : 41 % ;
- ferroviaire : 5 % ;
- routier : 54 %.

Les plates-formes fluviales de Chalon-sur-Saône et Mâcon conservent donc une part de leurs activités par la voie d'eau assez élevée (41%), même si le transport routier reste dominant, et avec lui, le trafic supporté par les axes desservant Chalon-sur-Saône et Mâcon, dont la RCEA.

On notera toutefois que **l'intérêt des entreprises pour le transport multimodal s'accroît depuis quelques années**. L'étude socio-économique réalisée en 2010 (voir liste des études page 99) a permis de rencontrer un certain nombre d'entreprises du territoire, mais également les chambres de commerce et d'industrie, ou encore des communautés de communes. Ces acteurs ont ainsi pu exprimer leurs attentes quant à l'aménagement de la RCEA, mais également leurs projets en matière de transport. Ainsi, sur le territoire de la RCEA, plusieurs entreprises envisagent de **développer la multimodalité pour le transport de marchandises**. Certains transporteurs envisagent la mise en place d'un transport de marchandises par train, combiné parfois avec du transport routier. D'autres entreprises utilisent déjà aujourd'hui le transport combiné (route + voie d'eau à partir de Mâcon). C'est le cas notamment de l'entreprise Volvic, pour acheminer ses bouteilles d'eau jusqu'à Fos-sur-Mer.

LA PLATE-FORME MULTIMODALE DE MÂCON

À 60 km au nord de Lyon, le port fluvial de Mâcon est axé plus particulièrement sur les activités agroalimentaires (céréales entre autres), les conteneurs, la distribution, les matériaux de construction, les produits métallurgiques, les engrais, les hydrocarbures... Il permet la desserte des entreprises du territoire dans un rayon de 60 km environ, et fournit également des plates-formes de transit pour des destinations plus lointaines (Marseille-Fos par exemple). Le port est desservi par différents modes de transport : le fer (gare de fret de Mâcon), le fleuve (axe Rhône-Saône, de gabarit européen) et la route (A6, RN6, A40, RN79 - RCEA).

En termes d'activité pour 2009, le port de Mâcon a réalisé un trafic annuel de 1,2 million de tonnes de marchandises¹⁰.

Toutefois, pour d'autres entreprises, la **multimodalité n'est pas possible, notamment pour les transporteurs travaillant en flux tendus**. La mise en œuvre d'itinéraires multimodaux n'est alors pas possible pour des raisons de temps. Beaucoup d'entreprises évoquent également le coût plus élevé qui ne leur permet pas de se rabattre, même de façon partielle, sur un autre mode de transport ou le ferroutage.

¹⁰ et ¹¹ - Source : Rapport d'activité 2009 APROPORT

LA PLATE-FORME DE CHALON-SUR-SAÔNE

Le port de Chalon-sur-Saône se répartit entre deux zones : Chalon Nord et Chalon Sud. Ces plates-formes intermodales accueillent des axes routiers (A6, RN6, A36/A37, RN73/RN74, RN80), ferroviaire (gare fret de Chalon), et fluvial avec l'axe Rhône-Saône. Les principaux domaines d'activités sont regroupés autour des céréales et de l'agroalimentaire, des conteneurs, des produits métallurgiques, des matériaux de construction, des hydrocarbures, des engrais, de la chimie et des colis lourds. La plate-forme de Chalon offre également un service de réparation et de construction navale. En termes d'activité pour 2009, le port de Chalon-sur-Saône a réalisé un trafic annuel de près de 2 millions de tonnes¹¹. La communauté d'agglomération du Grand Chalon et la Chambre de commerce et d'industrie de Saône-et-Loire ont en projet l'extension du port Sud de Chalon, avec une mise en service à l'horizon 2014. Cette extension est justifiée par l'augmentation du trafic fluvial de marchandises. Hors sables et graviers, l'activité marchandises du port Sud a triplé au cours des dix dernières années.



Port de Chalon-sur-Saône

Pour aller d'est en ouest depuis la vallée de la Saône vers la région Centre et au-delà, vers l'Atlantique, **le mode routier, via la RCEA, est le plus approprié**. La branche nord (Paray-le-Monial - Chalon-sur-Saône) permet notamment de réceptionner les usagers en provenance de l'est de la France (A31 - A39). De même, la branche sud (Paray-le-Monial - Mâcon) est particulièrement intéressante depuis la mise en service de l'autoroute A40 (Ain, Jura et bassin genevois). Le seul autre

itinéraire routier qui peut être emprunté est l'autoroute A89 qui relie Bordeaux à Balbigny mais il traverse le massif central et passe par des reliefs élevés peu attractifs pour les poids lourds (surconsommation de carburant, risques de fermeture de l'axe en hiver...). En outre, la RCEA permet d'éviter l'agglomération lyonnaise, souvent congestionnée. Des alternatives sont cependant en projet, même si leur réalisation n'aura lieu qu'à moyen terme.

UNE ALTERNATIVE ? LA VOIE FERRÉE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE (VFCEA)

Porté par la région Bourgogne, ce projet consisterait à relier la façade atlantique aux vallées du Rhin et du Rhône, au nord de la France ainsi qu'à l'Allemagne, la Suisse et l'Europe centrale, et de faire de cette liaison ferroviaire une véritable alternative au trafic routier. Les premières opérations consisteraient à électrifier la ligne Nevers-Chagny, à la raccorder à la LGV sud-est au Creusot-Montceau-les-Mines, à relever les vitesses sur les sections les plus favorables, à réaliser des aménagements localisés (augmentation de la capacité entre Nantes et Angers...), à adapter le gabarit si nécessaire entre Besançon et Mulhouse... Pour le transport de voyageurs, cette liaison permettrait d'effectuer des liaisons entre l'Atlantique et l'Allemagne ou l'Italie, d'améliorer les dessertes entre l'Auvergne et l'ouest de la France, d'améliorer les liaisons entre le Limousin et Lyon... Pour le transport de fret, la VFCEA serait connectée aux principaux courants de fret (Allemagne, Autriche, Bénélux, Italie et Espagne). Sa réalisation participerait à la création d'une grande rocade ferroviaire du bassin parisien vers les ports de Rouen - Le Havre et Nantes - Saint-Nazaire. Elle permettrait en outre de désaturer les zones de Paris et de Lyon. Des études sur l'opportunité du projet sont actuellement en cours de réalisation dans le cadre du CPER 2007-2013. Elles permettront d'évaluer l'impact socioéconomique et environnemental du projet.

QUELLES ALTERNATIVES À LA RCEA POUR LES TRAJETS LOCAUX ?

Pour les déplacements de courte distance, des alternatives au mode routier existent mais apportent des réponses limitées.

DES DESERTES ENCORE INSUFFISANTES SUR LES LIAISONS FERRÉES

Les voyageurs souhaitant effectuer leur trajet en train dans l'Allier ou la Saône-et-Loire peuvent emprunter les différentes **liaisons locales** existantes, même si celles-ci sont essentiellement tournées vers l'agglomération lyonnaise, que ce soit depuis Montluçon *via* Roanne, depuis Moulins ou depuis Chalon-sur-Saône *via* Mâcon.

La ligne ferroviaire Paris – Clermont-Ferrand permet de relier l'Auvergne à Paris mais joue également un rôle de desserte locale puisqu'elle dessert les villes de Nevers, Moulins, Saint-Germain-des-Fossés, Vichy et Riom. Elle assure huit allers-retours quotidiens entre Paris et Clermont-Ferrand, en train Téo. Les temps de parcours varient entre 2 h 59 (pour les trains sans arrêt de Paris à Clermont) à 3 h 24 pour les trains desservant les villes précédemment citées.

La modernisation de la ligne et son passage à une vitesse de 200 km/h, sont inscrits au Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013.

Egalement située dans l'Allier, **la ligne Saint-Germain-des-Fossés (Vichy) – Gannat – Montluçon (et au-delà Limoges)** permet quant à elle une liaison transversale locale mais plus au sud de Moulins. Elle est empruntée par les Corails Intercités de la ligne Bordeaux – Lyon. L'État, autorité organisatrice des transports ferroviaires hors TER, envisage la signature d'un contrat de service public pour améliorer ces services d'aménagement du territoire.

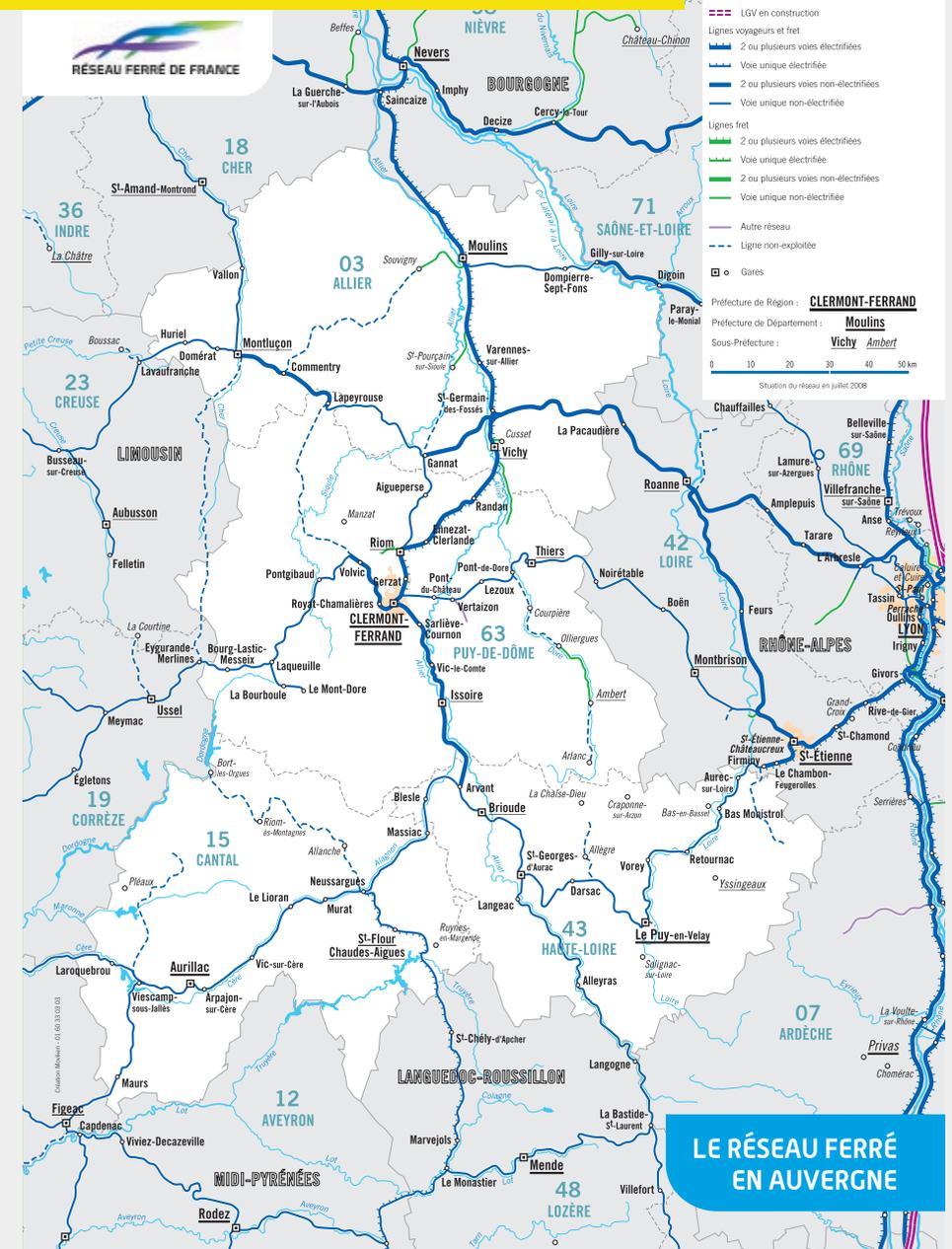
Plus au nord, **la ligne Saincaize (Nevers) – Bourges – Vierzon**, qui se poursuit au-delà vers Nantes, permet elle aussi une desserte locale mais également plus transversale en rapprochant la région Centre de la façade atlantique. Toutefois, cette ligne est plus éloignée du territoire du projet. Elle est empruntée par les Corails Intercités de la ligne Nantes – (Clermont-Ferrand) – Lyon.

On notera également, pour mémoire, la voie déclassée entre Moulins et Montluçon, remplacée par des services TER routiers de substitution.

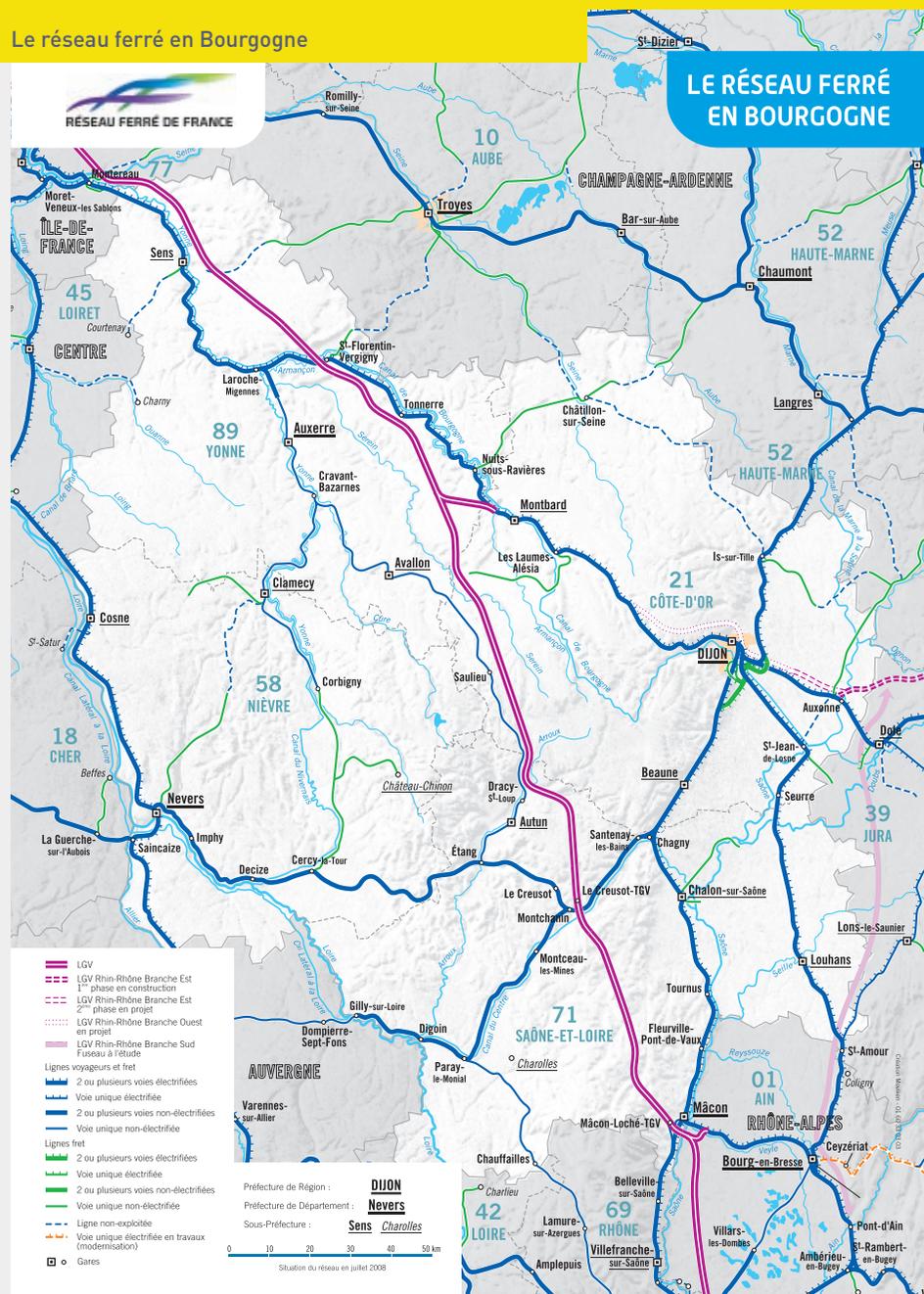
La ligne ferroviaire Dijon – Moulins irrigue le territoire du projet. Elle est desservie par le réseau TER (Transport express régional) et est constituée de quatre sections :

- Dijon – Chagny ;
- Chagny – Montchanin ;
- Montchanin – Paray-le-Monial ;
- Paray-le-Monial – Moulins.

Le réseau ferré en Auvergne



Le réseau ferré en Bourgogne



Les sections Montchanin – Paray-le-Monial et Paray-le-Monial – Moulins sont situées sur le territoire de la RCEA. Ce sont également les deux sections qui bénéficient des dessertes les moins fréquentes. La ligne fait l'objet de 44 dessertes journalières. Cependant, seulement 5 liaisons assurent un trajet complet entre Dijon et Moulins, les autres dessertes n'étant que partielles. L'offre est complétée par des liaisons en autocars.

Les temps de parcours en train pour un trajet Dijon - Moulins varient de 2 h 35 pour une liaison desservant la moitié des arrêts (semi-omnibus) à près de 3 h pour une liaison quasi omnibus (14 arrêts sur 17). Les sections Paray-le-Monial – Moulins et Paray-le-Monial – Montchanin font partie de l'étoile ferroviaire de Paray-le-Monial qui doit être modernisée dans le cadre du Contrat de Projets État – Région 2007-2013 (voir encadré).

La ligne ferroviaire Nevers – Paray-le-Monial – Lamure-sur-Azergues qui fait partie de la liaison Lyon-Orléans, est elle aussi desservie par le réseau TER. On distingue plusieurs sections :

- Nevers – Moulins, section sur laquelle circulent également des trains Teoz ;
 - Moulins – Paray-le-Monial ;
 - Paray-le-Monial – Lamure-sur-Azergues
- La ligne fait l'objet de 31 dessertes chaque jour.

Sur le territoire du projet, la liaison Moulins – Paray-le-Monial est desservie par cinq ou six TER par jour selon le sens de circulation.

LA MODERNISATION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE PARAY-LE-MONIAL

Dans un contexte national de développement d'offres de transport alternatif à la route performant, RFF et la Région Bourgogne souhaitent moderniser le réseau ferroviaire pour l'adapter au matériel TER. L'objectif est d'améliorer ainsi l'attractivité des lignes concernées par la modernisation, d'une part pour les voyageurs, mais également pour le fret.

Il est prévu de moderniser en priorité la voie ferrée de Paray-le-Monial à Dijon (section Montceau-les-Mines/Paray-le-Monial) y compris la modernisation des installations de signalisation. Il sera également possible de moderniser partiellement des sections de ligne de Paray-le-Monial à Digoin et Gilly-sur-Loire d'une part (ligne Paray-le-Monial/Moulins), et de Paray-le-Monial à la Clayette d'autre part (ligne Paray-le-Monial/Lyon), ce qui permettrait d'augmenter sur ces trois branches les vitesses à 110 km/h, sauf secteurs contraints.

Cette opération s'inscrit dans le cadre du contrat de projets État-Région 2007-2013.

Pour la section Paray-le-Monial – Lamure-sur-Azergues, seulement deux allers-retours par jour permettent d'irriguer le territoire.

Des autocars complètent cette offre en assurant certaines liaisons entre Moulins et Paray-le-Monial ou entre Paray-le-Monial (ou Digoin) et Lamure-sur-Azergues. Cette ligne se poursuit après Lamure-sur-Azergues vers Lozanne puis Lyon.

La liaison Paray-le-Monial – Lamure-sur-Azergues fait partie de l'étoile ferroviaire de Paray-le-Monial et se prolonge vers Lyon.



POURQUOI UN PLAN RAIL EN AUVERGNE ?

L'État, la Région Auvergne et RFF ont conclu un plan rail Auvergne, permettant d'aller au-delà du programme de travaux du CPER et du Plan de rénovation du réseau ferré national afin d'accélérer la remise à niveau du réseau ferroviaire en Auvergne. Ce plan a pour objectif de rattraper le retard dans l'entretien du réseau ferroviaire auvergnat, qui représente 4 % du réseau national mais était concerné par 10 % des ralentissements. Les lignes qui ont un trafic suffisant seront ainsi rénovées. Ces travaux sont indispensables pour continuer à pouvoir offrir une offre de qualité, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises.

Le plan rail Auvergne a pour objectif l'accélération de la remise à niveau du réseau ferroviaire auvergnat

La section Paray-le-Monial – Chauffailles de la ligne Nevers – Paray-le-Monial – Lamure-sur-Azergues n'est quant à elle aujourd'hui plus utilisée pour le transport de marchandises, faute de demandes. La plus grande partie des trains fret qui utilisaient cette voie étaient à destination de l'usine d'Ugine (groupe Arcelor Mittal) à Gueugnon. En effet, jusque récemment, cette usine, productrice d'acier inoxydable, s'approvisionnait en bobines depuis les aciéries de Charleroi et d'Isbergues en Belgique et de Fos-sur-Mer (par train jusqu'à Digoïn puis par camions). En 1998, on comptait encore deux trains de fret par jour sur cette voie. Aujourd'hui, les acheminements ne proviennent plus que des aciéries de Charleroi et de Genk (Belgique). Les produits transformés sont majoritairement expédiés par la route.

Le territoire de la RCEA n'est donc que **peu desservi par des liaisons locales de fret ferroviaire**. Les entreprises n'ont donc pour seule solution que d'utiliser le mode routier, et en particulier la RCEA.

Au regard des alternatives peu nombreuses à la RCEA, l'aménagement de cet axe serait donc bénéfique pour tous les usagers, qu'ils l'utilisent pour des **courtes ou des longues distances**.

Les projets pour développer des itinéraires alternatifs à la route pour des trajets est-ouest étant prévus, pour le moment, à un horizon assez lointain, il est probable que le mode routier, en particulier sur la RCEA, reste le plus utilisé pour ces déplacements.

Ces lignes de train permettent d'assurer **des trajets locaux** sur le territoire de la RCEA. Toutefois, **les dessertes restent peu nombreuses, et les temps de parcours sont plus longs** que pour le mode routier. Ainsi, les liaisons ferroviaires impliquent souvent des temps de parcours plus longs. En effet, si la liaison ferroviaire Moulins – Paray-le-Monial s'effectue en 52 minutes, soit légèrement plus rapidement qu'en voiture, le trajet en train Paray-le-Monial – Chalon-sur-Saône, est quant à lui de 1h40 environ, contre 1h10 en voiture. Les temps de parcours des autres liaisons sont considérablement rallongés par rapport à un trajet en voiture, en raison des détours effectués par le train.

Les Régions, autorités organisatrices des transports, ont toutefois engagé plusieurs projets pour **moderniser et améliorer le réseau ferré existant**.

QUELQUES LIAISONS LOCALES POUR LE FRET FERROVIAIRE

En ce qui concerne le transport de marchandises, **quelques liaisons locales existent pour le fret ferroviaire**.

La ligne Saint-Germain-des-Fossés (Vichy) – Lapeyrouse – Commentry – Montluçon – Lavaufranche où deux trains de fret circulent par jour, représente un flux de l'ordre de 240 000 tonnes de marchandises par an, essentiellement constitué de matériaux de carrières.

La ligne Saint-Germain-des-Fossés (Vichy) – Moulins – Dompierre-sur-Besbre où un train circule chaque jour représente un flux de 230 000 tonnes de marchandises par an. Deux portions de lignes sont réservées au fret et raccordées à la ligne Paris – Clermont-Ferrand :

- la ligne Moulins – Souvigny avec en moyenne un train de matériaux de carrières circulant tous les 2 jours ;

- un débranchement entre Moulins et Varennes-sur-Allier, permettant la desserte de Saint-Pourçain-sur-Sioule. Le plan rail Auvergne 2009-2013 prévoit de conforter la desserte fret de Souvigny depuis Moulins.

La ligne Dijon – Moulins est également utilisée pour le transport de marchandises, bien que peu de trains de fret l'empruntent de Moulins à Montchanin (environ 0,9 trains par jour pour la section Paray-le-Monial – Gilly-sur-Loire et 2,6 trains par jour pour la section Paray-le-Monial – Montchanin). Après Montchanin, le nombre de trains de fret circulant sur cette ligne augmente (entre 3 et 10 trains de Montchanin à Chagny) et atteint 81,20 trains par jour de Chagny à Dijon. Cet axe fait partie des principaux couloirs ferroviaires européens pour le transport de marchandises. Il se situe cependant beaucoup plus au nord du territoire de la RCEA.

DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX À PRENDRE EN COMPTE

Les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire, traversés par la RCEA, possèdent des paysages et milieux naturels remarquables et protégés. De nouvelles contraintes réglementaires, visant à protéger et préserver toujours plus ce patrimoine, seront à prendre en compte lors de l'aménagement de la RCEA.

DES PAYSAGES REMARQUABLES

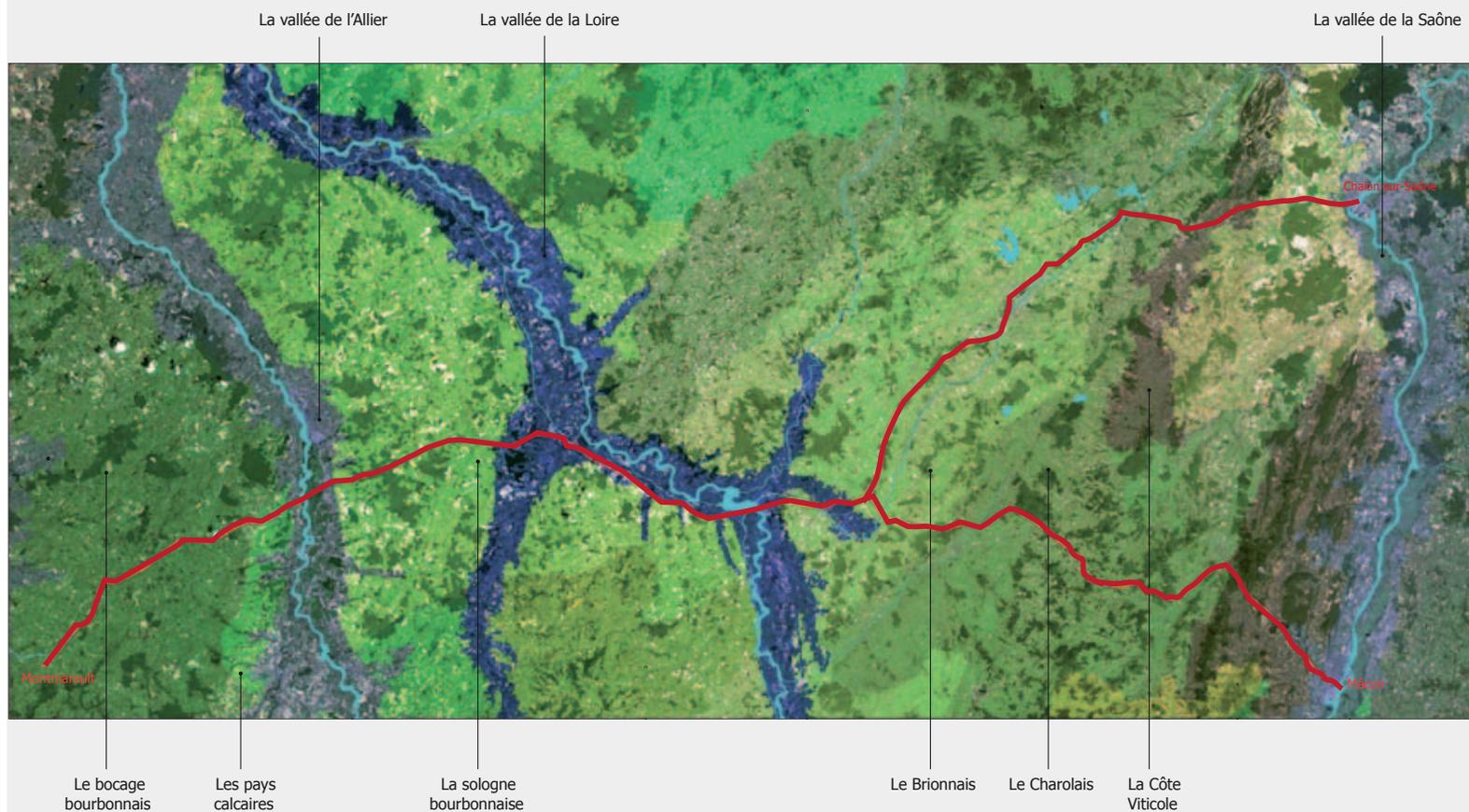
De Montmarault à Mâcon, la RCEA traverse **neuf ensembles paysagers**.

La structuration du territoire se fait selon un axe nord-sud, donc perpendiculairement à la route, ce qui accentue l'effet de séquençage et de passage d'un paysage à un autre.

Cette structuration nord-sud est liée à la présence de **trois grandes vallées** que franchit la RCEA sur ce territoire : les vallées de **l'Allier, de la Loire et de la Saône**. Entre ces vallées se développent des territoires au relief plus ou moins marqué, plateaux ou plaines.

L'altitude est globalement peu élevée : les massifs montagneux du Massif Central, avec les montagnes Bourbonnaises au sud du département de l'Allier, et le Morvan, au nord d'Autun, sont en effet assez éloignés du territoire traversé par la RCEA.

Grands ensembles paysagers traversés par la RCEA



UN PATRIMOINE NATUREL À PRÉSERVER

Que ce soit au niveau européen ou français, les milieux naturels font désormais l'objet de nombreuses formes de protection qu'il convient de respecter lors de tout aménagement.

LA QUALITÉ DE L'EAU : UN ENJEU MAJEUR DE PRÉSERVATION

Créé par la loi sur l'eau de 1992, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)* fixe pour chaque bassin hydrographique* un certain nombre d'orientations à respecter. L'objectif est de **parvenir à une gestion équilibrée de la ressource en eau**. La RCEA se situe sur le bassin hydrographique Loire-Bretagne, ainsi que sur le bassin Rhône-Méditerranée pour la Saône.

Les eaux superficielles

Trois grands cours d'eau irriguent le territoire du projet : **l'Allier, la Loire et la Saône**. La RCEA franchit d'ouest en est ces trois grandes rivières, d'orientation sensiblement sud-nord. Des schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)* sont mis en place pour chaque cours d'eau. Il s'agit au travers de ces documents d'améliorer ou de maintenir la qualité des eaux, de préserver la ressource

en eau en quantité suffisante, de préserver et restaurer les milieux aquatiques et humides...

D'autres cours d'eau, plus petits, sont concernés par le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA : **la Besbre, la Bourbince, l'Arconce, la Grosne ou encore la petite Grosne**.

L'ensemble des cours d'eau constitue une trame bleue au sens de la loi Grenelle 1 (voir page 24). En effet, les vallées alluviales de l'Allier, de la Loire et de la Saône, mais aussi celles des plus petits cours d'eau sont des supports de déplacements pour de nombreuses espèces terrestres, aquatiques mais également aériennes. Elles constituent également une zone d'habitat pour certaines espèces.

L'aménagement de la RCEA permettra de traiter l'ensemble de l'axe conformément aux exigences actuelles.

Les eaux souterraines

En ce qui concerne les eaux souterraines, les principales nappes d'eau dans le secteur du projet sont **les nappes d'accompagnement de l'Allier et de la Loire**. Selon le Schéma Directeur d'Aménagement et Gestion des Eaux (SDAGE) Loire Bretagne, elles devraient atteindre un bon état global (qualitatif et quantitatif) pour 2021.

Sur le territoire du projet, les usages de l'eau sont essentiellement liés aux **captages d'eau pour l'alimentation en eau potable**,



Le territoire est irrigué par trois grands cours d'eau : l'Allier, la Loire et la Saône

LA GESTION DE L'EAU EN FRANCE

La directive cadre sur l'eau (DCE) de 2000 définit un cadre pour la gestion et la préservation des eaux par grand bassin hydrographique. Elle s'inspire pour cela de la réglementation française et des Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) mis en œuvre suite à la loi sur l'eau de 1992.

Avec ce texte, l'Union européenne se dote non seulement d'un cadre de référence mais aussi d'une nouvelle ambition en fixant des objectifs de qualité pour les eaux superficielles (eaux douces, eaux côtières) et souterraines, une méthode de travail et un calendrier précis. L'objectif général est d'atteindre d'ici à 2015 le bon état des différents milieux sur tout le territoire européen.

En France, le SDAGE est le principal outil de la mise en œuvre de la politique communautaire dans le domaine de l'eau. Les SDAGE sont déclinés en Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) pour chaque bassin versant.

pour l'industrie, ou pour l'agriculture.

Plusieurs zones de captage sont présentes à proximité du projet : le lit majeur de l'Allier, la Loire à Dompierre-sur-Besbre, le bassin de la Grosne et du Clunyois, le champ de captage de Digoin, la Bourbince, le secteur de Sologny et de la Roche-Vineuse.

Actuellement, les sections aménagées à 2x2 voies durant ces quinze dernières années respectent les exigences environnementales. Les sections à 2 voies ou les sections aménagées avant 1995 ne prennent pas en compte ces dispositions car elles sont antérieures à 1992. L'aménagement de la RCEA permettra de **traiter l'ensemble de l'axe et d'effectuer une requalification environnementale**, conformément aux exigences actuelles.

UN MILIEU NATUREL D'UNE GRANDE RICHESSE

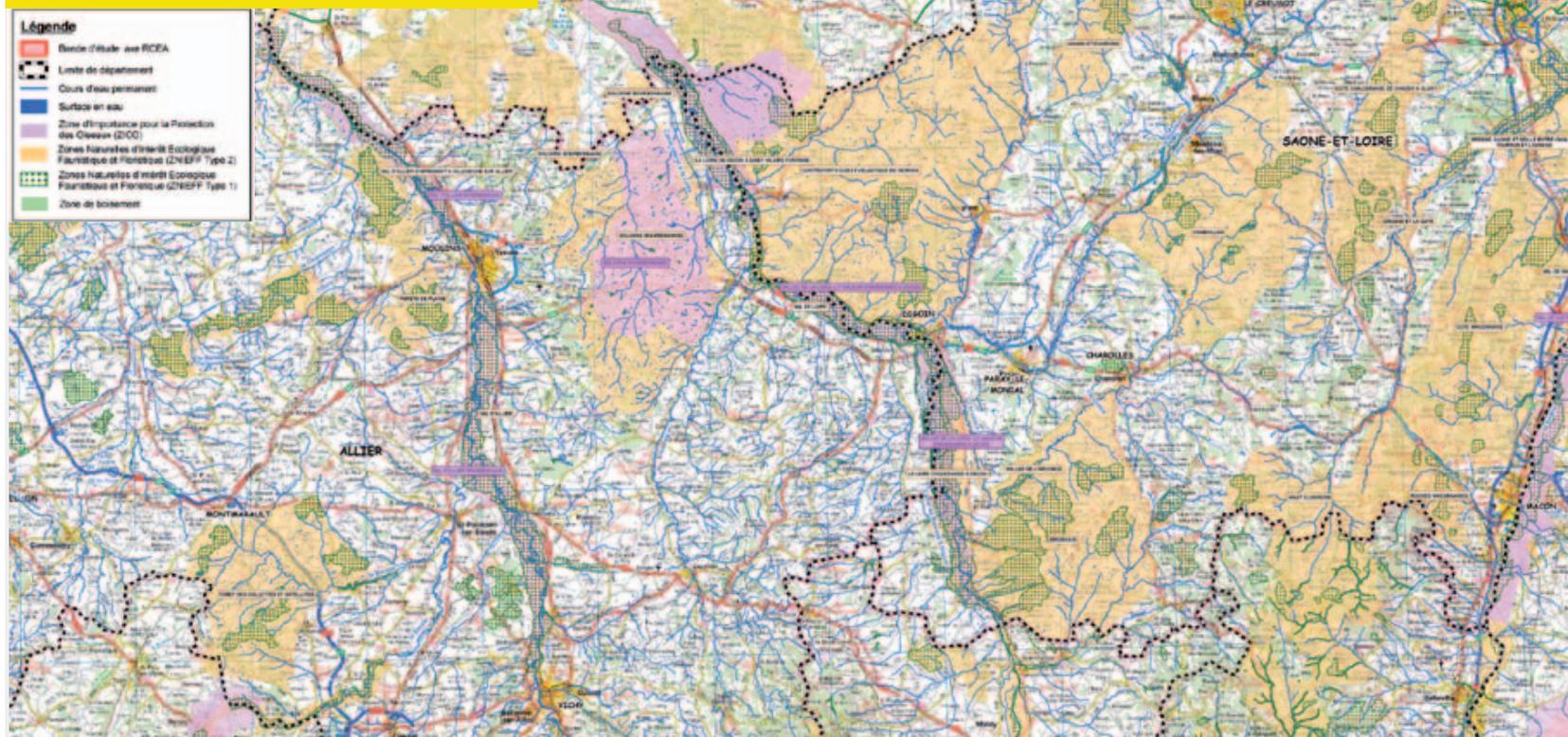
Le territoire concerné par le projet se caractérise par **une grande diversité de milieux naturels, riches d'habitats et d'espèces** qui font souvent l'objet d'inventaires ou des mesures réglementaires.

Ainsi, **plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique*** (ZNIEFF de type I et II) sont présentes sur le territoire du projet. Parmi les plus remarquables, on peut retenir : les gorges de la Sioule, la Forêt de Plaine, mais également le Charollais, le Brionnais, la Vallée de l'Arconce, la Côte Chalonnaise de Chagny à Cluny, le Haut Clunyois, ou encore le Val de Saône méridional qui sont des ZNIEFF de type II. Il faut également citer la Forêt de Marcenat et Saint-Gilbert ; ainsi que la Vallée de Redan, ZNIEFF de type I.

En termes d'intérêt écologique, les points les plus remarquables sont les **sites classés au réseau Natura 2000***. Plusieurs zones de protection spéciale* (ZPS) et zones spéciales de conservation* (ZSC), qui font partie de ce réseau communautaire, se trouvent en effet sur le territoire du projet :

- **le site d'intérêt communautaire* (SIC) « Forêt de Tronçais », situé dans le Bocage bourbonnais**, est composé de hêtraies, chênaies et forêts alluviales. Il abrite de nombreux amphibiens, poissons et invertébrés, mais également des chiroptères ;

Patrimoine naturel protégé sur le territoire



- **le SIC « Forêt des Colettes »** est un massif forestier du Bocage bourbonnais dominé par la hêtraie à houx. Il est composé d'une parcelle de 33 hectares constitué d'une ancienne carrière de kaolin avec des étangs et des landes sèches abritant des espèces animales remarquables (Rosalie des alpes, sonneur à ventre jaune ou triton crêté) ;

- **la ZSC « Val d'Allier Nord »**, zone de 70 kilomètres entre Varennes-sur-Allier et Château-sur-Allier, fait partie du réseau Natura 2000 en raison de son patrimoine biologique important lié à la

dynamique fluviale de l'Allier. Elle comprend notamment deux habitats prioritaires : les forêts alluviales et les pelouses sèches, ainsi que seize espèces animales dont une (le gomphe serpent) pour laquelle la présence de ce site est primordiale. Une partie de ce site est également classée en Réserve Naturelle* du Val d'Allier et fait l'objet de plusieurs Arrêtés de Protection de Biotope* (APB) ;

- **la ZPS « Val d'Allier Bourbonnais »** : zone de 95 km entre Saint-Germain-les-Fossés et Château-sur-Allier. L'Allier étant l'une des dernières grandes rivières

naturelles, non aménagée, certaines espèces d'oiseaux s'y reproduisent de façon préférentielle. C'est également une zone propice pour les oiseaux migrateurs grâce à sa richesse en ressources alimentaires. Cette zone recense au total 133 espèces d'oiseaux, dont 6 sont reconnues d'intérêt communautaire : le crabier chevelu, la cigogne blanche, le milan noir, la sterne pierregarin, la sterne naine et l'œdicnème criard. Un arrêté préfectoral de Protection de Biotope (APB) est d'ailleurs en vigueur dans cette zone afin de protéger la nidification des sternes ;

■ **la ZPS « Sologne bourbonnaise »** est une zone située sur quatre départements dont l'Allier et la Saône-et-Loire. Parmi les communes situées dans cette zone, Dompierre-sur-Besbre, Montbeugny et Thiel-sur-Acolin sont situées à proximité de la RCEA. Les nombreux points d'eau de la Sologne bourbonnaise favorisent la présence d'environ 70 espèces d'oiseaux ;

■ **le SIC « Étangs de Sologne bourbonnaise »** : ce site de 250 hectares est éclaté en onze étangs répartis sur plusieurs communes, dont Dompierre-sur-Besbre et Thiel-sur-Acolin. Ces étangs sont particulièrement intéressants pour la végétation de leurs berges et la présence de la cistude d'Europe, espèce reconnue d'intérêt communautaire. Celle-ci est présente sur l'étang des Vernes.

■ **la ZPS « Vallée de la Loire de Iguerande à Decize »**, et **les SIC « Vallée alluviale de la Loire »** et **« Vallée de la Loire entre Devay et Digoin »** se situent au sud-ouest de la Bourgogne et au nord-est de l'Auvergne, de part et d'autre de la Loire.

Parmi les habitats les plus remarquables, on peut citer les pelouses sèches ainsi que les prairies alluviales. En ce qui concerne les espèces d'intérêt communautaire, ces sites sont très importants pour le saumon atlantique, le gomphe serpent, ou encore de nombreuses espèces d'oiseaux comme la sterne pierregarin, la sterne naine, l'œdicnème criard, ou le courlis cendré ;

■ **la proposition de site d'intérêt communautaire (SIC) « Bocage, forêts et milieux humides du bassin de la Grosne et du Clunyois »** correspond essentiellement à la partie moyenne et amont du bassin de la Grosne, et à des secteurs de collines du Clunyois, du Haut Charollais, et de la Côte mâconnaise. Il est composé de plusieurs types de milieux naturels (prés bocagers, cultures et massifs forestiers), et présente également beaucoup de zones humides. Ces milieux favorisent le développement d'espèces animales reconnues d'intérêt communautaire, notamment les amphibiens tels que le crapaud sonneur à ventre jaune. On note également la présence de

l'écrevisse à pattes blanches dans plusieurs cours d'eau ;

■ **le SIC « Cavités à chauve-souris en Bourgogne »** est composé de vingt-six sites remarquables pour les habitats qu'ils abritent. Situé à proximité immédiate de la RCEA, sur les communes de Berzé-le-Châtel et de Sologny, l'ancien tunnel ferroviaire du Bois Clair est également protégé par un arrêté préfectoral de biotope (APB). Il s'agit d'un site d'hivernage et de mise-bas pour les chauves-souris. On y recense huit espèces de chiroptères différentes et plus de 260 chiroptères peuvent y être dénombrés en période d'hivernation. On peut également retenir l'ancien tunnel ferroviaire situé sur la commune de Vesroves, à proximité de la RCEA et parallèle à la RN79. Il abrite en hivernage une colonie d'une centaine de chiroptères de dix espèces différentes ;

■ **le SIC « Pelouses calcicoles du Mâconnais »**, situé sur la partie sud de la Saône-et-Loire, dans la région des Monts du Mâconnais, est un ensemble de pelouses et

landes de sols calcaires secs. La géologie, la morphologie et le climat particulier de la zone sont favorables au maintien de plantes méditerranéo-montagnardes (inule des montagnes, coronille arbrisseau, micrope droit). Ces pelouses sont riches en orchidées diverses dont certaines sont rares en Bourgogne (limodore avorté). Les falaises de Vergisson sont des sites de nidification pour le faucon pèlerin et sont colonisées par l'anthyllide des montagnes, protégée en Bourgogne.

Les aménagements de la RCEA envisagés au niveau de ces sites Natura 2000 devront faire l'objet d'une attention particulière.

Outre les ZNIEFF et les sites Natura 2000, la RCEA passe à proximité de plusieurs zones humides*, dont certaines à enjeux très élevés. Parmi les zones humides d'enjeu très élevé, on peut citer d'ouest en est : la Remerie, la Guèze, l'Allier, le ruisseau de la Sonnante, la Besbre, le Roudon, la Loire, l'Arconce, la Semence et la Nouée. Ces zones humides abritent un certain nombre d'habitats et de faunes remarquables, tels que l'iris palustre (la Remerie), la loutre (la Guèze), le castor (l'Arconce)...



L'Allier

LA RÉSERVE NATURELLE DE VAL D'ALLIER

Située au sud de Moulins, la réserve naturelle du Val d'Allier s'étend sur 1 450 hectares et 21 kilomètres le long de la rivière Allier. Elle abrite de nombreux oiseaux. Des espèces remarquables telles que la sterne, le crabier chevelu ou le balbuzard pêcheur peuvent y être observées.

LES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES DU TERRITOIRE

L'article 23 de la loi Grenelle 1 fixe comme objectif la **constitution d'une trame verte et bleue*** afin de maintenir et développer la biodiversité sur le territoire français.

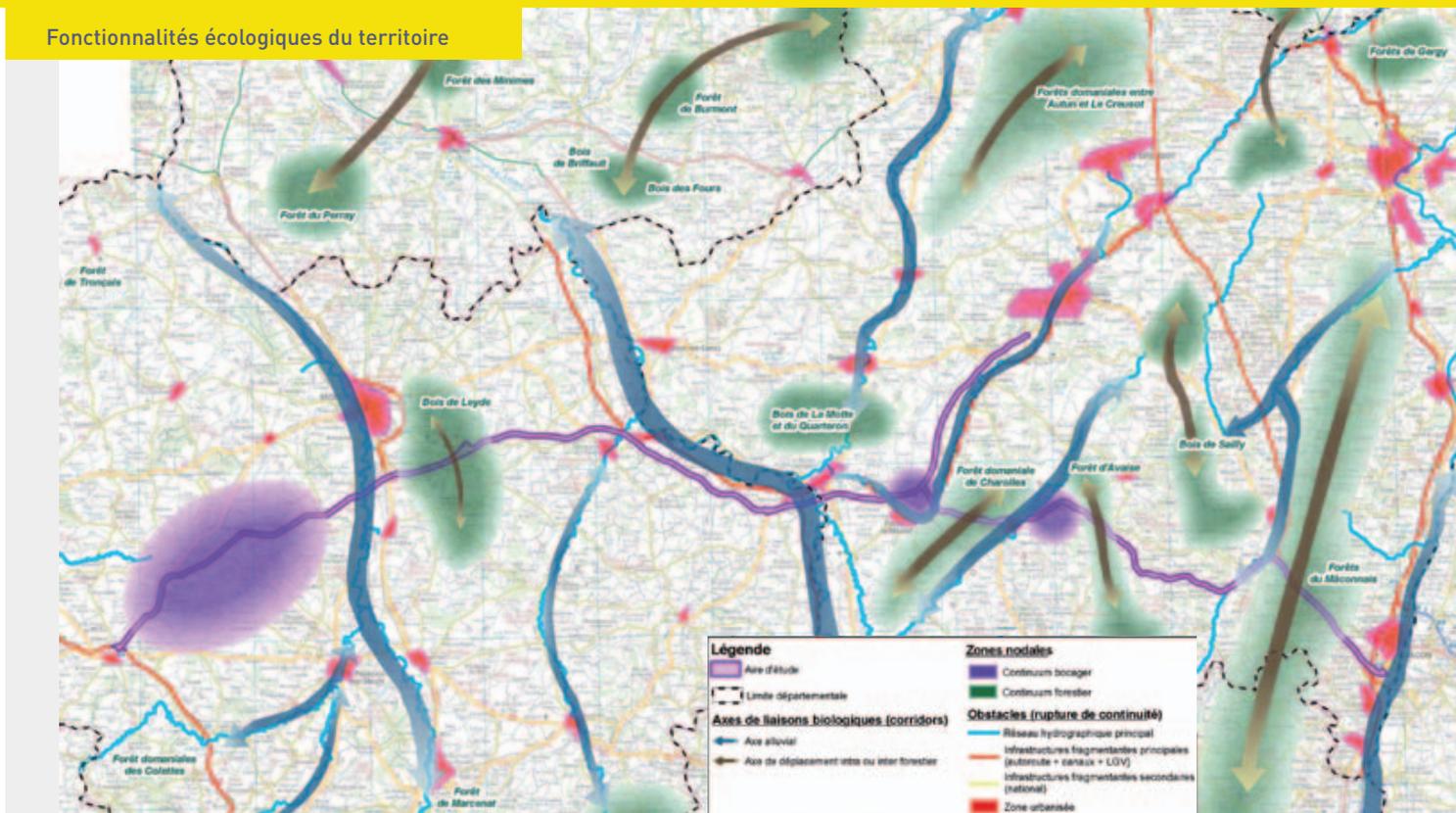
LA TRAME VERTE ET BLEUE

L'article 23 de la loi Grenelle 1 souhaite maintenir et développer la biodiversité sauvage et domestique, ce qui exige des mesures de protection, de valorisation, de réparation et de compensation des milieux, associées à la constitution d'une trame verte et bleue.

La trame verte et bleue vise à reconstituer un réseau d'échanges cohérent à l'échelle du territoire national, pour que les espèces animales et végétales puissent, comme l'Homme, communiquer, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer, en d'autres termes assurer leur survie. En ce sens, elle constitue un outil d'aménagement durable du territoire.

La composante verte de la trame verte et bleue renvoie aux milieux naturels terrestres (forêts, prairies sèches, bandes végétalisées qui bordent les cours d'eau...). La composante bleue renvoie quant à elle au réseau fluvial (fleuves, rivières, étangs) et aux zones humides (marais, prairies humides...).

Fonctionnalités écologiques du territoire



L'étude du fonctionnement écologique de l'aire d'étude a permis d'identifier la trame verte et bleue du territoire, composée notamment :

- **de zones nodales***, principalement des massifs boisés comme la forêt de Tronçais, mais également des grands ensembles humides tels que l'Allier, la Loire ou la Sioule ;
- **des zones d'extension***, très peu nombreuses du fait de l'organisation du territoire liée à l'exploitation des prairies et à la culture ;
- **des continuités écologiques*** qui sont

de deux principaux types : d'une part, des grands **continuum alluviaux***, complétés par des corridors humides secondaires, et d'autre part des **continuum bocagers***.

L'impact de la RCEA sur les fonctionnalités écologiques du territoire concerne plus particulièrement les corridors écologiques qu'elle intercepte :

- le continuum bocager du Montet et de Cressanges ;
- le continuum alluvial de la vallée de l'Allier et de la Guèze ;
- le continuum forestier du Bois de Leyde

- le continuum alluvial de la Loire et la Besbre ;
- le continuum bocager de Volesvres ;
- le continuum forestier de la forêt domaniale de Charolles ;
- le continuum bocager de Vendenesses-lès-Charolles ;
- le continuum humide de la Grosne ;
- le continuum forestier de Bois Clair (forêts du Mâconnais).

Différents ouvrages mis en place sur la RCEA contribuent à **rétablir les fonctionnalités écologiques**. On peut notamment citer les viaducs pour les

La préservation des continuités écologiques du territoire constitue l'un des enjeux de l'aménagement de la RCEA



continuum de l'Allier, de la Loire, de l'Arconce, les passages agricoles denses pour le continuum bocager du Montet et de Cressanges, les passages faune* pour le Bois de Leyde, la forêt domaniale de Charolles, les passages agricoles pour le continuum bocager de Vendennesse-lès-Charolles.

Malheureusement, la rareté ou l'absence de passages constituent un obstacle à certains continums, ce qui se traduit par des points de conflits (mortalité de la faune par collision). Ainsi, on peut citer le continuum bocager des Taix, où deux ouvrages routiers n'assurent pas la transparence écologique, le continuum forestier et humide du Bois de Leyde, où le passage mixte agricole – faune n'est pas suffisant malgré sa fonctionnalité, le continuum forestier du col des Vaux où les passages routiers ne sont pas accompagnés de passages mixtes ou spécifiques...

L'aménagement de la RCEA devrait permettre de rétablir ces continums.

LES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES

La définition du réseau écologique pour une espèce ou un groupe d'espèces repose sur plusieurs concepts de structures du paysage :

- les zones nodales, qui sont les principaux écosystèmes naturels ou semi-naturels qui hébergent des populations viables d'espèces importantes ou menacées ;
- les zones d'extension, qui sont les zones potentielles d'extension des zones nodales contiguës ou non contiguës mais connectées (également appelées zones de développement) ;
- les continuités écologiques dont les corridors écologiques qui sont les espaces qui assurent les liaisons entre différents espaces dont les zones nodales et les zones d'extension. Étendues continues (comme les ensembles bocagers), îlots, corridors sont les principales composantes des continuités écologiques.

CONCLUSION

Le Grenelle de l'Environnement, qui s'est tenu en 2007, conduit l'État, dans un souci de développement durable et de lutte contre le changement climatique, à privilégier le développement de modes de transport alternatifs à la route. Néanmoins, sur le territoire de la RCEA, comme décrit précédemment, ces possibilités ne pourront constituer une alternative au mode routier avant plusieurs années. L'amélioration de la sécurité routière sur la RCEA, enjeu prioritaire et urgent pour tous les acteurs, et fait partie des exceptions prévues par la loi Grenelle 1. À ce titre, l'aménagement de cet axe est une nécessité absolue.

Par ailleurs, la préservation de l'environnement, le désenclavement des territoires, l'accompagnement des transformations économiques en cours, ou le soutien aux initiatives locales en matière d'aménagement sont autant d'enjeux liés à l'aménagement de cette route. Ils portent un objectif important qui est de mieux desservir le tissu économique existant et de conforter l'attractivité des régions Auvergne et Bourgogne, et plus spécifiquement des territoires traversés.