

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



Aménagement et développement des territoires

Aire urbaine de Nevers  
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 Nevers.

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



# Sommaire

<b>PREAMBULE</b>	<b>1</b>		
<b>1. DIAGNOSTIC</b>	<b>2</b>		
<b>1.1. VILLE DE TRADITION ADMINISTRATIVE ET COMMERCANTE, NEVERS DOIT AFFRONTER LES DIFFICULTES D'UN BASSIN DE VIE RURAL ET INDUSTRIEL</b>	<b>3</b>		
1.1.1. Une tradition administrative, politique, commerçante et culturelle	3		
1.1.2. Un bassin de vie confronté depuis plusieurs décennies à la remise en cause de ses ressorts économiques	3		
1.1.3. Une aire urbaine à son tour confrontée au défi de l'attractivité	4		
<b>1.2. LE CIRCUIT DE NEVERS-MAGNY-COURS ET LA FILIERE AUTOMOBILE, UNE EXCEPTIONNELLE VITRINE ECONOMIQUE, EN PHASE DE REDEPLOIEMENT</b>	<b>6</b>		
1.2.1. Au cours des décennies 1990-2000, la constitution d'une filière d'excellence dans les sports mécaniques au rayonnement national et international	6		
1.2.2. Un modèle de développement interrogé	6		
1.2.3. Cependant, un fort vecteur d'image et de notoriété économique	6		
1.2.4. Une nouvelle orientation vers la mobilité durable et le véhicule du futur	7		
<b>1.3. LA MISE EN ŒUVRE D'UNE DYNAMIQUE DE PROJETS</b>	<b>8</b>		
1.3.1. La mise en place d'une planification stratégique des politiques d'aménagement et de développement	8		
1.3.2. Une dynamique de valorisation du cœur d'agglomération, au sein duquel le quartier de gare occupe une situation stratégique	8		
1.3.3. Une ambition de diversification économique conduisant au renforcement de la vocation tertiaire	9		
<b>2. ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT</b>	<b>10</b>		
<b>2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UNE OPPORTUNITE POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITE DE NEVERS ET DE SON BASSIN DE VIE ET POUR SE POSITIONNER EN AIRE URBAINE MOYENNE RELAIS DE LA CROISSANCE METROPOLITAINE</b>	<b>10</b>	<b>2.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UNE CONTRIBUTION POUR PERENNISER LE RAYONNEMENT INTERNATIONAL DU CIRCUIT DE MAGNY-COURS ET DE LA FILIERE AUTOMOBILE NIVERNAISE</b>	<b>12</b>
2.1.1. Une opportunité pour consolider l'ancrage des activités déjà présentes et pour amplifier la diversification économique neversoise	10	2.2.1. Une opportunité pour doter le territoire d'un niveau de services et d'une image en rapport avec le rayonnement international du circuit de Magny-Cours...	12
2.1.2. Une opportunité pour acquérir une attractivité résidentielle, contribuant au renouvellement démographique	11	2.2.2. ... sans que cette opportunité ne se suffise à elle-même	12
2.1.3. Une intensité et une localisation des effets différenciées selon les scénarios envisagés	11	2.2.3. Une opportunité pour le développement de l'ensemble de la filière automobile nivernaise et de son potentiel d'innovation	12
		<b>2.3. TROISIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR PARTICIPER A L'AFFIRMATION D'UN TOURISME DE DESTINATION EN NIVERNAIS</b>	<b>14</b>
		<b>3. SOURCES</b>	<b>15</b>
		3.1. DOCUMENTS STRATEGIQUES ET DE PLANIFICATION, ARTICLES ET OUVRAGES GENERAUX, ETUDES STATISTIQUES	15
		3.2. CONTRIBUTIONS D'ACTEURS AUX ETUDES PREALABLES AU DEBAT PUBLIC	15
		3.3. SITOGRAPHIE SYNTHETIQUE	15



## 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 Nevers. 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 Nevers.

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 :

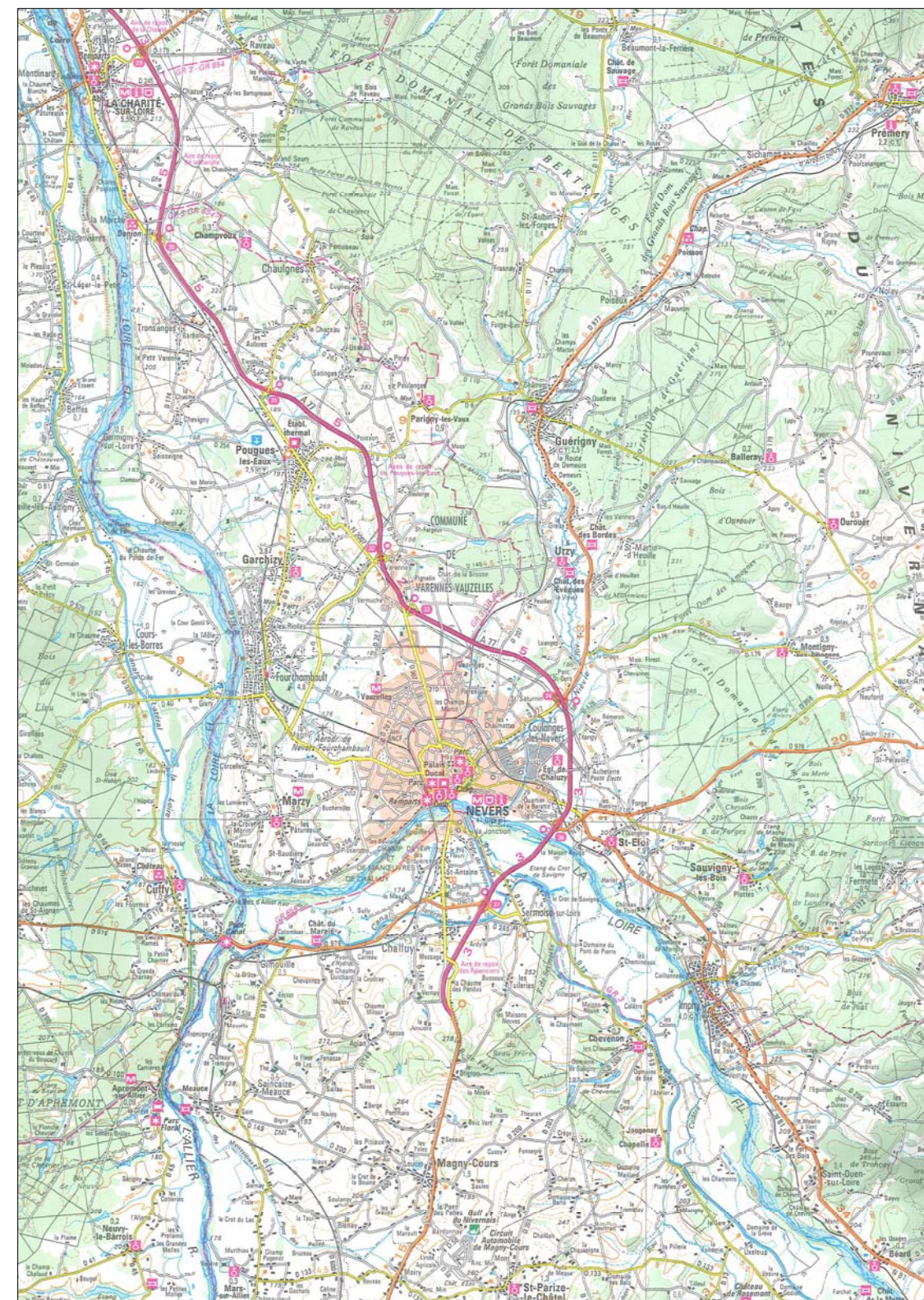
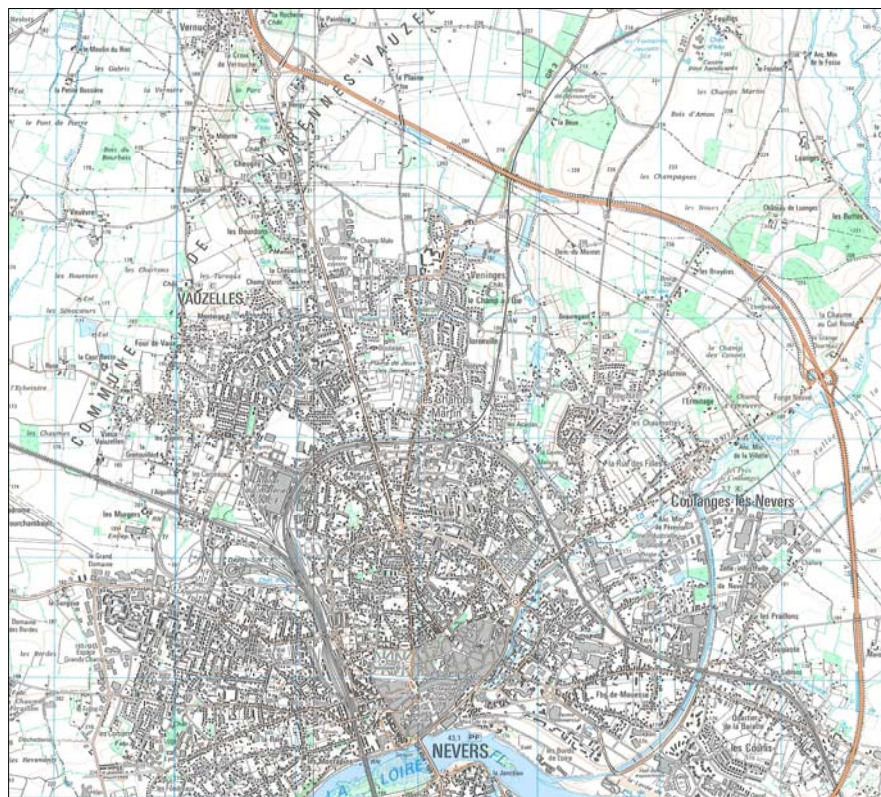
- les éléments, existants ou potentiels, générateurs de déplacements suprarégionaux au sein de l'aire urbaine,
- le rayonnement de Nevers, c'est-à-dire son attractivité et son influence, en le replaçant au sein du contexte national et européen, et en qualifiant et localisant les éléments de ce rayonnement,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

## 1. DIAGNOSTIC

Nevers se situe au contact de deux grands ensembles géologiques de l'espace français, le Bassin parisien avec ses bas-plateaux calcaires et le Massif Central dont les moyens plateaux granitiques du Morvan constituent l'extrémité nord-est. A une échelle plus locale, Nevers occupe à la fois un site de pont sur la Loire et un site de défense. Site et situation étant propices au peuplement, Nevers a acquis précocement une prééminence urbaine à l'échelle de la Loire moyenne, assise sur une vocation administrative et commerçante.

Toutefois, Nevers possède un profil socio-économique complexe ; elle rayonne sur un vaste bassin de vie, rural mais aussi fortement industriel, animé par un dense maillage de petites villes. Les difficultés de ce bassin de vie, profondément ébranlé par les crises de ses ressorts économiques traditionnels, ont fini par affecter durablement l'aire urbaine neversoise, en dépit de la « sécurité » économique apportée par la présence publique et les services à la population.

A la recherche de nouvelles voies de développement, Nevers et son bassin de vie s'engagent dans une stratégie de projets, fondée sur une meilleure valorisation de leurs potentiels et une gouvernance collective, leur permettant de renforcer leur attractivité. Ils comptent pour cela s'appuyer, entre autres, sur le tourisme, les services aux entreprises et une filière automobile aux capacités technologiques et d'innovation avérées et qui dispose d'un équipement de haut niveau, le circuit de Magny-Cours.



Figures 1 et 2 : cartes de localisation de l'aire urbaine (à droite) et de l'unité urbaine de Nevers (à gauche) (source : IGN).



## 1.1. VILLE DE TRADITION ADMINISTRATIVE ET COMMERÇANTE, NEVERS DOIT AFFRONTER LES DIFFICULTÉS D'UN BASSIN DE VIE RURAL ET INDUSTRIEL

### 1.1.1. Une tradition administrative, politique, commerçante et culturelle

Nevers possède une histoire prestigieuse qui en a fait rapidement une ville importante, plurifonctionnelle. La vocation de centre administratif et de centre religieux s'affirma en premier, au tournant de l'Antiquité et du Haut Moyen-âge, lorsque Nevers accéda aux rangs de cité, puis d'évêché. Nevers fut également un centre politique durant la Renaissance et l'Ancien Régime, du 16<sup>ème</sup> au 18<sup>ème</sup> siècles, abritant le siège d'une cour princière, celle des ducs de Nevers. La vocation commerçante, si elle est consubstantielle au fait urbain, en raison de sa situation de ville-pont sur la Loire à sa confluence avec la Nièvre et proche de celle avec l'Allier, devint de plus en plus prégnante, à partir du 18<sup>ème</sup> siècle, à mesure de l'essor de la faïencerie et de la production de bois et de fer des campagnes environnantes à destination de Paris. Le carrefour fluvial fut relayé au 19<sup>ème</sup> siècle par un carrefour ferroviaire. Le rayonnement commercial neversois atteignit son apogée à cette époque, étant supérieur à celui de Bourges qui n'avait pas encore connu l'essor de l'armement.

Cette histoire prestigieuse inscrit Nevers dans la grande histoire française et européenne. Les différentes familles qui se succédèrent à la tête du comté puis duché de Nevers possédaient d'autres territoires en France voire en Europe, tels les Courtenay, les Flandre, les Bourgogne, les Clèves, d'origine germanique, les Gonzague, d'origine italienne, et les Mancini. Nevers fut ainsi rattachée aux grands courants artistiques, religieux et intellectuels des diverses époques, ce qui a valu un certain prestige attaché à son nom. Elle en a hérité :

- des monuments de grande valeur artistique, tels le palais ducal, un des premiers exemples de palais Renaissance en France, l'église Saint-Etienne, édifiée dans un style roman clusien et la cathédrale Saint-Cyr-et-Sainte-Julitte ;
- au-delà, un riche ensemble urbain, dont la trame médiévo-renaissance a peu été retouchée par les extensions du 19<sup>ème</sup> siècle et par les destructions liées aux conflits mondiaux du 20<sup>ème</sup> siècle ;
- le développement de la faïence jusqu'à en devenir le principal centre français de production au 18<sup>ème</sup> siècle : cette activité fut implantée sous l'impulsion du duc Louis de Gonzague, qui fit venir les premiers faïenciers d'Italie, à la fin du 16<sup>ème</sup> siècle ;
- une vie de cour, avec la présence d'artistes, notamment du fait du goût prononcé des Mancini pour la littérature.

Ces vocations tertiaires sont toujours actives et constituent le socle de l'activité économique neversoise. Elles contribuent également à faire de Nevers le cœur battant du département de la Nièvre et de la Loire moyenne. Le bassin de vie de Nevers excède largement le périmètre de l'aire urbaine : alors que celle-ci comprend 98 000 habitants en 2007, ses zones d'emplois et de chalandise comptent 140 000 - 150 000 habitants, soit les 2/3 de la population départementale.

Préfecture, Nevers possède toutes les administrations et équipements dus à ce rang, lui assurant des services rayonnant sur tout son bassin de vie, une vie politique active du fait de la décentralisation et de la présence du conseil général et d'une communauté d'agglomération. Ces activités représentent 35 % des emplois de l'aire urbaine en 2007, soit près de 15 000 emplois. Elles concentrent également les principaux employeurs de l'aire urbaine (Centre hospitalier, Conseil général, Ville de Nevers). Elles assurent enfin à l'aire urbaine une situation économique qui demeure plus confortable que celle de ses espaces avoisinants : le revenu net imposable moyen des foyers fiscaux de Nevers et de son aire

urbaine était en 2007 proche de la moyenne nationale de province (20 700 euros contre 21 200) et nettement supérieur à celui de la Nièvre (19 000 euros).

Nevers possède également un certain rayonnement culturel, intellectuel et spirituel. Elle dispose d'une vie culturelle active, animée par une des premières Maisons de la Culture (1971), des compagnies artistiques d'audience nationale (Les Tambours du Bronx, groupe de percussions urbaines, la Compagnie Philippe Genty, troupe de marionnettes), un festival de rue (les Z'Accros d'ma rue), rassemblant plus de 100 000 spectateurs annuels et un festival international de jazz (Nevers D'Jazz) rassemblant les plus grands musiciens. Nevers est également, un grand centre de pèlerinage religieux, l'un de ses couvents abritant la châsse de sainte Bernadette et rassemblant annuellement entre 250 000 et 300 000 pèlerins (sources : Agence de développement touristique de la Nièvre).



Figures 3, 4, et 5 : la Loire, le palais ducal et la Maison de la Culture (photos : Setec Organisation).

### 1.1.2. Un bassin de vie confronté depuis plusieurs décennies à la remise en cause de ses ressorts économiques

Nevers se trouve à la tête d'un ensemble urbain étiré le long de la Loire sur plus de 60 kilomètres, de Decize à la Charité-sur-Loire. Il est maillé, outre par l'agglomération centrale, par un dense réseau de petites villes, comprises entre 2 500 habitants et 8 000 habitants, forte de Decize et La Charité-sur-Loire, mais également de La Machine, Imphy, Guérigny, Prémery, Fourchambault et Pougues-les-Eaux. Cet ensemble urbain présente une organisation assez singulière et complémentaire, faisant cohabiter vocations tertiaire, industrielle et agricole.

La vocation tertiaire est le fait du cœur d'agglomération bien sûr, mais aussi des centres traditionnels de services du milieu rural que sont La Charité-sur-Loire et Decize. Pougues-les-Eaux possède également une vocation tertiaire, de nature résidentielle, qu'elle tire d'abord de son passé, révolu, de ville thermale et des équipements qui lui étaient liés (casino, parc...), et, désormais, de sa situation périurbaine de Nevers.

La vocation industrielle est localement très prononcée. Elle est le fait de petits bassins industriels traditionnels implantés en milieu rural, qui constituent l'essentiel de la maille des petites villes alentours : La Machine, Imphy, Guérigny, Prémery, Fourchambault. Souvent d'origine proto-industrielle ces bassins ont exploités à partir des 17 et 18<sup>èmes</sup> siècles, autour de la métallurgie au bois puis de la sidérurgie (Guérigny, Imphy), grâce à l'abondance de bois, de fer et d'eau, et à l'extraction charbonnière-houillère (La Machine). Ils ont connu une importante expansion du 19<sup>ème</sup> à la mi-20<sup>ème</sup> siècles, époque durant laquelle ils ont été rejoints par Fourchambault, Prémery et Decize, et qui leur a permis d'atteindre un statut de ville ainsi que leur pic démographique (dans les années 1950-60). Cette vocation a été complétée par une vague d'industrialisation durant l'Entre-deux-guerres qui a principalement concerné l'agglomération neversoise, avec notamment la création des ateliers de réparation du matériel ferroviaire de Varennes-Vauzelles, qui comptent aujourd'hui parmi des principaux du genre en France.

Au cours du dernier demi-siècle, les activités industrielles du bassin neversois ont dû affronter de très importantes mutations. Les activités liées aux procédés les plus anciens ont été remises en cause sous le coup de la concurrence à bas coûts des pays en voie de développement, au point de générer des fermetures (forges de Guérigny en 1971, mines de La Machine en 1975...) ou bien de fortes compressions d'emplois, à l'instar de l'aciérie d'Imphy, aujourd'hui propriété du groupe Arcelor-Mittal et spécialisée dans les alliages. Une stratégie de maintien de l'emploi industriel et d'adaptation à de nouvelles industries a alors été adoptée : elle a permis la réindustrialisation durant les années 1960-80, essentiellement dans le domaine de la sous-traitance automobile et la construction mécanique (Valéo, fixations de cycles Look à Nevers, fabrication de cars de tourisme Iveco à Fourchambault), de la construction électrique et électronique (ATB-Selni, Philips éclairage à Nevers), de la chimie (Anvis à Decize). Toutefois, ces activités industrielles sont à leur tour touchées par la concurrence étrangère et plus récemment par la crise financière et économique, engendrant également des fermetures (Iveco), des compressions d'effectifs (Philips, Anvis) ou des rachats. La branche chimie est cependant en expansion, s'étant en partie diversifiée vers la production pharmaceutique (Céphalon, Aelslife à Nevers). La zone d'emploi de Nevers a perdu le quart de ses emplois entre 1982 et 1990 et stagne depuis (55 500 emplois environ en 1990, 1999 et 2007 ; source : Insee).

Ces mutations industrielles sont particulièrement vives pour les petits bassins ruraux, qui restent largement désemparés comme le traduisent :

- le fort repli démographique qu'ils connaissent depuis plus de 40 ans, de l'ordre de, respectivement, -21, -27, -29 et -38 % à Decize, Imphy, Fourchambault et La Machine (source : Insee) ;
- le vieillissement prononcé de leur population, les retraités représentant entre 35 et 40 % de la population de plus de 15 ans (moyenne nationale de province : 27 %), (sources : Insee) ;
- un niveau de vie modeste, les revenus moyens (revenus net imposables moyens par foyer fiscal) s'échelonnent entre 15 000 et 18 000 euros, contre une moyenne nationale hors Ile-de-France de 21 200 euros (sources : Insee) ;
- un important taux de chômage, de l'ordre de 13 % Imphy et de 16,5 % à La Machine en 2007 (moyenne nationale de province : 11 %) (sources : Insee).

Le bassin de vie neversois doit également affronter les incertitudes affectant ses espaces agricoles. Pays d'élevage, fief de la race charolaise dont il constitue un pays reproducteur et naisseur, il accueille, à Nevers, le siège du herd-book charolais et, à Magny-Cours, le centre de recherche génétique du Marault, où est organisé le concours spécial de cette race bovine. Ces espaces sont confrontés aux restructurations du modèle agricole herbager, engendrées par la hausse du prix des matières premières et une diminution du prix au kilo de la carcasse, qui entraînent un substantiel rétrécissement des revenus. Ils doivent également faire face à des enjeux de transmission des exploitations, dans des espaces fortement éprouvés par l'exode rural et à la population ici aussi fortement vieillie.



Figures 6, 7 et 8 : anciennes usines à Garchizy, le centre-ville de Fourchambault, ateliers SNCF de Varennes-Vauzelles (photos : Setec Organisation).

### 1.1.3. Une aire urbaine à son tour confrontée au défi de l'attractivité

Un temps épargnée, bénéficiant de l'exode rural, de son attractivité urbaine et ses bases économiques résidentielles, l'aire urbaine de Nevers connaît, à son tour, une remise en cause de sa croissance urbaine, générée par la moindre substance de son aire de rayonnement. Plusieurs indicateurs témoignent du recul de son attractivité, selon des dynamiques similaires à celles connues par les autres villes moyennes avoisinantes, mais plus tardives :

- une stagnation démographique : l'aire urbaine de Nevers a connu une croissance ralentie de sa population entre 1975 et 1990, et depuis, une légère décroissance (98 000 habitants en 2007, 102 000 en 1990), (source : Insee) ;
- un recul constant de son attractivité migratoire depuis 1968, devenant déficitaire à partir de 1982, déficit s'accroissant durant la période 1999-2007, étant de l'ordre de -0,4 % / an (moyenne nationale de province : +0,4 %/an), (source : Insee) ;
- un vieillissement démographique et des difficultés à retenir ses jeunes : les retraités représentent 30 % de la population de plus de 15 ans de l'aire urbaine (moyenne nationale de province de 27 %), tandis qu'entre 1999 et 2007, l'aire urbaine a vu toutes ses tranches d'âge les plus jeunes (0-14 ans, 15-29 et 30-44 ans) diminuer, (source : Insee) ;
- une stagnation économique : entre 1999 et 2007, le nombre d'emplois n'a que très légèrement augmenté, passant de 41 500 à 42 000, alors que le taux de chômage a certes diminué, passant de 12,9 % de la population active à 11,7 %, mais dans des proportions moindres qu'à l'échelle nationale de province (13,2 % en 1999, 11 % en 2007), (sources : Insee).

Face à l'ampleur des mutations ayant affecté son bassin de vie (cf. 2.1.2.), la bienveillance de la communauté nationale dont a bénéficié Nevers durant les décennies 1980-90, grâce à l'implantation locale de personnalités politiques ayant occupé les plus hautes fonctions, ont probablement permis d'amortir ces tendances, sans toutefois parvenir à les inverser. A défaut, les importants investissements en résultant ont doté le territoire de nouveaux ressorts de développement et de rayonnement (cf. 2.2.). Ces investissements se sont traduits par :

- une amélioration de l'accessibilité, grâce à la réalisation d'une autoroute, l'A77, entre Paris et Magny-Cours, progressivement mise en service entre 1992 et 2010, à l'électrification de la ligne Paris – Clermont-Ferrand et à la rénovation complète de la gare de Nevers ;
- le développement de l'enseignement supérieur, à travers l'implantation d'une antenne de l'université de Bourgogne comprenant une partie de la faculté de droit et sciences politiques (délivrante notamment des licences de droit), d'une école d'ingénieurs, l'Isat, de l'Ecole nationale de sécurité routière (Efcaser), de la création de filières diversifiées de BTS ; l'offre neversoise d'enseignement supérieur est aujourd'hui riche de 32 formations différentes, regroupées dans 11 filières et rassemble près de 2 000 étudiants (source : Ville de Nevers) ;
- la mise en place d'une filière de haute technologie autour de l'automobile et particulièrement des sports mécaniques (cf. 2.3.), grâce à la restructuration du circuit de Magny-Cours, lui permettant d'accueillir le Grand Prix de France de Formule 1 et donc à l'implantation d'une école d'ingénieurs spécialisée, l'Institut supérieur de l'automobile et des transports (Isat).

Plusieurs décennies d'épreuves économiques ont également contribué à affaiblir le cœur d'agglomération au profit de sa périphérie. Encore peu adapté aux nouveaux standards en matière d'aménités et de mise en valeur de l'espace public, il subit la faible attractivité d'un parc ancien de logements, le centre historique ayant été préservé des destructions, et de ce fait peu adapté au confort contemporain. Comme dans bien d'autres agglomérations françaises, cet affaiblissement se manifeste à travers des dynamiques de déprise sensiblement plus accentuées dans la ville centre que dans l'aire urbaine, que ce soit en termes :

- de démographie, la population de Nevers connaissant une baisse continue depuis 1975, passant de 45 500 à 38 000 habitants, qui s'est accentuée entre 1999 et 2007 par rapport à la période 1990-1999, avec un solde migratoire très défavorable (-1 %/an); la population de Varenne-Vauzelles, seconde commune de l'agglomération connaît également une évolution démographique négative depuis 1990 (sources : Insee) ;
- de niveau de vie, la commune centre concentrant les populations les plus en difficulté, les départs étant majoritairement le fait des couches moyennes et aisées : les indicateurs économiques de Nevers sont en effet inférieurs à ceux de l'aire urbaine : Nevers connaissait en 2007 un taux de chômage de 16,4 %, en légère augmentation par rapport à 1999 et un revenu net imposable par foyer fiscal de 19 500 euros (contre respectivement 11 % et 20 600 euros), (sources : Insee).

Par ailleurs, le cœur d'agglomération doit faire face à d'importants enjeux de requalification. Ils concernent :

- les quartiers de grands ensembles qui ont accompagné l'industrialisation et la croissance de son bassin de vie ;
- le centre historique, qui remplit également le rôle de centre fonctionnel : certains secteurs sont fortement dégradés et nécessitent une importante réhabilitation (Les Faïenciers, Saint-Etienne), tandis qu'il présente dans son ensemble une faible densité commerciale, des espaces publics encore peu rénovés et largement dévolus à l'automobile.

Ils engendrent un fort taux de vacance de 13% des logements, soit le double de la moyenne nationale (6,5 %, source : Insee).

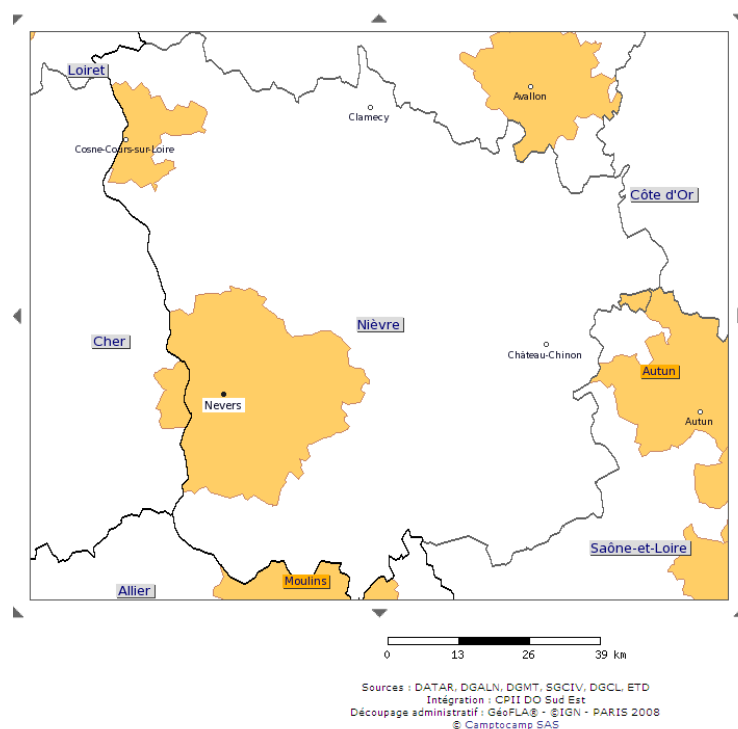


Figure 9 : périmètre de l'aire urbaine de Nevers selon le Recensement général de la population 1999 de l'Insee (source : Insee ; carte : Observatoire des Territoires - Datar).

	1968	1975	1982	1990	1999	2007
Population	94 005	98 852	100 861	102 205	100 560	97 974
Densité moyenne (hab/km2)	95,3	100,2	102,2	103,6	101,9	99,3

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

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007
Variation annuelle moyenne de la population en %	+0,7	+0,3	+0,2	-0,2	-0,3
- due au solde naturel en %	+0,5	+0,3	+0,2	+0,1	+0,1
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+0,2	+0,0	-0,1	-0,3	-0,4
Taux de natalité en ‰	16,1	13,9	12,9	11,4	11,0
Taux de mortalité en ‰	11,1	10,8	10,5	10,4	10,5

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

Figures 9 et 10 : Evolution démographique de la population de l'aire urbaine de Nevers (périmètre 1999) entre 1968 et 2007 (sources et tableaux : Insee).

## 1.2. LE CIRCUIT DE NEVERS-MAGNY-COURS ET LA FILIERE AUTOMOBILE, UNE EXCEPTIONNELLE VITRINE ECONOMIQUE, EN PHASE DE REDEPLOIEMENT

### 1.2.1. Au cours des décennies 1990-2000, la constitution d'une filière d'excellence dans les sports mécaniques au rayonnement national et international

Cette filière est née à l'aube des années 1990 de la construction d'un circuit automobile en mesure d'accueillir le Grand Prix de France de Formule 1 à Magny-Cours, village situé 15 kilomètres au sud de Nevers, de la création concomitante à Nevers d'une école d'ingénieurs spécialisée dans l'automobile et les transports et d'un technopôle à proximité du circuit. Elle pouvait s'appuyer sur la présence de deux constructeurs de monoplaces de compétition de grande renommée, Martini et Ligier, ce dernier remportant plusieurs Grands Prix de Formule 1. Ils avaient été attirés à Magny-Cours par la préexistence d'un circuit permanent, qui ne pouvait cependant accueillir que des compétitions régionales ou nationales.

En quelques années Nevers et Magny-Cours sont devenus une place forte du sport automobile et de la mécanique en France. Ils accueillirent le Grand Prix de France de Formule 1 entre 1991 et 2008, qui, selon les éditions, rassembla entre 70 000 et 120 000 spectateurs au long d'un week-end (source : FFSA). Par ailleurs, l'organisation d'un Grand Prix de Formule 1 constitue un événement de dimension mondiale, car ce sport bénéficie d'une forte couverture médiatique, qui le place parmi les événements sportifs les plus suivis au monde, après les Jeux olympiques, coupes du monde football et championnats du monde d'athlétisme.



Figures 11 et 12 : le circuit de Magny-Cours vu du ciel (photo : Magny-Cours) International Circuit) et l'arrivée du Grand Prix de France de Formule 1 2008 (photo : Radio France International).

### 1.2.2. Un modèle de développement interrogé

Le circuit et la filière se trouvent actuellement à la croisée des chemins. Depuis 2009, le circuit n'accueille plus la Formule 1, ni les essais de ses écuries, une nouvelle réglementation les limitant fortement, ni les autres compétitions internationales les plus prestigieuses (courses d'endurance automobile type Le Mans, Grand Prix de France moto...). Plusieurs paramètres interrogent en effet l'attractivité de Magny-Cours à l'égard de la Formule 1.

L'organisation de grandes manifestations sportives mécaniques, et singulièrement un Grand Prix de Formule 1, exigent un très haut niveau de prestations, difficile à réunir pour une ville moyenne comme Nevers. L'exigence d'investissements conséquents est totalement surdimensionnée pour la vie quotidienne locale. Magny-Cours s'est ainsi, par rapport aux autres circuits accueillant des Grands Prix de Formule 1, individualisée par des problèmes récurrents d'accessibilité et d'équipement.

- L'offre d'hébergement et les services urbains ne sont pas encore dimensionnés tant en nombre qu'en niveau de gamme pour satisfaire les besoins des écuries et du monde sportif, amenant ainsi pilotes, personnels des écuries, invités, sponsors à loger bien souvent à Paris voire à Vichy, les contraignant à de longs ou coûteux déplacements, d'autant plus que l'accessibilité du circuit n'était pas adaptée aux flux générés par un Grand Prix.
- La desserte intégrale depuis Paris en 2x2 voies du circuit vient juste d'intervenir à l'automne 2010, alors que Magny-Cours n'accueille plus la Formule 1 ; l'absence de 2x2 voies entraînait des embouteillages très conséquents et était d'autant plus problématique qu'elle n'était pas compensée par une accessibilité ferroviaire de haut niveau, la gare la plus proche se trouvant à Nevers, sans desserte par la grande vitesse ferroviaire, donc sans possibilité de desserte directe depuis de nombreuses régions françaises et l'Angleterre, centre névralgique de l'économie de la Formule 1.

Ces sujets sont d'autant plus cruciaux que la Formule 1 est devenue une activité économique de plus en plus concurrentielle au cours des 20 dernières années. Elle s'est mondialisée au cours des années 1990-2000, avec la construction de nouveaux circuits en Asie du Sud-Est et au Moyen-Orient qui font monter le niveau d'exigence et de prix de la manifestation. De plus en plus technologique, elle exige une ingénierie de très haut niveau, que la proximité d'un circuit ne suffit plus à attirer, comme l'a signifié le déménagement de l'écurie Prost Grand Prix, qui avait racheté Ligier, de Magny-Cours à Guyancourt, dans les Yvelines, à la fin des années 1990, dans un secteur rassemblant par ailleurs les services compétition et bureaux d'études des trois constructeurs français.

Enfin, les sports mécaniques ne trouvent plus, en France, les mêmes relais d'opinion comme en témoignent les difficultés à faire émerger un projet de nouveau circuit en Ile-de-France : ils ne sont pas encore associés aux notions de mobilité durable et de développement durable, portés par le Grenelle de l'environnement.

En dépit de ces éléments, Magny-Cours demeure un des rares, si ce n'est le seul, circuits français qui soit aux normes internationales et capable d'accueillir la Formule 1.

### 1.2.3. Cependant, un fort vecteur d'image et de notoriété économique

Les activités présentes à Magny-Cours et Nevers concentrent un haut niveau de compétences et de technologie. Elles induisent pour le territoire un rayonnement bien supérieur à leur poids économique. Magny-Cours et Nevers rassemblent en effet sur un même lieu toutes les compétences en matière de sports mécaniques : entreprises diversifiées (concepteur-constructeurs de châssis, de moteurs, écoles de pilotages, écuries de courses, organisateurs d'événementiel), circuit pour les essais et les compétitions de niveau international, formations et recherche.

- Actuellement le technopôle de Magny-Cours accueille 25 entreprises qui représentent 450 emplois directs et 200 emplois indirects (source : Association des entreprises du Pôle de performance de Nevers-Magny-Cours). La très grande majorité des emplois sont occupés par des ingénieurs et des techniciens supérieurs. Les entreprises présentes possèdent en effet un haut niveau de technologie et d'innovation, menant des études de soufflerie, disposant de centre recherche et développement.

- Elles peuvent s'appuyer sur une activité de recherche appliquée (centre de transfert technologique Wellience ex-Magnytude) et plus théorique (laboratoire) menée par l'Institut supérieur de l'automobile et des transports (Isat) qui forme par ailleurs des ingénieurs spécialisés. L'Isat est l'une des seules écoles d'ingénieurs françaises spécialisées dans l'automobile et les transports avec l'Estaca, et la seule publique : rattachée à l'université de Bourgogne à Dijon, elle accueille actuellement près de 500 étudiants, tandis que ses formations sont reconnues par les plus grands industriels.

Dans un autre domaine des sports mécaniques, celui du vélo de compétition, Nevers possède avec l'entreprise Look cycle, un fleuron technologique dont la capacité d'innovation (pédales automatiques et cadre carbone...), continuellement renouvelée depuis près de 30 ans, est reconnue mondialement.

La filière sports mécaniques constitue ainsi un fort vecteur d'image pour Nevers, son aire urbaine et son bassin de vie. Elle contribue à projeter une image dynamique du territoire, associée à de la haute technologie, contribue à l'insérer dans l'économie mondialisée et lui assure une réelle notoriété économique.

- L'Isat a noué des partenariats avec plus de 30 établissements européens et chinois et dispense un master en anglais.
- Les écuries de course implantées dans le technopôle et les véhicules de compétition qui y sont conçues disputent des épreuves sportives à l'échelon national, européen et international, tandis que les vélos Look brillent dans les compétitions internationales (Tour de France, championnats du monde de cyclisme sur piste...).
- Malgré la perte du Grand Prix de Formule 1, le circuit accueille des compétitions motos et camions comptant pour des championnats du monde.
- La filière assure une partie non négligeable de l'activité tertiaire supérieure de l'aire urbaine et contribue à ce que Nevers compte un taux d'emplois de cadres et de professions intellectuelles supérieures légèrement plus important que celui des villes moyennes avoisinantes, Bourges excepté : en 2007, l'aire urbaine de Nevers comptait parmi ses emplois 10,8 % de cadres et professions intellectuelles supérieures, celle de Châteauroux, 10,1 %, celle de Moulins, 10 %, celles de Montluçon et de Vichy, 9,3 %.
- Elle draine une fréquentation considérable dans le bassin de vie : près de 388 000 personnes en 2009, sans Grand Prix de Formule 1, 400 000 en 2007 et 2008, avec Grand Prix, avaient fréquenté le circuit de Magny-Cours (source : Agence de développement touristique de la Nièvre).



Figures 13 et 14 : technopole de Magny-Cours (photo : Setec Organisation), Institut supérieur de l'automobile et des transports (photo : Isat).

#### 1.2.4. Une nouvelle orientation vers la mobilité durable et le véhicule du futur

Depuis quelques années, une logique de cluster se met progressivement en place, initiée par la création en 2006 du Pôle de performance de Nevers Magny-Cours (PPNMC) qui fédère les entreprises du technopôle, en étroite collaboration avec les partenaires institutionnels. Visant à maintenir le prestige et donc l'attractivité du lieu en dépit de l'absence des plus hautes manifestations sportives, elle permet de développer des synergies au sein du technopôle, à travers la mise en œuvre de projets collaboratifs, et de renforcer les liens avec l'Isat et la sous-traitance automobile présente dans le Nivernais.

Ces échanges ont conduit à positionner le territoire vers l'innovation en matière de mobilité durable et de véhicule du futur.

- Ainsi, l'Isat a créé un nouveau département (EP2E : énergétique, propulsion, électronique et environnement), qui a permis de doubler le nombre d'étudiants en l'espace de quelques années, et oriente sa recherche en conséquence, son laboratoire se dénommant désormais « Drive » pour Développement et recherche en ingénierie des véhicules pour l'environnement.
- A l'échelle des entreprises du technopôle, des projets pour concevoir et réaliser des véhicules de compétition innovants ont été mis en œuvre : véhicule hybride pour les écoles de pilotage, dont une première déclinaison pour les courses sur glace est déjà réalisée, projet de nouvelle génération de camions, moins énergivore.
- Enfin, des projets de partenariats et de mise en réseau avec les autres pôles de recherche et développement en France, les pôles de compétitivité Mové'o et Véhicules du futur, ainsi qu'avec les autres circuits automobiles et centres d'essais industriels sont envisagés (source : contribution du Grand Nevers et de la Nièvre aux études préalables au Débat Public).

Ces projets engendrent des réflexions pour étendre les zones technologiques existantes :

- L'opportunité d'implanter un parc tertiaire à vocation de recherche et développement à proximité du campus de l'Isat à Nevers, accueillant incubateur, pépinière et hôtel d'entreprises dans le domaine des transports est en cours d'études,
- Alors qu'une extension de la technopole pour accueillir des ateliers-relais pour les entreprises déjà présentes et des équipements mutualisés (bancs d'essais...) est discutée.



Figures 15 et 16 : voiture électrique de compétition conçue à Magny-Cours (photo : Trophée Andros), pôle de performance de Nevers Magny-Cours (photo : Association des entreprises du pôle de performance de Nevers-Magny-Cours).

### 1.3. LA MISE EN ŒUVRE D'UNE DYNAMIQUE DE PROJETS

Afin de répondre aux enjeux de développement et d'attractivité, Nevers et son aire urbaine cherchent à s'engager dans une nouvelle phase de leur histoire urbaine. Ils développent une stratégie de projets, fondée sur une meilleure valorisation de leurs atouts, leur permettant de s'insérer pleinement dans la compétition territoriale et de renforcer leur attractivité. Les premières réalisations concrètes initiées par ces démarches voient le jour.

#### 1.3.1. La mise en place d'une planification stratégique des politiques d'aménagement et de développement

Les acteurs locaux ont progressivement mis en place une gouvernance collective à l'échelle du bassin de vie, afin d'être en capacité de porter des projets d'envergure et de peser ainsi face aux métropoles et grandes agglomérations. Les constitutions en 2003 d'une Communauté d'agglomération et d'un Pays en sont les pierres angulaires. La Communauté d'agglomération de Nevers (ADN) comprend désormais 11 communes et 66 000 habitants, sans encore rassembler l'ensemble des communes limitrophes de Nevers et formant l'agglomération morphologique. Le Pays de Nevers Sud Nivernais est une structure de collaboration et de coordination. Elle rassemble l'essentiel des collectivités territoriales formant le bassin de vie de Nevers, soit 9 intercommunalités dont l'ADN, 3 villes principales (Decize, Imphy, La Machine) et environ 129 000 habitants.

Cette nouvelle coopération territoriale entre désormais dans une phase d'émergence d'une stratégie commune de développement et d'aménagement, comme en témoignent la concrétisation ou le lancement de démarches de contractualisation et de planification transversales et sectorielles :

- signature en 2009 d'un contrat unique de territoire à l'échelle du Pays, engageant, outre les communes et intercommunalités, le Conseil général de la Nièvre, le Conseil régional de Bourgogne et l'Etat ; il fixe des objectifs communs et assure la complémentarités des territoires, en matière de développement économique, formation et emploi, environnement, tourisme et culture, service à la population, communication ;
- lancement en 2009 d'une démarche de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) à l'échelle du bassin de vie de Nevers, visant à traduire spatialement les orientations de développement ; son périmètre n'a pas encore été arrêté, mais les acteurs locaux affichent l'ambition de fédérer une soixantaine de communes dont une dizaine situées dans le département voisin du Cher (région Centre), regroupant entre 100 000 et 110 000 habitants ;
- lancement fin 2007 d'une démarche de Plan local de l'habitat (PLH), à l'échelle de l'ADN, appelée à servir de cadre de référence pour l'ensemble des actions ayant trait au logement et à l'habitat ; elle vise notamment à réduire la vacance et l'étalement urbain ;
- lancement, de façon volontariste, car non obligatoire pour une agglomération de moins de 100 000 habitants, d'une démarche de Plan de déplacements urbains (PDU), afin d'assurer un équilibre durable en matière de mobilité et de préservation de l'environnement.

Par ailleurs, de premières réflexions émergent sur une coopération avec les bassins de vie structurés par des villes moyennes voisins, Moulins et Bourges, en vue de mieux se positionner dans la compétition territoriale, en offrant un niveau de services davantage concurrentiel par rapport aux métropoles. Une démarche a été récemment initiée par les Conseils généraux de l'Allier, du Cher et de la Nièvre. Bien que faisant partie de la région Bourgogne, Nevers et le Nivernais sont en effet davantage tournés vers les pays du bassin versant de la Loire moyenne, le Berry et le Bourbonnais, qui font respectivement partie des régions Centre et Auvergne. Les migrations domicile-travail quotidiennes entre zones d'emplois illustrent cette situation : en 2008, les échanges entre la zone d'emplois de

Nevers avec celle de Bourges s'élevaient à environ 950 migrations, avec celle de Moulins à environ 870 et avec celles de Dijon et de Clermont-Ferrand à environ seulement à environ 140 et 100 migrations (source : Insee).

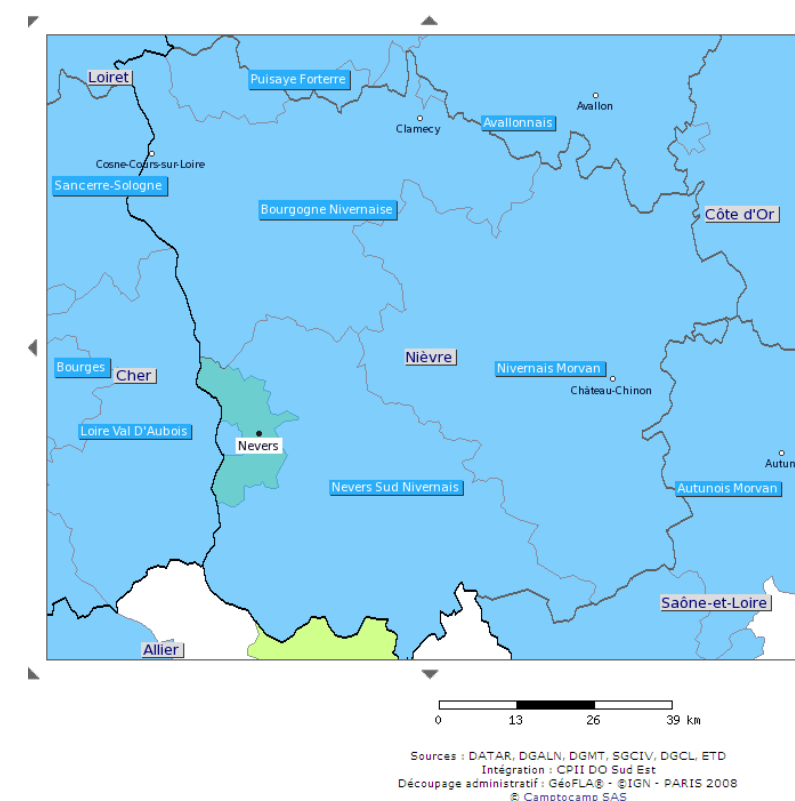


Figure 17 : périmètres de la Communauté d'agglomération de Nevers (ADN) et du Pays de Nevers Sud Nivernais (source : Insee ; carte : Observatoire des Territoires - Datar).

#### 1.3.2. Une dynamique de valorisation du cœur d'agglomération, au sein duquel le quartier de gare occupe une situation stratégique

Nevers et son aire urbaine mènent un important programme de revalorisation du cœur d'agglomération. Il vise à renforcer sa diversité fonctionnelle urbaine et son offre de services. Au-delà des opérations de requalification des quartiers d'habitat collectifs à travers des opérations ANRU comme en connaissent la plupart des autres agglomérations françaises, la stratégie neversoise s'appuie également sur des leviers plus spécifiques. La revitalisation de l'hyper-centre constitue une orientation majeure. Elle consiste notamment à renforcer sa vocation commerciale et culturelle et à reconquérir l'habitat dégradé. Elle engendre des actions multiformes :

- reconversion d'un ancien hôpital en centre commercial et bureaux : le Centre Colbert a été inauguré à l'été 2010 et comprend une quarantaine d'enseignes dans les domaines des services, de l'habillement, de la restauration, des activités bancaires, emmenées par un hypermarché et une enseigne de prêt-à-porter internationale (H&M) ;
- requalification d'espaces publics, à travers une ambition de semi-piétonisation de son hyper-centre ;
- restauration et meilleure mise en valeur des principaux éléments patrimoniaux (musée de la faïence Frédéric-Blandin, réfection des façades de la cathédrale) ;

- valorisation des rives de Loire et de Nièvre, à travers la mise en place d'animations et de projets de meilleure intégration du fleuve et de la rivière dans la ville, les cours d'eau étant aujourd'hui « coupés » de la ville par des infrastructures routières de fort trafic.

L'émergence d'un pôle de centralité multifonctionnel à l'ouest du continuum urbain constitue un autre axe fort de la revalorisation du cœur d'agglomération. Initié par l'implantation en 2003 du nouveau centre hospitalier, sa programmation mêle habitat (nouveau quartier), services publics (autre l'hôpital, implantation de l'hôtel d'agglomération) et commerces (extension du Centre commercial de Marzy qui serait ainsi inséré dans le tissu urbain). Enfin, la constitution d'une offre foncière et immobilière à vocation tertiaire en situation péricentrale représente un autre volet de la revalorisation du cœur d'agglomération. Elle permettra de disposer à la fois d'emprises foncières suffisamment importantes et de la proximité des services de l'hyper-centre. Deux projets d'envergure sont engagés :

- le projet de la Caserne Pittié, qui consiste à transformer une ancienne caserne militaire en centre tertiaire public (relogement des services du Conseil général, école d'infirmières) et privé (programmation de bureaux et commerces) ;
- un projet de parc tertiaire à vocation de recherche et développement en lien avec les transports, proximité du campus de l'Isat (cf. 1.2.4.).

Dans ce contexte, le quartier de gare apparaît comme un site de développement stratégique. Implanté à la limite ouest de l'hyper-centre, il dispose d'une situation centrale entre les sites de développement urbain du cœur d'agglomération. Il dispose également d'un fort potentiel de couture urbaine, entre le centre historique, le quartier Pittié et plus généralement l'ouest du continuum urbain, duquel il est aujourd'hui séparé par un très large faisceau ferroviaire, implanté en déblai, et environné par un tissu d'activités industrielles, logistique et de faubourg en déprise. La présence de nombreuses grandes emprises lui confèrent un important potentiel de mutation. Il a récemment fait l'objet d'une transformation en pôle d'échanges multimodal, avec l'implantation d'une gare routière attenante à la gare ferroviaire.



Figures 18 et 19 (ci-dessus) : faisceau ferroviaire et centre-ville de Nevers (photo : Setec Organisation), centre de relation-client à distance Armatis de Nevers (photo : Armatis).

Figures 20 et 21 : Centre Colbert à Nevers en construction et inauguré depuis (photo : Setec Organisation), et resort environnemental du Grand Bois à Gimouille (photo : Le Grand Bois Golf Resort & Spa)



### 1.3.3. Une ambition de diversification économique conduisant au renforcement de la vocation tertiaire

Au cours des dernières années, les activités liées à l'économie du savoir et de la connaissance ont été renforcées, afin de mieux adapter le tissu économique de Nevers et de son bassin de vie à la compétition économique internationale et préserver ses activités industrielles. Ainsi, les activités industrielles s'adaptent à la concurrence internationale en utilisant de nouvelles technologies et de nouvelles énergies, qui augmentent la valeur ajoutée de leurs produits. Cette évolution implique un développement des activités de recherche et développement privées et un renforcement de l'offre d'enseignement supérieur. En plus des entreprises du technopôle de Magny-Cours, plusieurs grandes implantations industrielles nivernaises possèdent leur propre laboratoire de recherche, en matière de sous-traitance automobile (Anvis SD, Valéo), de mécanique (Look cycles, Aisan), de sidérurgie (Arcelor-Mittal), de chimie - pharmacie (Aeslife). L'Isat a été renforcé par l'ouverture d'un nouveau département, tandis que nouvelles formations technologiques et créatives s'affirment, à travers l'école supérieure en informatique CS2I, qui délivre des diplômés allant jusqu'au master et l'École supérieure d'arts appliqués de Bourgogne (Esaab), qui délivre des diplômés en design jusqu'au niveau bac+4.

Le territoire a également développé une offre tertiaire pour les services aux entreprises, afin de faire profiter Nevers du mouvement d'externalisation de certaines fonctions supports (services comptables, services clients, activités administratives) vers les villes moyennes, des nouveaux besoins générés par les nouvelles technologies (informatique, services numériques...) et par l'environnement concurrentiel (conseil, assistance, ingénierie...). Ce positionnement débouche sur de nouvelles implantations d'entreprises, telles, en 2008, Armatis, centre de relation-client à distance, qui emploie près de 400 salariés et prochainement l'assureur Groupama et la Mutuelle sociale agricole, dans les locaux du nouveau Centre Colbert.

Nevers et son bassin de vie cherchent aussi à affirmer leur vocation touristique. Ils disposent en la matière d'une situation paradoxale. Alors qu'ils bénéficient de nombreux atouts, ils ne parviennent guère à s'imposer comme une destination touristique. Le Nivernais est en effet irrigué par des flux touristiques conséquents, générés par plusieurs locomotives que sont le circuit de Magny-Cours (près de 400 000 spectateurs, visiteurs, congressistes et stagiaires annuels), le pèlerinage auprès de la châsse de sainte Bernadette (entre 250 000 et 300 000 pèlerins annuels) et le festival des Z'accros de ma rue (près de 100 000 spectateurs annuels), sans compter ceux liés à la proximité du Morvan et de son parc naturel régional. Par ailleurs, le territoire possède un riche patrimoine architectural, symbolisé par la labellisation de Nevers comme ville d'art et d'histoire et par l'inscription de l'ancienne abbaye de La Charité-sur-Loire, étape sur les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, au patrimoine mondial de l'Humanité de l'Unesco. Les actions les plus récentes tendent à résorber ce paradoxe, en créant, outre la mise en valeur du patrimoine (cf. 1.4.2.), de nouvelles incitations à fixer les touristes en Nivernais :

- récente implantation (2009) d'un centre de villégiature (resort) environnemental, le Grand Bois, à Gimouille, à 7 kilomètres au sud de Nevers, comprenant golf, spa, résidence hôtelière, villas et bungalows bioclimatiques ;
- structuration d'une offre de tourisme d'affaires, à travers une structure coordinatrice, Nevers Congrès, exploitant à la fois la situation centrale de Nevers à l'échelle de la France, notamment de Paris et de Lyon, et la diversité des lieux d'accueil : espaces prestigieux (palais ducal), espaces à dimension technologique (circuit de Magny-Cours), espaces de nature (ferme du Marault) ;
- mise en réseau des acteurs et des offres, grâce à la transformation du Comité départemental du tourisme en Agence de développement touristique de la Nièvre, davantage portée vers la valorisation, la coordination et la promotion de l'offre.

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

Le projet de LGV POCL pourrait améliorer très substantiellement l'accessibilité nivernaise et ainsi constituer un puissant levier pour répondre aux principaux enjeux de développement du territoire, l'accroissement de son attractivité et son renouvellement démographique. Le projet de LGV POCL pourrait insérer pleinement Nevers et son bassin de vie dans les aires de rayonnement de la métropole francilienne, voire de la métropole lyonnaise, et profiter de leurs dynamiques. En ce sens, le projet de LGV POCL contribuerait notamment à donner davantage d'ampleur aux ambitions de diversification économique que bâtit Nevers. Réciproquement, l'ampleur des effets dépendra aussi de la capacité de Nevers et de son aire urbaine à se développer et à renforcer leur attractivité d'ici la réalisation du projet de LGV POCL.

A ce titre, une partie du développement semble largement liée au circuit de Magny-Cours, à sa capacité à pérenniser son rayonnement international et à entraîner toute la filière automobile nivernaise, principal secteur d'excellence local. Le projet de LGV POCL constituer un élément favorable ne serait-ce que pour sa capacité à créer une perception plus favorable de la situation géographique du circuit, de son accessibilité et des prestations offertes par le territoire. Toutefois, le projet de LGV POCL ne saurait se suffire à lui-même, car le sort du circuit de Magny-Cours exige des réponses rapides, bien distinctes de la temporalité de moyen terme d'un projet de LGV, et ne peut se résoudre à la simple question de la desserte ferroviaire.

Les modalités finales du projet ferroviaire, niveau de desserte, temps de parcours, territoires connectés, desserte en gare nouvelle ou en gare existante, influenceront également sur l'intensité des effets potentiels du projet de LGV POCL pour le Nivernais. A ce stade des études, les scénarios prévoyant les fréquences les plus importantes, les temps de parcours les plus performants et le plus grand nombre de territoires avec lesquels le Nivernais serait directement connecté, réserveraient un potentiel d'effets nettement plus important. Les autres scénarios pourraient fournir, sous réserve d'une fréquence significative, une réponse positive, mais de moindre ampleur, aux enjeux territoriaux nivernais.

Plus globalement, plus la desserte de l'aire urbaine, les arrêts dans les gares d'interconnexion franciliennes et notamment celles situées dans les aéroports seront importants, plus les horaires seront adaptés au rythme de la clientèle d'affaires, plus ces effets pourront avoir de l'ampleur.

Enfin, cette analyse prospective évoque fréquemment la desserte d'une possible gare TAGV au sein de la plateforme aéroportuaire d'Orly. Pour ce qui concerne l'arrivée en Ile-de-France, le projet de LGV POCL se réserve l'opportunité de desservir une gare TAGV à Orly, si elle est réalisée dans le cadre du projet de LGV d'Interconnexion Sud.

Le projet de LGV POCL pourrait donc accroître significativement l'accessibilité de Nevers. A ce stade des études, il pourrait en effet permettre :

- une connexion au réseau de la grande vitesse ferroviaire et une desserte directe de l'aire urbaine de Nevers par des TAGV ;
- une réduction des temps de parcours de parcours entre l'aire urbaine de Nevers et Paris intramuros : actuellement de 1h50 environ de centre à centre, ils pourraient être réduits, selon les scénarios, à 55 min environ (scénarios Médian et Est avec desserte en gare nouvelle), 1h05 environ (scénario Ouest avec desserte de Nevers en gare nouvelle ; ou bien à 1h30 environ (scénario Ouest Sud avec desserte en gare centre).

- de nouvelles dessertes avec les principales portes d'entrée de l'espace français, les aéroports de Paris-CDG et de Paris-Orly, et les gares franciliennes d'interconnexion avec les autres réseaux de grande vitesse ferroviaire (Thalys, Eurostar...),
- de nouvelles dessertes avec des pôles métropolitains franciliens et notamment avec le Cône de l'innovation (Plateau de Saclay, Evry-Corbeil...), avec Marne-la-Vallée - Val d'Europe, avec Paris Rive Gauche - Ivry Confluences.

### 2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UNE OPPORTUNITE POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITE DE NEVERS ET DE SON BASSIN DE VIE ET POUR SE POSITIONNER EN AIRE URBAINE MOYENNE RELAIS DE LA CROISSANCE METROPOLITAINE

#### 2.1.1. Une opportunité pour consolider l'ancrage des activités déjà présentes et pour amplifier la diversification économique neversoise

Le projet de LGV POCL pourrait conférer à Nevers et à son bassin de vie une accessibilité de très haut niveau. Elle lui permettrait de disposer d'une plus grande proximité avec les donneurs d'ordre, parisiens, lyonnais, mais aussi européens et mondiaux. De la sorte, le projet de LGV POCL pourrait répondre aux besoins de déplacements des activités présentes en Nivernais. Les activités productives endogènes et les activités cherchant à redistribuer leurs implantations (cf. 1.3.3.) induisent un fonctionnement économique pour partie extra-territorialisé, générateur de déplacements fret bien sûr, mais aussi d'affaires (gestion, développement, innovation-développement, relations avec les clients et les donneurs d'ordre). Le projet de LGV POCL pourrait permettre ainsi à leur site nivernais de renforcer et/ou de diversifier leurs activités ;

Une connectivité accrue pourrait également contribuer à amplifier la diversification économique nivernaise qui se met actuellement en œuvre. Le projet de LGV POCL pourrait renforcer l'attractivité de Nevers après des entreprises cherchant à redistribuer leurs implantations des métropoles vers des villes moyennes, capables d'offrir un niveau de services performant, comparable sur certains points à ceux de grandes agglomérations, mais à des coûts inférieurs et dans un cadre de vie plus naturel et paisible. Ces activités, aussi bien tertiaires qu'industrielles (cf. 1.2.1.), aux tâches modérément complexes et exigeant ou bien des savoirs-faires industriels spécifiques ou bien un niveau de formation de premier cycle d'enseignement supérieur (bac+2-3), nécessitent souvent des relations étroites avec le siège.

- les activités tertiaires de « back office » ou fonctions supports (regroupement de services comptables, services clients, activités administratives), les antennes locales de sociétés de conseil, assistance et ingénierie, à l'instar d'Armatys ou de celles appelées à s'installer dans le Centre Colbert,
- les activités industrielles, notamment à travers des filiales locales de grands groupes français et étrangers, à partir des savoirs-faires nivernais (mécanique, sidérurgie fine, chimie...).

Cet effet pourrait être d'autant plus important que le projet de LGV POCL pourrait permettre un accès aisé aux services métropolitains parisiens et lyonnais, services de haut niveau, supérieurs à ceux que peuvent offrir une aire urbaine moyenne, que ce soit dans les domaines de la santé, de l'enseignement supérieur et de la recherche, de la culture, des loisirs, du commerce... Cette nouvelle accessibilité viendrait augmenter la qualité de vie proposée par l'offre neversoise, auprès des dirigeants, décisionnaires des implantations de leurs activités.



### 2.1.2. Une opportunité pour acquérir une attractivité résidentielle, contribuant au renouvellement démographique

Le projet de LGV POCL pourrait générer des temps de parcours suffisamment attractifs et des dessertes suffisamment fréquentes pour permettre l'intensification des migrations pendulaires (déplacements domicile-travail et domicile-études) entre Nevers et Paris et entre Nevers et Lyon, à l'instar de celles que connaissent les aires urbaines d'Orléans, Tours, Le Mans ou, dans une moindre mesure, Vendôme, toutes situées à 1h de Paris. Les migrants pendulaires s'implantent dans ces villes, tout en travaillant à Paris, attirés par un cadre de vie qu'ils jugent plus attractif, dû aux aménités du territoire, à la proximité des espaces naturels et à des prix de l'immobilier moindres.

Le projet de LGV POCL pourrait être un levier pour Nevers et son aire urbaine pour recouvrer une attractivité résidentielle et relever en partie ses défis démographiques (cf. 2.1.2. et 2.1.3.). Les cadres supérieurs et professions intermédiaires constituent la catégorie socio-professionnelle la plus représentée, que ce soit au Mans, à Tours ou à Vendôme et celle qui progresse le plus. Mais ces déplacements de « navetteurs » concernent un large public allant du cadre supérieur à l'employé, en passant par les étudiants. L'attractivité auprès de nouvelles populations pourrait être d'autant plus forte que le nombre de destinations aisément accessibles depuis Nevers serait important, facilitant les déplacements familiaux et touristiques des nouveaux habitants.

Ces nouvelles attractivités économique et résidentielle pourraient être le support d'un renforcement des services proposés par l'aire urbaine et pour engager un cercle vertueux de développement : Nevers et son bassin de vie disposeraient en effet de davantage de masse critique pour développer nouveaux commerces, de nouveaux services culturels, sportifs, médicaux... ou pour engager des opérations d'aménagement et d'urbanisme d'envergure.

### 2.1.3. Une intensité et une localisation des effets différenciées selon les scénarios envisagés

L'intensité des effets potentiels pourrait être d'autant forte que le temps de parcours à destination de Paris et de Lyon serait court. A ce stade des études, les temps de parcours les plus courts sont liés à des dessertes de l'aire urbaine neversoise en gare nouvelle périphérique. Il importe d'ajouter aux temps de parcours ferroviaires les temps de pré- et post-acheminement vers/ depuis cette gare nouvelle.

Par ailleurs, en cas de desserte plus longue, les modalités de l'attractivité résidentielle neversoise pourraient différer : en cas de dessertes supérieures à plus d'une heure de trajet, le projet de LGV POCL pourrait favoriser des migrations davantage pluri-hebdomadaires que quotidiennes et un mode de vie en bi-résidence entre Nevers et le Nivernais et, au regard des scénarios, Paris et l'Île-de-France. Le territoire pourrait notamment faire valoir la qualité de son cadre de vie et ses coûts attractifs. De la sorte, le projet de LGV POCL pourrait également renforcer la situation démographique du territoire et conforter son niveau de services.

L'existence ou non d'une gare nouvelle périphérique n'induirait pas les mêmes enjeux de localisation du développement et d'équilibre socio-spatiaux de l'agglomération neversoise.

- Une desserte de la gare existante de centre-ville constituerait une opportunité pour conforter les dynamiques de revalorisation du cœur d'agglomération actuellement en cours, via la revitalisation du centre-historique et l'émergence d'une nouvelle centralité à l'ouest avec notamment la reconversion, à proximité de la gare, d'une ancienne caserne en centre tertiaire ; cette dynamique rééquilibrerait une agglomération aujourd'hui fortement polarisée par ses périphéries nord et est, proche de la contournante routière à 2x2 voies (A77).
- Une desserte du territoire par une gare nouvelle périphérique nécessiterait une optimisation du post- et pré-acheminement vers/ depuis le centre d'agglomération et les zones stratégiques de développement économique, où se concentrent habitat, population et services. L'enjeu serait en effet que cette gare soit un vecteur de renouvellement urbain et non d'étalement urbain, qui

pourrait être lui-même générateur d'une accentuation du fonctionnement périurbain de l'agglomération. A une échelle plus large, émerge un autre enjeu, celui de la diffusion vers l'ensemble du bassin de vie de Nevers, que cette gare devrait pouvoir faciliter.

Dans tous les cas de figure, la nouvelle proximité parisienne et francilienne expose concomitamment Nevers à un risque plus grand d'aspiration de ses compétences par le dynamisme parisien, si elle ne parvient pas à renforcer son attractivité endogène.

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

- mise en place d'une stratégie de développement économique orientée vers les échanges parisiens et lyonnais,
- mise en œuvre d'une prospection économique offensive en lien avec ce positionnement,
- actions visant à disposer d'un bassin d'emplois ayant suffisamment de substance tant en termes démographique que de compétences,
- 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 par la requalification du cœur d'agglomération,
- renforcement des aménités urbaines de Nevers et de son aire urbaine,
- actions visant à générer un développement urbain durable.

## **2.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UNE CONTRIBUTION POUR PERENNISER LE RAYONNEMENT INTERNATIONAL DU CIRCUIT DE MAGNY-COURS ET DE LA FILIERE AUTOMOBILE NIVERNAISE**

### **2.2.1. Une opportunité pour doter le territoire d'un niveau de services et d'une image en rapport avec le rayonnement international du circuit de Magny-Cours...**

Le projet de LGV POCL pourrait améliorer substantiellement l'accessibilité ferroviaire du circuit. Cette amélioration serait de nature à répondre aux enjeux d'attractivité des aménités para-automobiles auxquelles est actuellement confronté le circuit et qui ont contribué, avec d'autres facteurs, à ce qu'il n'accueille plus le Grand Prix de France de Formule 1 depuis 2009.

Le projet de LGV POCL pourrait en effet offrir une accessibilité en rapport avec l'importance médiatique, sportive, économique et populaire de la manifestation, la Formule 1 disposant d'une audience mondiale (cf 1.2.1.), impliquant de nombreuses multinationales, et une fréquentation très conséquente. Magny-Cours pourrait disposer, dans le cadre du projet de LGV POCL d'une accessibilité aisée, performante, fortement capacitaire et lisible depuis les grands foyers de population, les métropoles francilienne et lyonnaise, le sillon rhodanien et l'arc méditerranéen, l'Europe du Nord-Ouest et notamment l'Angleterre où sont implantées la plupart des écuries. Les spectateurs, les membres des écuries ou les officiels pourraient aussi bien en bénéficier. Cette nouvelle accessibilité ferait écho avec les derniers travaux réalisés depuis 2009 et dont aucune édition du Grand Prix de France n'a pu bénéficier : ouverture du dernier tronçon routier à 2x2 voies entre Nevers et Magny-Cours, modernisation des stands et équipements réceptifs réalisés sur le circuit (projet Magny-Cours 2).

Un accès aisé et extrêmement performant à Paris, à l'Ile-de-France et à Lyon pourrait offrir une réponse aux enjeux d'équipement, notamment en matière d'hébergement et de services urbains, que rencontre le circuit de Magny-Cours, sans que le territoire n'ait à consentir de lourds investissements pour des équipements qui seraient sous-utilisés le reste de l'année.

De la sorte, le projet de LGV POCL contribuerait à changer la perception de Magny-Cours, du circuit et du territoire par les autorités sportives et les acteurs sportifs (écuries...). La ruralité de Magny-Cours pourrait être perçue comme attractive, car connectée aux services métropolitains. En ce sens, le projet de LGV POCL pourrait favoriser à ce que Magny-Cours soit perçu comme le circuit de Paris et de l'Ile-de-France et non comme celui d'une France rurale, peu connue et non connectée aux réseaux principaux de transport.

Dans ce cadre, certaines configurations de desserte de Nevers et de son bassin de vie serviraient d'autant plus les intérêts internationaux de Magny-Cours :

- une desserte la plus performante possible en temps de parcours, avec Paris et Lyon,
- la capacité à être desservie par des trains provenant d'un grand nombre possibles de destinations,
- une gare proche du circuit, de façon à optimiser le pré- et le post-acheminement (accès rapide entre la gare et le circuit, sans risque d'embouteillage), avec notamment la mise en place de navettes de transport collectif lors des manifestations les plus importantes.

Toutefois, une desserte directe en TAGV en gare existante, ne serait-ce que depuis Paris, permettrait d'associer la grande vitesse ferroviaire au fonctionnement du circuit de Magny-Cours, à condition que la rupture de charge entre la gare actuelle et le circuit soit optimisée.

### **2.2.2. ... sans que cette opportunité ne se suffise à elle-même**

Les temporalités du projet de LGV POCL et du développement du circuit de Magny-Cours ne sont que partiellement compatibles. Alors que le projet de LGV POCL projette le territoire dans une temporalité de moyen terme, les besoins du circuit de Magny-Cours pour pérenniser son rayonnement international sont immédiats. Cependant, l'annonce d'une réalisation du projet pourrait contribuer à positionner le site Magny-Cours comme le candidat privilégié pour l'accueil d'un Grand Prix de France.

Si le projet de LGV POCL pourrait fournir des réponses aux enjeux sportifs et techniques entourant le site de Magny-Cours, le sort du circuit est aussi lié à des enjeux financiers et politiques qui excèdent la seule attractivité du site de Magny-Cours : coût très élevé du plateau de Formule 1, nombre croissant de pays candidats à l'organisation d'un Grand Prix, mondialisation du championnat, fluctuations sur le niveau des soutiens populaire, politique et financier pour la France à accueillir à nouveau un Grand Prix.

### **2.2.3. Une opportunité pour le développement de l'ensemble de la filière automobile nivernaise et de son potentiel d'innovation**

Si un événement comme le Grand Prix de France de Formule 1 n'est appelé à se produire qu'une seule fois par an, sa pérennité constitue un facteur d'attractivité pour le développement de certaines activités économiques implantées à Magny-Cours et Nevers. L'organisation d'un Grand Prix de Formule 1 génère visibilité et prestige. Ces deux éléments influent fortement pour le développement de certaines activités, pour lesquelles la possibilité d'identification par les participants à l'excellence, et la renommée que représente la Formule 1 constitue un facteur d'attractivité :

- des activités de formation au pilotage et de motivation (incentive),
- plus globalement le tourisme d'affaires, y compris dans un contexte hors automobile,
- d'autres manifestations sportives mécaniques, qui bénéficieraient également de l'amélioration du niveau de services proposé par le territoire.

Plus globalement, le projet de LGV POCL pourrait bénéficier à l'ensemble de la filière automobile nivernaise. Il pourrait accompagner le développement des entreprises du technopôle qui s'appuient sur une main-d'œuvre hautement qualifiée (cf. 1.2.2.). La grande proximité avec les deux principales métropoles françaises permettrait à ces entreprises d'accéder à leurs marchés d'emplois, où se concentrent les populations les plus diplômées et d'accroître leur attractivité auprès de ces populations. La proximité métropolitaine rendrait également le Nivernais plus attractif pour de nouvelles entreprises spécialisées s'y implanter. Ces dernières pourraient cumuler les avantages : la proximité des infrastructures (circuit) et de l'innovation, l'image, les coûts fonciers et immobiliers de la France de province, la proximité des services métropolitains.

Enfin, grâce à la nouvelle proximité métropolitaine qu'il pourrait engendrer, le projet de LGV POCL pourrait également offrir davantage de possibilités pour développer l'innovation au sein des acteurs de la filière automobile présents sur le territoire.

- Les sites nivernais de sous-traitance automobile seraient davantage en capacité de porter des projets de développement, étant plus proches des autres centres de recherche et notamment de ceux des constructeurs automobiles français, regroupés en région parisienne, dans la partie ouest du plateau de Saclay, et porteurs du pôle de compétitivité Mové'o.
- L'Isat serait également davantage en capacité d'affirmer son rayonnement : elle pourrait attirer plus facilement des étudiants et davantage insérer sa recherche et son enseignement dans des réseaux de coopération nationaux ou internationaux. Au-delà, Nevers et son aire urbaine pourraient attirer plus aisément d'autres structures spécialisées dans l'automobile et les transports en matière d'enseignement supérieur à s'y implanter.

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

- candidature du circuit de Magny-Cours à l'accueil d'un Grand Prix de Formule 1 et lobbying en découlant,
- accompagnement de la filière automobile pour favoriser son essor : intégration dans les réseaux d'échanges, développement de nouvelles collaborations internes et externes, promotion et développement de l'innovation,
- réalisation du projet d'extension du technopôle et, sous réserve de sa faisabilité, du projet de parc tertiaire dédié à l'automobile et aux transports (cf. 1.2.4.).

### 2.3. TROISIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR PARTICIPER A L’AFFIRMATION D’UN TOURISME DE DESTINATION EN NIVERNAIS

Le projet de LGV POCL pourrait conférer à Nevers et à son bassin de vie une image de grande accessibilité. Aujourd’hui, le territoire est, à l’échelle des temps touristiques, déjà facilement accessible, de Paris et de l’Île-de-France du moins, étant distants de moins de 2h en train. Toutefois, cette accessibilité reste peu perçue. La connexion au réseau de la grande vitesse ferroviaire, la desserte directe depuis Paris, Lyon, les deux principaux bassins nationaux émetteurs de clientèle touristique, et d’autres grandes agglomérations par des TAGV, selon des temps de parcours pouvant être extrêmement courts et des fréquences nombreuses, pourrait donner au Nivernais une image de proximité, de territoire rural et urbain, accessible aux flux métropolitains. Cette nouvelle accessibilité pourrait favoriser le développement en Nivernais d’un tourisme de destination. La présence de locomotives dans des secteurs divers pourrait d’autant plus le faciliter : présence d’un centre de villégiature (resort) environnemental novateur, le Grand Bois (cf. 1.3.3.) pour le tourisme de nature, du circuit de Magny-Cours pour le tourisme événementiel et sportif (manifestations sportives et cours de pilotage) ainsi que pour le tourisme d’affaires (cf. 1.3.3.). Ces équipements génèrent de fortes fréquentations à des moments précis de l’année et représentent ainsi des flux importants et concentrés, autant de caractéristiques rendant envisageables la mise en place de pré- et post-acheminements collectifs entre les sites et le train et donc un emprunt de la grande vitesse ferroviaire dans une perspective de fréquentation touristique du Nivernais.

Le projet de LGV POCL pourrait constituer un nouveau support d’exposition pour Nevers et le Nivernais. Du fait de son appartenance au réseau de la grande vitesse ferroviaire, le nom de Nevers serait davantage visible dans les différentes gares françaises, dans les trains, sur internet, notamment dans le cadre d’offres promotionnelles de transporteurs. Ainsi, le projet de LGV POCL représenterait de nouvelles opportunités de communication pour le territoire. Elles lui permettraient d’affirmer auprès de l’extérieur une identité touristique et de donner de la notoriété à ses atouts, à travers la diffusion d’une image contemporaine, à l’instar des recommandations du Schéma de développement touristique 2010-2012 de la Nièvre, alliant modernité (vocation technologique, services du meilleur niveau et protection environnementale) et tradition (patrimoine architectural et naturel, histoire prestigieuse). En ce sens, le projet de LGV POCL pourrait être un accélérateur et un amplificateur de la coordination des offres touristiques et de la mise en valeur des sites. Il permettrait l’émergence d’un tourisme de destination, les touristes, déjà présents grâce à l’existence de « locomotives », disposant de suffisamment de motifs pour poursuivre leur séjour en Nivernais.

Par ailleurs, la proximité de Bourges, que le projet de LGV POCL pourrait faire émerger comme destination touristique de forte notoriété en matière de tourisme culturel, pourrait renforcer la fréquentation touristique du Nivernais et affirmer son potentiel pour ce type de tourisme. En cas de promotion touristique commune et d’association d’image avec Bourges et le Berry, Nevers et le Nivernais pourraient être fréquentés dans le cadre d’un séjour effectué à Bourges par une clientèle amatrice de tourisme culturel, attirée par le patrimoine architectural et muséal de valeur, notamment à Nevers et à La Charité-sur-Loire.

La concrétisation de ces effets suppose des mesures d’accompagnement émanant du territoire :

- mise en œuvre d’une prospection touristique offensive auprès de la clientèle parisienne et francilienne ;
- coordination de l’offre à l’échelle du bassin de vie et du département de la Nièvre ;
- renforcement des aménités urbaines de Nevers et de son agglomération, et de la mise en valeur patrimoniale ;

- mise en place d’une offre d’hébergement et de restauration adaptée également à une clientèle de loisirs ;
- actions visant à générer un développement urbain durable ;
- rabattement efficace, en cas de gare nouvelle périphérique, entre celle-ci et le cœur d’agglomération où se concentrent population, équipements et services.

### 3. SOURCES

---

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

- ADN magazine, magazine d'information de la Communauté d'agglomération de Nevers, numéros parus en 2009 et 2010.
- Chiffres-clés du tourisme nivernais 2007, 2008, 2009, Agence de développement touristique de la Nièvre.
- Les chiffres-clés de la Nièvre, Chambre de commerce et d'industrie de la Nièvre, août 2010.
- Contrat de territoire 2007-2013, Agglomération de Nevers, Pays de Nevers Sud Nivernais, villes intermédiaires, 2009.
- Nevers, ma ville, magazine d'information de la Ville de Nevers, numéros parus en 2009 et 2010.
- Portrait de territoire, Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
  - Portrait du département de la Nièvre, juin 2010,
  - Portrait de la commune de Nevers, juin 2010,
  - Portrait de l'unité urbaine de Nevers, juin 2010,
  - Portrait de l'aire urbaine de Nevers, juin 2010,
  - Portrait des unités urbaines de La Charité-sur-Loire, Decize, Fourchambault, Guérigny, Imphy, La Machine, Pougues-les-Eaux, juin 2010.
- Schéma de développement touristique durable 2010-12, Conseil général de la Nièvre, 2009.

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

- Contribution du Grand Nevers et de la Nièvre à la démarche d'approfondissement des études, contribution commune, de la Ville de Nevers, du Pays Sud Nivernais, le Conseil général de la Nièvre, la Chambre de commerce et d'industrie de la Nièvre et de l'Agglomération de Nevers, sous la coordination de cette dernière, juillet 2010.
- Contribution du Conseil général de la Nièvre, juillet 2010.
- Contribution de la Chambre de commerce et d'industrie de la Nièvre, juillet 2010.

#### 3.3. SITOGRAPHIE SYNTHETIQUE

- [www.agglo-nevers.fr](http://www.agglo-nevers.fr) : site de la Communauté d'agglomération de Nevers (ADN).
- [www.cg58.fr](http://www.cg58.fr) : site du Conseil général de la Nièvre.
- [www.cr-bourgogne.fr](http://www.cr-bourgogne.fr) : site du Conseil régional de Bourgogne.
- [www.isat.fr](http://www.isat.fr) : site de l'Institut supérieur de l'automobile et des transports.
- [www.magnyf1.com](http://www.magnyf1.com) : site du circuit de Magny-Cours.
- [www.nevers.fr](http://www.nevers.fr) : site de la Ville de Nevers.
- [www.nievre.cci.fr](http://www.nievre.cci.fr) : site de la Chambre de commerce et d'industrie de la Nièvre
- [www.nievre.gouv.fr](http://www.nievre.gouv.fr) : site portail des services de l'Etat dans la Nièvre.
- [www.nievre-tourisme.com](http://www.nievre-tourisme.com) : site de l'Agence de développement touristique de la Nièvre.
- [www.statistiques-locales.insee.fr](http://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](http://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.u-bourgogne.fr](http://www.u-bourgogne.fr) : site de l'université de Bourgogne.



Agence de financement des  
infrastructures de transport de  
France

