

Ligne à Grande Vitesse
Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon



Aménagement et développement des territoires

Aire urbaine de Montluçon
Janvier 2011

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 Montluçon.

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 INDUSTRIELLE ET DE CENTRE DE SERVICES DES ESPACES RURAUX ALENTOURS | 3 | | |
| 1.1.1. Une vocation industrielle active depuis le 19 ^{ème} siècle, ayant connu plusieurs cycles de développement et de reconversion | 3 | | |
| 1.1.2. Le développement industriel a réactivé la vocation de centre de services des espaces ruraux et assis Montluçon dans un statut de ville moyenne | 3 | | |
| 1.1.3. Une structure urbaine qui rend compte de cette double vocation et de l'impact des restructurations industrielles | 4 | | |
| 1.2. APRES PLUSIEURS DECENNIES DE RESTRUCTURATION INDUSTRIELLE, MONTLUÇON REMET SON ATTRACTIVITE A NIVEAU EN SE REDEPLOYANT SUR SES VOCATIONS EMBLEMATIQUES | 5 | | |
| 1.2.1. Une nouvelle attractivité pour les activités de fabrication et de transport | 5 | | |
| 1.2.2. Une revalorisation de la vocation de centre de services d'une vaste inter-région | 5 | | |
| 1.2.3. Les services à la population, une vocation de plus en plus structurante | 7 | | |
| 1.3. UN REGAIN DE DYNAMISME AYANT BESOIN D'ETRE CONFORTE | 7 | | |
| 1.3.1. Malgré une nouvelle attractivité migratoire, un très fort vieillissement de la population, menace pour le renouvellement démographique | 7 | | |
| 1.3.2. Malgré une certaine progression, une insertion dans l'économie du savoir et de la connaissance encore circonscrite | 8 | | |
| 1.3.3. Une insertion dans les échanges métropolitains ayant besoin d'être renforcée, malgré une certaine influence clermontoise | 8 | | |
| 1.3.4. Depuis une quinzaine d'années, une perte d'accessibilité ferroviaire et aérienne relative | 8 | | |
| 1.3.5. Une image de moins en moins présente dans la conscience collective nationale, ou bien encore peu valorisante | 9 | | |
| 2. ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT | 10 | | |
| 2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR AMELIORER CONSIDERABLEMENT L'IMAGE ET CONFERER DAVANTAGE DE NOTORIETE | 10 | | |
| 2.1.1. Une opportunité pour acquérir une image valorisante | 10 | | |
| 2.1.2. Une opportunité pour faire reconnaître ses atouts | 10 | | |
| 2.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UNE CONTRIBUTION POUR RENFORCER LA COMPETITIVITE DE L'OFFRE TERRITORIALE MONTLUÇONNAISE | 11 | | |
| 2.2.1. Une contribution pour pérenniser l'activité industrielle montluçonnaise et assurer sa montée en gamme | 11 | | |
| 2.2.2. Une contribution pour maintenir le niveau d'équipement de Montluçon et son rôle de maillage du territoire | 11 | | |
| 2.2.3. Une opportunité pour développer le tourisme urbain sous toutes ses formes | 12 | | |
| 2.3. TROISIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UNE OPPORTUNITE POUR VALORISER LE QUARTIER DE GARE ET LE CENTRE-VILLE ET POUR REEQUILIBRER EN PARTIE LES DYNAMIQUES SOCIO-ECONOMIQUES EN SA FAVEUR | 12 | | |
| 3. SOURCES | 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 Montluçon. 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 Montluçon.

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 Montluçon, 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 montluçonnais.

1. DIAGNOSTIC

Ville-pont sur le Cher, située au cœur d'un fossé d'effondrement, Montluçon occupe une situation de contact entre deux grands ensembles géologiques de l'espace français, le Massif Central et ses moyens plateaux granitiques (Combrailles) et le Bassin Parisien et ses bas plateaux calcaires (Bocage bourbonnais) et crayeux (Champagne berrichonne).

Cette situation de contact a profondément influencé le destin urbain montluçonais. Elle lui a conféré ses deux principaux ressorts de développement. Elle a d'abord facilité l'émergence de Montluçon en tant que place forte aux confins de plusieurs provinces (Bourbonnais, Marche, Berry, Auvergne), lui octroyant une certaine importance politique et commerciale. Elle a ensuite contribué à en faire un bassin industriel, car le contact géologique a favorisé la formation d'une nappe de houille à Commentry et dans ses environs.

Tôt renouvelée, cette destinée industrielle a marqué profondément le visage, l'identité, l'évolution économique et démographique de Montluçon et de son bassin depuis plus d'un siècle et demi. Après plusieurs décennies de restructuration industrielle qui l'ont rudement éprouvée, Montluçon et son bassin de vie esquissent un nouvel avenir, en cherchant à doter leurs ressorts de développement d'une nouvelle attractivité auprès des investisseurs et des habitants, d'autant plus que le contact géographique est à nouveau valorisé par une situation routière stratégique, au carrefour de flux européen de transit (autoroute A71 et Route Centre Europe Atlantique). Cette dynamique permet au territoire de recouvrer une offre davantage concurrentielle par rapport à d'autres aires urbaines moyennes, même si Montluçon et son bassin de vie doivent encore surmonter certaines fragilités accumulées au cours du dernier demi-siècle.

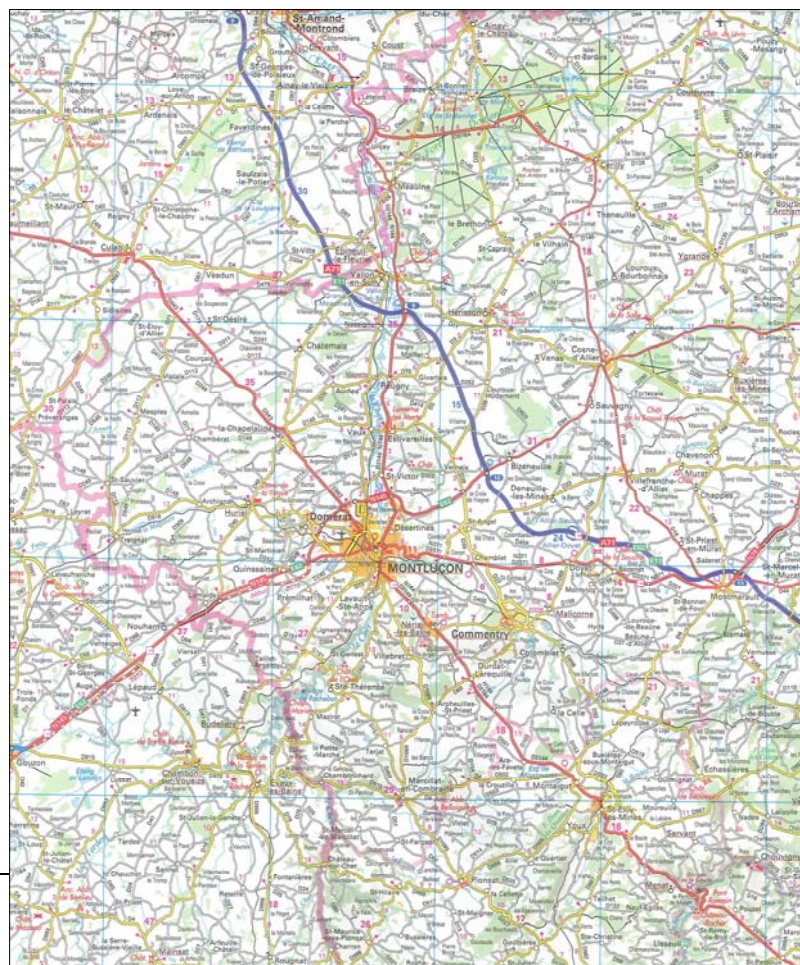


Figure 1 : Montluçon
et son aire d'influence (carte : IGN).

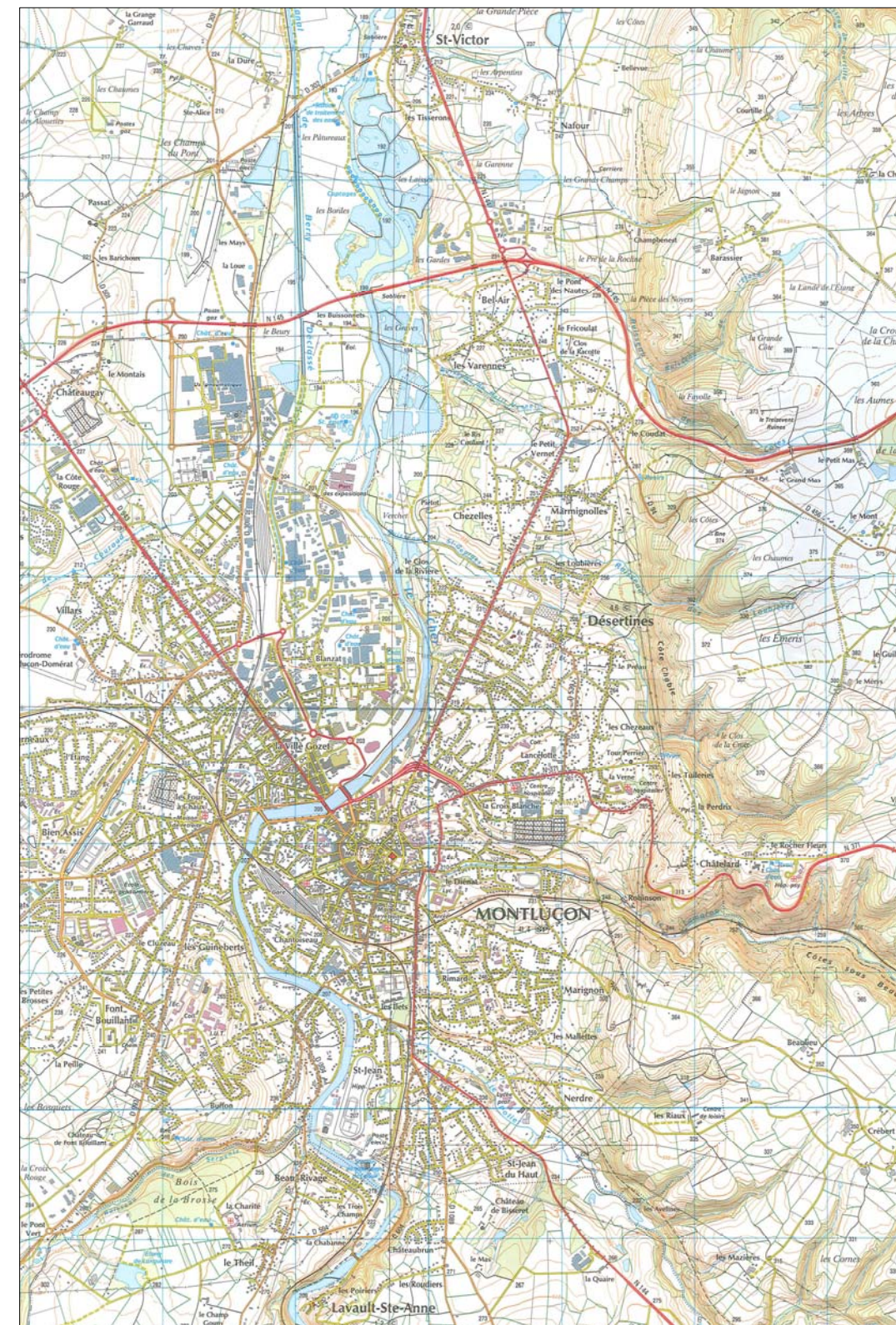


Figure 2 : situation urbaine de l'unité urbaine de Montluçon (carte : IGN).

1.1. UNE TRADITION INDUSTRIELLE ET DE CENTRE DE SERVICES DES ESPACES RURAUX ALENTOURS

1.1.1. Une vocation industrielle active depuis le 19^{ème} siècle, ayant connu plusieurs cycles de développement et de reconversion

Le bassin montluçonnais est un produit de la Première Révolution industrielle. Bassin multisites et spécialisé, il reposait sur des activités « lourdes » : extraction de la houille sur le plateau des Combrailles (Commentry, Doyet, Saint-Eloy-les-Mines), transformation à Montluçon, grâce à une situation de carrefour pour l'approvisionnement en matières premières. A partir des années 1840, le coke (obtenu à partir de la houille) fut utilisé pour fabriquer la fonte, alors que le canal du Berry fut mis en service, puis plus tard le chemin de fer. Montluçon disposait ainsi d'une situation stratégique au carrefour des bassins d'extraction de matières premières : le minerai de fer arrivait du Berry par le canal, pendant que la houille était extraite dans les mines situées à une dizaine de kilomètres à l'est et avec lesquelles Montluçon était reliée par le chemin de fer. Montluçon développa alors une industrie moderne de transformation des matières premières : sidérurgie (hauts fourneaux), métallurgie, verrerie. Symbole du rayonnement et de son avance technologique de son industrie, c'est dans une usine montluçonnaise que furent construites les pieds de la tour Eiffel.

L'histoire industrielle du bassin de Montluçon se singularise cependant à l'échelle nationale par la précocité de sa reconversion. Elle intervient dès le début du 20^{ème} siècle, suite à l'épuisement des gisements de fer et de houille et entraîne la fermeture de hauts fourneaux à Montluçon, de mines à Doyet (1911), des crises sociales aiguës, et un léger recul démographique, tant à Commentry qu'à Montluçon. La reconversion à proprement parler se fait à partir des années 1920, par le biais des nouvelles industries d'alors, celles de la Deuxième Révolution industrielle, la chimie-caoutchouc et la mécanique de précision. L'usine de pneumatiques Dunlop en 1920, les usines mécaniques de la Sagem dans les années 1930, de Landis et Gyr dans les années 1940, toutes à Montluçon, l'usine chimique de Commentry (AEC, devenu Rhône-Poulenc puis Adisséo), spécialisée dans les compléments pour nutrition animale, dans les années 1950, comptent parmi les implantations les plus emblématiques. Les importantes disponibilités foncières et une main-d'œuvre ouvrière abondante participent à l'attrait exercé par le bassin de Montluçon. A la même période, se développe également l'industrie de l'ameublement.

Depuis les années 1950-60, Montluçon connaît une nouvelle phase de reconversion, sous l'effet de l'émergence d'une concurrence étrangère à bas coûts. Cette évolution a profondément fragilisé la vocation industrielle montluçonnaise. Elle s'est d'abord accompagnée du démantèlement quasi définitif de l'industrie lourde : déclassement du canal du Berry et fin de l'extraction minière de Commentry en 1955, disparition des derniers hauts fourneaux montluçonnais. Elle a également engendré une très forte compression des emplois : les emplois industriels ont baissé de 45 % entre 1975 et 1999 à l'échelle du Pays de la vallée de Montluçon et du Cher, soit environ 8 200 emplois et une baisse de 20 % environ du nombre total d'emplois. L'usine Dunlop est ainsi passée de 4 000 salariés en 1975 à 800 actuellement, de nombreuses usines ont fermé.



1.1.2. Le développement industriel a réactivé la vocation de centre de services des espaces ruraux et assis Montluçon dans un statut de ville moyenne

D'origine romaine et surtout médiévale, Montluçon a été une des villes les plus importantes du Bourbonnais. Elle se nourrissait d'échanges entre hautes terres et bas pays, ce qui lui conféra une vocation commerçante. La cité médiévale et le château des Ducs de Bourbon constituent des témoignages édifiants du rayonnement alors atteint par Montluçon.

L'industrialisation s'accompagna d'une croissance urbaine importante, Montluçon passant de 5 000 habitants en 1830 à 35 000 habitants en 1901, puis à 58 000 en 1968 ; et Commentry de 1 300 à 11 000 habitants. Montluçon devint une ville dynamique, dotée des aménités du meilleur niveau pour l'époque, au point de constituer un pôle d'équipement complet, doté :

- d'une étoile ferroviaire permettant à Montluçon d'étendre son rayonnement sur un large espace d'influence (lignes vers Moulins, Saint-Eloy-les-Mines, Guéret, Ussel...);
- d'équipements culturels (théâtre), sportifs, de sociabilité (grand café) ;
- de services publics dus à son statut de sous-préfecture : équipements scolaires (lycées), de santé (hôpital), de justice (tribunaux), administrations ;
- d'un parc de logements de standing dont rend compte l'avenue Marx-Dormoy ;
- du siège d'une Chambre de commerce et d'industrie autonome.

L'équipement montluçonnais lui assura un rayonnement sur un territoire étendu, allant nettement au-delà de l'aire urbaine et de l'arrondissement. Il peut atteindre, selon les équipements, les franges du Puy-de-Dôme (Saint-Eloy-les-Mines), de la Creuse (Boussac - Gouzou - Chambon-sur-Voueize), du Cher et de l'Indre. Cela tient au fait que le maillage urbain de ces espaces est extrêmement lâche, car dépourvu de villes moyennes. Montluçon est la ville la plus importante dans un rayon de plus de 90 kilomètres, s'élargissant à 150 kilomètres à l'ouest, Clermont-Ferrand et Bourges étant les grandes agglomérations les plus proches. Si l'on considère que Commentry (6 800 habitants en 2007) et Nérilès-Bains (2 700 habitants) forment avec l'agglomération centrale le cœur de l'aire urbaine, Montluçon n'est relayée que par des bourgs, petits centres de services de l'espace rural, tels Saint-Eloy-les-Mines (3 800 habitants), Montmarault (1 500 habitants), Cosne-d'Allier (2 200 habitants), Boussac (2 200 habitants). La densité de population y est souvent comprise entre 20 et 30 habitants/km² (moyenne nationale : 112 habitants/km² en 2007, source : Insee), tandis que l'agriculture (élevage d'embouche dominant) représente la principale activité économique.



Figures 6,7 et 8, de gauche à droite : château des Ducs de Bourbon, cité médiévale de Montluçon, avenue Marx-Dormoy (photos : Setec Organisation).

Figures 3,4 et 5, de gauche à droite : canal du Berry déclassé à Montluçon, usine Erasteel à Commentry, usine Dunlop à Montluçon (photos : Setec Organisation).

1.1.3. Une structure urbaine qui rend compte de cette double vocation et de l'impact des restructurations industrielles

Le tissu urbain aggloméré de Montluçon rend compte, comme dans toutes les autres agglomérations, des phases successives de développement et de leur importance respective. Deux différences individualisent néanmoins Montluçon, tenant à l'importance du développement industriel : les différentes phases ont davantage généré une juxtaposition de morphologies urbaines distinctes plutôt qu'une sédimentation, tandis que les formes urbaines les plus denses ont connu une expansion limitée. Il en résulte un tissu urbain peu dense, zoné et orienté vers le nord. Ainsi, cohabitent, de manière schématique :

- un centre historique d'origine médiévale et Renaissance, au plan radioconcentrique, qui s'est développé autour d'une butte isolée au cœur du bassin du Cher, sur laquelle a été édifiée le château des Ducs de Bourbon ;
- un centre fonctionnel datant du 19^{ème} siècle, situé en ceinture autour de la cité médiévale (boulevard de Courtais), mêlant commerces, principaux services et équipements, mais aussi quartiers résidentiels et dont la gare marque la limite sud-ouest ;
- les extensions de l'époque industrielle, qui ont trouvé leur terre d'élection en rive gauche du Cher, à un endroit où la vallée alluviale est la plus large. S'y est développé au cœur d'un espace délimité par la rivière d'une part, le canal du Berry et le chemin de fer d'autre part, en direction du nord, l'essentiel des usines sidérurgiques puis chimiques et métallurgiques, dont la partie la plus centrale a été reconvertie en zone commerciale. Plus à l'ouest et au sud, se sont développées de vastes zones d'habitat populaire, constituées d'un important tissu de faubourgs ouvriers, voire de cités ouvrières (cité Dunlop), de faible hauteur et densité, entrecoupés par des zones de grands ensembles (Rive Gauche, Bien-Assis, Fontbouillant) et par quelques espaces pavillonnaires. Ce sont des espaces de moindre intensité urbaine, du fait de la prédominance de la fonction résidentielle. Ils ont débordé de la rive gauche pour aussi concerner la rive droite, en auréole autour du centre fonctionnel.

La gare constitue un seuil entre le centre fonctionnel et les faubourgs ouvriers. Son quartier se caractérise par une grande qualité urbaine côté ville, étant situé au cœur du quartier le plus résidentiel de Montluçon et à une très grande proximité de la principale artère commerçante (boulevard de Courtais) et du château des Ducs de Bourbon. Il se caractérise également par une accessibilité routière ayant besoin d'être renforcée, car relativement éloignée des ponts et non desservie par de grands axes. Il dispose de quelques réserves foncières (2 ha), de part et d'autre d'un faisceau ferroviaire qui constitue une forte coupure entre le centre et les faubourgs ouvriers, coupure renforcée par la proximité du Cher et par l'existence d'un remblai. La gare routière a été délocalisée à proximité de la gare ferroviaire, sans que l'ensemble ne fasse encore l'objet d'un aménagement en pôle d'échanges multimodal.

Ce cœur d'agglomération a été fortement affecté par les effets de la restructuration industrielle. Ceux-ci ont pris plusieurs formes :

- apparition de nombreuses friches, en particulier sur les terrains Dunlop (2/3 du site initial a été désaffecté), discontinuité urbaine, terrains vagues ;
- obsolescence d'une partie importante du parc de logements, devenu vétuste et inadapté au desserrement croissant des ménages (grands logements du parc de l'ère industrielle) ;
- dévitalisation du centre historique, dont les logements et locaux commerciaux ont aussi été frappés d'obsolescence, et pour les commerces, fortement concurrencés par l'apparition de zones commerciales périphériques, dont une partie avec des enseignes à bas prix.

Ces dynamiques ont induit un changement d'organisation spatiale, marqué par un double mouvement de périurbanisation et d'affaiblissement du cœur d'agglomération. Il s'agit de dynamiques observables

dans nombre d'aires urbaines comparables. La spécificité montluçonnaise réside dans l'ampleur de cet affaiblissement, surtout si l'on considère à la fois Montluçon et Commentry.

- Les deux villes-centres sont appauvries et enregistrent de très fortes baisses de population : le revenu moyen net imposable s'élevait en 2007 à respectivement 18 600 euros et 17 200 euros dans les communes de Montluçon et Commentry, alors qu'il atteignait 20 100 en moyenne dans l'aire urbaine ; ces mêmes communes ont enregistré une perte de plus de 30 % de leur population entre 1968 et 1975 (Montluçon de 57 900 à 39 800 habitants ; Commentry de 10 000 à 6 800 habitants, sources : Insee).
- L'ensemble de la couronne périurbaine autour de l'agglomération montluçonnaise gagne désormais des habitants et concentre l'essentiel de l'offre résidentielle en accession à la propriété et de maisons individuelles.
- Le développement industriel, mais aussi commercial et celui de l'offre de loisirs s'opère toujours plus au nord, autour des échangeurs du contournement de Montluçon.



Figures 9 et 10 : cité médiévale et cité Dunlop à Montluçon (photos : Setec Organisation).



Figures 11 et 12 : Ville Gozet et boulevard de Courtais à Montluçon (photos : Setec Organisation).

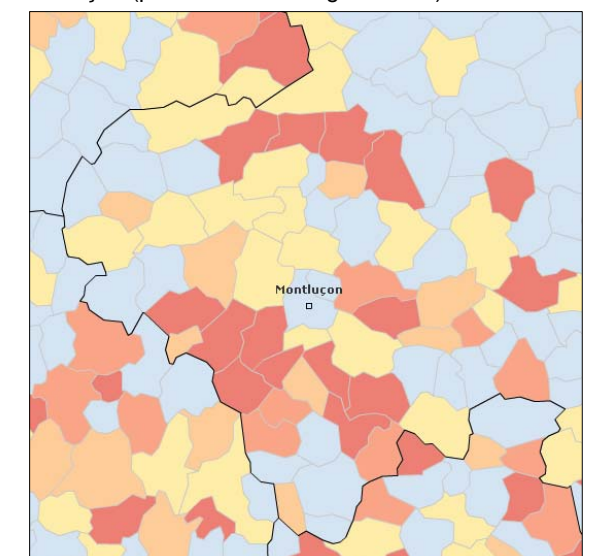
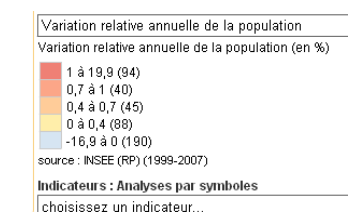


Figure 13 : évolution annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2007 des communes de l'aire d'influence de Montluçon (données : Insee ; carte, Datar, Observatoire des Territoires).

1.2. APRES PLUSIEURS DECENNIES DE RESTRUCTURATION INDUSTRIELLE, MONTLUÇON REMET SON ATTRACTIVITE A NIVEAU EN SE REDEPLOYANT SUR SES VOCATIONS EMBLEMATIQUES

1.2.1. Une nouvelle attractivité pour les activités de fabrication et de transport

Le pic du mouvement de restructurations industrielles connues au cours des dernières décennies semble passé. Il a laissé place à une récente dynamique de réindustrialisation, à entendre comme un renouvellement de l'attractivité montluçonnaise pour des activités de fabrication et de transports à partir des filières existantes, chimie, transformation des métaux, mécanique et électromécanique, agro-alimentaire et à partir de la nouvelle situation routière d'importance européenne induite par le croisement de l'autoroute A71 et de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA).

Ce renouvellement de l'attractivité montluçonnaise prend plusieurs aspects. Il passe d'abord par la modernisation de l'outil industriel, à travers :

- la modernisation et le développement des implantations existantes des grands donneurs d'ordre : récente diversification des activités d'Adisséo à Commentry, modernisation l'établissement montluçonnais de Sagem avec la réalisation du projet « Coriolis », bâtiment de haute technologie, qui se consacrera à la production et au développement d'équipements sophistiqués de navigation utilisés par les avions, hélicoptères de combat, drones, sous-marins, et navires ; développement dans les domaines du comptage basse tension et courants porteurs en ligne (nouveaux compteurs « intelligents » pour EDF) chez Landis et Gyr...
- la constitution d'une offre immobilière et foncière attractive, à partir de la reconversion de friches industrielles ou sur des sites de nouvelle urbanisation, dotée des réseaux et infrastructures les plus performantes et d'une intégration paysagère : ainsi, la technopole de la Loue, à vocation industrielle, logistique et de loisirs, a été aménagée sur une partie des terrains libérés par Dunlop ; au total, près de 140 ha de foncier ont été aménagés ou réaménagés au cours de la dernière décennie pour des activités industrielles, commerciales et logistiques, alors que 40 ha sont en cours d'aménagement ;
- l'évolution des savoir-faire présents vers une plus forte spécialisation et une grande valeur ajoutée, grâce à l'accroissement dans les PME du transfert et de l'innovation technologiques, insufflés par des acteurs tels le Réseau de développement technologique d'Auvergne ou le centre de ressources technologiques « Casimir » dépendant de l'Institut universitaire de technologie (IUT). Cette évolution se manifeste également à travers la création du Système productif local (SPL) Mécatronique, labellisé par la Datar, qui regroupe une centaine de PME/PMI dans les domaines de la mécanique, de la plasturgie et de l'électronique, ainsi que par l'insertion des structures industrielles montluçonnaises dans les pôles de compétitivité (ViaMeca, Elastopole), ou par la labellisation « bio » des abattoirs de Montluçon...

La valorisation du carrefour routier pour attirer de nouvelles entreprises, logistiques et productives, ou leur maintien constitue un autre volet du renouvellement de l'attractivité montluçonnaise. Elle s'exprime par la mise à 2 fois 2 voies de tronçons de la RCEA à l'ouest de Montluçon et au niveau du contournement de Montluçon, par la localisation de nouvelles zones d'activités à proximité des échangeurs de la RCEA, à commencer par le parc d'activités Mécatronique à Saint-Victor, par le développement de services logistiques (centre routier en cours de réalisation à Montluçon, existant à Montmarault avec la présence de chargeurs nationaux).

L'émergence d'une gouvernance partagée à l'échelle du bassin industriel entre les différents partenaires participe également à cette dynamique de renouvellement de l'attractivité. Plateforme de dialogue social et d'échanges entre les services de l'Etat, les chambres consulaires, les entreprises, les

syndicats et les associations des différents territoires (et notamment entre Commentry et Montluçon), le Comité de bassin d'emploi du Pays de la vallée de Montluçon et du Cher a été créé en 2005.

La valorisation de l'image urbaine constitue le dernier aspect de cette dynamique. Les entrées de ville, et particulièrement de l'entrée de ville nord (RD 943, de l'échangeur avec le contournement jusqu'aux rives du Cher), sont en cours de requalification, tandis qu'une charte locale de paysage du contournement de Montluçon, ménageant des perspectives sur la ville, a été définie.

De la sorte, le bassin montluçonnais parvient à maintenir une activité industrielle significative, forte d'environ 10 000 emplois. Elle est emmenée par de grands groupes (Sagem, Landis et Gyr pour la mécanique et l'électromécanique, Brea, Dunlop-Goodyear, Erasteel à Commentry pour la transformation des métaux, Adisséo pour la chimie ainsi que Socopa à Villefranche-d'Allier pour l'agro-alimentaire...) et par un réseau de PME-PMI sous-traitantes.



Figures 14 et 16 : usine Brea System à Montluçon et entrepôt logistique à Montmarault (photos : Setec Organisation).

1.2.2. Une revalorisation de la vocation de centre de services d'une vaste inter-région

Un important rôle de maillage du territoire

Disposant d'un bassin de vie qui excède largement le périmètre de l'aire urbaine (cf. 2.1.2.), Montluçon exerce un important rôle de maillage du territoire. Si les espaces sur lesquels elle rayonne sont peu densément peuplés, ils confèrent néanmoins aux équipements montluçonnais une masse critique démographique nettement supérieure à celle de la seule aire urbaine (78 000 habitants en 2007). Ainsi :

- la zone d'emplois compte 125 000 habitants (source : Communauté d'agglomération montluçonnaise),
- la zone de chalandise commerciale, 130 000 habitants (source : Chambre de commerce et d'industrie de Montluçon-Gannat),
- la zone de santé (hôpital de Montluçon), 180 000 habitants, une proportion significative des actes médicaux dispensés à Montluçon étant le fait d'habitants extérieurs au département : près de 20 % des hospitalisations et 25 % des accouchements (source : Communauté d'agglomération montluçonnaise).

L'attrait de l'équipement montluçonnais tient également à la présence d'un pôle d'enseignement supérieur très spécialisé, à dominante technique. Il totalise près de 3 300 étudiants, ce qui place Montluçon dans le peloton de tête des villes moyennes et en fait le 2^{ème} pôle universitaire d'Auvergne. L'Institut universitaire de technologie (IUT) constitue la principale structure. Il est rattaché à l'université Blaise-Pascal de Clermont-Ferrand. Délivrante essentiellement des licences professionnelles et des diplômes universitaires technologiques, comprenant également un Master, il possède 6 domaines de spécialisation en partie en lien avec le tissu industriel local (agro-alimentaire, génie mécanique et productif, génie électrique et informatique industriel, génie thermique et énergie, gestion logistique et transport, technique de commercialisation) et articulées avec des laboratoires de recherche (6 regroupant 50 enseignants-chercheurs). Il possède une antenne à Moulins et une autre à Vichy.

Montluçon comprend également la plus importante Ecole de sous-officier de gendarmerie (ESOG) de France (1 200 élèves) et le centre de formation continu, appelé « université », des métiers de la santé du groupe Vitalia, deuxième groupe d'hospitalisation privée de France, inauguré en 2010. En revanche, en-dehors de quelques classes préparatoires, le pôle d'enseignement supérieur ne comprend pas de formations initiales dans les filières générales : droit, économie, sciences, lettres.



Figures 16 : IUT de Montluçon, Moulins, Vichy (photo : Université Blaise-Pascal-Clermont II).

Un développement des aménités

Montluçon et son aire urbaine voient à nouveau leurs aménités se développer après plusieurs décennies de restructuration industrielle, peu propices aux investissements, et d'obsolescence progressive de ceux-ci, à mesure de l'émergence de nouveaux standards.

L'offre de logements fait l'objet d'un vaste effort d'adaptation aux nouveaux besoins et du niveau de confort. L'inadaptation du parc d'habitat populaire de l'ère industrielle avait en effet atteint un niveau très conséquent, matérialisé par un taux de vacance très important, de l'ordre de 10,5 % des logements dans l'aire urbaine et même 11,7 % dans la ville de Montluçon (source : Insee). A titre de comparaison, la moyenne nationale de province est de 6,5 %. Une opération de renouvellement urbain de grande ampleur, retenue dans le cadre du programme national ANRU, sur 4 quartiers péricentraux de Montluçon (Fontbouillant, Bien-Assis, Rive-Gauche – Dunlop, Pré Gené) est en cours. Elle consiste en la requalification de l'espace public (création d'espaces de vie, végétalisation), la création de 800 nouveaux logements en petits collectifs et la rénovation de 500 autres, la création et l'extension d'équipements de quartiers, une densification de l'offre commerciale.

Les investissements se concentrent également sur les équipements sportifs et culturels, à travers leur rénovation et la création de nouveaux équipements. Cette dynamique vise à répondre à la diversification des usages : pratiques à la fois académiques et ludiques en matière sportive, essor de l'événementiel et de la transversalité entre les disciplines en matière culturelle. Les réalisations les plus emblématiques sont les suivantes :

- en matière culturelle : création du Conservatoire André-Messager (natif de Montluçon) en 2009, principal équipement dédié à l'apprentissage de la musique de l'Allier, rénovation des théâtres (théâtre du festin, scène nationale, et théâtre municipal Gabriel-Robine), projet en cours de réalisation du musée des musiques populaires, rassemblant la plus grande collection de France d'instruments ;
- en matière d'espaces de congrès et d'exposition : rénovation d'Athador, centre multifonctionnel des années 1980, accueillant environ 150 manifestations annuelles rassemblant quelques 150 000 visiteurs ; parmi ces événements, quelques-uns connaissent un retentissement inter-régional, telle la foire de Montluçon (85 000 visiteurs annuels), ou nationale, telles des conventions d'entreprises ou d'organisations (ces dernières années : La Poste, Samu, EDF...)

- en matière sportive : réalisation du centre aquatique de la Loue qui a notamment pour rare particularité de posséder des fosses de plongée de 20 m de profondeur, permettant l'entraînement pour les compétitions internationales ; projet de parc omnisports alentour avec un stade, une halle des sports – gymnase ;

Les équipements de santé et administratifs ont également fait l'objet de récents investissements : édification d'une cité administratives regroupant les services déconcentrés de l'Etat et du Conseil général de l'Allier, ainsi que les services de la Ville de Montluçon et de la Communauté d'agglomération montluçonnaise ; restructuration importante de l'hôpital avec la création de plateaux techniques.

Un modeste et récent redémarrage des deux stations thermales environnantes, Nérès-les-Bains et Evaux-les-Bains

Toutes deux situées dans les Combrailles, Nérès-les-Bains, distante de 8 kilomètres de Montluçon et Evaux-les-Bains, située dans le département de la Creuse, distante de 25 kilomètres de Montluçon comptent parmi les plus anciennes villes thermales de France (toutes deux sont d'origine gallo-romaine). Elles ont connu de profondes restructurations voici une dizaine d'années, ce qui leur permet de disposer d'équipements parmi les plus modernes de France : les thermes et le quartier thermal ont été complètement rénovés à Nérès en 1999, un nouvel espace thermal remis en service à Evaux en 2001.

Elles connaissent une fréquentation encore modeste, très majoritairement locale, issues de l'Allier, de la Creuse et des départements limitrophes : 7 600 curistes à Nérès (source : Comité départemental du tourisme de l'Allier), 3 500 à Evaux en 2009 (source : Agence de développement touristique et de réservation de la Creuse). Toutefois, cette fréquentation est en hausse sensible : Evaux n'accueillait que 2 300 curistes en 1991, et connaît une progression quasi constante depuis sa réouverture en 2001 ; à Nérès, le nombre de journées de cures a augmenté de 15 % entre 2002 et 2008, ce qui en fait la première des trois stations de l'Allier en matière de cures médicalisées, devant Vichy, alors que tant Nérès (2 700 habitants) qu'Evaux (1 500 habitants) ne sont que des bourgs.

Autre particularité remarquable, cette fréquentation repose essentiellement sur des activités de cures médicales, activités ayant eu le plus à subir le reflux du thermalisme. Nérès et Evaux sont les seules parmi la quinzaine de stations thermales du nord du Massif Central à enregistrer une hausse de leur fréquentation sur ces activités. Elles ont développé des spécialisations sur des créneaux assez porteurs, car en phase avec l'évolution des pathologies des Français : Nérès est l'une des 5 stations thermales françaises spécialisée dans le traitement global des maladies d'origine nerveuse (stress, mal de dos, Parkinson...), tandis qu'Evaux est spécialisée dans le traitement des insuffisances veineuses (varices, phlébites). Elles développent cependant depuis peu des activités de remise en forme.



Figures 17, 18 et 19 : conservatoire André-Messager, centre aquatique de la Loue à Montluçon, théâtre de Nérès-les-Bains (photos : Setec Organisation).

1.2.3. Les services à la population, une vocation de plus en plus structurante

Conséquence de ce développement et des restructurations industrielles, les activités de services à la population assurent un rôle fondamental dans l'économie montluçonnaise. Montluçon est devenue d'abord une aire urbaine tertiaire : le nombre des emplois des activités de services de toutes sortes (commerces, services publics, services aux entreprises...) dépasse désormais largement celui de l'industrie, alors même que Montluçon n'est pas préfecture. L'industrie ne représente plus que 17,3 % des emplois en 2007 (source : Insee), soit à peine plus qu'à l'échelle nationale hors Ile-de-France (16,2 %) et sensiblement moins que d'autres aires urbaines proches ayant aussi une vocation industrielle (Roanne : 22 %, Vichy et Châteauroux : 18,5 % chacune). Les activités de service à la population représentent elles un total de 34,2 % des emplois, soit une proportion proche d'autres villes moyennes préfectures : 34,6 % dans l'aire urbaine de Châteauroux, 35 % dans celle de Bourges, 35,3 % dans celle de Nevers (source : Insee).

Les services à la population assurent donc la santé économique du territoire et lui permettent, le mouvement de désindustrialisation étant endigué, de recouvrer une légère dynamique en matière d'emplois. Le nombre d'emplois dans l'aire urbaine montluçonnaise a augmenté entre 1999 et 2007, de l'ordre de près de 8 %, passant de 29 200 à 31 500 (source : Insee). Par effet induit, le taux de chômage s'est sensiblement amélioré, passant de 15,2 % à 11,7 % de la population active en 2007. Il se rapprochait ainsi nettement de la moyenne nationale hors Ile-de-France (13,2 % de la population active à 11,1 % en 2007).

1.3. UN REGAIN DE DYNAMISME AYANT BESOIN D'ETRE CONFORTE

La récente remise à niveau de son attractivité et un léger regain économique ont permis à Montluçon et à son aire urbaine de recouvrer une situation davantage concurrentielle par rapport à d'autres aires urbaines moyennes. En revanche, ces dynamiques n'ont pas encore eu le temps de produire tous leurs effets et n'ont pas encore la puissance pour résoudre toutes les fragilités. Certaines d'entre elles persistent et pèsent encore, à ce jour, sur l'avenir de l'aire urbaine. C'est en ce sens que la dynamique actuelle a besoin d'être confortée, afin d'assurer une nouvelle phase de prospérité à Montluçon et à son bassin de vie.

1.3.1. Malgré une nouvelle attractivité migratoire, un très fort vieillissement de la population, menace pour le renouvellement démographique

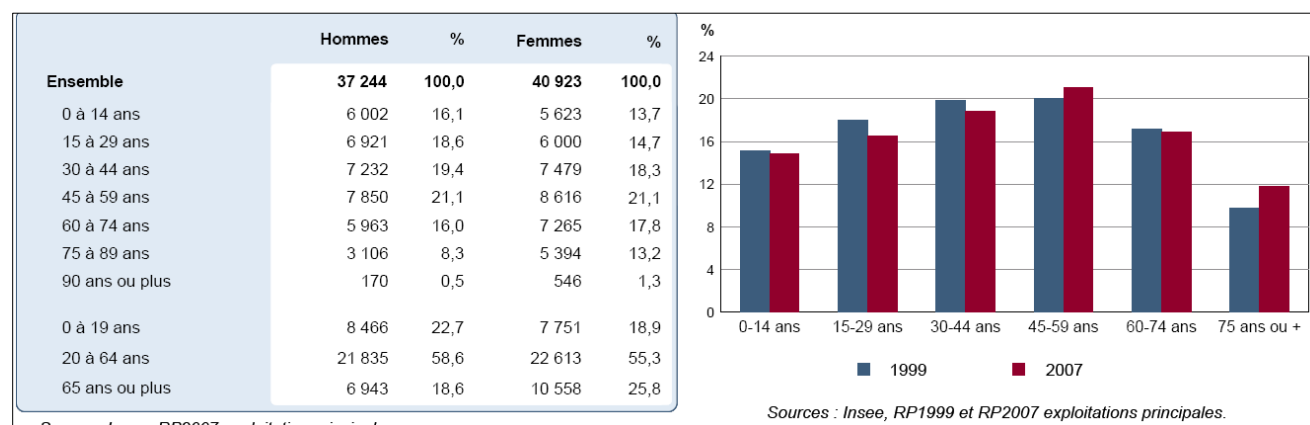
Le bassin de vie montluçonnais connaît une perte de population sensible depuis 40 ans. Entre 1968 et 1999, les territoires appartenant au Pays de la Vallée de Montluçon et du Cher ont perdu 13 % de leur population, passant de 122 000 à 106 000 habitants (source : Insee). Dans le même temps, l'aire urbaine a perdu 11 % de sa population, passant de 89 000 à 78 000 habitants. Les villes de Montluçon et de Commentry sont plus touchées encore.

Cette régression semble aujourd'hui quasiment stoppée : entre 1999 et 2007, le nombre d'habitants de l'aire urbaine est resté quasiment stable (perte de 200 habitants), alors que le solde migratoire redevenait positif : pour la première depuis plus de 40 ans, il arrive davantage de personnes dans le territoire qu'il n'en part.

Toutefois, la population est fortement vieillie, si bien que les effets de plusieurs décennies de démographie négative menacent encore fortement l'avenir démographique de Montluçon et de son bassin de vie.

- En 2007, 28,7 % de la population avait plus de 60 ans (source : Insee), ce qui faisait de l'aire urbaine de Montluçon l'une des plus vieilles de France, exception faite de celles exerçant une forte attractivité auprès des séniors, à l'instar de Vichy, Menton ou Arcachon : à titre de comparaison, Nevers et Bourges, elles aussi en proie à des difficultés démographiques, ne comprenaient respectivement « que » 24,9 % et 22,7 % de leur population ayant plus de 60 ans. La moyenne nationale à l'échelle de la France métropolitaine était de 21,7 %.
- Cette situation est la conséquence d'un fort et continu départ des jeunes, aujourd'hui encore non résorbé : entre 1999 et 2007, la proportion de 15-29 ans et de 30-44 ans a continué de baisser, dans des proportions encore plus fortes pour les plus diplômés d'entre eux (source : Insee). Ce phénomène durant depuis plusieurs décennies, il a fini par entraîner une forte baisse de la natalité : fait très rare pour une aire urbaine moyenne, Montluçon connaît un solde naturel négatif, et ce depuis plus de 35 ans (-0,2 %/an entre 1999 et 2007).

En l'état actuel des dynamiques démographiques, le fort vieillissement entretient la perspective d'une baisse durable de la population. Sans une forte attractivité migratoire, il entretient également un risque d'insuffisance de la main-d'œuvre : à taux d'activité constant, la population active devait baisser de 15 % à l'échelle du Pays entre 1999 et 2015, soit la contraction la plus importante à l'échelle nationale, parmi les zones d'emploi structurées autour d'une aire urbaine moyenne (source : Insee). Le vieillissement de la population pourrait aussi profondément changer les besoins en matière de services.



Figures 19 et 20 : population de l'aire urbaine de Montluçon en 2007 par sexe et par âge et population par grande tranche (source : Insee).

| | 1968 à 1975 | 1975 à 1982 | 1982 à 1990 | 1990 à 1999 | 1999 à 2007 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Variation annuelle moyenne de la population en % | +0,0 | -0,5 | -0,6 | -0,5 | +0,0 |
| - due au solde naturel en % | +0,2 | -0,1 | -0,2 | -0,2 | -0,2 |
| - due au solde apparent des entrées sorties en % | -0,3 | -0,3 | -0,4 | -0,3 | +0,1 |
| Taux de natalité en ‰ | 14,2 | 11,0 | 9,7 | 9,6 | 9,9 |
| Taux de mortalité en ‰ | 11,9 | 12,2 | 11,8 | 11,7 | 11,5 |

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

Figure 21 : indicateurs démographiques de l'aire urbaine de Montluçon (périmètre 1999) entre 1968 et 2007 (source : Insee).

1.3.2. Malgré une certaine progression, une insertion dans l'économie du savoir et de la connaissance encore circonscrite

Les activités de conception et de services à haute valeur ajoutée constituent des éléments essentiels dans la compétition que se livrent les territoires pour attirer les meilleurs services, les plus grandes ressources économiques, culturelles, financières et surtout humaines. Ces activités jouent un rôle d'entraînement et d'entrepreneuriat, donnent de la visibilité et de la valeur au territoire.

Or, ce type d'activités est peu représenté à Montluçon, moins que dans les aires urbaines comparables. Plusieurs éléments l'expliquent : l'absence du statut de préfecture et surtout la présence d'activités industrielles et logistiques qui demeurent essentiellement de l'ordre de la fabrication. Le taux d'encadrement et le niveau de qualification en rendent compte. L'aire urbaine de Montluçon comptait en 2007 (source : Insee) :

- 4,5 % de cadres et professions intellectuelles supérieures parmi la population de 15 ans ou plus ; celle de Vichy en comptait 4,8 %, celle de Châteauroux 5,4 %, celle de Bourges 7,2 %, la moyenne nationale étant de 8,4 % ;
- 6,7 % de sa population non scolarisée de 15 ans ou plus qui disposait d'un diplôme de niveau supérieur à bac +2 ; l'aire urbaine de Châteauroux en comptait 7,5 %, celle de Vichy 8,2 %, celle de Bourges 10,1 %, la moyenne nationale étant de 12 %.

La faible représentation de l'activité technologique entretient une certaine inadéquation entre l'offre et la demande de travail auprès des actifs les plus diplômés, notamment de l'IUT, et participe à l'évasion des

jeunes. Elle ne constitue pas non plus un terrain propice au développement des activités de services aux entreprises : par rapport aux autres bassins de vie centrés sur des agglomérations de plus de 30 000 habitants, c'est dans le secteur du conseil aux entreprises que Montluçon était la plus sous-représentée.

Il en résulte une forte dépendance à l'égard de centres de décisions extérieurs, une forte exposition à la concurrence internationale et une sensibilité aux variations de conjoncture économique. Le pépiniériste Delbard est la seule tête de groupe implantée dans l'aire urbaine, possédant son siège social à Malicorne, son champ d'expérimentation et son laboratoire à Montluçon.

Toutefois, les récents développements industriels les plus emblématiques, et notamment celui de Sagem, vont dans le sens d'un renforcement des compétences montluçonaises.

1.3.3. Une insertion dans les échanges métropolitains ayant besoin d'être renforcée, malgré une certaine influence clermontoise

Clermont-Ferrand est la grande ville la plus proche et la plus accessible, grâce à une liaison autoroutière. Elle est aussi une des rares destinations avec lesquelles Montluçon dispose de trains (TER) directs, selon une fréquence modérée et un temps de parcours important (1h22 comme meilleur temps de parcours).

Traditionnellement et historiquement peu importants, Montluçon étant alors davantage tournée vers Paris, les liens entre Montluçon et Clermont-Ferrand se renforcent depuis une quarantaine d'années, à mesure que cette dernière s'affirme comme une capitale régionale à rayonnement métropolitain. Clermont-Ferrand exerce un certain rayonnement auprès de Montluçon et de son bassin de vie, qui se traduit par :

- une sujétion administrative, du fait de la décentralisation et de l'affirmation du rôle clermontois de chef-lieu de la région Auvergne ;
- une coopération universitaire croissante : l'IUT et ses laboratoires dépendent de l'université Blaise-Pascal de Clermont-Ferrand et font partie du Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) Clermont Université, tandis que le bassin montluçonais fait partie de l'aire de recrutement des universités clermontoises pour les filières générales et les grandes écoles, et que de plus en plus de médecins hospitaliers clermontois exercent également à l'hôpital de Montluçon ;
- la mise en place de coopérations économiques, sur la base de ressorts industriels communs (mécanique et pneumatique), via notamment les pôles de compétitivité ViaMeca et Elastopole ;
- une récente coopération territoriale, à travers le réseau de coopération métropolitaine Clermont Auvergne Métropole qui regroupe Clermont-Ferrand et les villes moyennes d'Auvergne.

Toutefois, les échanges demeurent relativement modestes (moins de 800 navettes domicile-travail entre les deux zones d'emplois en 2007, source : Insee) et témoignent de l'autonomie dont dispose Montluçon. Plus globalement, Montluçon échange assez peu avec les villes moyennes et métropoles les plus proches, que ce soit avec Lyon (moins de 50 navettes domicile-travail), Bourges (220), pourtant plus accessible, ou Vichy (100). Ces échanges sont significatifs uniquement avec Paris (600).

1.3.4. Depuis une quinzaine d'années, une perte d'accessibilité ferroviaire et aérienne relative

Montluçon dispose d'une desserte routière de qualité, grâce à sa desserte par l'autoroute A71 (Paris – Clermont-Ferrand prolongée vers la Méditerranée par l'A75) et par la Route Centre Europe Atlantique (RCEA), reliant la façade atlantique au sillon Saône-Rhône, dont l'achèvement de la mise en 2x2 voies est prévu par l'avant projet du Schéma national des infrastructures de transport.

En revanche, d'un point de vue ferroviaire, Montluçon dispose d'un service peu performant, à l'origine d'un des enclavements les plus importants pour une ville moyenne française. Aujourd'hui, Montluçon n'est desservie que par des voies non électrifiées, essentiellement en voie unique. En matière de services, les temps de parcours sont peu performants, les fréquences et les trains directs rares. Montluçon ne dispose que de 2 trains directs, uniquement l'après-midi, depuis Paris avec un meilleur temps de parcours de 3h15 environ, contre une moyenne de plus de 3h30 avec correspondance à Bourges pour une distance de 340 kilomètres environ. A titre de comparaison, Vichy, qui n'est pas desservie par la grande vitesse ferroviaire, située à 360 kilomètres environ de Paris, est desservie par environ 8 trains Teoz quotidiens directs en 2h50. Montluçon dispose également d'une desserte quotidienne directe vers Lyon et vers Tours, mais selon des temps de parcours, tout comme la relation avec Paris, supérieurs à ceux de la route.

Cette perte d'accessibilité relative est aussi d'origine aérienne, depuis la suppression de la liaison aérienne directe entre l'aéroport de Montluçon-Guéret et Paris. L'aéroport international le plus proche, est celui de Clermont-Ferrand - Auvergne situé à 1h05 environ par la route.



Figures 22 et 23 : gare ferroviaire de Montluçon et trains TER en gare (photo : Setec Organisation).

1.3.5. Une image de moins en moins présente dans la conscience collective nationale, ou bien encore peu valorisante

Fruit de son industrialisation, l'image de Montluçon a pendant longtemps été associée à celle d'un « pays noir », véhiculée par l'industrie lourde et l'extraction houillère en particulier. Initialement symbole de modernité et de dynamisme, cette image a été associée à celle des difficultés : industrie polluante, friches, crise économique et sociale. Ce vecteur d'image est aujourd'hui celui qui est toujours renvoyé au territoire, si l'on en juge par les diagnostics de ses documents de planification et de développement (Schéma de cohérence territoriale, contrat d'agglomération...).

Cette image persiste aussi parce qu'aucune autre n'est venue la remplacer. Montluçon a, au cours des dernières décennies, quelque peu « disparu » de la conscience collective nationale, pour devenir un territoire mal localisé et peu identifié pour des excellences particulières, qu'elles soient économiques, technologiques, touristiques ou sportives. Enfin, la perte d'accessibilité ferroviaire relative, le chemin de fer ayant une plus grande capacité que la route à réduire les distances-temps, n'a pas permis de renouveler cette image et d'y introduire davantage de nuance et de diversité. Ainsi, l'authenticité des espaces agricoles et naturels attenants (Bocage Bourbonnais, Combrailles, forêt de Tronçais), ainsi que le patrimoine architectural, à commencer par celui de la cité médiévale de Montluçon, restent méconnus, si l'on considère la fréquentation des principaux sites touristiques : l'actuel musée des musiques populaires de Montluçon était le seul à dépasser les 5 000 visiteurs annuels (6 000 en 2008).

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

Le projet de LGV POCL pourrait améliorer substantiellement l'accessibilité montluçonnaise et ainsi être un support permettant de répondre à certains des enjeux de développement les plus prégnants. Ces modifications seraient, en s'en tenant aux actuels scénarios, essentiellement liés sur à la relation de Montluçon avec Paris et l'Île-de-France ; la relation avec Clermont-Ferrand ne serait pas impactée par le projet, celle avec Lyon, améliorée (meilleur temps parcours et éventuellement meilleure fréquence), mais dans de moindres proportions (desserte avec correspondance, temps de parcours proche de 2h30 environ). L'amélioration conséquente de son accessibilité avec Paris et l'Île-de-France pourrait cependant constituer un levier important de compétitivité pour Montluçon et son aire urbaine, étant donné le rayonnement métropolitain francilien et son rôle de porte d'entrée internationale (possibilité de connexion avec le nord-ouest de l'Europe et avec l'international).

Toutefois, Montluçon est une des aires urbaines pour lesquelles les différents scénarios du projet de LGV POCL pourraient introduire une grande variation d'effets. A ce stade des études, si tous les scénarios pourraient permettre des fonctionnalités et des fréquences similaires, les premiers chiffres réserveraient des écarts conséquents en matière de temps de parcours, notamment pour la desserte avec Paris et l'Île-de-France. Ainsi, selon les scénarios, ce temps de parcours atteint 1h25 environ (scénario Ouest Sud), environ 2h05 à 2h10 (scénarios Ouest et Médian) et environ 2h15 (scénario Est), dans un contexte commun de fréquence modérée de trains directs vers Paris et d'obligation de ruptures de charge pour les liaisons avec le Sud-Est, le Nord et l'Ouest, par rabattement en gares de Bourges, Vichy, voire Moulins- Vichy dans le cas du scénario Ouest sud.

Les effets suivants sont énoncés selon la configuration ferroviaire qui pourrait être maximale, celle permettant une desserte directe à Paris et l'Île-de-France en 1h30 environ. Leur dépendance à la qualité de la desserte (temps de parcours, fréquences, confort...) est précisée.

2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR AMELIORER CONSIDERABLEMENT L'IMAGE ET CONFERER DAVANTAGE DE NOTORIETE

2.1.1. Une opportunité pour acquérir une image valorisante

Le projet de LGV POCL pourrait représenter une opportunité majeure pour générer un renversement de l'image de Montluçon, de son aire urbaine et de son bassin de vie. Bien que devenant une norme, la grande vitesse ferroviaire pourrait avoir un fort impact sur un territoire souffrant d'une image désuète, associée à des valeurs qui renvoient à son passé : elle pourrait lui permettre de définitivement tourner la page du « pays noir » issu de l'industrie lourde et de décomplexer ses habitants, en leur donnant davantage de fierté.

Toutefois, pour que cet effet se produise pleinement, il suppose que Montluçon intègre réellement la nouvelle norme, c'est-à-dire bénéficie d'une accessibilité qui apparaisse comparable à celles des autres aires urbaines. De la sorte, le projet de LGV POCL pourrait faire quitter à Montluçon son statut de ville enclavée, moins bien lotie que les autres.

Dans le cadre d'une accessibilité comparable à celle des aires urbaines voisines et des aires urbaines moyennes situées aux franges du Bassin parisien, le projet de LGV POCL serait de nature à engendrer :

- une inscription dans son époque, étant donné la vitrine technologique nationale, que symbolise actuellement la grande vitesse ferroviaire et la desserte d'un territoire par les TAGV, et, à l'horizon des années 2020-2030, le standard qu'il constituera pour les déplacements interrégionaux entre France et Europe occidentale ;
- davantage de notoriété et de visibilité : Montluçon ferait partie des agglomérations appartenant au réseau de la grande vitesse ferroviaire, son nom apparaîtrait sur les cartes, les magazines de voyage des compagnies ferroviaires, et serait plus souvent mentionné. Ce serait également un élément favorable pour la localiser plus facilement dans les consciences collectives ;
- un sentiment de proximité : l'appartenance au réseau de la grande vitesse ferroviaire et les importantes compressions des distances-temps qu'elle permet, donnerait un sentiment de proximité et de facilité d'accès depuis les autres parties du territoire national.

2.1.2. Une opportunité pour faire reconnaître ses atouts

Dans une perspective d'équité perçue entre Montluçon et les autres aires urbaines moyennes, le projet de LGV POCL pourrait constituer une opportunité pour Montluçon, son aire urbaine, son bassin de vie de faire connaître leurs talents et disposer ainsi d'une image de territoire de caractère, l'individualisant. Pour les mêmes raisons qu'énoncées précédemment (cf. 2.1.1.), la desserte en TAGV et la connexion au réseau de la grande vitesse ferroviaire offriraient une caisse de résonance pour véhiculer une nouvelle image basée sur le nouveau visage de Montluçon et sur ses atouts, aujourd'hui méconnus (cf. 1.3.5.). Le projet de LGV POCL, lui-même, représente un support de promotion, en France et en Europe, du potentiel montluçonnais, de ses atouts et de ses projets, tant au moment du projet lui-même dans le cadre de lobbying auprès des décideurs, qu'une fois l'infrastructure réalisée et les services ferroviaires mis en fonctionnement.

Par l'accessibilité performante qu'il pourrait apporter, le projet de LGV POCL constitue enfin une occasion de créer une image cohérente, et donc crédible, entre le discours et les faits : il offrirait à Montluçon, son aire urbaine et son bassin de vie une accessibilité en accord avec son statut de ville moyenne insérée dans l'économie mondialisée et disposant d'aménités renouvelées.

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

- stratégie de marketing territorial offensive valorisant les atouts de Montluçon auprès de différents publics : décideurs, investisseurs, grand public ;
- stratégie visant à affermir la dynamique de regain économique ;
- intensification de la dynamique de reconquête du cadre de vie et notamment du cœur d'agglomération ;
- stratégie de développement, mise en valeur et développement d'une offre touristique.

2.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UNE CONTRIBUTION POUR RENFORCER LA COMPETITIVITE DE L'OFFRE TERRITORIALE MONTLUÇONNAISE

Le projet de LGV POCL pourrait améliorer considérablement l'accessibilité de l'aire urbaine de Montluçon. Ces améliorations seraient de différents ordres :

- intégration du réseau de la grande vitesse ferroviaire, d'autant plus si Montluçon 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 avec Paris et l'Ile-de-France, grâce à une réduction pouvant être très conséquente du temps de parcours 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 une éventuelle gare nouvelle desservie par les TAGV au sein de la plateforme aéroportuaire d'Orly, qui permettrait également des correspondances avec la gare d'Aéroport CDG 2-TGV ainsi qu'avec les autres réseaux de grande vitesse ferroviaire, notamment étrangers (Thalys, Eurostar...); la gare TAGV d'Aéroport CDG 2-TGV et éventuellement celle d'Orly pourraient également être accessible depuis une gare nouvelle proche de Bourges ;
- accessibilité améliorée avec de nombreuses grandes agglomérations régionales françaises, par correspondance : en gare TAGV d'Orly, en cas de réalisation de celle-ci ou en gare nouvelle proche de Bourges, notamment en destination des agglomérations de Rhône-Alpes et de Méditerranée.

2.2.1. Une contribution pour pérenniser l'activité industrielle montluçonnaise et assurer sa montée en gamme

Le projet de LGV POCL pourrait véritablement intégrer l'aire urbaine de Montluçon dans le Grand Bassin parisien et l'aire d'attractivité francilienne, desquelles, son accessibilité actuelle, tous modes confondus, ne lui permet pas de faire partie. Cette perspective serait d'autant plus crédible en cas de fréquences suffisantes et adaptées entre Montluçon et Paris et de temps de parcours en moins de 2h, permettant un aller-retour dans la journée, voire la demi-journée.

Une telle accessibilité offrirait un support favorable pour le bassin industriel montluçonnais exercer une plus grande attractivité auprès des décideurs économiques et des salariés.

- Le projet de LGV POCL pourrait contribuer à sécuriser les implantations existantes, dans un contexte de concurrence élevé. Les principaux groupes actuellement implantés dans le bassin montluçonnais, qui représentent 2/3 des emplois industriels, ont en effet leur siège social ou celui de leur filiale française à Paris et en Ile-de-France : Safran duquel dépend Sagem, Dunlop-Goodyear, Adisséo, Eramet, Landis et Gyr, Bouchara Recordati....
- Il pourrait également faciliter l'implantation de nouvelles sociétés, notamment celles cherchant à délocaliser leur implantations en matière d'activités de fabrication des métropoles vers des aires urbaines moyennes, pour lesquelles Montluçon pourrait concentrer plusieurs avantages : coût et disponibilité du foncier, savoir-faire, cadre de vie.

Actuellement, le bassin montluçonnais souffre d'une double difficulté liée à son accessibilité ; du fait de l'éloignement des centres de décision et de recherche des grands groupes, il doit se montrer encore

plus compétitif sur les autres critères pour emporter leur décision ; du fait de l'éloignement des métropoles et grandes agglomérations, des grands bassins littoraux et de haute montagne, les entreprises du bassin montluçonnais rencontrent aujourd'hui d'importantes difficultés dans le recrutement de main-d'œuvre d'expérience, spécialisée ou de haut-niveau, empêchant certaines entreprises d'aller au bout de leurs projets de développement, du fait des difficultés rencontrées pour recruter.

La nouvelle accessibilité induite par le projet de LGV POCL pourrait aussi contribuer à créer davantage de synergies et favoriser l'émergence d'une plus grande tertiarisation de l'activité industrielle. Cette perspective suppose néanmoins de renforcer les liens avec l'IUT ou d'autres établissements d'enseignement supérieur. Ainsi, le territoire pourrait créer davantage de valeur ajoutée et être moins vulnérable aux soubresauts de la conjoncture économique mondiale et donc moins exposé à des délocalisations. Ces synergies pourraient :

- être internes au bassin industriel montluçonnais, à partir des compétences préexistantes : par exemple, le niveau global de compétence en mécanique pourrait être renforcé du fait de la présence d'un plus grand nombre de sociétés, facilitant les fertilisations croisées ;
- impliquer des échanges avec d'autres territoires ; notamment, le bassin montluçonnais pourrait, indirectement, bénéficier du développement des excellences berruyères, auxquelles le projet de LGV POCL pourrait contribuer (cf. document sur l'aire urbaine de Bourges), les bassins montluçonnais et berruyers entretenant certaines complémentarités dans les métiers de l'armement et de la sécurité publique (présence de Sagem et d'une école de sous-officiers de gendarmerie à Montluçon) et étant relativement proches l'un de l'autre.

2.2.2. Une contribution pour maintenir le niveau d'équipement de Montluçon et son rôle de maillage du territoire

Par la nouvelle accessibilité qu'il offrirait, le projet de LGV POCL pourrait contribuer à renforcer et valoriser la qualité de vie offerte par Montluçon, son aire urbaine et son bassin de vie. Cette nouvelle accessibilité pourrait être un élément favorable à l'installation de nouvelles populations. Montluçon pourrait exercer une attractivité auprès :

- des salariés susceptibles de venir travailler dans le bassin montluçonnais (cf. 2.2.1.), pour lesquels un grand nombre de destinations plus aisément accessibles depuis Montluçon, via les gares nouvelles d'interconnexion en Ile-de-France ou à Bourges, faciliterait les déplacements familiaux et touristiques ;
- d'un public tenté par un mode de vie en bi-résidence, entre l'Ile-de-France et le bassin de Montluçon, grâce à la facilité d'accès de l'un à l'autre.

L'arrivée de nouvelles populations constitue un enjeu fondamental, afin que Montluçon et son bassin de vie maintiennent une masse critique démographique que le vieillissement prononcé de sa population interroge (cf. 1.3.1.). Cette masse critique démographique et plus encore celle de la population active est nécessaire au maintien et au développement des services et équipements existants : plusieurs suppressions ou dégradations de l'offre de services proposée dans l'aire urbaine au cours des dernières années sont dues à la diminution de leur fréquentation.

Au-delà, c'est la crédibilité du rôle de maillage du territoire assuré par Montluçon qui est en jeu : la présence de ces équipements à Montluçon rend possible l'installation dans des zones très rurales, à la densité proche ou même inférieure à 20 habitants/km², qui, pour certaines, connaissent depuis une décennie un frémissement démographique, pour la première fois près d'un demi-siècle, exclusivement dû à solde migratoire positif, à l'instar du nord-est du département de la Creuse.

2.2.3. Une opportunité pour développer le tourisme urbain sous toutes ses formes

Le projet de LGV POCL pourrait constituer une opportunité pour développer le tourisme urbain sous toutes ses formes : tourisme culturel, tourisme de loisirs, tourisme d'affaires. Il permettrait un accès plus aisé à la clientèle francilienne, offrirait un support pour renouveler en profondeur l'image montluçonnaise et donner de la notoriété à ses atouts touristiques.

Montluçon possède en effet quelques atouts en matière de tourisme urbain :

- en termes de tourisme culturel : présence de la cité médiévale avec ses maisons à colombage, le château des Ducs de Bourbon, sa trame viaire circulaire entièrement préservée et le projet de cité des musiques populaires ;
- en termes de tourisme de loisirs : présence d'espaces naturels authentiques et surtout proximité de stations thermales rénovées (cf. 1.2.2.), en phase de développement d'une offre de remise en forme, à même d'élargir la clientèle ; le tourisme de station permet la concentration des flux et se prête plus facilement que le tourisme vert à leur éventuelle captation par des services de transport collectif, assurant le rabattement vers la gare de Montluçon ;
- en termes de tourisme d'affaires : outre les atouts précédents, propices à l'idée du congrès au vert, Montluçon dispose avec Athanor, d'un équipement polyvalent récemment rénové (cf. 1.2.2.).

La relative proximité géographique avec Bourges, que le projet de LGV POCL pourrait contribuer à faire émerger comme centre de bassin touristique à forte notoriété (cf. document sur l'aire urbaine de Bourges), pourrait constituer un élément d'attractivité supplémentaire.

Actuellement, les atouts montluçonnais sont peu valorisés, les infrastructures touristiques d'accueil encore largement à construire. La réalisation de cet effet est donc fortement dépendante de la capacité du territoire à constituer une offre globale permettant le court séjour et passant notamment par :

- la revitalisation de la Cité médiévale : développement d'une offre commerciale conséquente et importante, animation, valorisation du château des Ducs de Bourbon, capacité à disposer d'une locomotive, susceptible de déclencher le déplacement ;
- la mise en valeur patrimoine industriel,
- l'organisation d'un rabattement de qualité entre Montluçon et Nérès-les-Bains, voire Evaux-les-Bains plus lointain, et à développer une offre coordonnée ;
- la mise en place d'une offre d'hébergement et de restauration adaptée également à une clientèle de loisirs ;
- la mise en œuvre d'une prospection touristique offensive auprès de la clientèle parisienne et francilienne.

D'autres mesures d'accompagnement émanant du territoire seraient également nécessaires à la concrétisation des précédentes contributions :

- capacité à disposer d'une main-d'œuvre formée, répondant aux exigences des entreprises ;
- mise en œuvre d'une prospection économique offensive auprès de publics cibles ;
- capacité à maintenir des prix attractifs en matière de foncier et d'immobilier ;
- accompagnement de la possible dynamique résidentielle par la réalisation d'offres immobilières adaptées à la demande et requalification du cœur d'agglomération ;
- poursuite du développement des aménités urbaines de Montluçon et de son aire urbaine ;

capacité à générer un développement urbain durable.

2.3. TROISIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UNE OPPORTUNITE POUR VALORISER LE QUARTIER DE GARE ET LE CENTRE-VILLE ET POUR REEQUILIBRER EN PARTIE LES DYNAMIQUES SOCIO-ECONOMIQUES EN SA FAVEUR

Le projet de LGV POCL prévoit la desserte de la gare actuelle de Montluçon par des TAGV. L'électrification et la modernisation de la ligne classique Marmagne-Montluçon, liée au projet, offrira plus de facilité d'exploitation. Elle laisse également entrevoir la perspective de davantage de liaisons avec le Berry, et plus d'une plus grande fiabilité, sans forcément que les temps de parcours soient améliorés. Le rôle de porte d'entrée du territoire de la gare s'en trouvera renforcé : outre l'accroissement du niveau de transport, le projet de LGV POCL pourrait générer pour la gare davantage de flux, renforcer son potentiel d'échanges avec les autres modes de transport et renforcer son potentiel de vitrine de l'aire urbaine.

Le quartier de gare étant situé aux franges du centre-ville (cf. 1.3.2.), le projet de LGV POCL constituerait ainsi une opportunité pour conforter celui-ci comme un espace stratégique de projets pour l'aire urbaine et l'inscrire durablement dans une dynamique d'investissements. Il donnerait du crédit aux ambitions actuelles de réaménagement (cf. 1.3.2.). Il pourrait notamment donner du crédit :

- aux ambitions de requalification commerciale, de l'habitat et des espaces publics de la cité médiévale ;
- au projet de cité des musiques populaires ;
- aux ambitions de transformation de la gare en pôle d'échanges multimodal, ce qui pourrait faciliter l'efficacité de navettes vers Nérès, voire Evaux, si de tels services devaient être mis en place (cf. 2.2.3.) ;
- aux ambitions de valorisation du potentiel foncier situé autour de la gare, pour des activités de bureaux voire d'habitat.

Le projet de LGV POCL pourrait ainsi contribuer à recentrer l'aire urbaine sur elle-même, à ramener quelque peu la centralité vers le cœur urbanisé. L'aire urbaine montluçonnaise se caractérise en effet par un fonctionnement de plus en plus périurbain, où les périphéries sont devenues des polarités importantes. Cette opportunité entrerait en résonance avec les enjeux identifiés par le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de la vallée de Montluçon et du Cher, concernant 94 communes et 115 000 habitants, et avec les objectifs du contrat de l'agglomération montluçonnaise. Ces documents cherchent à « assurer un développement durable et harmonieux de l'agglomération ».

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

- stratégie de requalification du centre-ville,
- recherche d'une complémentarité entre les offres de centre-ville et des zones d'activités périphériques en matière de commerces et d'activités.

3. SOURCES

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

- Bilan touristique 2009, Agence de développement et de réservation touristique de la Creuse, 2010.
- Les chiffres-clés du tourisme dans l'Allier, bilan de l'année 2008, Comité départemental du Tourisme de l'Allier, 2009.
- Contrat de l'Agglomération montluçonnaise, Communauté d'agglomération montluçonnaise, janvier 2004.
- Guide de l'investisseur, Communauté d'agglomération montluçonnaise.
- Montluçon Notre Ville, magazine d'information de la Ville de Montluçon, numéros parus en 2009 et 2010.
- Le Pays de la Vallée de Montluçon et du Cher ; l'empreinte d'un passé industriel, Insee Auvergne dossier web n°4, mars 2005.
- Portrait de territoire, Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
 - Portrait du département de l'Allier, juin 2010,
 - Portrait de la commune de Montluçon, juin 2010,
 - Portrait de l'unité urbaine de Montluçon, juin 2010,
 - Portrait de l'aire urbaine de Montluçon, juin 2010,
 - Portrait des communes et unités urbaines de Boussac, Commentry, Gouzou, Nérès-les-Bains, Saint-Eloy-les-Mines, juin 2010.
- Reflets d'Allier, magazine d'information du Conseil général de l'Allier, numéros parus en 2008, 2009 et 2010
- Schéma de cohérence territoriale, approche dynamique du territoire – enjeux, Pays de la Vallée de Montluçon et du Cher, février 2008.
- Schéma de cohérence territoriale du Pays de la Vallée de Montluçon et du Cher – les principaux enjeux de l'Etat, Direction département de l'Equipement de l'Allier, 2007.

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

- Contribution de la Communauté d'agglomération montluçonnaise, juillet 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-moulins.fr: site de Moulins Communauté.
- 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.cc-commentry-neris.fr : site de la Communauté de communes de Commentry – Nérès-les-Bains.
- www.cci-montlucon.com : site de la Chambre de commerce et d'industrie de Montluçon – Gannat.
- www.centreathenor.com : site du Centre des Congrès et de la Culture de Montluçon.
- www.clermont-universite.fr : site du Pôle de recherche et d'enseignement supérieur de Clermont Université.
- www.evaxthermes.com : site des thermes d'Evax-les-Bains.
- www.lamontagne.fr : site de La Montagne, quotidien régional d'information.
- www.mairie-montlucon.fr : site de la Ville de Montluçon.
- www.moniut-bpclermont.fr : site de l'Institut universitaire de technologie de Montluçon.
- www.pays-vallee-montlucon.planet-allier.com : site du Pays de la Vallée de Montluçon et du Cher.
- 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.thermes-neris.com : site des thermes de Nérès-les-Bains.
- www.tourisme-creuse.com : site de l'Agence de développement et de réservation touristique de la Creuse.
- www.ville-commentry.fr : site de la Ville de Commentry.
- www.ville-neris-les-bains.fr : site de la Ville de Nérès-les-Bains.



Agence de financement des
infrastructures de transport de
France

