Ligne à Grande Vitesse

Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon

Aménagement et développement des territoires

Aire urbaine de Moulins
Janvier 2011

PARIS ORLÉANS LGV CLERMONT-FERRAND LYON

setec organisation

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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

Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon.

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

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

Dans ce cadre, ce document précise les enjeux de développement et d'aménagement liés au projet LGV POCL à l'échelle de l'aire urbaine de Moulins.

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

Sommaire

PREAMBULE 1

1. DIAGNOSTIC 2

1.1. UNE TRADITION ADMINISTRATIVE ET DE CENTRE DE SERVICES DES ESPACES RURAUX BOURBONNAIS 3

1.1.1. Des vocations pluriséculaires et toujours prépondérantes 3

1.1.2. Une certaine prospérité 3

1.1.3. Les autres ressorts économiques sont moins structurants 4

1.2. DES RESSORTS ECONOMIQUES INTERROGES 5

1.2.1. Les vocations administrative et de centre de services de l'espace rural ne sont plus sources d'expansion 5

1.2.2. Un besoin de renouvellement de l'attractivité 6

1.3. LES FONDEMENTS D'UN NOUVEAU DYNAMISME 7

1.3.1. Une diversification économique à travers l'affirmation de 5 axes de développement 7

1.3.2. Une stratégie de développement multiforme 7

1.3.3. La promotion d'une urbanité renouvelée où la gare et son quartier sont appelés à jouer un rôle majeur 8

2. ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT 10

2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR ARRIMER DAVANTAGE MOULINS AUX DYNAMIQUES ECONOMIQUES METROPOLITAINES 11

2.1.1. Une opportunité pour donner du crédit à l'essor des nouveaux secteurs économiques et à la diversification moulinoise 11

2.1.2. Une opportunité pour asseoir la vocation touristique de Moulins et du pays Bourbon 11

2.1.3. Une opportunité pour renouveler l'attractivité résidentielle de Moulins et de son aire urbaine 11

2.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR MOULINS ACQUERIR UNE NOTORIETE ET UNE IMAGE A L'ECHELLE NATIONALE 12

2.3. TROISIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR VALORISER LE CŒUR D'AGGLOMERATION ET ACCENTUER SA REQUALIFICATION 12

3. BIBLIOGRAPHIE 13

3.1. DOCUMENTS STRATEGIQUES ET DE PLANIFICATION, ARTICLES ET OUVRAGES GENERAUX, ETUDES STATISTIQUES 13

3.2. CONTRIBUTIONS D'ACTEURS AUX ETUDES PREALABLES AU DEBAT PUBLIC 13

3.3. SITOGRAPHIE SYNTHETIQUE 13

PREAMBULE

Ce rapport traite des enjeux de développement et d'aménagement du territoire liés au projet de LGV POCL à l'échelle de l'aire urbaine de Moulins. Il constitue une déclinaison du document de cadrage national et européen sur l'aménagement du territoire.

Il se compose d'un diagnostic de l'aire urbaine et des effets prospectifs potentiels de développement et d'aménagement que pourrait avoir le projet de LGV POCL dans l'aire urbaine de Moulins.

Le diagnostic est synthétique : il met en avant les éléments ayant un lien direct avec les thématiques impactées par la desserte d'un territoire par la Grande vitesse ferroviaire. Ainsi, il identifie :

- les éléments, existants ou potentiels, générateurs de déplacements suprarégionaux au sein de l'aire urbaine,
- le rayonnement de Moulins, c'est-à-dire son attractivité et son influence, en le replaçant au sein du contexte national et européen, et en qualifiant et localisant les éléments de ce rayonnement,
- les échanges et coopérations entretenus avec les autres villes,
- la stratégie de développement des acteurs moulinois.

1. DIAGNOSTIC

Ville pont sur l'Allier, au cœur du Bourbonnais, territoire situé aux franges sud du Bassin parisien et à l'articulation avec le Massif Central, Moulins est une aire urbaine de 57 000 habitants, relativement éloignée des grandes agglomérations et métropoles. Elle témoigne d'un passé prestigieux lié à son ancien rôle de capitale, à une époque où le Bourbonnais constituait un puissant duché situé au cœur du Royaume. Ce passé a profondément marqué la destinée urbaine moulinoise, car les fonctions administrative et de centre de services qui en découlèrent demeurent toujours les piliers de la vie économique, alors que le paysage urbain rend compte d'une certaine richesse patrimoniale. Toutefois, Moulins et son aire urbaine se trouvent aujourd'hui à la croisée des chemins : alors que ses ressorts économiques traditionnels ont longtemps subvenu au développement, Moulins doit désormais affronter leur stagnation et trouver de nouvelles voies. C'est ce qu'elle vient d'engager, à travers le développement concomitant de plusieurs secteurs d'activité issus d'un substrat local préexistant ou bien d'atouts jusqu'ici peu valorisés, à commencer par la logistique et le tourisme.

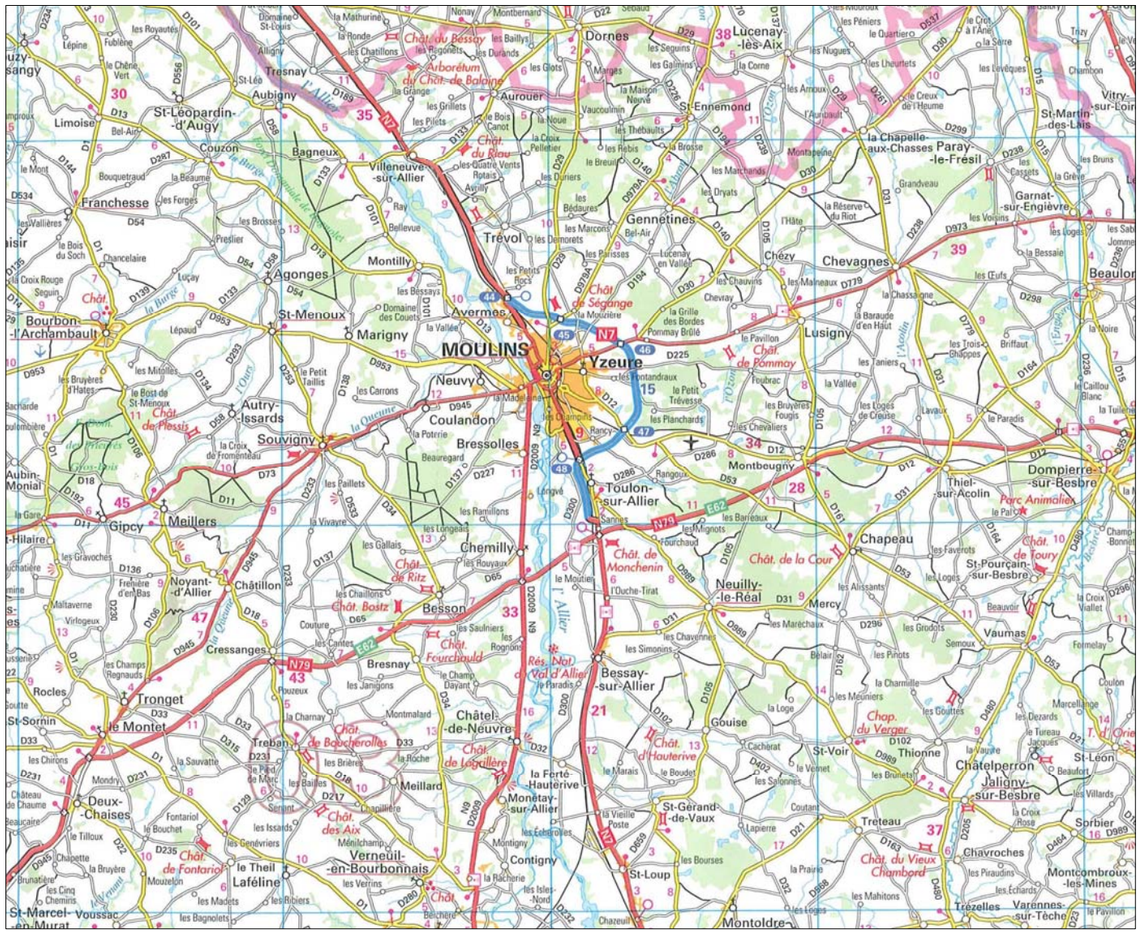


Figure 1 : Situation de la zone d'influence de Moulins (carte : IGN).

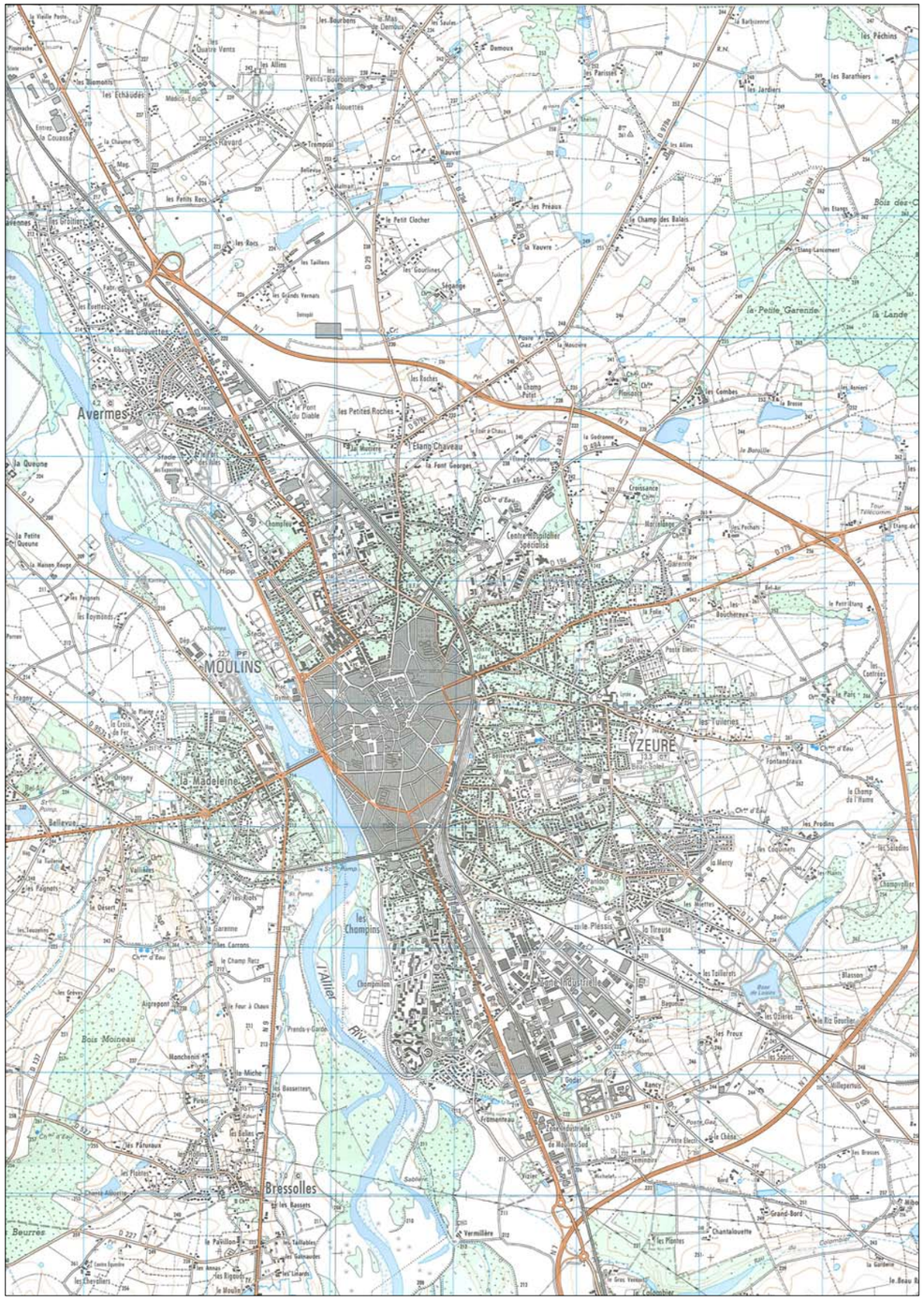


Figure 2 : Situation de l'agglomération de Moulins (carte : IGN).

1.1. UNE TRADITION ADMINISTRATIVE ET DE CENTRE DE SERVICES DES ESPACES RURAUX BOURBONNAIS

Moulins et son aire urbaine possèdent des bases économiques au caractère résidentiel très affirmé. Ses deux piliers, les fonctions administratives et de services aux espaces ruraux avoisinants, assurent de façon immémoriale le développement et la prospérité de l'aire de Moulins. Ils demeurent encore assez peu relayés par d'autres vocations économiques.

1.1.1. Des vocations pluriséculaires et toujours prépondérantes

La fonction administrative est issue d'une précoce prééminence politique qui a été continuellement renouvelée depuis le 14ème siècle.

- Moulins a en effet été capitale d'un duché, vassal du Royaume mais largement autonome dans les faits et surtout extrêmement puissant, le Bourbonnais, de 1327 à 1523, date de son inclusion dans le Domaine royal. Outre le Bourbonnais, les ducs de Bourbon possédaient également de nombreux autres territoires situés aux confins du Bassin parisien et du massif Central, la Marche, l'Auvergne et le Forez. Moulins rassemblait les attributs de la puissance ducale : une cour brillante, une importante administration avec notamment une chambre des comptes, des assemblées. La puissance atteinte par les ducs s'exprima à travers leur grande proximité avec la famille royale : l'épouse d'un des ducs fut fille de roi et régente du Royaume (Anne de Beaujeu entre 1483 et 1491) et lorsque le roi Charles VIII fit campagne en Italie, il confia le pouvoir et la famille royale au duc Pierre II, faisant de Moulins la capitale de fait du Royaume.
- Une fois le duché rattaché au Domaine royal, la monarchie fit de Moulins le siège d'une généralité sous l'Ancien Régime. Cette décision permit à la ville de conserver un rôle de centre de décision politique et administratif : elle accueillit un grand gouvernement militaire comprenant outre le Bourbonnais, le Nivernais et la Marche, fut capitale de la province royale du Bourbonnais correspondant peu ou prou à l'actuel département de l'Allier ainsi qu'à l'arrondissement de Saint-Amand-Montrond aujourd'hui situé dans le Cher. Elle fut également érigée en siège d'évêché en 1788, consacrant une vocation religieuse déjà établie par l'installation d'un grand nombre de couvents.
- La Révolution, les régimes du 19ème siècle et la République maintinrent cette vocation, faisant de Moulins un chef-lieu de département, celui de l'Allier, l'un des plus vastes de France (le 11ème avec plus de 7 300 km²). Moulins en possède les services afférents : Préfecture, services déconcentrés de l'Etat, Conseil général, organisations consulaires, tribunal de Grand instance et d'Instance.

Cette vocation administrative s'est également traduite par l'accueil de services et d'établissements spécialisés : hôpital psychiatrique d'Yzeure comptant près de 350 lits environ dont la première implantation remonte au 19ème siècle, centre pénitencier de haute sécurité de Moulins-Yzeure, l'un des cinq en France, mis en service en 1983, base de soutien du matériel de l'Armée de Terre et à terme des trois Armées, chargée au niveau national de stocker et distribuer les rechanges techniques des matériels, maintenant une présence continue de l'armée depuis 1920.

Parallèlement à cette vocation administrative, Moulins a eu tôt fait de s'affirmer comme le centre de services des espaces ruraux avoisinants. Moulins est un pôle urbain isolé, situé au contact de deux régions agricoles bien distinctes, le Bocage bourbonnais et la Sologne bourbonnaise. Toutes deux ont néanmoins en commun de disposer de faibles densités de population (environ 20 habitants/km²) et d'être animées par un réseau de petites villes ne dépassant pas 3 500 habitants (Bourbon-l'Archambault, Lurcy-Lévy, Dompierre-sur-Besbre). Elles possèdent également une tradition d'organisation en grandes propriétés, sous forme de métairies et avec la pratique de l'élevage dans le Bocage ; sous forme de grands domaines avec la pratique de la chasse, de l'élevage et des cultures en Sologne bourbonnaise. Ces caractéristiques ont conféré à Moulins une tradition terrienne et aristocratique : Moulins fut également la résidence de grands propriétaires dont rendent compte ses hôtels particuliers et maisons de maître des 18ème et 19ème siècles. Moulins a aussi hérité de cette assise « rurale » une vocation commerciale : alors que son unité urbaine (agglomération au sens morphologique) ne compte que 38 000 habitants en 2007, son aire urbaine 57 000 et sa zone d'emploi 76 000 (source : Insee), son bassin de chalandise s'étend à près de 110 000 habitants (source : Moulins Communauté).

Figures 3,4 et 5, de gauche à droite : vestige du château des Ducs de Bourbon, rue commerçante du centre-ville, préfecture de l'Allier (photo : Setec Organisation).

1.1.2. Une certaine prospérité

Ces deux vocations assurent toujours aujourd'hui un rôle structurant dans l'économie de l'aire urbaine. L'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale rassemblaient en 2007 plus de 41 % des emplois (plus de 11 500 emplois), soit une proportion sensiblement plus élevée que celle des autres villes moyennes préfectures environnantes, Nevers, Bourges et Châteauroux, comprise entre 34 et 35 % (source : Insee). Les activités liées aux commerce, transport et services divers concentraient près de 39 % des emplois de l'aire urbaine moulinoise soit près de 11 000 emplois (source : Insee).

Au-delà des chiffres, l'administration et, dans une moindre mesure, l'encadrement des espaces ruraux assurent à Moulins une certaine sérénité et une relative prospérité.

- Les revenus moyens de l'aire urbaine (20 626 euros de revenu par foyer fiscal imposable) et la proportion de foyers fiscaux aux revenus imposables (54,8 %) sont proches de la moyenne de la France de province (21 335 euros et 53,3%), et bien supérieurs à ceux des espaces ruraux environnants (Communauté de communes du Bocage bourbonnais : 17 350 euros et 43 % de foyers fiscaux imposables ; Communauté de communes du Val de Besbre – Sologne bourbonnaise : 17 305 euros et 44,7 %), du département de l'Allier dans son ensemble (19 000 euros et 49 %), ainsi que des deux autres agglomérations moyennes du département, Montluçon et Vichy (source : Insee).
- Cette « prospérité » est avant tout le fait de classes moyennes : les professions intermédiaires et employés représentaient 32 % de la population de plus de 15 ans en 2007 (contre 29 % dans l'aire urbaine de Montluçon, 27 % dans celle de Vichy), importance traduite notamment par l'expansion pavillonnaire des années 1970-80 à Yzeure et dans une moindre mesure à Avermes (source : Insee).

Il s'agit d'une prospérité continue depuis plusieurs siècles, sans véritable rupture, même si l'expansion démographique et urbaine a été modérée, car Moulins est restée pendant longtemps hors du mouvement d'industrialisation et n'a pas pleinement profité de l'exode rural, largement concurrencée par Paris et le sud du Bassin parisien. L'agglomération au sens de continuum urbain (unité urbaine) est en effet passée de 15 000 habitants en 1800 à 38 000 actuellement (source : Insee). Plusieurs indicateurs témoignent de cette continuité :

- la présence de nombreux monuments : cathédrale, vestiges du château des Bourbons, beffroi avec un jacquemart, préfecture, palais de Justice, lycée de Banville…
- une architecture et un urbanisme aristocratique et bourgeois : nombreux hôtels particuliers et maisons de maître des 18ème et 19ème siècles, aménagement des boulevards en cours arborés, pont en pierre,
- quelques commerces classieux comme en témoignent le Grand Café (café Art Nouveau) et les Nouvelles Galeries, ainsi que la présence d'une hôtellerie 3***, héritée également de la vocation de ville étape le long la RN7,
- un soin continu porté à l'aménagement avec une remarquable homogénéité du tissu urbain et des matériaux de construction.

Figures 6,7 et 8, de gauche à droite : centre historique vu de l'Allier, Jacquemart (beffroi) et ancien grand magasin (photo : Setec Organisation).

1.1.3. Les autres ressorts économiques sont moins structurants

L'activité industrielle moulinoise est circonscrite. L'industrie, en 2007, comprenait 10,5 % des emplois de l'aire urbaine soit près de 3 000 emplois, à comparer aux 22 % dans l'aire urbaine de Roanne, aux 18,5 % dans celles de Vichy et Châteauroux, aux 17 % dans celle de Montluçon (source : Insee). Le destin industriel de Moulins est assez singulier, à la fois précoce et récent : bien qu'ayant développé une proto-industrie coutelière et armurière aux 17ème et 18ème siècles, Moulins est restée à l'écart des deux Premières Révolutions industrielles, se spécialisant dans sa vocation résidentielle et présentielle. L'industrie est un fait récent et exogène. Elle date des Trente Glorieuses, durant lesquelles le territoire a profité du mouvement de déconcentration industrielle parisienne, à travers l'implantation d'unités de production de grands groupes. Il en ressort :

- une grande diversification des activités mais pas de réelle spécialisation : Bosch (système de freinages pour l'automobile), JPM (serrures et systèmes de sécurité), Manitowoc (constructions d'engins de travaux publics, anciennement Potain) et Mewa (services textiles), la plus récemment implantée en 2007, constituent les implantations les plus représentatives ;
- une dépendance à l'égard de centres de décision extérieurs, une forte exposition à la concurrence internationale et une sensibilité aux variations de conjoncture économique comme l'illustrent la fermeture au cours des années 1980-90 des usines Bally (fabrication de chaussures) et Thomson, les récentes contractions d'effectifs suite à la crise financière et économique chez Manitowoc et JPM ;
- des activités exclusivement productives ; les activités moulinoises ne s'accompagnent pas de recherche et développement ni de synergies avec les pôles de compétitivité, ni de formations spécialisées du plus haut niveau.

Moulins s'est dotée aux cours des dernières décennies d'une offre d'enseignement supérieur qui reste cependant peu développée, y compris pour une ville moyenne.

- L'aire urbaine accueille environ 1 200 étudiants (source : Moulins Communuaté). L'essentiel des formations relèvent de filières courtes (BTS, DUT, licences professionnelles), dans les domaines du commerce et de la gestion, de la technique et de l'électronique, de la santé, du design et des métiers d'art, de l'enseignement. Toutefois, l'absence de premier cycle universitaire limite l'offre de formations.
- Moulins ne possède pas d'entité autonome, son principal établissement n'étant qu'une antenne de l'Institut universitaire de technologie (IUT) de Montluçon, lui-même rattaché à l'université Blaise-Pascal de Clermont-Ferrand.

L'activité tertiaire privée est emmenée par l'implantation de centres de gestion régionaux d'établissements bancaires et d'assurance : Crédit-Agricole, dépendant de la direction régionale Centre France implantée à Clermont-Ferrand ; Macif, dépendant de la direction régionale Centre implantée à Vichy ; Groupama, dépendant de la direction Rhône-Alpes - Auvergne.

Figures 9, ci-dessous : usine Bosch (photo : Setec Organisation)

Figures 10 et 11, ci-dessous : centre de gestion de la Macif, antenne de l'Institut universitaire technologique de Montluçon (photo : Setec Organisation).

1.2. DES RESSORTS ECONOMIQUES INTERROGES

L'aire urbaine de Moulins doit affronter les difficultés de son bassin de vie et celles, aujourd'hui, de sa ville centre. Si ce mouvement n'entraîne pas une remise en cause de ses bases économiques, il expose désormais sensiblement l'aire urbaine aux variations de la conjoncture et fait émerger l'enjeu de renouvellement de son attractivité.

1.2.1. Les vocations administrative et de centre de services de l'espace rural ne sont plus sources d'expansion

Le statut de préfecture n'est plus autant source de croissance et de sécurité de l'emploi, étant donné le contexte durable de pressions sur les finances publiques. Moulins est confrontée aux premières marques de ce mouvement de fond :

- le Tribunal (Grande instance et d'Instance) a été menacé de suppression dans le cadre de la réforme de la carte judiciaire en 2008 : il a finalement été le seul à l'échelle nationale dont la suppression a été invalidée par le Conseil d'Etat, du fait notamment du rang de ville préfecture et de la présence d'un établissement pénitencier ;
- la vocation de l'Institut universitaire de formation des maîtres (IUFM) est appelée à être redéfinie suite à la réforme de la formation des maîtres effective à la rentrée 2010 ;
- la Révision générale des politiques publiques (RGPP) conduit à une nouvelle organisation territoriale des services déconcentrés de l'Etat, l'échelon régional étant renforcé, alors que des regroupements ont lieu à l'échelle départementale.

En conséquence, la vocation administrative est beaucoup moins en mesure d'absorber les difficultés des autres secteurs économiques moulinois et notamment, ponctuellement, de l'industrie (cf. 2.1.3.) et des espaces ruraux avoisinants (cf. ci-dessous), ce qu'elle fit au cours des dernières décennies, du fait du mouvement de décentralisation.

Les espaces ruraux avoisinants sont en effet fragilisés depuis plusieurs décennies.

- Ils connaissent une situation démographique difficile, bien qu'en voie d'amélioration. L'ensemble du territoire de projet en Sologne et Bocage Bourbonnais, comprenant les espaces ruraux et la Communauté d'agglomération de Moulins (Moulins Communauté) a perdu 10 % de sa population entre 1968 et 2006 et notamment beaucoup de jeunes, conséquence d'un long et fort exode rural (sources : Charte de Pays en Sologne et Bocage Bourbonnais et Insee). Si les espaces ruraux connaissent pour la première fois depuis plusieurs décennies une attractivité migratoire, ils doivent affronter un vieillissement marqué de leur population, consécutif aux départs massifs de jeunes au cours des décennies précédentes.
- Ce vieillissement pose de forts enjeux de transmission de l'activité économique, agricole, industrielle et de services, qui s'ajoutent aux restructurations du modèle agricole herbager, alors que l'industrie est parvenue à se maintenir après plusieurs décennies de crise.
- Le taux de chômage demeure cependant élevé (9,9 % de la population active en 2007 dans la Communauté de Communes du Bocage bourbonnais, 10,3 % dans celle du Val-de-Besbre – Sologne bourbonnaise) et les revenus modestes (cf. 1.1.2.). Par ailleurs, le relatif enclavement de ces espaces ne permet pas à Moulins d'exercer toute son influence sur les franges occidentales du Bocage et orientales de la Sologne, étant situées à plus de 45 minutes par la route.

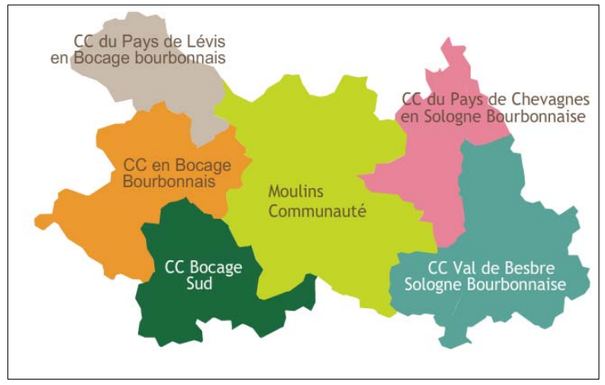


Figure 12 : périmètre du Territoire de projet en Sologne et Bocage Bourbonnais (carte : Territoire de projet en Sologne et Bocage bourbonnais).

	1968	1975	1982	1990	1999	2006
Population	99 302	98 301	97 367	94 648	90 464	89 369
Densité moyenne (hab/km²)	39,3	38,9	38,5	37,5	35,8	35,4

Sources : INSEE, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2006 exploitations principales

A l'échelle du Territoire de projet en Sologne et Bocage Bourbonnais

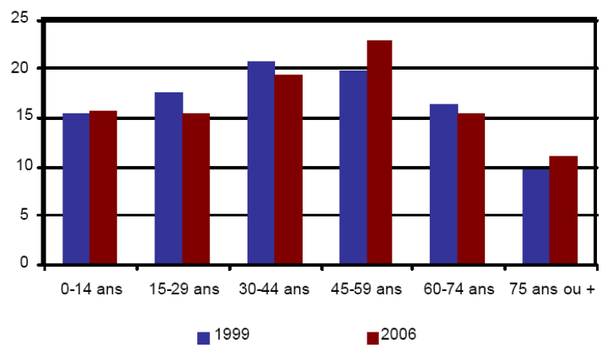
Figure 13, ci-dessous : évolution de la population entre 1968 et 2007 (tableau Insee).

Figure 14, ci-dessous : évolutions de plusieurs indicateurs démographiques entre 1968 et 2007 (tableaux : Insee).

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2006
Variation moyenne annuelle de la population en %	-0,1	-0,1	-0,4	-0,6	-0,2
- due au solde naturel en %	0,2	0,04	-0,1	-0,1	-0,1
- due au solde apparent des entrées sorties en %	-	-0,2	-0,3	-0,4	-0,01
Taux de natalité en ‰	15	12,7	11,2	10,2	10,3
Taux de mortalité en ‰	13,2	12,3	12,1	11,6	11,9

Sources : INSEE, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2006 exploitations principales

Figure 15 : évolution par population par grande tranche d'âge entre 1999 et 2007 (diagramme : Insee).



Sources : INSEE, RP1999 et RP2006 exploitations principales

1.2.2. Un besoin de renouvellement de l'attractivité

La moindre expansion économique permise par les ressorts économiques traditionnels réduit les marges de manœuvre de Moulins et de son aire urbaine pour développer les services, car la masse critique démographique reste limitée. Il en résulte une moindre attractivité et donc une stagnation démographique depuis une trentaine d'années (aire urbaine de 61 000 habitants en 1982 ; de 57 000 en 2007, source : Insee), qui est d'abord le fait d'un solde migratoire négatif.

Le besoin de renouvellement de l'attractivité se matérialise par un enjeu de maintien d'un niveau de services et d'équipements comparable aux autres villes moyennes, qui sont souvent plus importantes. Plusieurs indicateurs en rendent compte.

- En matière de commerces : le recul démographique interroge le niveau de l'offre, Moulins devant à la fois faire face au recul du commerce de centre-ville qui s'est vu privé de moyennes surfaces et a généré une discontinuité linéaire du fait de certaines déprises, et à l'absence de quelques enseignes commerciales nationales, entraînant une évasion commerciale sensible vers Nevers, Bourges, Vichy et Clermont-Ferrand. Ainsi, si le secteur du commerce, des transports et des services hors administration représente près de 39 % des emplois de l'aire urbaine, cette proportion s'élève de 40 à 43 % dans les aires urbaines moyennes avoisinantes de Châteauroux, Nevers, Bourges, Vichy… (source : Insee).
- En matière d'équipements et d'espaces publics : de nouveaux standards se font jour avec le souci constant de diversification des usages, allant dans le sens d'une limitation de la place de l'automobile et d'une restitution de celle-ci aux piétons et aux modes doux, d'une utilisation complémentaire des modes de transport avec le développement des offres de transport collectifs urbains et inter-urbains ; de pratiques à la fois académiques et ludiques en matière sportive ; d'essor de l'événementiel et de la transversalité entre les disciplines en matière culturelle. Ces évolutions impliquent une mise à niveau d'équipements construits souvent antérieurement et d'espaces publics largement dévolus à l'automobile, générateurs de délaissés et de coupures, notamment en front d'Allier.
- En matière de dynamique de l'offre de logements : la construction neuve a été peu dynamique au cours de la dernière décennie et peu diversifiée (prépondérance pavillonnaire). La taille du marché moulinois limite l'action des promoteurs et investisseurs alors qu'une part significative de l'offre de logements du centre ancien, vétuste, est devenue inadaptée (près de 9 % des logements de l'aire urbaine étaient vacants en 2007 (source : Insee), proportion s'élevant à près de 20 % dans le centre historique de Moulins (source : Moulins Communauté), le taux moyen national étant de 6,5 %.
- En matière d'image et de notoriété, devenus de véritables facteurs de développement économique en soi : la taille modeste de l'aire urbaine la voue à la discrétion, d'autant que ses éléments identitaires et ses ressorts économiques ne disposent encore que peu de renommée supra-locale et que son espace d'influence, le Bourbonnais, n'est pas associé à son prestigieux passé historique mais davantage à une province restée rurale et peu connue.

L'enjeu de l'attractivité se pose avec d'autant plus d'acuité que Moulins, bien que fortement tournée vers l'extérieur, reste peu insérée dans les dynamiques métropolitaines qui bénéficiaient d'une offre de services de plus haut rang. Plusieurs facteurs y contribuent.

- D'une part, Moulins reste relativement éloignée des métropoles et grandes agglomérations régionales. La plus proche, Clermont-Ferrand, est distante d'un peu plus de 100 kilomètres et 1h00 par le fer (source : SNCF) et près d'une 1h30 par la route (source : ViaMichelin), sans être desservie par les réseaux principaux d'infrastructures (autoroute, LGV). Les centres de bassins de vie les plus proches, situés dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres, Nevers, Montluçon, Bourges, Vichy, sont également des villes moyennes et possèdent un niveau de services qui ne reste que légèrement plus élevé, excepté Vichy où se trouve un niveau d'équipement de loisirs d'un rang supérieur.
- D'autre part, parce que Moulins n'a encore noué que peu d'échanges et de coopérations avec les métropoles et grandes agglomérations régionales, qu'ils soient institutionnels, universitaires (l'IUT dépend davantage de Montluçon que de Clermont-Ferrand), culturels, technologiques… La situation centrale de Moulins au cœur de la France et d'un triangle entre Paris, Lyon, Clermont-Ferrand a été davantage source d'écartèlement des échanges moulinois et d'autonomie que supports d'une coopération directe avec les ensembles urbains les plus proches.

	1968	1975	1982	1990	1999	2007
Population	57 641	60 147	60 956	60 446	58 338	57 441
Densité moyenne (hab/km2)	64,2	67,0	67,9	67,3	64,9	63,9

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2007 exploitations principales.

A l'échelle de l'aire urbaine de Moulins (périmètre 1999) :

Figure 16, ci-dessous : évolution de la population entre 1968 et 2007 (tableau Insee).

Figure 17, ci-dessous : évolutions de plusieurs indicateurs démographiques entre 1968 et 2007 (tableaux : Insee).

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007
Variation annuelle moyenne de la population en %	+0,6	+0,2	-0,1	-0,4	-0,2
- due au solde naturel en %	+0,5	+0,3	+0,2	+0,1	+0,0
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+0,1	-0,1	-0,3	-0,5	-0,2
Taux de natalité en ‰	16,7	13,8	12,1	10,8	11,0
Taux de mortalité en ‰	12,1	10,6	10,6	10,2	10,5

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2007 exploitations principales - État civil.

1.3. LES FONDEMENTS D'UN NOUVEAU DYNAMISME

Moulins et son aire urbaine se sont engagées dans une vaste stratégie visant à renforcer leur attractivité, pour trouver ainsi un dynamisme économique et démographique solide et moins dépendant de quelques secteurs d'activités. Actuellement au stade des orientations stratégiques et des premières réalisations, ces actions porteront toutes leurs fruits au cours des prochaines années.

1.3.1. Une diversification économique à travers l'affirmation de 5 axes de développement

Les efforts de développement moulinois sont concentrés sur cinq secteurs économiques diversifiés : la logistique multimodale, l'agro-alimentaire, la mécanique et l'électronique, les métiers d'art et de création, le tourisme culturel et de loisirs (projet d'agglomération, Projet d'aménagement et de développement durable du Schéma de cohérence territoriale). Ces secteurs économiques s'appuient sur un substrat local préexistant ou bien sur des atouts jusqu'ici peu valorisés.

L'attractivité logistique repose sur la situation géographique centrale de Moulins à l'échelle de l'Europe occidentale et de la France. Cette situation fait l'objet d'un carrefour routier, RN7 – Route Centre Europe Atlantique (RCEA). Même s'ils ne sont pas encore raccordés aux réseaux à 2X2 voies, ces axes bénéficient d'un important flux de transit : la majorité des poids lourds qui effectuent le trajet entre péninsule ibérique et Nord-Ouest de l'Europe empruntent la RCEA (4 000 poids lourds/jour, soit 40 % du trafic selon Moulins Communauté), gratuite et peu pentue donc moins consommatrice en carburants que l'A89, alors que la RN7 couplée à l'A71-A75 se positionne comme un axe Nord-Sud de l'Europe, alternatif à la vallée du Rhône. L'avant projet de Schéma national des infrastructures de transports (SNIT) prévoit la mise à 2X2 voies des itinéraires. L'aire urbaine moulinoise possède déjà 150 000 m² de bâtiments logistiques et plus de 250 PME, ainsi que des centres logistiques interrégionaux de la grande distribution (Leclerc, ITM-Intermarché).

L'agro-alimentaire est présente dans la zone d'emplois de Moulins, à travers l'industrie de transformation de la viande, emmenée par quelques leaders du secteur comme Sicaba à Bourbon-l'Archambault, le Bocage bourbonnais et la Sologne bourbonnaise étant spécialisés d'abord dans l'élevage, avec des productions renommées (bœuf charolais, agneau bourbonnais).

Le secteur de la mécanique et de l'électronique s'appuie sur les implantations industrielles de l'agglomération moulinoise, mais aussi sur la présence de deux circuits automobiles dédiés aux essais et à la formation (circuit de Lurcy-Lévis et circuit du Bourbonnais à proximité de l'aérodrome de Moulins-Montbeugny) et d'un constructeur et concepteur de dirigeable (Voliris).

Les métiers d'art et de création s'appuient sur la tradition bourbonnaise de travail du cuir (atelier Louis-Vuitton à Saint-Pourçain-sur-Sioule), du verre (Ecole nationale du verre installée dans le lycée Jean-Monnet de Moulins qui forme des ouvriers pour les cristalleries les plus prestigieuses de France et d'Europe), de la faïence et de la ferronnerie.

Le tourisme culturel et de loisirs dispose de plusieurs atouts : la richesse patrimoniale de Moulins (plus de 50 bâtiments classés ou inscrits aux titres des Monuments historiques) et des espaces ruraux bourbonnais (nombreux châteaux, haies bocagères, étangs), leur richesse naturelle et notamment celle de la vallée d'Allier, une des dernières grandes rivières d'Europe à avoir conservé son lit naturel (la réserve naturelle du Val d'Allier au sud de Moulins accueille une diversité faunistique et floristique comparable à la Camargue), la présence d'un parc d'attraction et animalier, le PAL, à Saint-Pourçain-sur-Besbre, en Sologne Bourbonnaise. Il constitue une remarquable « locomotive », rassemblant désormais annuellement plus de 400 000 visiteurs (433 000 en 2008, source Comité départemental du Tourisme de l'Allier), dont une proportion significative de clientèle étrangère, alors que tous les autres sites et manifestations enregistrent des fréquentations modestes (pas plus de 35 000 visiteurs ou spectateurs en 2008).

1.3.2. Une stratégie de développement multiforme

Ces différents secteurs font l'objet d'une stratégie de développement multiforme, visant à leur donner consistance et taille critique et à les insérer dans des logiques d'innovation, en association avec d'autres territoires. Moulins et son aire urbaine escomptent ainsi accroître leur attractivité et monter en gamme.

Cette stratégie se traduit d'abord par une politique d'aménagement et d'accompagnement, à travers :

- la constitution d'une offre foncière importante, de près de 250 ha (source : Moulins Communauté), avec des parcelles de grande capacité, autour des secteurs les plus stratégiques (RN7, RCEA) ;
- le réaménagement et la spécialisation des parcs d'activités, impliquant parfois des délocalisations et relocalisations internes à l'agglomération avec la recherche d'une intégration environnementale optimale : 6 zones d'activités sont thématisées, soit deux parcs logistiques et industriels (Les Petits Vernats, Logiparc 03), un centre routier (Toulon-sur-Allier), deux pôles commerciaux et de services (L'Etoile - Saint-Odilon, Avermes), un parc industriel et artisanal (Robet) ;
- l'ambition de créer un hôtel d'entreprises.

Parmi des différents projets, le projet Logiparc 03 se détache. Il s'agit de la création d'une plateforme logistique multimodale intégrée dans un réseau européen de plateformes portuaires et terrestres, afin de jouer un rôle de ports sec (zone terrestre de stockage de conteneurs à destination/ou en provenance des ports maritimes). D'une superficie de 184 ha, elle se situera à proximité de l'aérodrome de Moulins-Montbeugny, le long de la RCEA et de la ligne ferroviaire Moulins - Paray-le-Monial et disposera d'un embranchement rail-route-air. Elle a vocation à accueillir un panel complet des activités de la logistique : logistique traditionnelle et sécurisée, capable d'accueillir des produits sensibles (Seveso), plateformes de déconstruction, services aux entreprises (gestion de la zone et de la sécurité, formation, service administratifs, hôtellerie-restauration, contrôle technique). En cours de réalisation, sa livraison est prévue pour 2012 (source : Moulins Communauté).

La stratégie moulinoise de développement de nouveaux secteurs économiques se traduit également par leur adossement à des formations supérieures, à travers :

- l'ambition de renforcer les formations supérieures dispensées : ambition de constituer un pôle des métiers d'arts en lien avec l'antenne de l'IUT et le lycée Jean-Monnet, ambition de créer un deuxième département au sein de l'antenne de l'IUT…
- l'ambition d'accueillir des antennes de formation spécialisées faisant référence et rattachées à des agglomérations plus importantes.

Autre volet de cette stratégie, Moulins et son aire urbaine cherchent à développer autour de ces secteurs des activités de recherche et développement, et notamment :

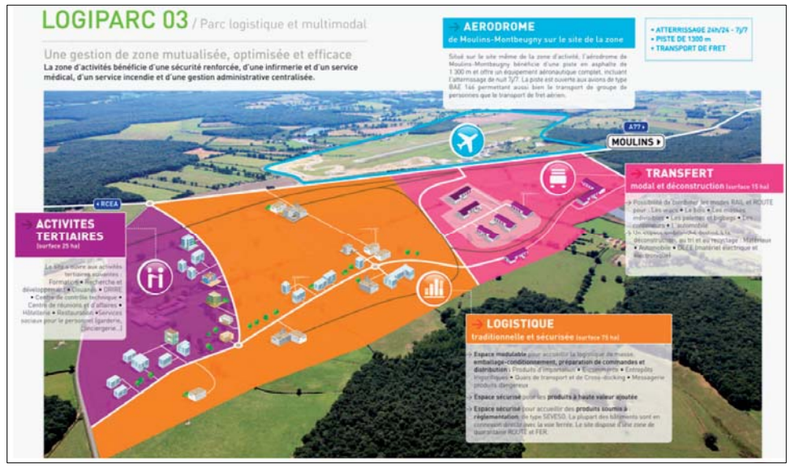
- dans le secteur de la mécanique et de l'électronique, à travers les technologies applicables aux véhicules de demain : travaux de Voliris autour des dirigeables à hydrogène, projet Polydyam Auvergne visant à « rapatrier » en France les essais industriels liés à l'automobile, en mettant en réseau divers circuits situés en Auvergne ;
- dans le secteur des métiers d'art et de création, à travers l'étude des costumes de scène et un centre pilote de restauration textile, activités liées au Centre national des costumes de scène (cf. ci-dessous) ;
- dans le secteur de la logistique, en s'appuyant sur les nouvelles activités liées à la présence d'un port sec.

Le tourisme fait, lui, l'objet de constitution d'une offre structurée à l'échelle du bassin de vie moulinois. L'ambition est de devenir une destination touristique à part entière, centrée sur une clientèle « haut de gamme » et de permettre le développement d'un tourisme de séjour. Cette stratégie passe par :

- la mise en réseau des différents acteurs : constitution d'un territoire de projet, en Sologne et Bocage Bourbonnais, cadre d'une démarche stratégique commune ; promotion commune à travers la marque « Pays Bourbon » ;
- la mise en valeur du patrimoine : projet de zonage (Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager) du centre de Moulins, afin de faciliter la restauration et la protection des bâtis anciens, faisant suite à l'obtention du label Ville d'Art et d'Histoire en 1997, restauration du Grand site clunisien de Souvigny, réalisation d'une Charte architecturale et paysagère…
- la constitution de nouvelles offres en matières d'activités de pleine nature (randonnée, chasse, activités sportives et ludiques) et d'hôtellerie - restauration ;
- l'affirmation de « locomotives », à même de susciter de la notoriété et un déplacement spécifique à Moulins et en Pays Bourbon : réalisation du Centre national des costumes de scène qui dispose d'un retentissement national, ayant attiré près de 250 000 visiteurs depuis son ouverture en 2006 (source : Moulins Communauté) : première structure de conservation au monde entièrement consacrée au patrimoine des théâtres, elle rassemble plus de 7 100 costumes et décors déposés par la Bibliothèque nationale de France, la Comédie française, l'Opéra national de Paris et réalise annuellement trois expositions ensuite présentées à Paris et dans le monde entier ; projet de nouvelle présentation et de meilleure valorisation du Triptyque du Maitre de Moulins, œuvre picturale médiévale majeure, à la renommée internationale ; projet d'hébergement sur site à l'étude au PAL, propice à retenir les visiteurs dans la région.

Ces ambitions amènent Moulins et son aire urbaine à imaginer leur développement en partenariat avec les grandes métropoles et villes moyennes situées alentours. Moulins projette d'intégrer le réseau de coopération métropolitaine Clermont Auvergne Métropole, regroupant les villes moyennes auvergnates et d'engager des rapprochements avec les agglomérations voisines de Bourges et de Nevers (source : Moulins Communauté), notamment en matière d'enseignement supérieur, de technologies applicables aux véhicules de demain, de déploiement des communications à haut débit. Moulins escompte aussi pouvoir mieux s'insérer dans les pôles de compétitivité Elastopole (Auvergne, Centre, Val de Loire), ViaMéca (Massif Central), Céréales vallée et le cluster Innoviandes. Paris, Lyon représentent enfin des territoires pour développer des coopérations en matière de recherche et d'enseignement supérieur et des marchés émetteurs de clientèle touristique.

Figures 18 : Centre national du costume de scène (photo : Setec Organisation)



Figures 19 : projet de plateforme logistique Logiparc 03 (carte : Moulins Communauté).

1.3.3. La promotion d'une urbanité renouvelée où la gare et son quartier sont appelés à jouer un rôle majeur

Moulins et son aire urbaine se sont engagées depuis quelques années dans une dynamique de renouvellement de l'attractivité de leur cadre de vie. Elles cherchent ainsi à accueillir et fixer de nouvelles populations, et notamment des jeunes ménages au début de leur carrière professionnelle (source : Contrat d'agglomération de Moulins). Plusieurs leviers sont activés :

- la recherche d'un développement urbain durable, afin d'affirmer Moulins comme une agglomération de pleine nature : développement des énergies alternatives (chauffage du centre aqualudique par géothermie), limitation de l'étalement urbain et promotion de pôles de proximité du développement urbain, amélioration et développement des circulations piétonnes et cyclables, élaboration de manière volontariste, car non obligatoire pour une agglomération de moins de 100 000 habitants d'un Plan de déplacements urbains, afin d'optimiser l'usage des différents modes de transports ;
- la revalorisation du centre historique de Moulins : la requalification et l'extension du marché couvert, ainsi que la requalification de la place d'Allier (livraisons prévues pour 2011-2012), réhabilitation des Nouvelles Galeries (2013), projets de reconquête et de réhabilitation des quartiers dégradés (source : Ville de Moulins) ;
- la mise à niveau de l'agglomération en matière de grands équipements : réalisation d'un multiplexe dans le quartier de gare (livraison 2011), restructuration de la bibliothèque centrale en médiathèque d'agglomération, ambition de réhabiliter le parc des Isles à Avermes et de conforter le grand équipement sportif et de loisirs des Rives d'Allier (modernisation du Palais des Sports, centre des congrès), projet de création d'un nouveau franchissement de l'Allier (source : Ville de Moulins) ;
- l'adaptation de l'offre de logements aux besoins : réalisations de petits logements locatifs, dispositif partenarial de garantie de revente…

La revalorisation du quartier de gare est également engagée. Elle s'articule autour de la transformation de la gare en pôle d'échanges multimodal, comprenant notamment la construction d'une passerelle piétonne enjambant le faisceau ferroviaire et permettant de relier Yzeure à Moulins (livraison en 2011).

Une réflexion sur la valorisation et l'intégration des quartiers d'Yzeure situés de l'autre côté du faisceau ferroviaire est en cours. La réalisation de ces objectifs pourrait renforcer significativement l'attractivité du cœur d'agglomération. Le quartier de gare de Moulins possède :

- une situation stratégique ; la gare est en effet située au cœur de l'agglomération : de part et d'autres se situent le centre-ville de Moulins ainsi que les équipements d'Yzeure rayonnant sur l'agglomération : cité administrative, équipements sportifs ; toutefois la gare demeure aujourd'hui encore largement un seuil dans l'espace urbain, davantage générateur de coupures que de liens, que ce soit en matière de formes urbaines (la gare sépare la ville traditionnelle de la ville périurbaine) ou en matière administrative (elle sépare Moulins d'Yzeure) ;
- une grande qualité urbaine et notamment résidentielle, du fait, côté ville, de la présence de maisons bourgeoises du 19ème siècle, du voisinage d'un parc urbain (square du général-Leclerc), de la proximité du centre-ville et des équipements structurants ; côté faubourg de quartiers pavillonnaires proches du centre ;
- des possibilités de mutation : le quartier de gare témoigne d'un besoin de requalification, notamment en termes commercial, présente des friches industrielles liées aux activités de transports et possède un potentiel de densification des quartiers habitat tant à Moulins qu'à Yzeure.

Figures 20, 21 et 22 (ci-dessous) : différents aspects du quartier de gare de Moulins : square et avenue du Général-Leclerc à Moulins, gare ferroviaire, bâtiment administratif à Yzeure (photos : Setec Organisation).

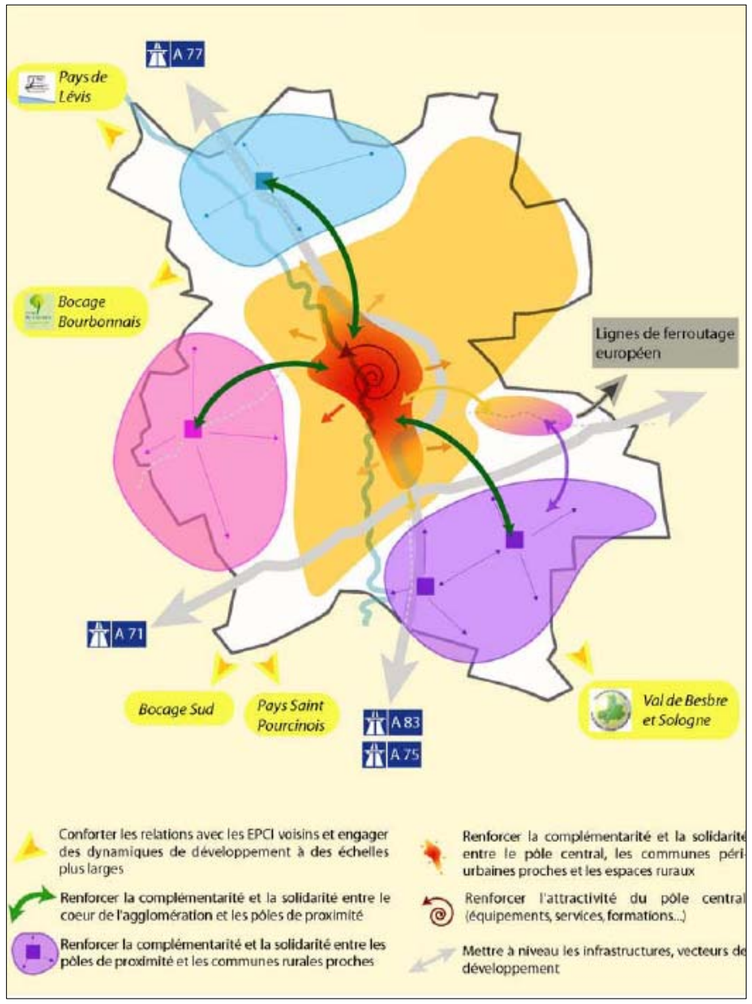


Figure 23 : principales orientations du projet de Schéma de cohérence territoriale de Moulins Communauté en matière d'aménagement du territoire (carte : Citadia Conseil pour Moulins Communauté).

2. ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT

Le projet LGV POCL pourrait renforcer les mutations que Moulins et son aire urbaine engagent. Il pourrait notamment donner du crédit à la diversification économique et au renouvellement de l'attractivité, car il pourrait insérer davantage Moulins dans des dynamiques métropolitaines, lui donner une image plus lisible et accentuer la requalification du cœur d'agglomération.

L'ampleur des effets dépendra aussi de la capacité de Moulins et son aire urbaine à se développer d'ici la réalisation du projet de LGV POCL en acquérant des savoir-faire spécifiques et innovants, en disposant d'une main-d'œuvre spécialisée en adéquation avec son développement et en valorisant son urbanité.

Pour tous les effets potentiels suivants, plus la desserte de l'aire urbaine, les arrêts dans les gares d'interconnexion franciliennes et notamment celles situées dans les aéroports, ainsi que les horaires seront adaptés au rythme de la clientèle d'affaires, plus ces effets pourront avoir de l'ampleur. Ils sont également subordonnés à une desserte directe de l'aire urbaine de Moulins par la grande vitesse ferroviaire. Une absence de desserte directe reste un élément favorable pour améliorer l'accessibilité de Moulins, mais limite les effets sur son développement et son aménagement.

NB : Cette analyse prospective évoque fréquemment la desserte d'une possible gare TAGV au sein de la plateforme aéroportuaire d'Orly. Cette gare fait partie du projet de LGV d'Interconnexion Sud Ile-de-France et non du projet de LGV POCL. Dans le cas des interactions entre les deux projets pour ce qui concerne l'arrivée en Ile-de-France, le projet de LGV POCL se réserve l'opportunité de desservir une gare TAGV à Orly, si elle est réalisée dans le cadre du projet de LGV d'Interconnexion Sud.

Les améliorations apportées par le projet de LGV POCL à l'échelle de l'aire urbaine de Moulins seraient dues à la fois :

- à la desserte directe en TAGV de la gare existante de Moulins (Moulins-sur-Allier) depuis/vers Paris et l'Ile-de-France,
- à la proximité d'une gare nouvelle bénéficiant d'autres fonctionnalités, situées selon les scénarios soit au sud, entre Moulins et Vichy (scénario Ouest sud), soit au nord, à proximité de Nevers (scénarios Ouest, Médian et Est), et avec laquelle une interconnexion fer-fer (TAGV-TER) avec la gare existante de Moulins serait possible.

Ces améliorations seraient de différents ordres :

- intégration de Moulins au réseau à grande vitesse ferroviaire, d'autant plus si Moulins est connectée directement à une éventuelle gare nouvelle desservie par les TAGV au sein de la plateforme aéroportuaire d'Orly ;
- amélioration très significative de l'accessibilité de l'aire urbaine de Moulins avec Paris et l'Ile-de-France, grâce à une réduction très conséquente du temps de parcours (passage d'un temps de référence actuel de 2h20 à environ 1h05 - 1h15 selon les scénarios et à une desserte facilitée de pôles métropolitains franciliens notamment avec l'Ouest parisien (VII-VIII^{èmes} arrondissements, La Défense, Plaine Saint-Denis) via la gare parisienne terminus, avec le Cône de l'innovation (plateau de Saclay, Evry-Corbeil…) via une éventuelle gare nouvelle desservie par les TAGV à Orly, avec Marne-la-Vallée - Val d'Europe, via la gare de Marne-la-Vallée-Chessy, avec Paris Rive Gauche - Ivry Confluences, via un éventuel arrêt en gare de Bibliothèque François-Mitterrand ;
- accessibilité améliorée avec les principales portes d'entrée de l'espace français, les aéroports de Paris-CDG et de Paris-Orly via la gare d'Aéroport CDG 2-TGV et une éventuelle gare nouvelle desservie par les TAGV à Orly, également gares d'interconnexion avec les autres réseaux de grande vitesse ferroviaire, notamment étrangers (Thalys, Eurostar…) ;
- accessibilité améliorée avec de nombreuses grandes agglomérations régionales françaises, par correspondance : en gare TAGV d'Orly, en cas de réalisation de celle-ci, en gare nouvelle proche de Nevers ou bien entre Moulins et Vichy, notamment pour les agglomérations de Rhône-Alpes et de Méditerranée.

L'accessibilité à Lyon serait aussi améliorée, mais dans une moindre mesure que celle avec Paris et l'Ile-de-France. Les scénarios présentés impliquent tous une rupture de charge pour rejoindre Lyon en TAGV depuis Moulins : Lyon ne serait accessible que depuis une gare nouvelle. Le temps de parcours serait toutefois amélioré par rapport à la situation de référence actuelle (2h30 environ avec un changement ou 2h40 environ de Moulins à Lyon-Vaise direct), y compris en tenant compte d'un temps de correspondance.

2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR ARRIMER DAVANTAGE MOULINS AUX DYNAMIQUES ECONOMIQUES METROPOLITAINES

Le projet de LGV POCL pourrait contribuer à développer les échanges entre Moulins et les agglomérations les plus importantes et les plus structurantes, permettant de renouveler le dynamisme moulinois et de renforcer son rôle d'entraînement sur son bassin de vie, constitué du Bocage Bourbonnais et de la Sologne bourbonnaise.

2.1.1. Une opportunité pour donner du crédit à l'essor des nouveaux secteurs économiques et à la diversification moulinoise

Le projet de LGV POCL pourrait apporter davantage d'attractivité économique à l'aire urbaine moulinoise car il apporterait un nouveau niveau de compétitivité comparable à bien d'autres territoires concurrents. Il constituerait un apport d'autant plus significatif, qu'actuellement Moulins, sans être enclavée, ne dispose pas d'un niveau d'accessibilité comparable à nombre de ses concurrentes, n'étant pas desservie par les réseaux principaux de transports (routes à 2X2 voies, LGV). Disposant d'un niveau de services concurrentiel, ses atouts intrinsèques n'en seraient que plus valorisables.

Les coûts attractifs et les importantes disponibilités en matière foncière, la qualité du cadre de vie due à la proximité de grands espaces de nature, à un riche patrimoine et au calme des faibles densités font que Moulins pourrait connaître une nouvelle attractivité pour l'implantation :

- d'activités, industrielles et tertiaires, cherchant à redistribuer leurs implantations, en les délocalisant des métropoles ou grandes agglomérations et les relocalisant dans des villes moyennes accessibles ;
- pour l'accueil de services publics spécialisés de rayonnement régional ou inter-régional.

Ces éléments seraient d'autant plus attractifs que la connectivité (nombre de destinations accessibles en aller-retour sur une journée) moulinoise serait importante, grâce aux gares de correspondances, et notamment en cas de réalisation et de desserte d'une gare TAGV à Orly et de gare nouvelle, soit à proximité de Nevers, soit entre Moulins et Vichy.

Par ailleurs, le développement de l'innovation à partir des nouveaux secteurs économiques, l'agroalimentaire, la logistique, la mécanique-électronique (technologies applicables aux véhicules de demain) et les métiers d'art et de création pourrait en être facilité. Une connectivité concurrentielle pourrait faciliter les coopérations avec les territoires extérieurs et spécialement favoriser l'implantation :

- d'antennes de formations supérieures établies dans des villes universitaires et que le développement de savoir-faire spécifiques dits de « niches » à Moulins pourrait attirer ;
- de quelques entreprises spécialisées dans ces secteurs de « niches », soit générées par l'activité du territoire (la desserte en TAGV les inciteraient à rester), soit attirée par elles.

Ces activités innovantes s'accompagnent en effet d'un volet recherche-développement : elles se nourrissent intensément de réseaux et d'échanges inter-régionaux, européens et internationaux. Le haut niveau de compétences induit un fonctionnement en réseau avec les autres pôles spécialisés dans ces domaines, à l'instar des pôles de compétitivité.

2.1.2. Une opportunité pour asseoir la vocation touristique de Moulins et du pays Bourbon

Le projet de LGV POCL pourrait répondre à deux enjeux essentiels du développement touristique de Moulins et du Bourbonnais : le besoin d'image et d'insertion dans des flux touristiques majeurs.

Le projet de LGV POCL permettrait une meilleure accessibilité entre Moulins et les grands bassins émetteurs de tourisme, et en premier lieu Paris et la métropole francilienne, grâce à une desserte rapide et directe en TAGV. Il améliorerait également, dans une moindre mesure cependant, l'accessibilité de Moulins et de son bassin de vie avec les autres parties de l'espace français, à commencer par Lyon et Rhône-Alpes, grâce à des correspondances dans les gares d'interconnexion franciliennes ou en gare nouvelle de Nevers ou de Moulins-Vichy.

La meilleure accessibilité de Moulins serait également un support favorable, si l'on y veille, pour accroître sa notoriété et lui donner une image de proximité, surtout vis-à-vis de la clientèle francilienne (cf 3.2.). Sa nouvelle accessibilité pourrait susciter le déplacement pour le territoire lui même. Par ailleurs, la proximité de deux nouvelles destinations touristiques de forte notoriété, Vichy et Bourges, pourrait également jouer comme un facteur favorable : Moulins et le Pays Bourbon pourraient être également fréquentés dans le cadre d'un séjour effectué à Bourges et à Vichy. De la sorte, Moulins pourrait doublement bénéficier d'une fréquentation métropolitaine, amatrice de tourisme culturel et récréatif de loisirs, fréquentation dont elle ne bénéficie pas encore actuellement (cf. 2.3.1.).

La réalisation de cet effet suppose que le territoire soit en mesure de capter les flux ; les actions actuelles de valorisation des atouts touristiques n'en prennent que plus de sens. A ce titre, le projet de LGV POCL pourrait conforter le Centre national du costume de scène (CNCS) dans un rôle de « locomotive » touristique. Il pourrait également favoriser la fréquentation du PAL, si une liaison en transport collectif est mise en place depuis la gare de Moulins. Le projet de LGV POCL pourrait, enfin, par le potentiel de nouvelle fréquentation qu'il représente, contribuer à l'émergence de nouveaux projets de valorisation touristique.

2.1.3. Une opportunité pour renouveler l'attractivité résidentielle de Moulins et de son aire urbaine

Le projet de LGV POCL permettrait une desserte entre Moulins et Paris et l'Ile-de-France suffisamment concurrentielle (temps de parcours substantiellement amélioré et fréquences relativement étoffées) pour envisager le développement de migrations de travail quotidiennes ou plus sûrement pluri-hebdomadaires, sans toutefois atteindre l'ampleur des flux que connaissent les aires urbaines situées à moins d'une heure de la capitale. Dans le cas de ces dernières (Le Mans, Tours, Vendôme…), la LGV permet un mode de vie en mono-résidence, au profit de la province.

Pour Moulins et son aire urbaine, le projet de LGV POCL serait un support propice pour envisager un mode de vie en bi-résidence entre le Bourbonnais et Paris et l'Ile-de-France. Le territoire pourrait notamment faire valoir la qualité de son cadre de vie et ses coûts attractifs. De la sorte, le projet de LGV POCL pourrait être un levier pour Moulins et son aire urbaine de recouvrer une attractivité résidentielle et relever leurs défis démographiques. Il pourrait également faciliter le maintien et le développement d'un niveau de services en adéquation avec la vocation moulinoise de centre de bassin de vie.

La concrétisation de ces opportunités suppose des mesures d'accompagnement émanant de la part des acteurs du territoire :

- poursuite et essor de la stratégie de diversification économique autour d'axes de développement et de valorisation d'une capacité d'innovation du territoire ;
- développement de coopérations avec des établissements d'enseignement supérieur et de recherche extérieurs au territoire,

- valorisation de la capacité de Moulins à accueillir des services publics spécialisés,
- mise en œuvre d'une prospective touristique « offensive » auprès de la clientèle parisienne et francilienne,

accompagnement de la possible dynamique résidentielle par la réalisation d'offres immobilières adaptées à la demande et requalification du cœur d'agglomération.

2.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR MOULINS ACQUERIR UNE NOTORIETE ET UNE IMAGE A L'ECHELLE NATIONALE

Le projet de LGV POCL pourrait constituer un nouveau support d'exposition pour Moulins et le Bourbonnais. Du fait de son appartenance au réseau de la grande vitesse ferroviaire, le nom de Moulins serait davantage visible dans les différentes gares françaises, dans les trains, sur internet, notamment dans le cadre d'offres promotionnelles de transporteur(s). Ainsi, le projet de LGV POCL représenterait de nouvelles opportunités de communication pour le territoire.

Ce serait l'occasion pour le territoire de signifier son existence à la communauté nationale, voire européenne et, par là même, diffuser une image attractive. A ce titre, comme Moulins et son aire urbaine ne prédisposent pas d'une forte notoriété, il serait d'autant plus aisé d'émettre une image positive. Le projet de LGV POCL lui-même représente un vecteur d'image favorable. Comme pour d'autres territoires, il apporterait à Moulins davantage de modernité et de compétitivité. La desserte par la grande vitesse ferroviaire, vitrine technologique nationale et, à l'horizon des années 2020-2030, standard pour les déplacements interrégionaux, insérera Moulins et son aire urbaine dans son époque. Cette image pourrait trouver un écho avec les dynamiques en cours :

- avec la dynamique de requalification urbaine et de valorisation de la qualité environnementale,
- avec la dynamique de diversification économique et de développement de l'innovation, afin d'asseoir aussi une vocation technologique.

Moulins et son aire urbaine pourraient alors acquérir une image de territoire de valeur, alliant modernité (vocation technologique, niveau de services du meilleur niveau et protection environnementale) et tradition (patrimoine architectural et naturel, histoire prestigieuse). Cette alliance serait propice au tourisme culturel (cf. 2.1.2.) et à l'établissement résidentiel (cf. 2.1.3.) : Moulins pourrait renvoyer l'image d'un territoire que l'on visite et dans lequel on a envie de s'installer et plutôt que celle d'un territoire situé à la marge des grandes agglomérations et métropoles. Une telle image faciliterait alors la projection par le territoire d'une vision positive de lui-même, encline à la valorisation des réussites.

La concrétisation de ces opportunités suppose des mesures d'accompagnement émanant de la part des acteurs du territoire :

- stratégie de marketing territorial offensive valorisant les atouts de Moulins et de son bassin de vie,
- poursuite et essor de la stratégie de diversification économique autour d'axes de développement et de valorisation d'une capacité d'innovation du territoire ;
- mise en œuvre d'une prospective économique touristique offensive auprès de la clientèle parisienne et francilienne,
- intensification de la stratégie de développement des aménités urbaines.

2.3. TROISIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR VALORISER LE CŒUR D'AGGLOMERATION ET ACCENTUER SA REQUALIFICATION

Le projet de LGV POCL permettrait une desserte de la gare actuelle de Moulins par les TAGV. Il contribuerait ainsi à valoriser le quartier, en accroissant son niveau de transport, en apportant davantage de flux et en renforçant son potentiel de vitrine de l'aire urbaine.

Le quartier de gare étant situé aux franges du centre-ville (cf. 2.3.3.), le projet de LGV POCL constituerait ainsi une opportunité pour conforter le centre-ville comme un espace stratégique de projets et pour l'inscrire durablement dans une dynamique d'investissements.

Il accentuerait la dynamique actuelle de requalification du quartier de gare (cf. 2.3.3.). Il pourrait notamment :

- renforcer son attractivité en matière d'immobilier commercial, de bureaux et d'hôtellerie ;
- renforcer de fait l'attractivité côté faubourg, si la continuité avec le centre-ville de Moulins est valorisée, grâce à la préexistence d'une cité administrative et d'équipements sportifs rayonnant à l'échelle de l'agglomération, et contribuer ainsi à étendre le centre-ville au-delà du faisceau ferroviaire ;
- renforcer, du fait de sa revalorisation pour les activités économiques tertiaires et des investissements en matière de logements, d'espace public et d'équipement, l'attractivité commerciale et résidentielle du centre-ville et améliorer sa qualité urbaine.

Le projet de LGV POCL pourrait ainsi accentuer la centralité du cœur d'agglomération, et lui donner un nouvel attrait. Il représenterait une opportunité pour davantage localiser le renouveau démographique et économique dans le cœur d'agglomération. Cette opportunité entrerait en résonance avec les objectifs du SCoT de Moulins Communauté qui cherchent à promouvoir « un aménagement équilibré et solidaire du territoire autour d'un centre fort ».

La concrétisation de ces opportunités suppose des mesures d'accompagnement émanant de la part des acteurs du territoire :

- mise en œuvre de la stratégie de requalification du centre-ville de Moulins, de transformation de la gare en pôle multimodal d'échanges et de revalorisation du quartier de gare, de renforcement des aménités urbaines,
- accompagnement de la possible dynamique résidentielle par la réalisation d'offres immobilières adaptées à la demande.

3. BIBLIOGRAPHIE

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

- Charte de Pays, Territoire de Projet en Sologne et Bocage Bourbonnais, diagnostic, mars 2010.
- Les chiffres-clés du tourisme dans l'Allier, bilan de l'année 2008, Comité départemental du Tourisme de l'Allier, 2009.
- Contrat d'agglomération de Moulins, Moulins Communauté, mars 2004.
- D'une rive à l'autre, magazine d'information de la Ville de Moulins, numéros parus en 2009 et 2010.
- Ensemble, magazine d'information de la Communauté d'agglomération de Moulins Communauté, numéros parus en 2009 et 2010.
- Logiparc 03, Une ambition en Centre France, Moulins Communauté, 2010.
- Portrait de territoire, Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
  - Portrait du département de l'Allier, juin 2010,
  - Portait de la commune de Moulins, juin 2010,
  - Portrait de l'unité urbaine de Moulins, juin 2010,
  - Portrait de l'aire urbaine de Moulins, juin 2010,
  - Portrait des Communautés de communes du Bocage Bourbonnais, du Pays de Chevagne en Sologne Bourbonnaise, du Val de Bresbre en Sologne Bourbonnaise, juin 2010.
- Programme local de l'habitat 2006-2011, Moulins Communauté, février 2007.
- Schéma de cohérence territoriale de Moulins Communauté, projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et Document d'orientations générales (DOG), Moulins Communauté, 2009.
- Territoire de réussites Centre France-Europe en région Auvergne, Moulins Communauté, 2010.

3.2. CONTRIBUTIONS D'ACTEURS AUX ETUDES PREALABLES AU DEBAT PUBLIC

- Attentes et potentialités du bassin montluçonnais en vue du Débat Public, Contribution commune de la Communauté d'agglomération montluçonnaise et de la Chambre de commerce et d'industrie de Montluçon-Gannat, juillet 2010.
- Contribution de la Chambre de commerce et d'industrie de Moulins-Vichy, août 2010.
- Contribution du Conseil général de l'Allier, juillet 2010.
- Contribution de la Chambre régionale de commerce et d'industrie d'Auvergne et des Chambres de commerce et d'industrie d'Auvergne.
- Contribution des acteurs d'Auvergne et de Rhône-Alpes, contribution commune des Conseils régionaux d'Auvergne et de Rhône-Alpes.

3.3. SITOGRAPHIE SYNTHETIQUE

- www.agglo-montlucon.fr: site de la Communauté d'agglomération montluçonnaise.
- www.allier.fr : site du Conseil général de l'Allier.
- www.allier.gouv.fr : site portail des services de l'Etat en Allier.
- www.allier-tourisme.com : site du Comité départemental du tourisme de l'Allier.
- www.auvergne.org : site du Conseil régional d'Auvergne.
- www.cncs.fr : site du centre national du costume de scène.
- www.lamontagne.fr : site de La Montagne, quotidien régional d'information.
- www.lepal.com : site du PAL, parc d'attraction et parc animalier.
- www.moniut-bpclermont.fr : site de l'Institut universitaire de technologie de Montluçon.
- www.moulins-tourisme.fr : site de l'Office de tourisme de Moulins et de sa région.
- www.moulins-vichy-cci.fr : site de la Chambre de commerce et d'industrie de Moulins-Vichy.
- www.sologne-bocage-bourbonnais : site du Territoire de projet en Sologne et Bocage bourbonnais.
- www.statistiques-locales.insee.fr : site portail des études statistiques locales de l'Institut national supérieur de la statistique et des études économiques (Insee).
- www.territoires.gouv.fr : site portail de l'Observatoire des territoires de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar).
- www.ville-moulins.fr : site de la Ville de Moulins.

îledeFrance

Région
Centre

Bourgogne
Conseil régional

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère
de l'Écologie,
de l'Énergie,
du Développement
durable
et de la Mer

Agence de financement des
infrastructures de transport de
France

CONSEIL RÉGIONAL
AUVERGNE

RhôneAlpes
Région