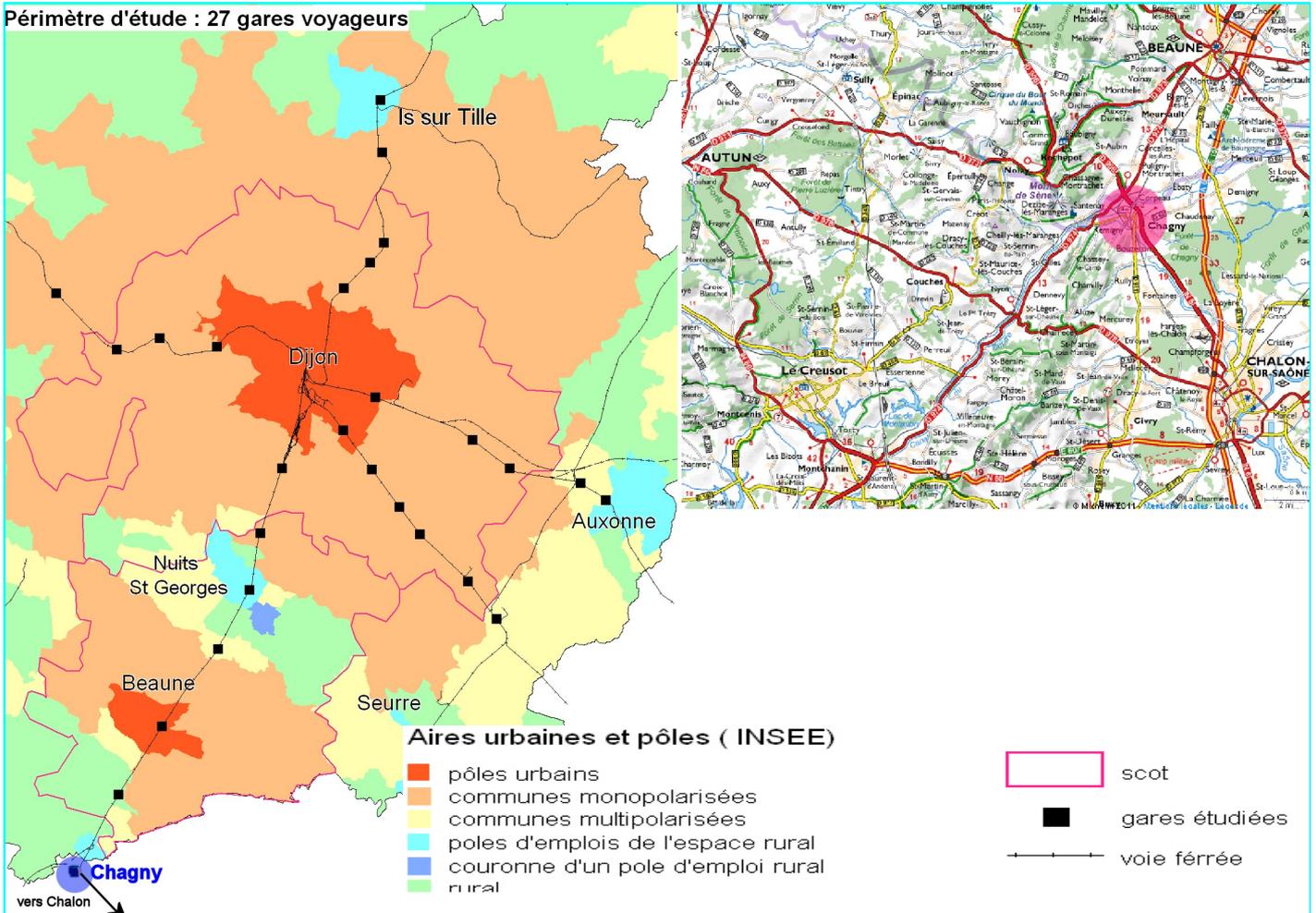


CHAGNY

« Une ville de Saône et Loire dans le SCoT de Beaune, un nœud ferroviaire »



Contexte d'agglomération:

Situation et caractère de l'agglomération :

Située à mi chemin entre Beaune, 15 km au Nord et Chalon sur Saône, 12km au Sud, ainsi qu'à 30km d'Autun à l'ouest, cette petite ville, ancien chef-lieu du Canton et siège de la Communauté de Communes avant d'être rattachée depuis le 1^{er} janvier 2007 à la Communauté d'agglomération Beaune Côte et Sud.en possède toutes les caractéristiques (équipements, services, activités, etc...).

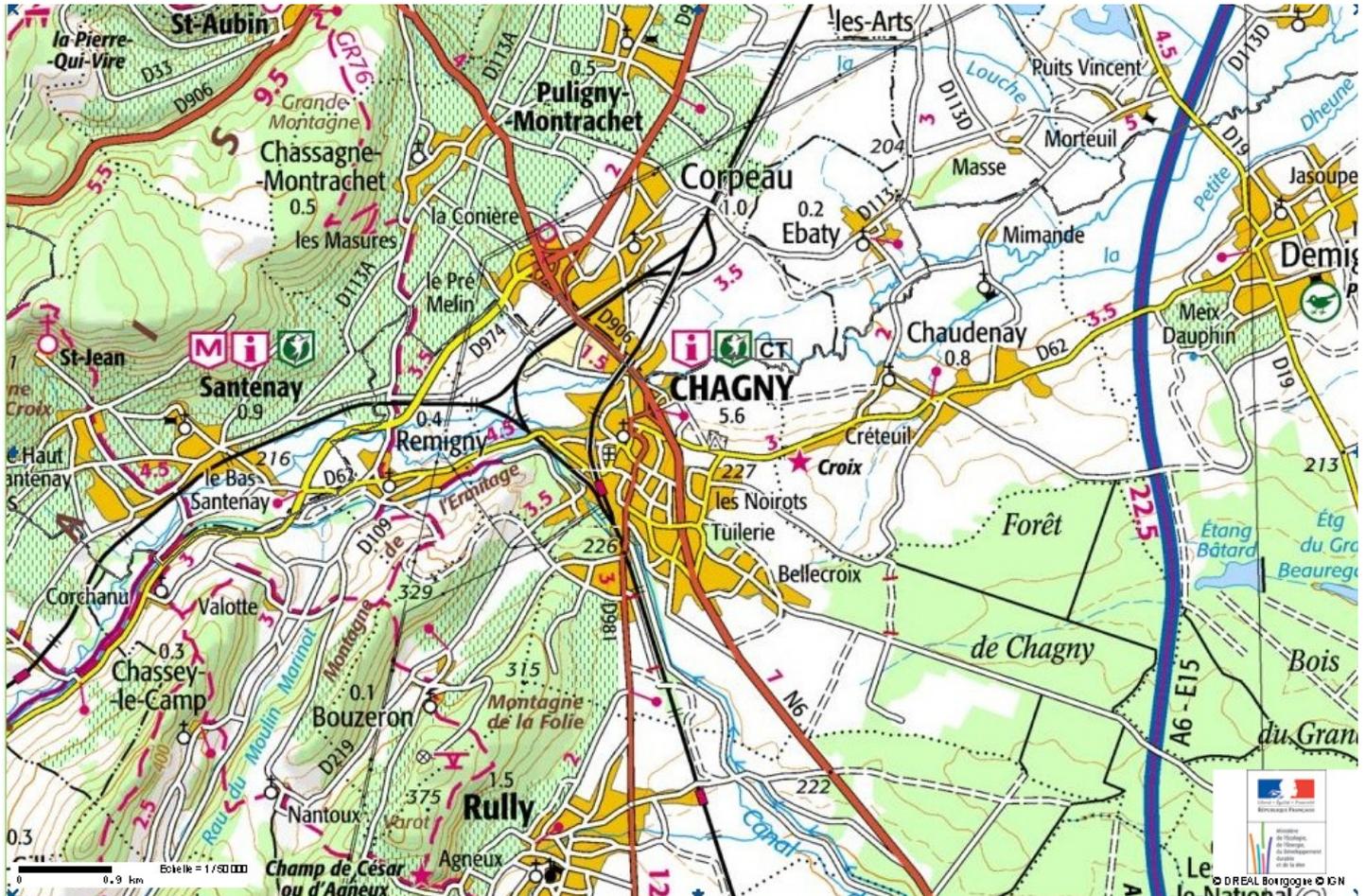
Sa situation sur des grands axes de communication (RD 906,lignes ferroviaires ,) lui confère d'indéniables atouts économiques renforcés par la présence d'un patrimoine architectural et paysager. A proximité des vignobles de la Côte de Beaune et de ceux de la Côte Chalonnaise, étape gastronomique réputée, cette petite ville présente un cadre de vie attractif et accueillant pour de nouveaux arrivants. La rivière « la Dheune » borde l'agglomération au Nord et le Canal

du Centre la borde à l'ouest. Cette forte présence de l'eau, renforcée par la halte portuaire, la Voie Verte (cyclable) et les nombreux itinéraires pédestres confère à la ville une vocation touristique à développer.

La commune compte 5406 habitants en 2006 et a subi une baisse de population de 0,5% depuis 1999. La population est stable depuis de nombreuses années. Chagny est donc une « charnière » autant administrative que géographique.

Occupation du sol : L'essentiel de l'urbanisation se concentre entre la nationale 6, à l'est et la voie ferrée, à l'ouest, à l'exception de zones pavillonnaires récentes: « Bellecroix » et les « Noirots » à l'est et en direction de Remigny à l'ouest. Deux petites zones industrielles: « Les Creusottes » au Nord, « Les Champagnes » au Sud, à proximité de la halte portuaire. Le tissu urbain, dense et ancien au centre, est composé de petites unités d'immeubles plus récents en périphérie. Peu de possibilités d'extension dans ce périmètre et à priori peu de vacances de logement dans le centre, où tous commerces et services sont desservis par une trame viaire composée principalement de petites rues étroites.

Coupsures : La nationale 6, la voie ferrée, le Canal du Centre.



Démographie :

Évolution démographique

(Source : Ehess[3] et INSEE[4])

<u>1793</u>	<u>1800</u>	<u>1806</u>	<u>1821</u>	<u>1831</u>	<u>1836</u>	<u>1841</u>	<u>1846</u>	<u>1851</u>
2 219	2 214	2 260	2 555	2 634	3 107	2 926	3 238	3 090
<u>1856</u>	<u>1861</u>	<u>1866</u>	<u>1872</u>	<u>1876</u>	<u>1881</u>	<u>1886</u>	<u>1891</u>	<u>1896</u>
2 875	3 459	3 876	4 059	4 173	4 222	4 544	4 736	4 594
<u>1901</u>	<u>1906</u>	<u>1911</u>	<u>1921</u>	<u>1926</u>	<u>1931</u>	<u>1936</u>	<u>1946</u>	<u>1954</u>
4 671	4 460	4 531	4 556	4 742	4 813	4 652	4 652	4 692
<u>1962</u>	<u>1968</u>	<u>1975</u>	<u>1982</u>	<u>1990</u>	<u>1999</u>	<u>2006</u>		
4 687	5 205	5 661	5 339	5 346	5 591	5 406		

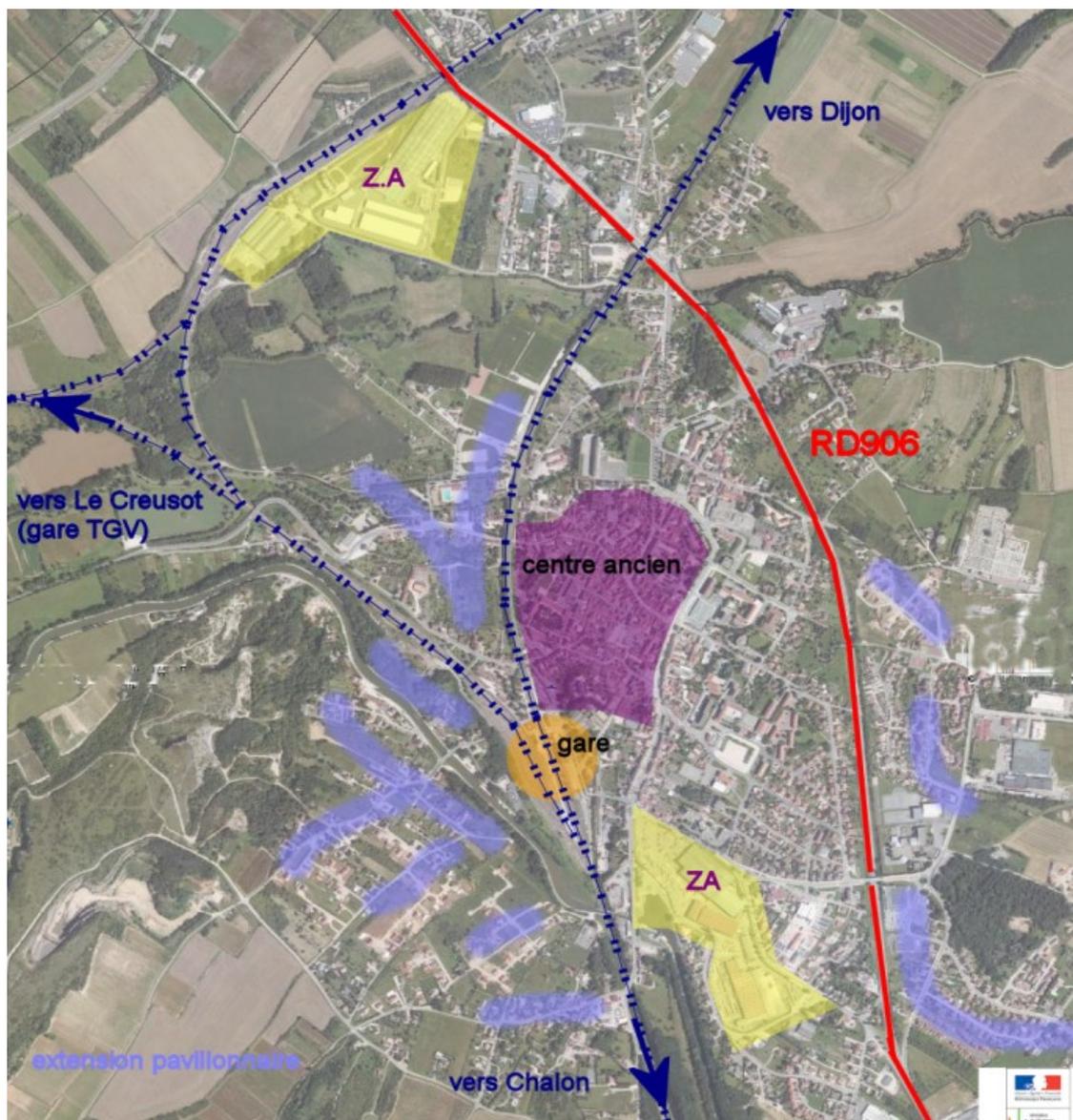
Paysage : Située dans un contexte paysager exceptionnel, **globalement préservé à l'Ouest** par la présence de la vallée de la Dheune et du « Canal du Centre » surplombés, au Nord, par des reliefs calcaires culminant à 300m d'altitude (« Montagne de l'Ermitage et de la Folie ») mais également à l'est par des zones de cultures puis par la « Forêt de Chagny », le territoire communal offre une grande diversité de paysages.

Histoire : Fondée à l'époque gallo-romaine (Cavagnacum), au moyen-âge, la ville fût un repaire des « Grandes Compagnies » qui mettaient en coupe réglée la région.

Présence de léproseries et d'un premier hospice dès le XIII^e siècle qui deviendra l'hospital de Chagny sous Louis XIV. La modernisation des bâtiments de l'hôpital, à la fin des années 1970 entraîne la disparition des salles communes, de la chapelle et du beffroi.

Favorisée par sa situation sur les axes routiers en direction d'Autun, Beaune, Chalon sur Saône, la construction du canal "du centre", l'arrivée de la ligne ferroviaire Paris Lyon Méditerranée en 1849 (gare de triage), la construction de verreries, bientôt remplacée par les grandes tuileries de Bourgogne en 1881 (jusqu'à 600 ouvriers, en fait un centre industriel, bien desservi par le port du canal et la gare PLM. Il y a également des carrières (carrière du Levant), l'usine Pierany (confections) Jeunehomme (câbles). Pendant la seconde guerre mondiale, Chagny, situé sur la ligne de démarcation sera un point de passage important entre les 2 zones. Le déclin commence avec la fermeture du centre de triage et du tri postal. La modernisation des tuileries entraîne une très forte baisse des effectifs de cette entreprise, et l'usine Pierany ferme en 1979. L'activité du trafic sur le canal devient quasi nulle, remplacée par le tourisme nautique.

Economie: La ville est située au cœur d'une région argileuse, ce qui explique l'implantation d'une tuilerie à Chagny dès 1881, au bord du canal du Centre. La tuilerie appartient aujourd'hui au groupe Terreal et un nouveau site est en construction en lisière de la forêt de Chagny pour augmenter de façon significative la production de tuiles à Chagny. La ville possède un restaurant trois étoiles (Jacques Lameloise) tenu par Frédéric Lamy (directeur) et Éric Pras (chef cuisinier). 2 Moyennes surfaces sur la commune. Un secteur



tertiaire et artisanal bien représenté.

Morphologie urbaine du quartier :

Le quartier de la gare est éloigné d'environ **1km du Centre**. Site excentré, autrefois faubourg dévolu à l'activité, sans relief particulier et ne présentant que peu d'intérêt visuel. Dans ce rayon d'un kilomètre, se concentre **l'essentiel des services** : gendarmerie, collège, gymnase, piscine, Hôtel de Ville, Musée, super-marché, etc... Gare de voyageur et de fret, **bâtiment gare en activité** et « coquet ». Halle SNCF, emprise fret importantes et silo au Nord.



L'accessibilité: Le bâtiment est de plain-pied mais le passage souterrain s'effectue par des escaliers, possibilité d'une traversée des voies par passage planchéier (à la demande). Quelques places de stationnement réservées. Pas d'accès urbains spécifiques en venant du centre.

Plusieurs **entreprises en activité** à proximité . **Pas de commerces** (restaurant fermé) **ni de signalétique** indiquant le centre -ville .

Capacité de stationnement actuelle d'environ 300 véhicules côté gare et alentour.

L'ensemble du quartier est bordé à l'ouest par le Canal du Centre. Au delà s'étend une zone pavillonnaire déconnectée de la ville.

Desserte ferroviaire :

Située sur la ligne Dijon-Macon, la première à être cadencée, la gare bénéficie d'une bonne desserte :46 arrêts dans le sens Dijon-Macon,43 dans l'autre sens.

Le temps de parcours étant de 20 à 30 minutes (selon les trains) pour Dijon et d'environ 2h pour Lyon-Part-Dieu (très compétitif par rapport à la route).

4arrêts/jour vers Moulin, 5 dans l'autre sens (changement à Paray le Monial), environ 3h de trajet.

A pied, pour joindre le centre ville:5mn, en voiture, 5 minutes, en vélo, 3 minutes.

Relations urbaines à moyenne distance : Forte polarité de la gare car drainage de tous les villages« rurbains » de la plaine. Un peu moins d'attractivité par rapport aux localités de la « montagne » car existence d'itinéraires routiers directs pour Dijon, Beaune, Chalon.

Liaison autocars SNCF pour Autun.. Arrêt autocars du Conseil Général.

Potentiel : l'ambiance générale et l'organisation spatiale du quartier ne sont pas à la hauteur de la renommée mondiale de la ville. La requalification de ce quartier peut prendre l'allure d'un « saupoudrage » d'aménagements censé en améliorer l'image sans en faire évoluer le fonctionnement ou au contraire à l'occasion de la révision du PLU, faire l'objet d'un projet d'urbanisme global. Par rapport à la gare, les thématiques de liaisons vers le centre, d'image qualitative, de stationnement, d'accès et bien sûr de réflexion sur le devenir du foncier doivent être abordées par des professionnels.