



MENSIA

**Association consulaire en faveur de la LGV Paris/Orléans  
Clermont-Ferrand/Lyon**

---

**Impacts socio-économiques potentiels de  
l'arrivée de la LGV POCL sur le territoire du  
nord de l'Auvergne et la plaque lyonnaise**

**Note**

---

11 mai 2011

# Sommaire

<b>Un impact de l'ordre du gain de temps vers Paris dans les scénarios ouest, médian et est</b>		<b>3</b>
<hr/>		
<b>1</b>	<b>Les scénarios ouest, médian et est de la LGV POCL offrent des temps d'accès optimisés à Paris...</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>... et auraient donc des impacts sur le territoire du registre de l'accessibilité améliorée et du gain de temps de transports pour le tissu économique du territoire.</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Seules les variantes sud de ces scénarios offrent un temps d'accès amélioré à Lyon, sous réserve de financement du service par les régions.</b>	<b>4</b>
<b>Un impact potentiel optimum dans le scénario sud-ouest sous certaines conditions</b>		<b>6</b>
<hr/>		
<b>1</b>	<b>Le tracé sud-ouest de la LGV représente une opportunité d'accélérer la métropolisation des plaques lyonnaise et clermontoise ...</b>	<b>6</b>
<b>1.1</b>	<b>La mise en relation du potentiel collectif d'un système métropolitain et industriel d'envergure européenne</b>	<b>7</b>
<b>1.2</b>	<b>Un possible effet de renforcement des complémentarités fonctionnelles des plaques lyonnaises et clermontoises</b>	<b>8</b>
<b>1.3</b>	<b>Un probable effet sur les flux et échanges</b>	<b>10</b>
<b>1.4</b>	<b>Un effet potentiel sur les entreprises du tertiaire supérieur et du tourisme urbain et d'affaires</b>	<b>11</b>
<b>1.5</b>	<b>Un effet potentiel sur la collaboration en matière de R&amp;D et sur les filières innovantes des territoires</b>	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>... de générer un effet d'entraînement significatif sur le réseau de villes moyennes intermédiaires grâce à la réalisation d'une gare métropolitaine Nord-Auvergne...</b>	<b>14</b>
<b>2.1</b>	<b>Un probable effet de resserrement et d'intégration du maillage urbain de l'aire métropolitaine clermontoise</b>	<b>14</b>
<b>2.2</b>	<b>Un probable effet d'image sur l'aire métropolitaine clermontoise</b>	<b>14</b>
<b>2.3</b>	<b>Un possible effet d'entraînement sur le tissu industriel de l'aire métropolitaine clermontoise</b>	<b>15</b>
<b>2.4</b>	<b>Un possible effet bénéfique sur le tourisme au sein de l'aire métropolitaine clermontoise</b>	<b>16</b>
<b>3</b>	<b>... et de renforcer la dynamique Roannaise</b>	<b>17</b>
<b>3.1</b>	<b>Un effet d'image sur Roanne</b>	<b>17</b>
<b>3.2</b>	<b>Un possible effet de désenclavement</b>	<b>17</b>
<b>3.3</b>	<b>Une possible accélération de la mutation économique du territoire</b>	<b>18</b>
<b>3.4</b>	<b>Une possibilité de consolider son positionnement au sein de l'espace métropolitain lyonnais</b>	<b>19</b>
<b>3.5</b>	<b>Une possibilité de devenir un trait d'union avec l'aire métropolitaine clermontoise</b>	<b>20</b>
<b>4</b>	<b>... à condition qu'une véritable stratégie territoriale commune soit portée et mise en œuvre.</b>	<b>20</b>
<b>4.1</b>	<b>La nécessité d'un portage commun des enjeux et projets de coopérations entre Clermont-Ferrand - Lyon</b>	<b>21</b>
<b>4.2</b>	<b>La nécessité d'une stratégie territoriale partagée visant à consolider la métropolisation entre Clermont-Ferrand et les villes voisines de taille moyenne</b>	<b>21</b>
<b>4.3</b>	<b>La nécessité d'accélérer la stratégie de métropolisation engagée entre Roanne/Lyon et Saint-Etienne</b>	<b>21</b>

## Partie 1

### Un impact de l'ordre du gain de temps vers Paris dans les scénarios ouest, médian et est

#### 1 Les scénarios ouest, médian et est de la LGV POCL offrent des temps d'accès optimisés à Paris...

Les scénarios ouest, médian et est pour la LGV POCL ne proposent pas de gare nouvelle TGV en Auvergne. En revanche, les scénarios médian et est offrent les meilleurs temps d'accès à Paris pour l'ensemble de la desserte hormis Orléans, Bourges, Vierzon et Montluçon. Le scénario ouest offre, au contraire, les meilleurs temps de parcours pour Orléans, Bourges et Vierzon, mais au détriment du reste de la desserte.

Pour chaque scénario, est proposée une alternative entre un passage par Mâcon ou par Roanne. Les variantes des scénarios par Roanne prévoient ainsi, une nouvelle gare TGV en Rhône-Alpes, à Roanne, et permettent de se connecter à Saint-Etienne via Roanne TGV – pour un gain de temps hypothétique de 10 minutes.

Si l'on met de côté le scénario ouest sud, les scénarios médian et est par Roanne permettent, tous les deux, les gains de temps vers Paris les plus significatifs pour les régions Auvergne et Rhône-Alpes (sauf pour Montluçon, pour lequel le scénario médian est meilleur que le scénario est). En effet, selon les prévisions de RFF, la variante sud de ces scénarios permet de relier Lyon à Paris en 1h45, Clermont-Ferrand à Paris en 1h50, Vichy à Paris en 1h50, Moulins à Paris en 1h05 et, pour le scénario médian, Montluçon à Paris en 2h05. Elle permet également de relier Clermont-Ferrand à Lyon en 1h20 (*Cf. encadré infra*).

Dans le cas de la variante nord (par Mâcon) des scénarios médian et est, la liaison de pour Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand avec Paris s'allonge de 5 mn par rapport à la variante sud. Le gain de temps par rapport à la situation actuelle reste donc très nettement appréciable

#### 2 ... et auraient donc des impacts sur le territoire du registre de l'accessibilité améliorée et du gain de temps de transports pour le tissu économique du territoire.

Sans gare Nord Auvergne entre Vichy et Moulins, au sein de la plaque clermontoise, les effets sur le tissu économique seront principalement de l'ordre de l'accessibilité améliorée pour les centres villes et du gain de temps. En effet, ces scénarios permettent de faire des allers/retours vers Paris et, pour certains, vers Lyon en une journée.

Dans ces scénarios, faute de gare métropolitaine, les effets d'entraînement du développement de Clermont-Ferrand sur son aire métropolitaine seraient donc très limités. Par exemple, l'effet d'image et de renforcement d'attractivité, qui est un des effets les plus directs de l'arrivée de la LGV, sera limité. Plus particulièrement, le fait de ne pas construire une gare métropolitaine, qui aurait pu, notamment, au travers de son architecture symboliser le dynamisme de l'aire métropolitaine clermontoise, réduira de manière significative la portée de l'effet image sur le territoire.

### 3 Seules les variantes sud de ces scénarios offrent un temps d'accès amélioré à Lyon, sous réserve de financement du service par les régions.

La variante nord (par Mâcon) de tous les scénarios rend impossible de relier Clermont-Ferrand et Lyon en moins d'1h45 (théorique), que ce soit via une correspondance TER/TGV ou en TERGV direct.

La variante sud (par Roanne) permet, en revanche, d'atteindre un temps cible d'1h20 entre Clermont-Ferrand et Lyon (sans arrêt ce qui paraît difficile pour un train conventionné), mais exclusivement en TERGV, ce qui suppose un conventionnement avec la ou les régions. Le coût pour les finances locales ne permettrait sans doute pas la mise en place d'un nombre important de ces allers/retours.

On retrouve cette contrainte dans le scénario ouest sud, mais de manière très atténuée. En effet, l'existence d'une gare d'interconnexion Nord Auvergne entre ligne classique et LGV permettrait de combiner des services TERGV en 1h15, conventionnés par la ou les régions, et des liaisons en correspondance pour un temps de parcours total de moins d'1h30. On pourrait envisager la mise en place de TERGV aux heures de pointe (matin, soir et éventuellement midi) et des TER en correspondance optimisée avec le TGV en gare de Nord Auvergne le reste de la journée. Le financement régional ne serait donc sollicité que pour quelques trains avec un bon taux de remplissage.

Cette perspective heureuse du scénario ouest sud suppose cependant d'obtenir l'arrêt d'un nombre significatif de TAGV Paris/Lyon en gare nouvelle Nord Auvergne.

L'analyse est détaillée dans l'encadré qui suit.

*Dans les scénarios ouest, médian et est, la gare d'interconnexion entre la ligne classique et la LGV serait une gare nouvelle aux alentours de Nevers. Le trajet Clermont-Ferrand / Lyon via une correspondance entre TER et TGV dans cette gare représenterait un temps de parcours, sans arrêt, de l'ordre de 2h<sup>1</sup>, donc très au-delà du seuil des 1h30 compatible avec une relation métropolitaine privilégiée entre les deux pôles.*

*Dans la variante sud (par Roanne) de ces scénarios, il est en revanche possible de mettre en place des services directs de centre à centre entre les deux villes en 1h20.*

*Dans cette variante, la ligne classique existante entre Saint-Germain-des-Fossés et Roanne est, en effet, raccordée à la LGV en amont de Roanne, ce qui permet de réaliser des trajets directs Clermont-Ferrand / Lyon au moyen de matériel roulant à grande vitesse empruntant, successivement et sur des distances comparables, la ligne classique et la LGV, sans passer par la gare nouvelle de Nevers.*

*Le potentiel de la liaison rend difficile d'imaginer un modèle bénéficiaire (que l'on utilise, sous réserve de disponibilité aux bons horaires, du matériel TGV classique, nécessairement sur-capacitaire, ou qu'il soit nécessaire d'acquérir un matériel spécifiquement adapté au service, permettant une relative économie sur les charges d'exploitation mais nécessitant de porter des investissements supplémentaires) : le service serait donc nécessairement conventionné avec les autorités organisatrices des transports régionaux sous la forme communément appelée « TERGV ».*

*Une autre solution serait une interconnexion TER / TGV en gare nouvelle de Roanne, mais au prix d'un trajet sur ligne classique plus long et d'une rupture de charge, induisant un temps de parcours de l'ordre d'1h45<sup>2</sup>. Cette*

<sup>1</sup> Entre 1h50 et 2h05 sur la base des éléments suivants : Clermont-Ferrand – Nevers Ville : 1h05 de temps théorique actuel sans arrêt sur la ligne classique ; Lyon – Nevers TGV : 50 mn selon le meilleur temps différentiel RFF sur la LGV ; Nevers Ville – Nevers TGV : 5 à 15 mn de parcours économisé estimé ; correspondance : 10 à 15 mn.

<sup>2</sup> Entre 1h41 et 1h46 sur la base des éléments suivants : Clermont-Ferrand – Roanne : 1h06 en temps théorique sans arrêt sur la ligne classique ; Roanne TGV – Lyon : 25 mn en prenant le meilleur temps différentiel RFF sur la LGV ; correspondance : 10 à 15 mn.

*solution suppose par ailleurs de la place disponible sur les Paris/Lyon pour qu'un arrêt à Roanne puisse être économiquement justifié pour la SNCF (sauf à tarifier le trajet TGV Roanne/Lyon au prix du Paris/Lyon !).*

*Dans la variante nord (par Mâcon) de ces scénarios, d'éventuels services directs de centre à centre, et sans rebroussement, entre Clermont-Ferrand et Lyon nécessiteraient la création d'un raccordement entre ligne classique et LGV à proximité de la gare nouvelle de Nevers. Le temps de parcours, sans arrêt, ne pourrait être dès lors, au mieux, que de l'ordre d'1h45<sup>3</sup>.*

*Dans le scénario Ouest Sud, le trajet direct et sans arrêt entre Clermont-Ferrand et Lyon est de 1h15 et transite par Nord Auvergne. Le temps de parcours avec correspondance pourrait donc être de l'ordre de 1h30, avec un temps de correspondance de 10 à 15 mn. La solution TER en correspondance avec le TGV pourrait donc être tout à fait acceptable en complément d'une offre directe de centre à centre aux meilleurs horaires. Le coût pour les finances locales s'en trouverait réduit d'autant : coût de la portion TGV du trajet supportée par l'usager, mutualisation de missions de rabattement TGV et de desserte interurbaine régionale pour les TER assurant la correspondance.*

---

<sup>3</sup> Entre 1h40 et 1h50 sur la base des mêmes éléments que pour le calcul du trajet avec interconnexion TER/TGV en gare nouvelle de Nevers, le temps de correspondance en moins.

## Partie 2

### Un impact potentiel optimum dans le scénario sud-ouest sous certaines conditions

#### 1 Le tracé sud-ouest de la LGV représente une opportunité d'accélérer la métropolisation des plaques lyonnaise et clermontoise ...

L'impact économique maximum d'un service ferroviaire à grande vitesse est atteint par la connexion de métropoles, dont il favorise l'essor mutuel en démultipliant les échanges entre des opérateurs suffisamment nombreux et disposant d'atouts compétitifs qui leur permettent de rester dans une relation relativement équilibrée.

De ce point de vue, pour les métropoles de rang intermédiaire situées sur les tracés possible de la LGV, l'amélioration de la connexion à Paris est ambiguë, même si elle reste globalement souhaitable :

- elle accroît certes l'attractivité résidentielle et l'attractivité pour des activités contrôlées de l'extérieur, mais elle peut dévitaliser une partie du tissu économique d'une métropole trop petite et trop isolée au profit d'opérateurs franciliens dont elle entre dans le champ d'action ;
- elle déstabilise l'offre aérienne, ce qui peut être défavorable à certains agents économiques, sauf à permettre un bon accès à un hub aérien (Cf. Michelin, qui a besoin d'accéder au monde via le hub de Roissy, aujourd'hui bien desservi à cette fin depuis l'aéroport de Clermont Auvergne).

En revanche, la connexion de Clermont-Ferrand et Lyon permet de connecter des métropoles, certes inégales, mais commensurables :

- avec des atouts de Clermont-Ferrand suffisants (Michelin, Limagrain, enseignement supérieur et recherche...) pour prétendre entrer dans une relation de complémentarité avec la métropole lyonnaise, fondée sur de profondes affinités, notamment dans les champs de l'industrie et de la recherche ;
- avec un intérêt pour Lyon d'ouvrir un bassin d'expansion économique à l'ouest de son aire urbaine afin de relayer l'essor qui tend à la saturer à l'est.

Au-delà du doublement de la liaison Paris-Lyon, la LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon peut contribuer, avec la connexion rapide de Lyon et Clermont-Ferrand, à l'avènement d'un grand système métropolitain d'envergure européenne appuyé sur une économie productive puissante et diversifiée.

Le tracé ouest-sud est le seul qui crédibilise véritablement la possibilité d'une connexion rapide au profit de la métropolisation fructueuse de Lyon et Clermont-Ferrand, dans la mesure où :

- il permet une liaison ferroviaire Lyon/Clermont en 1h15,
- il permet une liaison ferroviaire entre Clermont-Ferrand et Lyon-Saint-Exupéry en TGV,
- et à condition que l'offre ferroviaire développée soit adaptée aux horaires de la clientèle d'affaires et suffisamment fréquente pour permettre des allers/retours sur la demi-journée.

## 1.1 La mise en relation du potentiel collectif d'un système métropolitain et industriel d'envergure européenne

Les aires cumulées de Lyon, Saint-Etienne, Grenoble représentent actuellement près de 2,5M d'habitants, 1,1M d'emplois et regroupent près de 150.000 emplois métropolitains. L'aire urbaine de Clermont-Ferrand regroupe environ 430.000 habitants, près de 193.000 emplois et près de 15.000 emplois métropolitains. Lyon et Clermont-Ferrand, deux capitales régionales, représentent 7,8 % et 10,4 % de la population, et 11,3% et 19% des emplois de leur région respective. La mise en commun de ces forces vives constitue un potentiel collectif de 4,9% de la population française, 5,5% des emplois français et près de 8% des emplois métropolitains<sup>4</sup>.

Ce système métropolitain commande un territoire bi-régional de 7,4M d'habitants en 2007 (en comparaison, la Suisse représente 7,7M d'habitants) et représente 15% de la valeur ajoutée brute industrielle française.

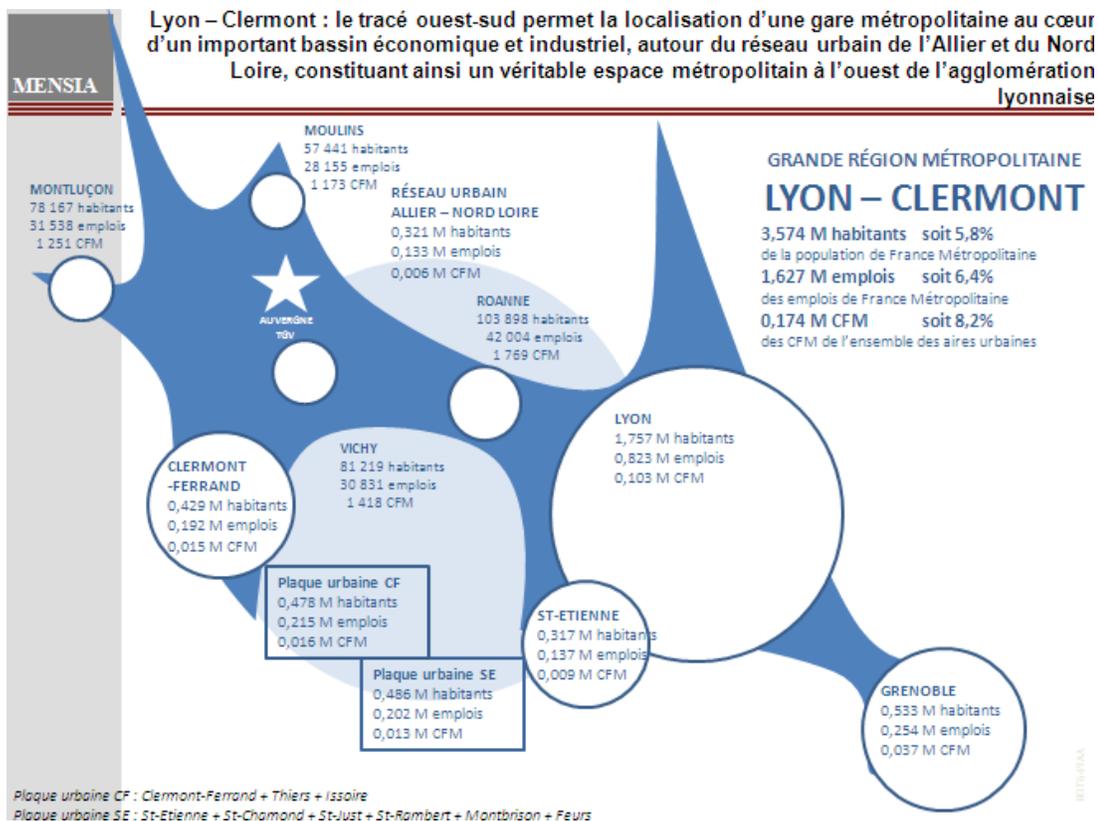
Dans le classement des premières agglomérations européennes, Lyon est classée comme ville au rayonnement européen moyen (classe 4-17<sup>e</sup> rang) et Clermont-Ferrand comme ville au rayonnement européen faible (classe 6-85<sup>e</sup> rang), Grenoble comme ville au rayonnement modéré (classe 5-61<sup>e</sup> rang), Saint-Etienne comme ville au rayonnement faible (classe 7-rang 156)<sup>5</sup>.

- Le niveau de rayonnement de Lyon, intégrée au cœur industriel européen, s'explique par son poids démographique, son rôle de capitale régionale, son tissu industriel high-tech et fortement diversifié, sa bonne accessibilité, ainsi que ses infrastructures universitaires et l'organisation de foires internationales.
- Grenoble doit son classement à son tissu industriel diversifié, la présence de nombreux étudiants et de chercheurs, sa bonne intégration dans les réseaux de R&D européens, sa solide armature urbaine aux réelles potentialités.
- Le niveau de rayonnement de Clermont-Ferrand s'explique par son rôle de capitale régionale concentrée, la diversification relative de son tissu industriel avec la présence d'activités de caoutchouc et de matériels plastiques, la présence du siège social d'un grand établissement européen – Michelin, sa fonction métropolitaine universitaire, mais souffre, cependant, d'une faible accessibilité, non seulement à Paris mais aussi aux autres pôles dynamiques tels que Lyon. Ce niveau de rayonnement est significatif au regard de la population de Clermont-Ferrand.

La proximité de ces agglomérations de rayonnement variable constitue une masse critique potentielle, avec une forte présence d'une économie productive qui garde un caractère industriel, qui par un processus de métropolisation catalysée, notamment, par l'arrivée de services TAGV adaptés aux besoins des usagers, pourrait permettre à Lyon – dont le rayonnement actuel est moyen - de compléter ses fonctions internationales et de gagner en rayonnement européen. Clermont-Ferrand, de son côté, gagnerait une meilleure intégration au cœur industriel européen et bénéficierait d'un effet ricochet du rayonnement lyonnais sur son territoire.

<sup>4</sup> Insee, RP 2007

<sup>5</sup> Les villes européennes, analyse comparative, DATAR 2002



Source : données INSEE, traitement Mensia

## 1.2 Un possible effet de renforcement des complémentarités fonctionnelles des plaques lyonnaises et clermontoises

Ces deux capitales régionales – Clermont-Ferrand et Lyon – présentent des contrastes significatifs, mais sont confrontés à des enjeux complémentaires.

D’un côté, Clermont-Ferrand est une capitale enclavée, bénéficiant de quelques atouts de taille (Michelin, Limagrain, MSD Chilbret à Riom, Volvic, des activités de maintenance dans le domaine aéronautique, par exemple), à l’économie au dynamisme moyen, qui souhaiterait bénéficier de l’effet d’entraînement de l’aire lyonnaise pour accélérer sa métropolisation.

De l’autre, la métropole lyonnaise est très intégrée, accessible et polarise surtout son développement vers l’est. Cette métropole connaît un phénomène de périurbanisation de plus en plus lointain notamment au bénéfice de zones rurales situées de 30 à 50km de Lyon<sup>6</sup>. Elle pourrait donc bénéficier d’un périmètre d’influence étendu à l’ouest.

Lyon et Clermont-Ferrand se caractérisent par un tissu industriel dense et de poids relatif comparable. En effet, le poids de l’industrie dans les emplois des deux aires urbaines est légèrement supérieur à la moyenne nationale. Clermont-Ferrand se caractérise par un poids significatif d’industries traditionnelles comme le caoutchouc, la métallurgie et les équipements mécaniques. Le tissu industriel lyonnais se constitue d’une part relativement importante d’emplois dans la fabrication de matériels de transports, et une spécialisation significative dans l’industrie pharmaceutique.

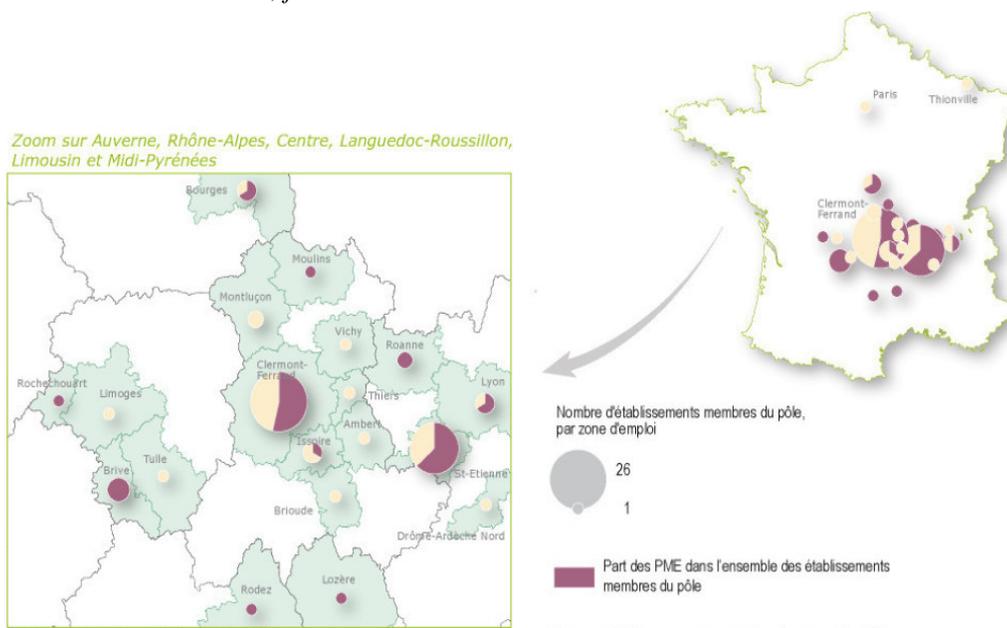
<sup>6</sup> La lettre - Rhône : une périurbanisation de plus en plus lointaine, Insee Rhône-Alpes, 2009

La mise en commun de ce potentiel et des savoir-faire locaux, grâce à une connectivité renforcée, devrait permettre de renforcer ce tissu industriel, par exemple dans le secteur de l'automobile et de la mécanique.

La filière de la mécanique qui s'organise sur le territoire autour du pôle de compétitivité d'envergure nationale ViaMéca (microtechnique/mécanique) qui recouvre les régions Rhône Alpes, Auvergne, Centre, Languedoc-Roussillon, Limousin et Midi-Pyrénées. 51% des entreprises membres de Viaméca sont localisées dans les Communautés d'Agglomération de Clermont-Ferrand et de Saint-Etienne. A titre indicatif, la mécanique industrielle représente 163 établissements en Auvergne pour 2 295 emplois salariés privés, et 1018 établissements en Rhône-Alpes pour 14 133 emplois salariés privés.

Localisation des membres de Viaméca

Source : DGCIS / Datar, janvier 2011



L'économie clermontoise est plus dépendante des activités présentes et notamment d'emplois publics, alors que l'économie lyonnaise bénéficie d'une base productive plus large.

L'arrivée de la LGV pourrait constituer une opportunité pour Clermont-Ferrand de renforcer son économie présente : en effet, la meilleure accessibilité de Clermont-Ferrand pourrait se traduire par l'accueil de nouveaux étudiants, ainsi que par des opportunités de développement des secteurs du tourisme.

La LGV pourrait également avoir un impact sur l'attractivité du territoire pour des localisations d'activités non présentes diverses, et notamment pour la localisation d'activités industrielles venant de Rhône-Alpes dans une logique de desserrement industriel vers l'ouest.

Certains emplois « stratégiques » - dont les emplois en recherche et innovation - sont dynamiques et de poids relatifs comparables dans les deux agglomérations. Ces emplois pourraient être sources d'enrichissement réciproque des tissus économiques des deux capitales régionales avec l'arrivée de la LGV, en offrant un potentiel de services élargi aux entreprises locales. De leur côté, les entreprises concernées par ces emplois stratégiques concernés

bénéficieraient d'un accès à un bassin de chalandise plus large et d'une saine émulation. C'est notamment le cas des emplois stratégiques en recherche et innovation.

Certains types d'emplois « stratégiques » sont faiblement représentés et peu dynamiques à Clermont-Ferrand et au contraire très développés à Lyon. C'est notamment le cas des cadres actifs dans les domaines du commerce interentreprises, des prestations intellectuelles et de la gestion. L'accessibilité accrue entre agglomérations pourrait permettre aux entreprises lyonnaises de bénéficier d'un bassin de chalandise plus vaste et aux entreprises de la plaque métropolitaine clermontoise, notamment industrielles, de bénéficier de meilleurs services qu'à l'heure actuelle.

D'autres emplois « stratégiques » dynamiques dans les deux agglomérations mais au poids relatif moindre dans l'économie locale de Clermont-Ferrand, pourraient connaître à la fois le renforcement de la concurrence et un accès à un bassin de chalandise plus étendu. C'est notamment le cas des cadres actifs dans les activités de la culture et des loisirs. Cette nouvelle donne représentera à la fois une possible émulation pour ces emplois stratégiques de Clermont-Ferrand, et un risque d'être confronté à une concurrence vive. Au global, les entreprises des deux économies vont bénéficier de cet accès à des services plus variés et de la multiplication des échanges.

### 1.3 Un probable effet sur les flux et échanges

L'arrivée de la LGV est susceptible d'amplifier les mobilités existantes par le fer notamment. Cet effet toucherait principalement les catégories socioprofessionnelles supérieures et en premier lieu, les emplois tertiaires supérieurs (services aux entreprises dont les activités de conseil/étude), ainsi que les étudiants.

Elle aura aussi pour conséquence de déclencher des reports modaux route/fer et air/fer.

D'ores et déjà, les échanges de flux (marchandises et voyageurs) entre Clermont-Ferrand et l'aire intégrée de Lyon sont significatifs. En effet, 3,6 millions de tonnes de marchandises, soit 33% du tonnage entrant en Auvergne venaient de Rhône-Alpes en 2009, ce qui fait de Rhône-Alpes le premier fournisseur de marchandises pour l'Auvergne et de l'Auvergne la troisième région destinatrice des trafics marchandises en provenance de Rhône-Alpes avec 11% du tonnage sortant, après Bourgogne et PACA – deux régions situées sur l'axe de communication naturelle Rhône - Saône<sup>7</sup>.

Ces flux pourraient d'ailleurs s'intensifier. C'est particulièrement le cas des flux du Puy-de-Dôme à Rhône-Alpes et du Puy-de-Dôme à l'Ile-de-France: 3.800.000 flux annuels sont estimés à l'horizon 2020 (scénario au fil de l'eau), tous modes confondus (dont 300.000 par le fer) entre le Puy de Dôme et Rhône-Alpes, et 2.519.000 flux annuels (dont 671.000 par le fer) entre le Puy de Dôme et l'Ile-de-France<sup>8</sup>.

*En termes d'impacts sur les déplacements des entreprises, l'enquête auprès des entreprises du territoire a démontré que 93% des entreprises participantes, implantées dans l'aire urbaine de Clermont-Ferrand, considèrent que le TGV aura un impact sur les déplacements professionnels de leurs salariés (90% des entreprises en moyenne).*

*Plus particulièrement, au regard des temps approximatifs de parcours affichés par RFF, dans le cas du scénario ouest-sud pour le tracé de la LGV, 51% des entreprises opéreraient pour le*

<sup>7</sup> Transport interrégional par route et voie navigable en 2009, base SITRAM

<sup>8</sup> Présentation « Transports, déplacements et communication en Massif Central Etude exploratoire: la LGV Grand Centre Auvergne », RFF, 12 décembre 2008, modèle MATISSE

*TGV entre Clermont-Ferrand et Lyon pour un temps de parcours d'1h15, contre 34% pour les autres scénarios. Sur le trajet Clermont-Ferrand/Paris, 67% des entreprises préféreraient le TGV aux autres modes pour un temps de parcours compris entre 1h30 et 2h, donc de manière indifférenciée selon les scénarios tels qu'ils sont actuellement présentés par RFF.*

Scénario	Trajet	Temps de parcours approximatifs sans arrêts (source RFF, novembre 2010)	Pourcentage d'entreprises interrogées qui opteraient pour le train sur l'axe
<b>Ouest Sud</b>	Clermont-Lyon	1h15	51%
	Clermont-Paris	1h55	67%
	Roanne-Paris	1h30	81%
<b>Ouest</b>	Clermont-Lyon	1h20	34%
	Clermont-Paris	2h	67%
	Roanne-Paris	1h30	81%
<b>Médian</b>	Clermont-Lyon	1h20	34%
	Clermont-Paris	1h55 - 2h	67%
	Roanne-Paris	1h20	81%
<b>Est</b>	Clermont-Lyon	1h20	34%
	Clermont-Paris	1h50 - 1h55	67%
	Roanne-Paris	1h20	81%

#### 1.4 Un effet potentiel sur les entreprises du tertiaire supérieur et du tourisme urbain et d'affaires

L'arrivée de la LGV est de nature à faciliter les déplacements fréquents souvent nécessaires pour les activités du tertiaire supérieur. C'est très particulièrement le cas des activités de conseil ou d'études qui impliquent de nombreux déplacements chez les clients. Les services TAGV permettraient de faciliter les activités de ces entreprises et de réduire les temps et dans certains cas, les coûts des déplacements. Elle pourrait d'ailleurs encourager la localisation d'activités tertiaires supérieures sur le territoire grâce à son accessibilité accrue.

*97% des entreprises du tertiaire supérieur ayant répondu à l'enquête, pensent d'ailleurs que le TGV impactera les déplacements engendrés par leurs activités. 79% des entreprises du tertiaire supérieur considèrent d'ailleurs que l'arrivée de la LGV sera de nature à améliorer leurs performances et à augmenter leur chiffre d'affaire (contre 75% en moyenne). 81% des répondants du tertiaire supérieur considèrent que l'arrivée du TGV aura un impact sur la qualité et la valeur ajoutée de leur production (contre 74% en moyenne).*

Le tourisme urbain et d'affaires de Rhône-Alpes et plus particulièrement de Lyon, mais aussi et de Clermont-Ferrand pourrait bénéficier de l'arrivée de la LGV. Dans le cas de Clermont-Ferrand, la LGV constituerait un véritable déclencheur d'une activité en développement (pour plus de détails voir 2.4). Dans le cas de Lyon, il s'agirait du renforcement d'une attractivité existante. En effet, avec près de 30 centres de congrès et d'exposition et 12 bureaux des congrès la région Rhône-Alpes occupe le 3ème rang national des destinations tourisme d'affaires, derrière les régions Ile-de-France et Provence-Alpes Côte d'Azur. L'activité du tourisme d'affaires génère un chiffre d'affaires estimé en moyenne à 800 M. d'euros par an en Rhône-Alpes<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Fiche Tourisme d'Affaires, 2009, Observatoire du Tourisme Urbain du Grand Lyon

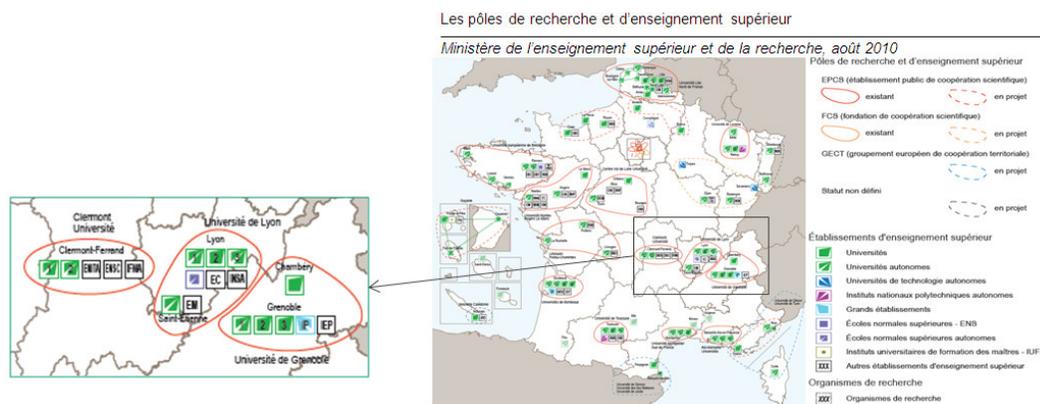
La LGV est par exemple, déterminante pour l'organisation de grands événements à Lyon tels que les événements sportifs, les salons et les congrès. Le parc Eurexpo de Lyon totalise à lui seul, d'ailleurs plus de 1.200.000 visiteurs en 2009. Le positionnement de Lyon comme ville organisatrice de congrès de dimension internationale pourrait se voir consolidé par la ligne POCL. En effet, ce positionnement est en perte de vitesse : alors qu'en 2008, Lyon occupait la 49ème place du classement des villes organisatrices de congrès de dimension internationale, avec 31 congrès organisés, Lyon se situe en 76ème position avec seulement 22 événements en 2009.

### 1.5 Un effet potentiel sur la collaboration en matière de R&D et sur les filières innovantes des territoires

En Auvergne, la dépense intérieure de recherche et développement représente 1,9% du PIB régional (comparé au 2,1% en moyenne nationale), dont 1,4% de dépense privée (comparé à 1,3% au national). Le poids de la dépense régionale privée dans la dépense régionale globale est la plus élevée de France après la Franche Comté. De grands centres de recherche sont présents sur le territoire avec Michelin, Limagrain, INRA. La DIRD régionale de Rhône-Alpes représente 2,6% du PIB régional dont 1,8% de dépense privée<sup>10</sup>.

Les pôles de R&D et d'enseignement supérieur sont de tailles très variables et de profils différents. Lyon accueille près de 128.000 étudiants (soit 7% de la population de l'aire urbaine lyonnaise) dont 9.200 ingénieurs et Clermont-Ferrand près de 35.000 étudiants (soit 8% de la population de l'aire urbaine clermontoise), dont 2.200 ingénieurs. Clermont-Ferrand est le 13<sup>ème</sup> pôle universitaire français par rapport à sa population<sup>11</sup>.

Les pôles de recherche et d'enseignement supérieur actuels de Lyon, Grenoble, Clermont-Ferrand constituent un potentiel significatif à l'échelle nationale et des opportunités de coopérations scientifiques. Une offre significative d'école d'ingénieurs telles que Polytech' Clermont-Ferrand, ENSCCF Chimie Clermont-Ferrand, IFMA (Institut Français de Mécanique Avancée de Clermont-Ferrand), et Agro Sup est présente à Clermont-Ferrand. Dans la mesure où la plupart des domaines de recherche des universités clermontoises (en particulier en sciences de l'ingénieur et dans le domaine de la santé) se recoupent avec les activités des écoles doctorales lyonnaises le « décloisonnement » de l'Auvergne potentiellement opéré par l'amélioration des services TAGV pourrait entraîner une accélération des échanges.



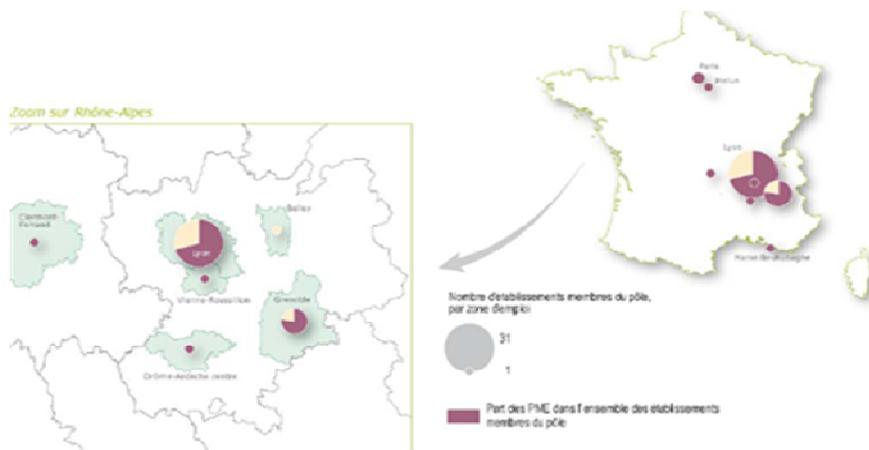
<sup>10</sup> MEN-MESR-DEPP, 2006

<sup>11</sup> MESR – DGESIP / DGRI – SIES, Atlas régional - juin 2010

Les deux capitales régionales partagent des filières innovantes communes. C’est notamment le cas de la santé (pharmacie, médecine), qui pourrait se renforcer autour du pôle de compétitivité «Lyonbiopôle» et du Cancéropôle Lyon Auvergne Rhône-Alpes (CLARA), grâce à l’amélioration des conditions de déplacement entre Paris et Lyon et au renforcement des liens avec le pôle de compétitivité « Médicen » en Ile-de-France. Ces pôles – ainsi que Alsace Biovalley, Atlanpôle Biothérapie, Cancer Biosanté, EuroBiomed, Nutrition Santé Longévité, Prod’Innov - mènent déjà de nombreuses activités de coopération inter-pôles, que ce soit au plan national ou international sur des thématiques identiques ou complémentaires.

**Localisation des membres de Lyonbiopôle**

DGCIJS / Datar, janvier 2011 <



Les deux territoires partagent aussi des opportunités de collaboration économiques relativement sous exploitées actuellement. L’arrivée de la LGV sera une opportunité d’arrimer un certain nombre d’initiatives auvergnates à la dynamique de la métropole lyonnaise et inversement :

De nombreux pôles de compétitivité, essentiellement localisés dans la métropole lyonnaise constituent des opportunités de collaborations économiques entre les deux territoires. La région Rhône-Alpes compte 13 pôles de compétitivité labellisés, dont 3 mondiaux ou à vocation mondiale, dans une grande variété de secteurs d’activités. La région Auvergne compte de son côté, 3 pôles dans les secteurs de l’agroalimentaire (Céréales Vallée), de la chimie/des matériaux (Elastopôle) et de la microtechnique/mécanique (Viaméca). L’arrivée de services TAGV pourrait renforcer la coopération des deux régions au travers des entreprises prenant part à leurs pôles respectifs et par le renforcement de la collaboration entre les pôles des deux régions dont les activités sont proches.

De nombreuses grappes régionales d’entreprises pourraient renforcer leurs liens du fait de l’arrivée de services TAGV. L’analyse des thématiques des grappes des deux régions fait ressortir un véritable potentiel de collaboration entre grappes qui pourrait être catalysé par l’arrivée de services TAGV, sur les thématiques suivantes : agroalimentaire / nutrition, santé, mécanique/mécatronique/électronique, éco-activités / écotechnologies et informatique. C’est par exemple le cas de Nutravita, Pôle Agroalimentaire Loire et Organics Cluster, ainsi que GRAMMI (Grappe Réseau Auvergne Musiques Media Image) et Collectif designers+. Les autres grappes pourront aussi attirer de nouveaux membres des régions voisines grâce à l’accessibilité renforcée.

*43% des entreprises participantes considèrent que le TGV permettra d'intensifier leurs relations avec le monde universitaire et les centres de recherche. C'est d'autant plus le cas pour les entreprises industrielles répondantes qui le pensent pour 47% d'entre elles.*

## **2 ... de générer un effet d'entraînement significatif sur le réseau de villes moyennes intermédiaires grâce à la réalisation d'une gare métropolitaine Nord-Auvergne...**

Clermont-Ferrand s'inscrit dans un espace métropolitain qui occupe la partie centrale du Puy-de-Dôme et s'ouvre au nord sur un réseau de villes marquées pour la plupart par une forte identité industrielle, notamment dans le domaine mécanique :

- ce réseau est relativement resserré au regard de l'armature urbaine plus lâche du cœur de la France (Centre et Massif central) ;
- cet espace métropolitain est centré géographiquement sur Vichy et s'étend, outre la plaque urbaine de Clermont-Ferrand, d'Issoire à Riom, à Montluçon, Moulin et Roanne, aux confins des zones d'influence de Lyon et Clermont-Ferrand.

Le tracé ouest-sud est le seul qui permette la création d'une gare nouvelle TGV située au cœur de cette espace métropolitain, entre Vichy et Moulins.

Du fait du réseau urbain et industriel plus resserré, le centre de cet espace métropolitain constitue l'emplacement idéal pour une gare nouvelle située à l'extérieur d'un centre ville. Cette gare diffuserait plus efficacement l'effet d'entraînement du développement de Clermont-Ferrand sur toute son aire métropolitaine que ne pourrait le faire la seule gare de Clermont-Ferrand. Pour Vichy, cette gare nouvelle serait la garantie d'une accessibilité optimale depuis Paris **et depuis Lyon**, permettant à la cité thermale de valoriser ses puissants atouts touristiques.

### **2.1 Un probable effet de resserrement et d'intégration du maillage urbain de l'aire métropolitaine clermontoise**

La trame urbaine des plaques clermontoise et lyonnaise se caractérisent par un important maillage de villes moyennes comme par exemple, Roanne, Moulins, Montluçon, Yssingaux, Vichy, Thiers, Riom, Issoire, Montbrison, Villefranche-sur-Saône, Vienne, Saint-Chamond, Saint-Just-Saint-Rambert, Tarare, Feurs, Villefontaine, Bourgoin-Jallieu, Bourg-en-Bresse.

Ces villes se structurent plus ou moins autour des capitales régionales pour former des plaques: par exemple, la plaque Clermontoise s'articule entre Clermont-Ferrand, Vichy, Thiers et Issoire.

La localisation de la gare LGV au cœur de cette trame clermontoise, urbaine, industrielle et dense relativement aux autres espaces du territoire, représente une opportunité significative d'accélérer l'effet d'entraînement de Clermont-Ferrand sur le réseau de villes voisines de taille moyenne, voire d'équilibrer de manière pérenne le développement de Clermont-Ferrand avec le renforcement de Vichy dans le nord de l'aire métropolitaine.

Pour les territoires auvergnats polarisés par les autres villes moyennes d'Auvergne (Aurillac, Montluçon, Moulins et Le Puy-en-Velay), les effets du TGV consisteront principalement en une amélioration de l'accessibilité, grâce à une bonne articulation entre TGV et TER.

### **2.2 Un probable effet d'image sur l'aire métropolitaine clermontoise**

L'arrivée de la LGV sur le territoire est susceptible de renforcer l'image et la notoriété existante du territoire qui verra son rayonnement et son attractivité améliorés. Le TGV

pourrait constituer une forte opportunité pour asseoir l'image d'une métropole dynamique à visibilité européenne et d'une destination de court séjour, notamment pour le tourisme d'affaires. Le TGV faciliterait ainsi l'accueil de congrès et renforcerait l'attraction des universités clermontoises. Plus encore, l'arrivée de la LGV permettrait d'éviter un déficit d'image. En effet, le fait de ne pas être desservie par le réseau GV conforterait l'image négative et **non conforme à la réalité**, d'une ville industrielle, endormie, vieillissante et enclavée.

Les services de TAGV permettront de développer le sentiment de proximité au territoire qui sera perçu comme plus accessible et plus visible. Cet effet pourrait d'ailleurs concourir à accélérer la croissance démographique assez faible du territoire par rapport aux aires urbaines comparables. Clermont-Ferrand pourrait ainsi être plus attractive auprès des étudiants et jeunes actifs, mais aussi auprès des actifs de plus de 30 ans. Elle pourrait aussi accentuer son pouvoir d'attraction sur les plus de 60 ans qui souhaiteraient bénéficier de l'accès aux équipements médicaux disponibles dans l'aire urbaine de Clermont-Ferrand.

*96% des entreprises ayant répondu à l'enquête de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand considèrent d'ailleurs que le TGV aura un impact sur l'image et l'attractivité du territoire.*

### 2.3 **Un possible effet d'entraînement sur le tissu industriel de l'aire métropolitaine clermontoise**

L'industrie de l'aire métropolitaine clermontoise n'est pas concentrée dans l'aire urbaine de Clermont-Ferrand mais s'étend largement au-delà sur d'autres aires urbaines telles qu'Issoire, Riom, Moulins, Montluçon. Ainsi, si la part des emplois industriels dans l'aire urbaine de Clermont-Ferrand est légèrement supérieure à la moyenne nationale, elle est en revanche très supérieure à la moyenne nationale au niveau régional (20% contre 15%)<sup>12</sup>.

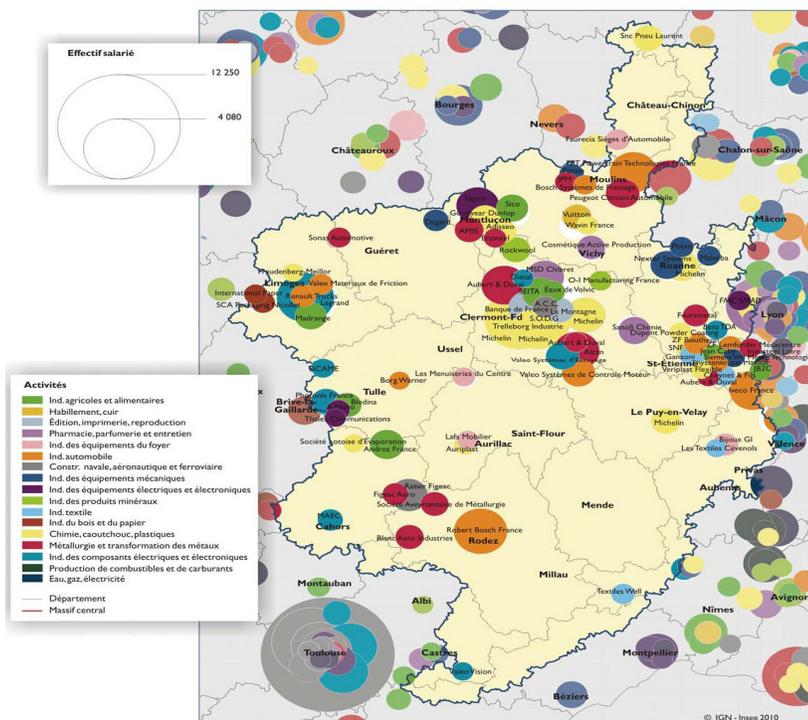
D'ailleurs de nombreux établissements industriels de grande taille sont localisés sur les aires urbaines de Clermont-Ferrand, Issoire, Montluçon, Moulins, Vichy, Roanne, Saint-Etienne et Lyon. On peut notamment citer Michelin, Alcan (transformation aluminium), la Banque de France (imprimerie), Valéo, PSA, etc.

Les services de TAGV pourraient bénéficier à l'ensemble du tissu industriel intégré, renforcer son attractivité pour l'extension des activités existantes, voire la localisation de nouvelles activités et lui permettre d'accéder au rang de technopole multipolaire.

Grands établissements industriels de plus de 300 salariés – Atlas du Massif Central- Appareil productif

*Source : Insee Auvergne, Mars 2010*

<sup>12</sup> Insee 2007, part d'emplois au lieu de travail par secteur d'activités



Ce tissu industriel se compose principalement d'activités industrielles traditionnelles au dynamisme relatif pour les aires urbaines auvergnates (hors Clermont-Ferrand) – Montluçon, Vichy et Moulins. Vichy est ainsi spécialisé dans des activités en recul de fabrication de denrées alimentaires.

Certaines filières structurantes de la plaque clermontoise pourront bénéficier d'un possible effet d'entraînement sur la trame du territoire.

C'est par exemple, le cas de la filière caoutchouc – pneumatiques, qui se structure autour de pôles disséminés le long de la future LGV : pôle de compétitivité Elastopôle (industries du caoutchouc) à Orléans, secteur des pneumatiques à Bourges, Montluçon, Clermont-Ferrand et Roanne. La proposition de services TAGV adaptés contribuerait ainsi à la structuration d'un véritable axe dans cette filière, avec les économies d'échelle, les synergies, les activités de sous-traitance, ou encore les spécialisations de main-d'œuvre que cela induit. Plus généralement, elle permettrait le renforcement des collaborations entre acteurs de cette filière.

*77% des entreprises industrielles de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand considèrent que l'arrivée de la LGV sera de nature à augmenter leur chiffre d'affaire (75% en moyenne des répondants). 67% des entreprises industrielles de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand considèrent que le TGV peut les inciter à investir dans de nouvelles activités contre 54% en moyenne des répondants et 56% des entreprises de l'AU de Clermont-Ferrand participantes.*

## 2.4 Un possible effet bénéfique sur le tourisme au sein de l'aire métropolitaine clermontoise

L'offre d'une desserte TAGV adaptée pourrait avoir un impact significatif sur le tourisme en Auvergne en générant de nouveaux flux de touristes en provenance de Paris ou Lyon par exemple, voire de touristes européens.

La trame urbaine clermontoise existante se caractérise d'ailleurs, par un certain nombre d'atouts complémentaires en matière de tourisme qui pourraient être valorisés de manière cohérente et donc être sources de synergie, dans le cadre de l'arrivée de la LGV. D'un côté, Clermont-Ferrand est une destination de courts séjours (1,41 jour pendant la saison été 2010) en développement : 457 423 nuitées pendant l'été 2010, soit 46% des nuitées du Puy de Dôme et en hausse de 4% par rapport à 2009 alors que le taux de croissance régional était presque nul et que le taux de croissance national était de 2,9%. C'est principalement une destination pour le tourisme d'affaires (48% des touristes pendant l'été 2010), de congrès et le tourisme urbain avec une clientèle étrangère supérieure à la moyenne auvergnate (14,1% par rapport à 11,9% en Auvergne et 8,2% dans les villes thermales en 2010). Vichy, pour sa part, bénéficie d'une attractivité touristique et résidentielle significative et constitue une destination de tourisme sportif, de loisir et de thermalisme. Bourbon-l'Archambault, Bellerive-sur-Allier, Nérès-les-Bains, La Bourboule, Royat-Chamalières, Châteauneuf-les-Bains, Le Mont-Dore, Saint-Nectaire et Châtel-Guyon, Chaudes-Aigues sont d'autres stations thermales de l'Auvergne, principalement concentrées dans l'Allier et le Puy de Dôme, qui viennent compléter cette offre. Ces villes thermales comptaient 490 392 nuitées pendant la saison été 2010, un nombre quasi-équivalent à l'année précédente. La durée moyenne de séjour est de 2,54 jours en légère baisse par rapport à 2009, avec une part de clientèle d'affaires faible (17% pour l'été 2010) et une part de la clientèle étrangère de seulement 8,2%<sup>13</sup>.

### 3 ... et de renforcer la dynamique Roannaise

#### 3.1 Un effet d'image sur Roanne

La desserte de Roanne par des services de TAGV adaptés est de nature à faire bénéficier Roanne, dont l'image actuelle est relativement faible, d'un effet d'image positif, lié à une connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse, ainsi qu'à une plus grande accessibilité depuis ou vers Paris, à une meilleure connexion à la plaque clermontoise et à une forte intégration à l'aire métropolitaine lyonnaise.

Cet effet d'image sera d'autant plus significatif et pérenne qu'il sera anticipé et accompagné de démarches de marketing territorial et que la globalité des opportunités offertes par les services de TAGV auront été saisies, permettant d'impacter durablement la réalité de la dynamique roannaise. En effet, l'accessibilité fortement améliorée de Roanne par des services de TAGV adaptés aux besoins est susceptible d'impacter le développement économique du Roannais, son poids dans l'espace métropolitain lyonnais et son positionnement de relais entre les plaques lyonnaise et clermontoise.

*98% des entreprises interrogées de l'aire urbaine de Roanne considèrent que le TGV aura un impact sur l'image et l'attractivité du territoire.*

#### 3.2 Un possible effet de désenclavement

Le pays roannais est traversé au sud par l'autoroute Saint Étienne - Clermont-Ferrand (A72). En attendant la mise en service de l'autoroute Lyon-Balagny (A89), l'accès à Lyon se fait par la RN7. Du fait de sa position géographique au nord-ouest de Rhône-Alpes et de l'absence de liaison rapide avec Lyon, le pays roannais apparaît comme relativement enclavé, ce qui peut constituer un handicap à son développement économique et démographique.

<sup>13</sup> La lettre : Une saison d'été 2010 satisfaisante dans l'hôtellerie auvergnate, Insee Auvergne, 2010

Les services de TAGV offrent donc une opportunité de désenclavement de Roanne dans toutes les directions, vers Paris accessible en moins d'heure et demi ainsi que ses plateformes aéroportuaires Orly et CDG, vers Lyon accessible en 25 minutes (contre 1h03 en train actuellement et 1h23 en voiture avant les travaux de l'A89 entre Balbigny et la Tour-de-Salvigny et la mise à 2\*2 voies de la RN82 entre Neulise et Balbigny) et vers Clermont-Ferrand en près de 50 minutes.

### 3.3 Une possible accélération de la mutation économique du territoire

Les entreprises actuellement localisées sur le territoire verront leurs déplacements d'affaires facilités. Par exemple, les dirigeants de Nexter systems pourront plus facilement se déplacer sur leurs autres sites en région parisienne (le plateau de Satory à Versailles) ou à Bourges. De la même manière, les dirigeants du site Michelin verront leurs déplacements à Clermont-Ferrand ou à Bourges facilités.

Le territoire roannais pourrait aussi bénéficier de l'arrivée de nouvelles entreprises grâce à sa nouvelle localisation stratégique sur la LGV POCL et à sa forte proximité de Lyon, surtout pour des entreprises ayant des implantations en régions parisiennes et lyonnaises ainsi que dans le Centre ou l'Auvergne. Ceci pourrait permettre d'enrayer le déclin significatif des activités de production industrielle (55% des emplois industriels) qui a été constaté. Roanne a ainsi vu baisser son emploi industriel de 47% de 1982 à 2006 (Saint-Étienne a aussi vu son emploi industriel baisser de 42 % sur la même période), suite à la très forte érosion des effectifs de fabrication liée à la crise du textile et de l'armement<sup>14</sup>.

En matière de R&D, la nouvelle accessibilité de Roanne serait susceptible de renforcer son attractivité auprès d'écoles d'ingénieurs, de laboratoires de recherche, ainsi qu'auprès des chercheurs ou universitaires. Ses collaborations avec les structures de recherche des villes voisines pourraient aussi s'intensifier.

*92% des entreprises interrogées, localisées dans l'aire urbaine de Roanne considèrent que le TGV aura un impact sur les déplacements professionnels de leurs salariés (contre 90% en moyenne). Entre Roanne et Paris, 81% des entreprises choisiraient le TGV pour un trajet compris entre 1h20 et 1h30, donc de manière indifférenciée selon les scénarios.*

*86% des entreprises localisées dans l'aire urbaine de Roanne, ayant répondu à l'enquête considèrent que le TGV aura un impact sur les déplacements professionnels de leurs fournisseurs et clients (contre 80% en moyenne des répondants).*

*57% des entreprises participantes considèrent que le TGV peut les inciter à investir dans de nouvelles activités (contre 54% en moyenne).*

*50% des entreprises participantes implantées dans l'aire urbaine de Roanne, considèrent que le TGV permettra d'intensifier leurs relations avec le monde universitaire et les centres de recherche (contre 43% en moyenne).*

Enfin, les services de TAGV pourraient permettre d'enrayer le déclin démographique lié à un solde migratoire négatif du pays roannais, en majeure partie expliqué par un déficit d'attractivité auprès des actifs surtout jeunes. Cet éventuel renouveau démographique serait une opportunité d'accentuer le dynamisme de l'économie résidentielle qui regroupe désormais plus d'un emploi sur deux, lié en partie au profil d'une population roannaise vieillissante. Les équipements et services à la population existants de Roanne seraient aussi un facteur de d'attractivité.

De la même manière, le tourisme de loisirs de plein air et culturel, de courts séjours, encore peu développé, pourrait se développer grâce aux services de TAGV, en s'appuyant sur les

<sup>14</sup> La lettre : L'emploi en Rhône-Alpes vu à travers ses grandes fonctions économiques, Insee Rhône-Alpes, 2010

atouts du pays roannais tant en termes de nature, de paysages, que de culture et de gastronomie.

### **3.4 Une possibilité de consolider son positionnement au sein de l'espace métropolitain lyonnais**

La forte accessibilité à Lyon permise par des services TAGV en 25 mn changerait considérablement la donne pour Roanne au sein de l'espace métropolitain lyonnais. Elle permettrait en réalité d'intégrer pleinement cet espace, de bénéficier de la dynamique qui y règne et de multiplier les échanges entre territoires. Cette évolution représenterait un changement de statut et d'image fort : d'une ville moyenne industrielle du Massif Central en reconversion à une polarité de l'aire métropolitaine lyonnaise à vocation européenne.

La proximité à Lyon est de nature à impacter significativement et durablement l'attractivité résidentielle du pays roannais au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise. En effet, un certain nombre d'atouts préexistants et à valoriser pourront être facteurs de choix de résidence dans le pays roannais. Des coûts de vie réduits, une certaine qualité de vie, la présence de services et équipements pour la population et d'une économie résidentielle dynamique pourraient encourager des habitants du cœur de l'aire métropolitaine travaillant à Lyon et de nouveaux arrivants dans l'aire métropolitaine, à choisir le pays roannais comme lieu de résidence. Cette meilleure attractivité résidentielle pourrait permettre d'accentuer le dynamisme actuel des activités résidentielles, ainsi que de diversifier et d'améliorer l'offre existante d'équipements et de services à la population en matière de santé, culture, loisirs, commerce.

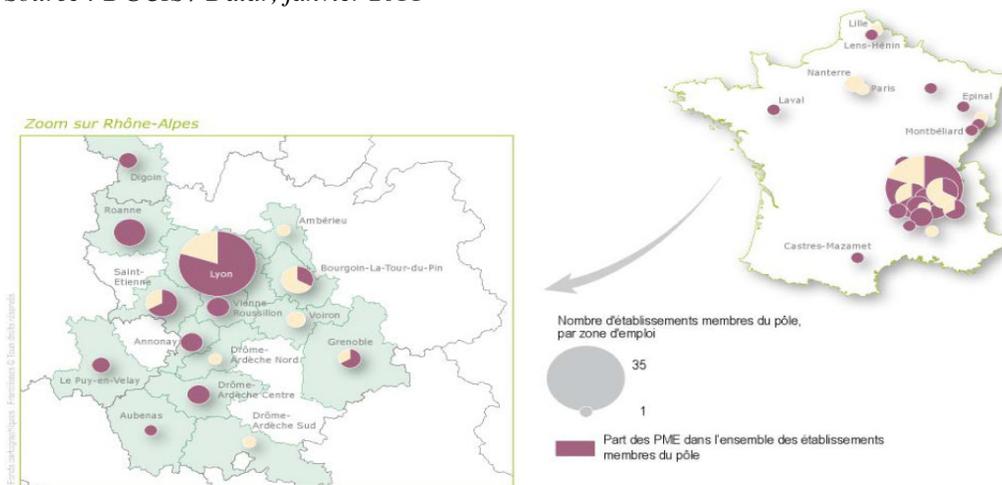
L'ampleur du potentiel serait de plus, susceptible d'impacter significativement les activités de la construction et de l'immobilier du territoire.

L'accessibilité accrue de Roanne pourrait de plus, lui permettre de se positionner comme un pôle économique de l'aire métropolitaine lyonnaise et de bénéficier du phénomène existant de déconcentration des activités industrielles lyonnaises, (surtout en termes de fabrication industrielle, les activités de R&D restant principalement à Lyon), quittant la zone d'emploi de Lyon (baisse de 30% des emplois industriels) vers les zones d'emploi périphériques. Roanne, grâce à cette accessibilité améliorée, pourrait valoriser des coûts de foncier moindres par rapport au centre de l'aire métropolitaine.

Plus particulièrement, Roanne partage avec l'aire métropolitaine lyonnaise certaines filières stratégiques pour l'économie de son territoire. C'est le cas du textile, qui malgré son déclin, demeure une spécificité forte de l'économie roannaise. D'ailleurs, certaines entreprises roannaises participent au pôle de compétitivité - Techtera - qui travaille à la conception de textiles techniques et matériaux souples innovants, visant ainsi à développer la compétitivité de l'industrie textile locale.

Localisation des membres de Techtera – pôle de compétitivité à vocation nationale

Source : DGCIS / Datar, janvier 2011



**3.5 Une possibilité de devenir un trait d’union avec l’aire métropolitaine clermontoise**

A l’analyse du tissu industriel auvergnat et lyonnais, Roanne apparait comme un point d’articulation dans le continuum industriel. De nombreux établissements industriels de grande taille sont localisés d’un côté, sur les aires urbaines de Clermont-Ferrand, Issoire, Montluçon, Moulins, Vichy et de l’autre à Roanne, Saint-Etienne et Lyon. Roanne fait ainsi figure de relais avec la présence d’entreprises telles que Nexter Systems et Michelin.

Roanne et Clermont partagent déjà un certain nombre de filières structurantes qui pourraient se voir renforcées par une meilleure accessibilité.

C’est par exemple, le cas de la filière caoutchouc – pneumatiques, qui se structure autour de pôles disséminés le long de la future LGV : pôle de compétitivité Elastopôle (industries du caoutchouc) à Orléans, secteur des pneumatiques à Bourges, Montluçon, Clermont-Ferrand et Roanne. La proposition de services TAGV adaptés contribuerait ainsi à la structuration d’un véritable axe dans cette filière, avec les économies d’échelle, les synergies, les activités de sous-traitance, ou encore les spécialisations de main-d’œuvre que cela induit. Plus généralement, elle permettrait le renforcement des collaborations entre acteurs de cette filière.

La filière de la mécanique est une autre spécialisation partagée par les deux territoires, qui s’organise autour du pôle de compétitivité ViaMéca, auquel des entreprises de Clermont-Ferrand et de Roanne participent. Le pays du Roannais est relativement spécialisé dans les industries des équipements mécaniques. La facilitation des échanges entre Saint-Etienne, Lyon, Clermont-Ferrand et Roanne avec les services TAGV devrait permettre aux entreprises roannaises d’intensifier leur participation à ce genre d’initiatives structurantes pour la filière.

**4 ... à condition qu’une véritable stratégie territoriale commune soit portée et mise en œuvre.**

Les effets réels de la LGV POCL seront liés à la stratégie des territoires. La cohésion des acteurs locaux politiques, économiques et associatifs, leur capacité à produire une vision commune de leurs territoires et à construire des projets convergents pour donner à cet ensemble géographique une organisation et une image cohérente seront des facteurs déterminants pour la réalisation de ces impacts.

Sans un portage politique volontaire et commun de ce projet de métropolisation entre Lyon et la plaque urbaine de Clermont-Ferrand allant de Vichy au Nord à Issoire au sud, l'arrivée de la LGV ne permettra pas à elle seule de réaliser ces effets potentiels. Les stratégies et politiques d'accompagnement menées par les acteurs locaux des territoires seront déterminantes. Faute de cet accompagnement, l'arrivée de la LGV pourrait même produire des effets non souhaités et réduire le positionnement de Clermont-Ferrand à celui d'un simple satellite de Lyon, et cantonner l'Auvergne à un rôle périphérique de Rhône-Alpes.

#### **4.1 La nécessité d'un portage commun des enjeux et projets de coopérations entre Clermont-Ferrand - Lyon**

La réalisation de ces effets est conditionnée à la formalisation d'une stratégie commune de développement entre Clermont-Ferrand et Lyon.

*Cette vision partagée visera notamment au renforcement des réseaux de coopération en matière de recherche, d'enseignement, de filières structurantes telles que la santé. La métropole clermontoise constituerait ainsi le pôle « occidental » du système métropolitain AML / Clermont / Grenoble.*

*La mise en œuvre cohérente et l'accompagnement de projets ayant pour objectif de connecter les deux métropoles (tels que la réalisation barreau de l'A89 entre Balbigny et la Tour-de-Salvigny qui permettra de relier Clermont-Ferrand à Lyon en 1h45 au lieu de 2h15) joueront, dans ce contexte, un rôle décisif.*

#### **4.2 La nécessité d'une stratégie territoriale partagée visant à consolider la métropolisation entre Clermont-Ferrand et les villes voisines de taille moyenne**

En effet, afin de potentialiser les effets d'entraînement de l'arrivée de la LGV et d'une gare métropolitaine Nord-Auvergne sur le réseau de villes moyennes de la plaque clermontoise, il est nécessaire qu'une vision métropolitaine commune soit partagée et mise en œuvre notamment en matière de déplacements et de développement territorial, par les collectivités locales et les acteurs économiques locaux.

*Cette vision métropolitaine partagée permettrait de préciser les fonctionnalités métropolitaines assumées par Clermont-Ferrand, Vichy et Moulins notamment et d'aboutir à des planifications urbaines mieux coordonnées de la plaque urbaine clermontoise et à une stratégie de marketing territorial cohérente en amont de l'arrivée de la LGV. Ceci nous semble cohérent avec les orientations du SRADDT.*

*Par exemple, cette stratégie commune permettrait de définir les contours d'une coopération entre Vichy et Clermont-Ferrand sur la complémentarité et le développement de leur offre en matière de tourisme d'affaires et sportif à hauteur des enjeux et ambitions nécessaires pour permettre une visibilité accrue à l'échelle européenne.*

*De la même manière, les complémentarités économiques et notamment industrielles, au travers par exemple de la filière mécanique, seront d'autant plus susceptibles de créer de la valeur qu'elles seront prises en compte dans une vision stratégique commune de la plaque clermontoise.*

#### **4.3 La nécessité d'accélérer la stratégie de métropolisation engagée entre Roanne/Lyon et Saint-Etienne**

Un certain nombre d'instances ou de démarches, qui visent à accélérer la métropolisation et à garantir le rayonnement de la métropole, fonctionnent d'ores et déjà : c'est par exemple le cas

de la réflexion sur la constitution d'un pôle Métropolitain, menée par l'Euro Métropole qui regroupe déjà Lyon, Saint-Etienne, CAPI (Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère) et Vienne, à laquelle pourraient se joindre Bourg-en-Bresse et de Roanne.

La Région urbaine lyonnaise (RUL) représente près de 3 millions d'habitants et 150.000 étudiants de l'enseignement supérieur et recouvre un vaste territoire englobant les agglomérations lyonnaise et stéphanoise et des pôles urbains structurants tels que Roanne (Bourg-en-Bresse, Nord-Isère, Plaine de l'Ain, Villefranche-sur-Saône, Pays Viennois, etc.) et des bourgs secondaires – soit 13 aires urbaines. La RUL est une structure de concertation qui vise à élaborer des stratégies communes en matière d'aménagement et de développement de l'espace métropolitain dépassant les limites géographiques et administratives. Elle associe les conseils généraux de l'Ain, l'Isère, la Loire, du Rhône, la Région et le Grand Lyon.

*Ces instances doivent être mobilisées, ainsi que les acteurs consulaires, afin de porter une vision commune visant à ancrer plus solidement Roanne et Saint-Etienne à la dynamique lyonnaise et à accélérer leur revitalisation. Il est aussi nécessaire que ces acteurs soutiennent le désenclavement de ces zones, auquel participera la connexion au réseau LGV et à Orly pour Roanne.*

*Ces instances devront encourager les coopérations en matière de recherche et d'innovation entre Roanne et l'aire métropolitaine lyonnaise, ainsi qu'avec Clermont-Ferrand. Plus globalement, ces instances pourraient être le lieu de partage d'une stratégie de développement économique et urbain pérenne à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, nécessaire pour pleinement catalyser les effets LGV.*

*Par ailleurs, les acteurs économiques et les collectivités locales du pays roannais doivent mettre en place des actions de soutien à l'attractivité résidentielle et d'accompagnement de la dynamique résidentielle, ainsi qu'une stratégie de développement touristique et économique du territoire afin de conforter le changement d'image et de permettre les mutations profondes du tissu économique.*