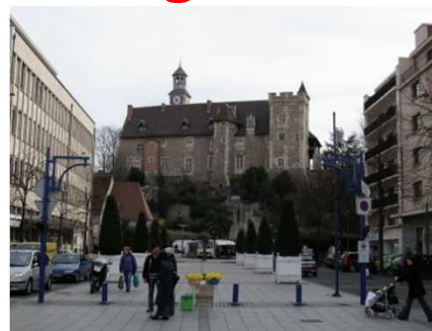




**CONCLUSIONS DE L'ETUDE SUR LA STRATEGIE DE
DEVELOPPEMENT
ET D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE AUVERGNAT
EN LIEN AVEC LA FUTURE DESSERTE TGV POCL**

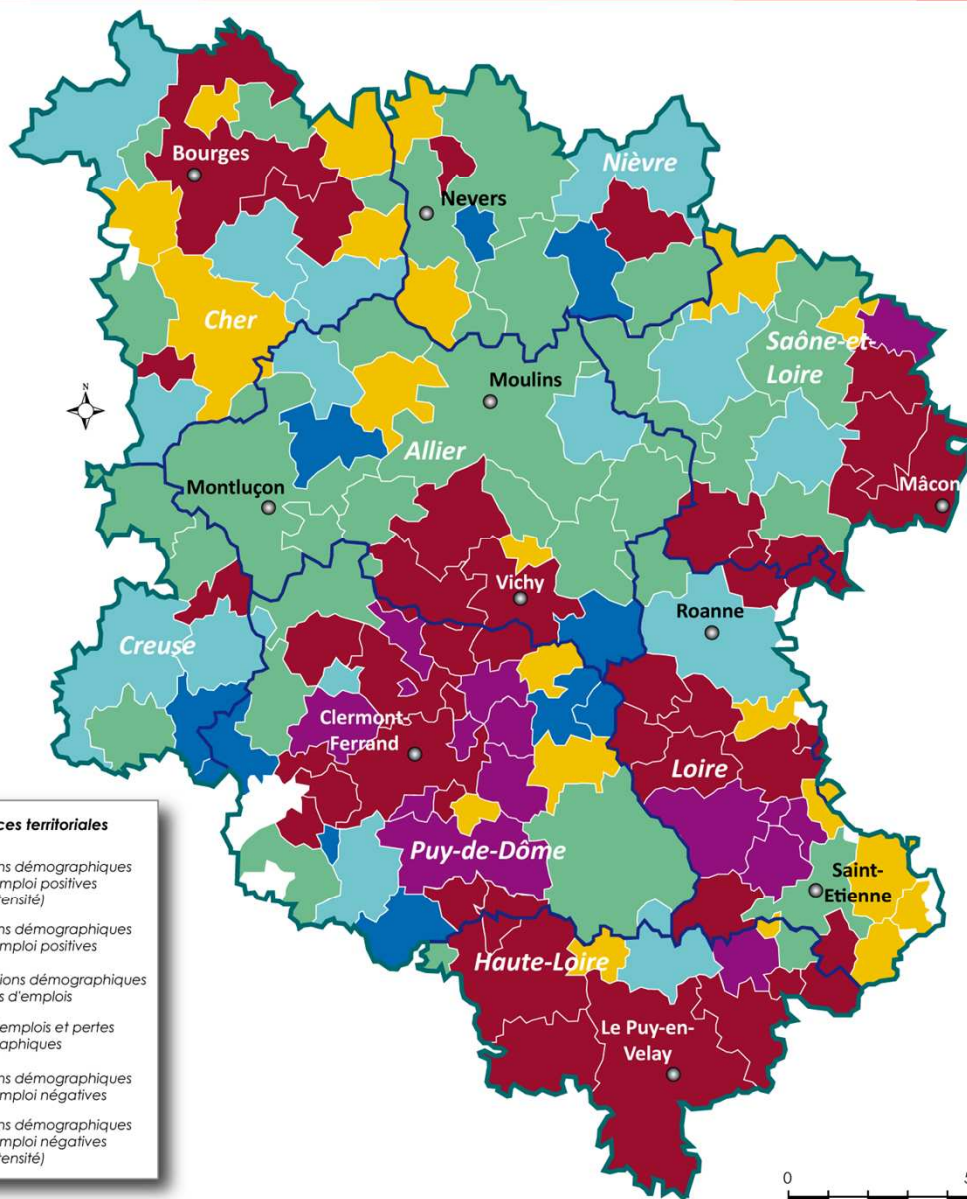


**Présentation du 07-11-2011 au Conseil
Régional d'Auvergne**



1) Caractérisation & typologie des territoires

Caractérisation des territoires



Les tendances territoriales

- Evolutions démographiques et de l'emploi positives (forte intensité)
- Evolutions démographiques et de l'emploi positives
- Progressions démographiques et pertes d'emplois
- Gains d'emplois et pertes démographiques
- Evolutions démographiques et de l'emploi négatives
- Evolutions démographiques et de l'emploi négatives (forte intensité)

Source: INSEE RGP 2007, Traitement CODE 2011

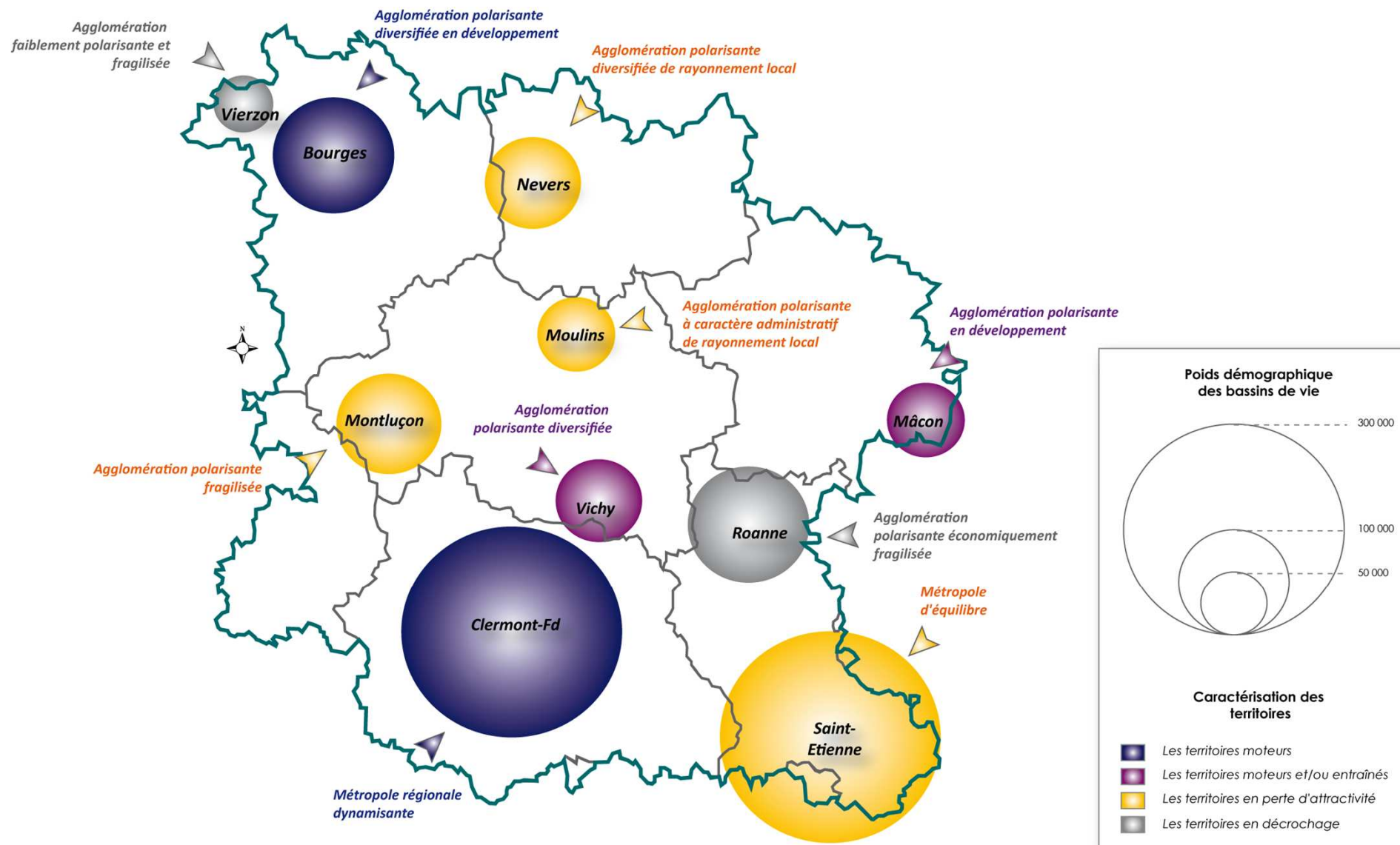
4 grandes tendances dans la durée ...

- 1) Des logiques de métropolisation et de dynamique urbaine (cf. force d'influence de Clermont-Ferrand et de Lyon)
- 2) Un déficit d'attractivité des agglomérations moyennes « autonomes » (Nevers, Montluçon, Moulins, Roanne, ...)
- 3) Des territoires ruraux accessibles qui se résidentialisent (Gannat, Courpière, St Amand Montrond, ...)
- 4) Des bassins enclavés et éloignés des métropoles qui « décrochent » (Aubusson, Gueugnon, Ambert, ...)

... qui appellent la caractérisation en 4 familles de territoires:

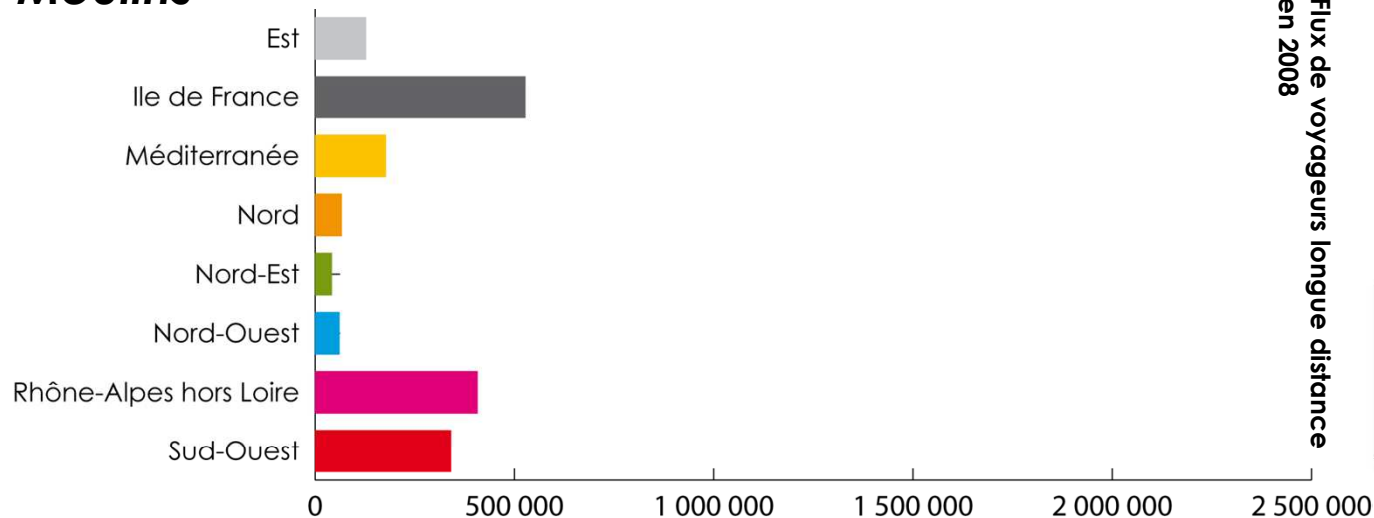
1. Les territoires moteurs (&/ou entraînés)
2. Les territoires en mutation résidentielle
3. Les territoires en perte d'attractivité
4. Les territoires en décrochage

Caractérisation des bassins de vie

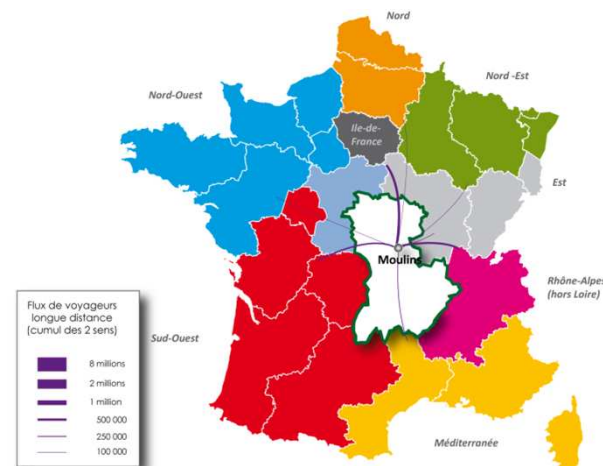


2) Mobilité et échanges

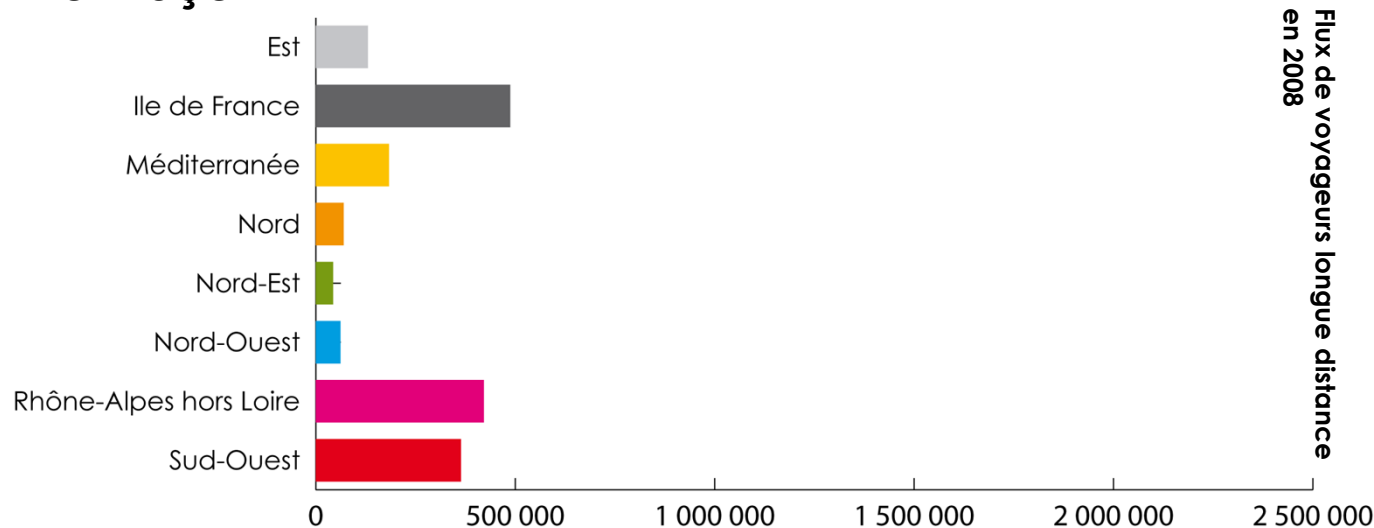
Moulins



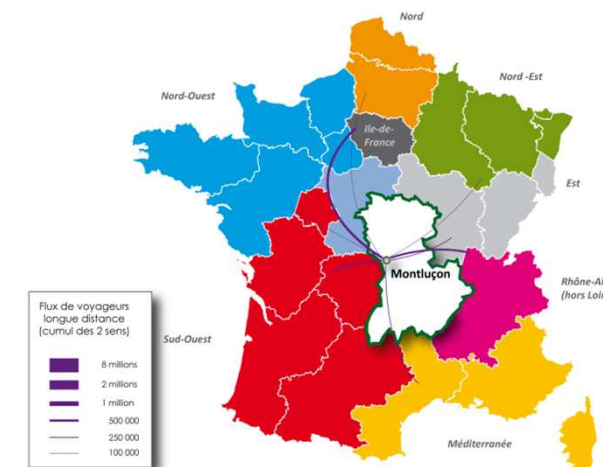
Flux de voyageurs longue distance en 2008



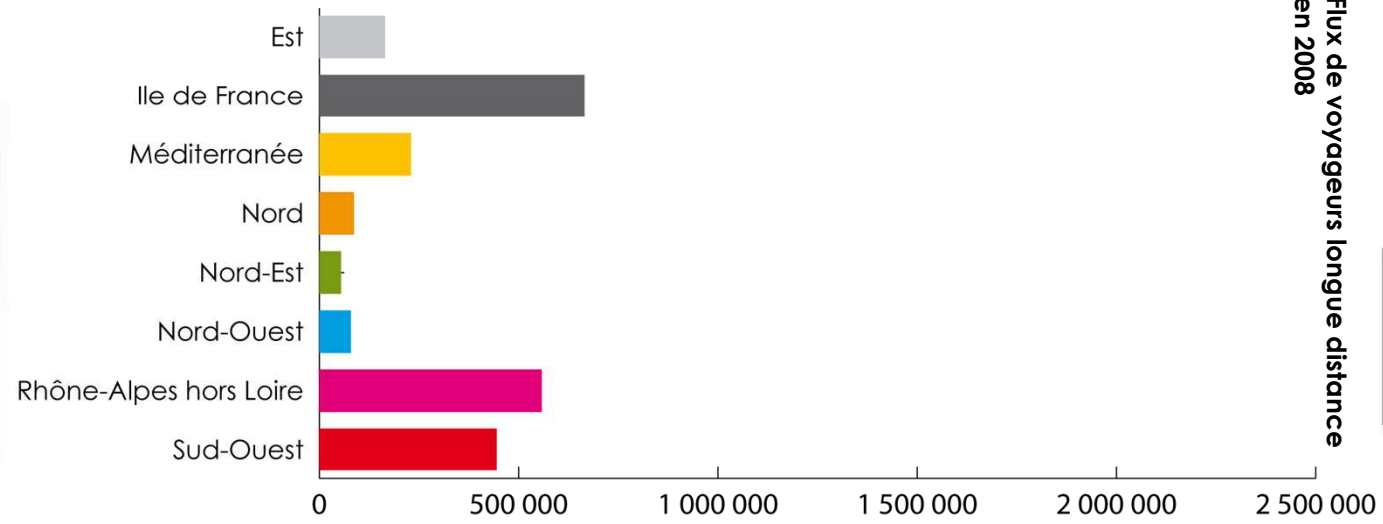
Montluçon



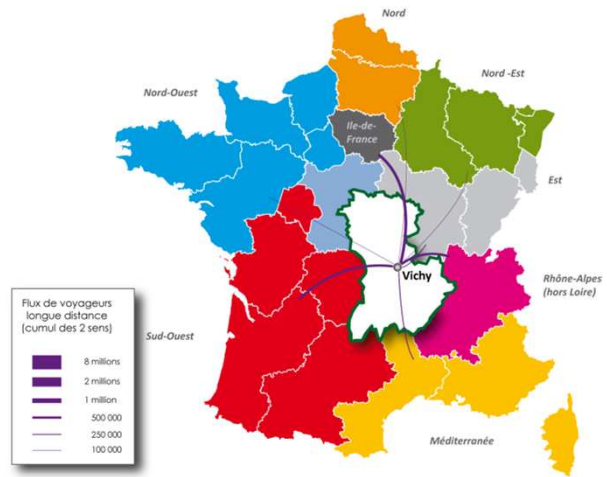
Flux de voyageurs longue distance en 2008



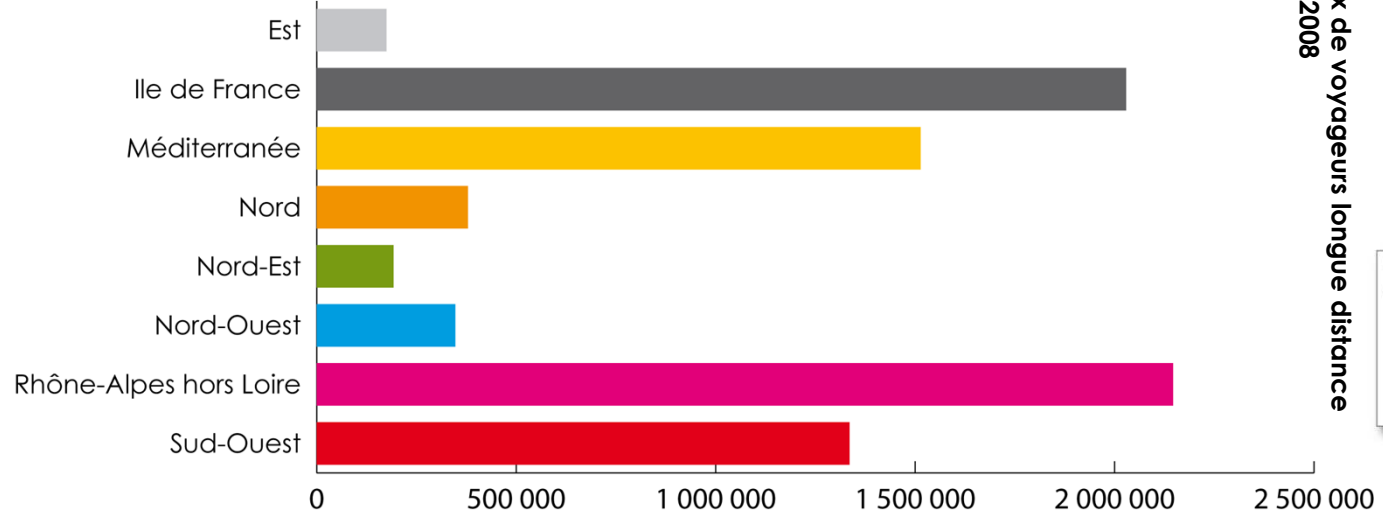
Vichy



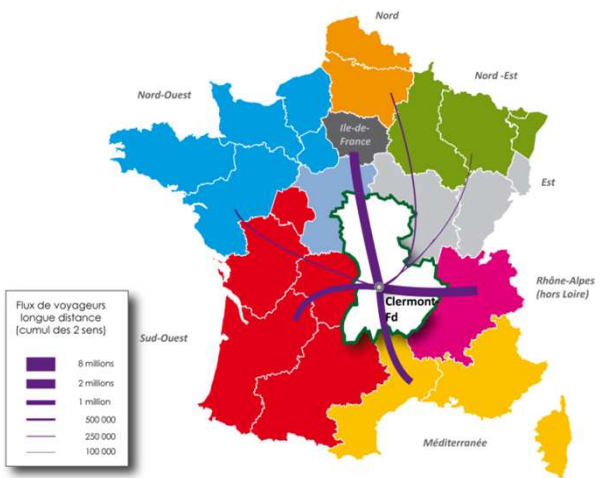
Flux de voyageurs longue distance en 2008



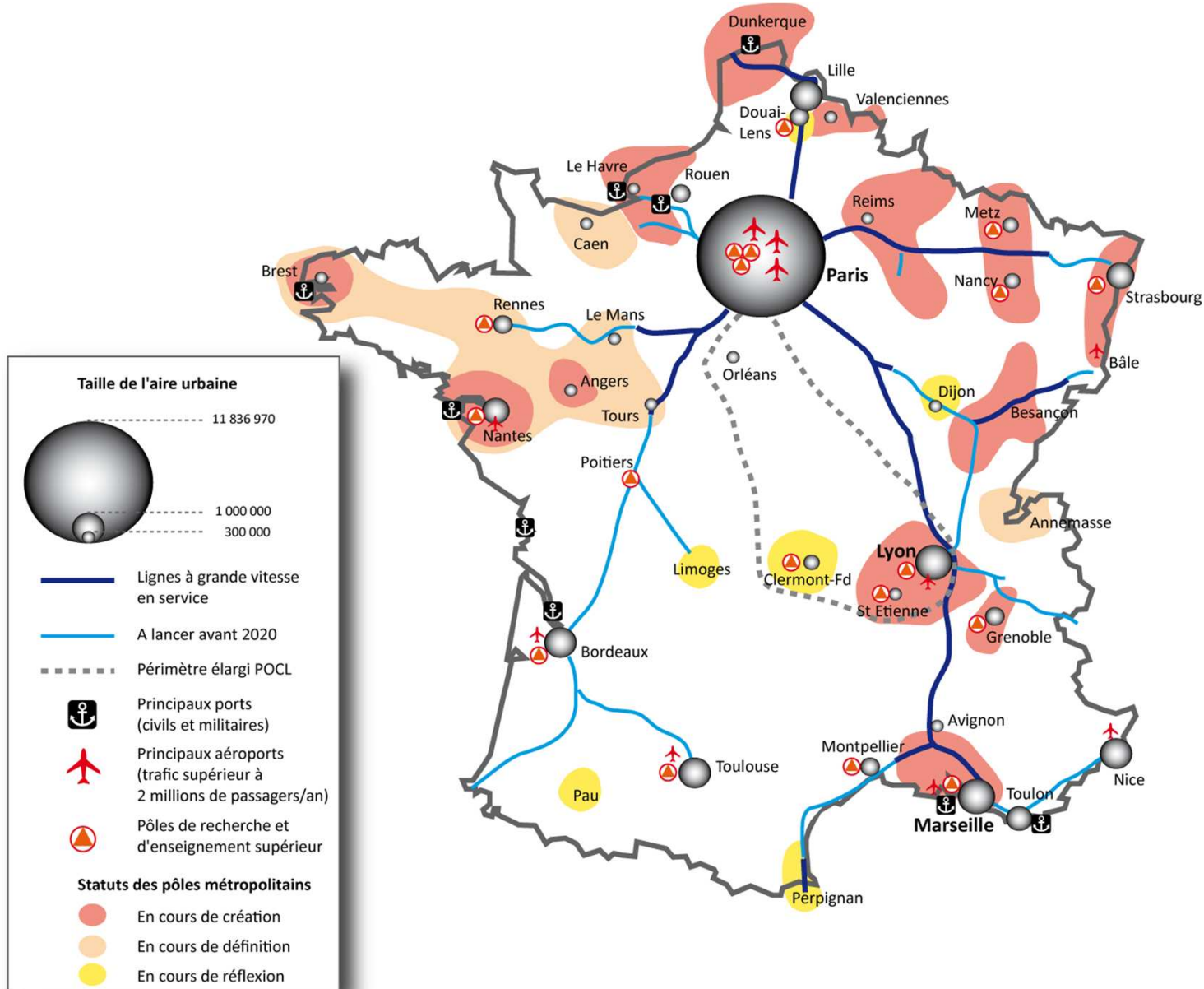
Clermont-Fd



Flux de voyageurs longue distance en 2008

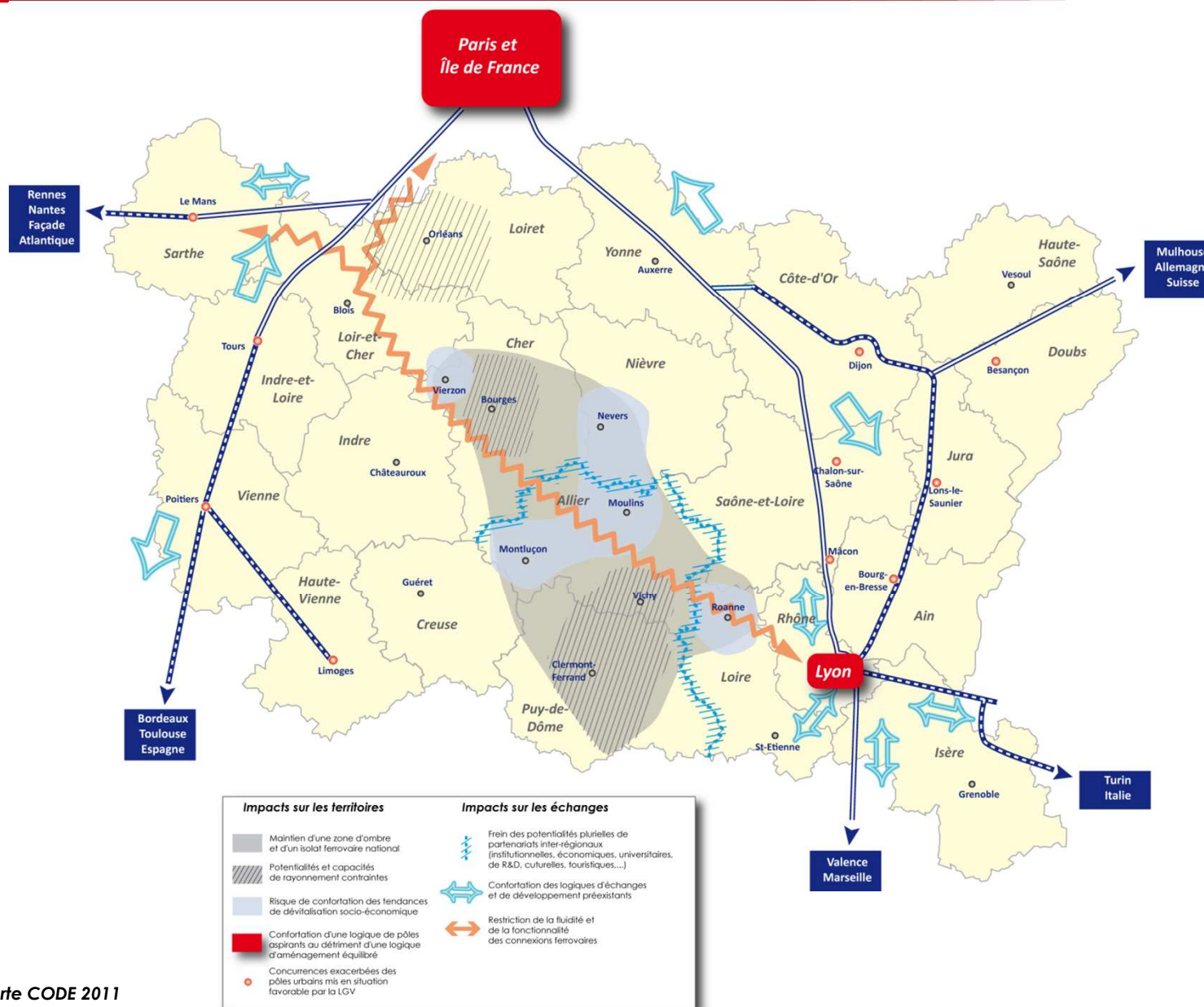


3) Le scénario « 0 » : l'Espace Central sans POCL



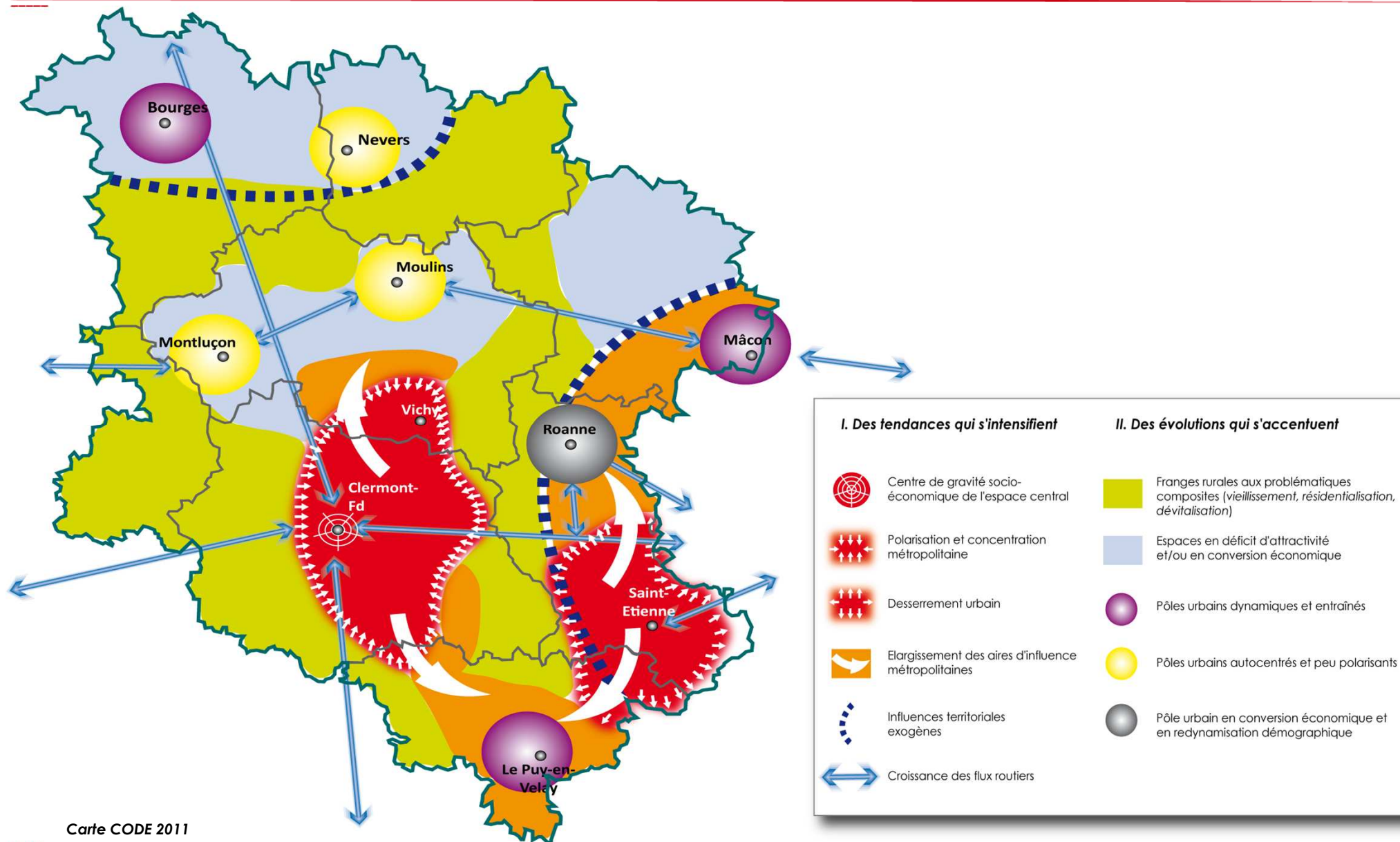
Carte CODE 2011

Le grand centre sans la LGV POCL : une fracture et un isolat accentués



Carte CODE 2011

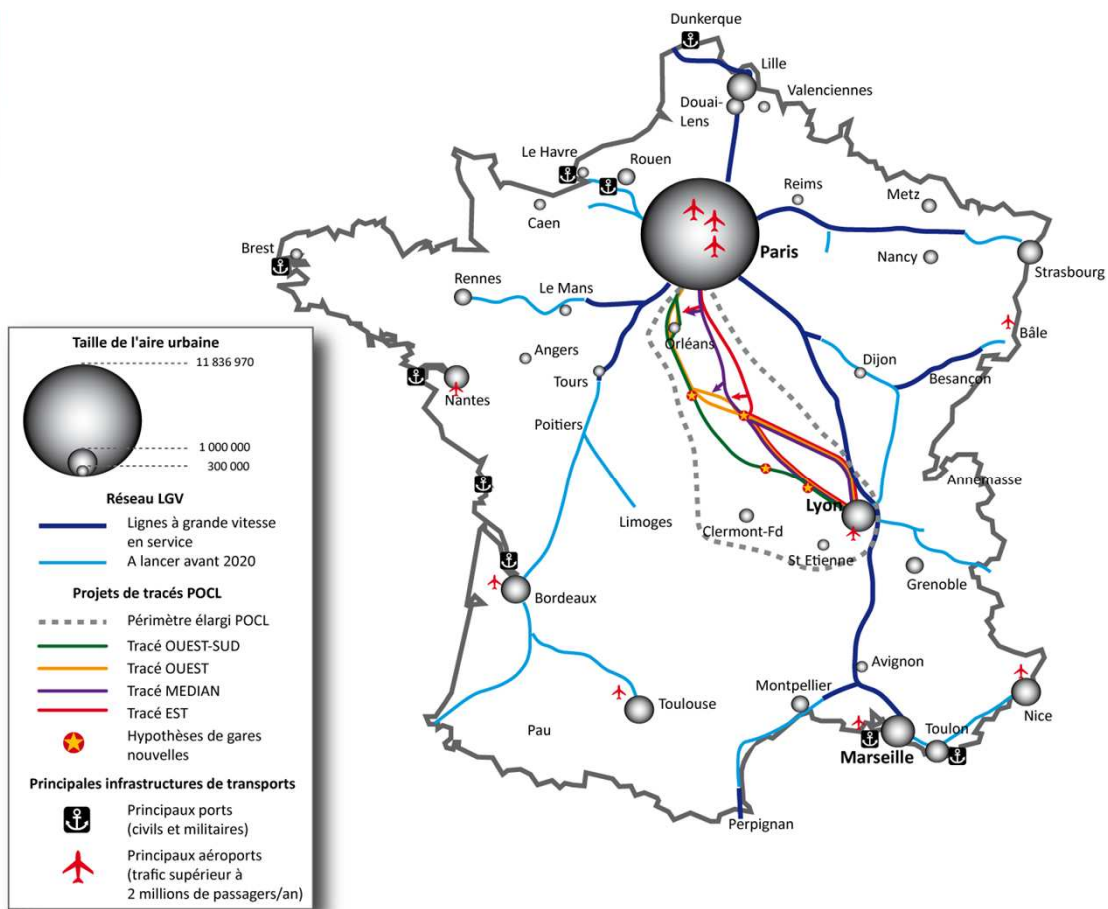
Le périmètre d'étude à l'horizon 2020: continuité structurelle & poursuite des tendances engagées



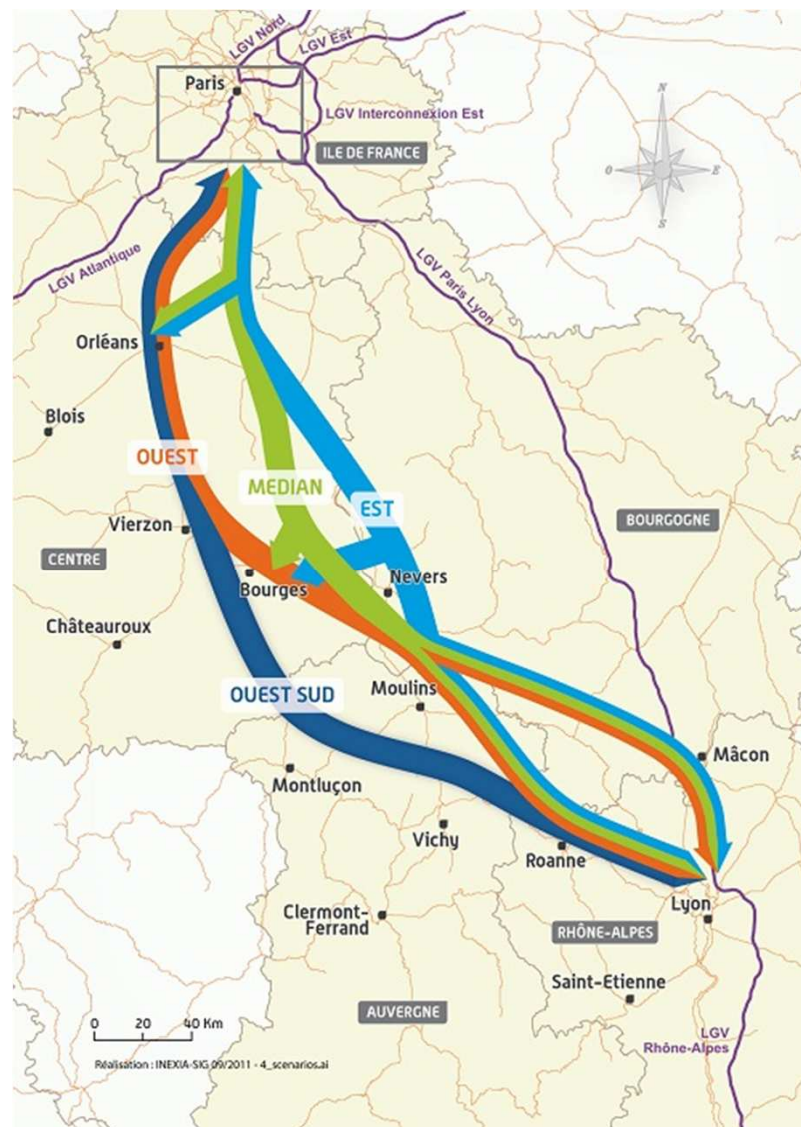
Carte CODE 2011

4) Hypothèses de fuseaux LGV et impacts territoriaux

Fuseaux POCL et réseau LGV



Carte CODE 2011



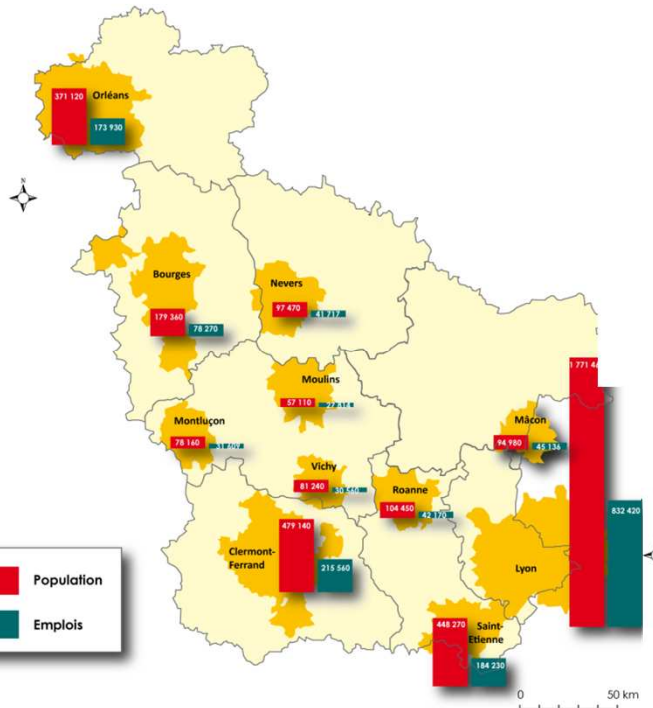
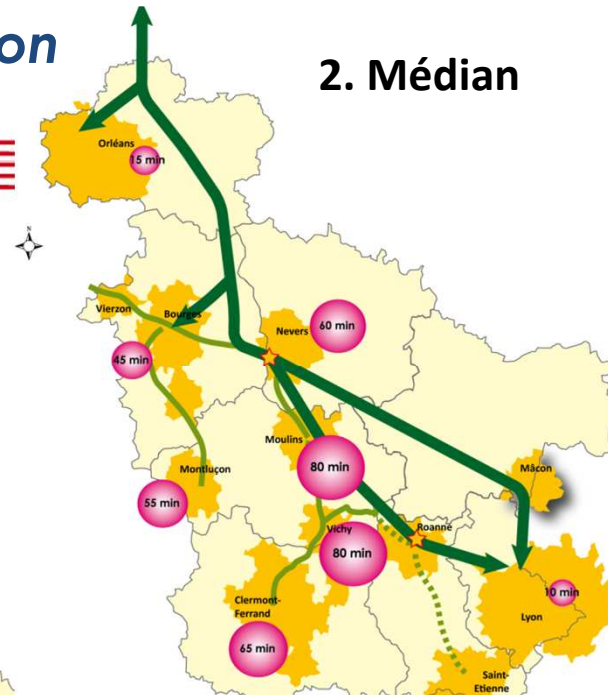
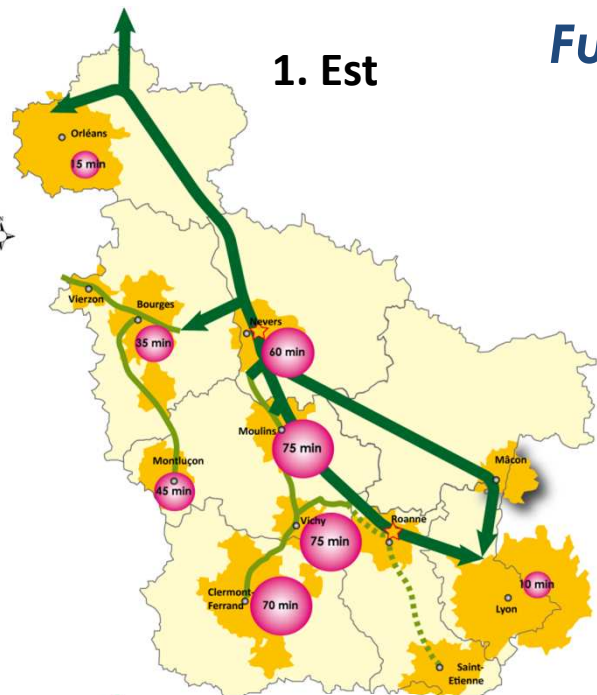
Carte RFF

Fuseaux POCL et organisation économique-urbaine

1. Est

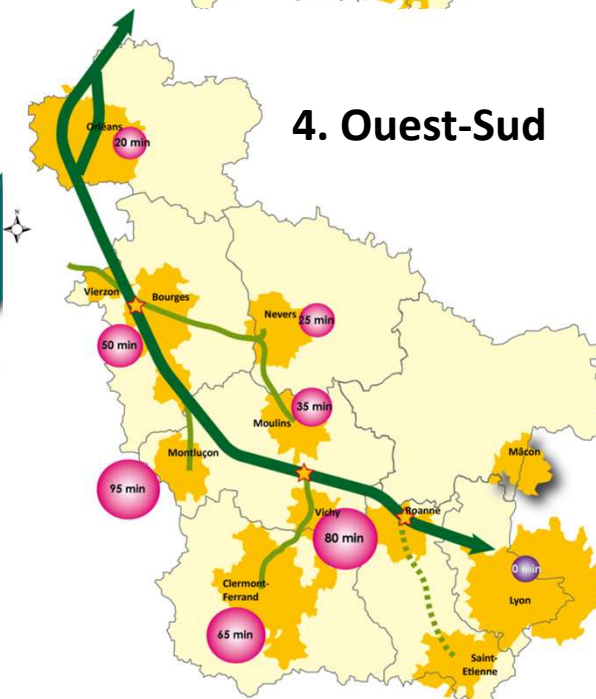
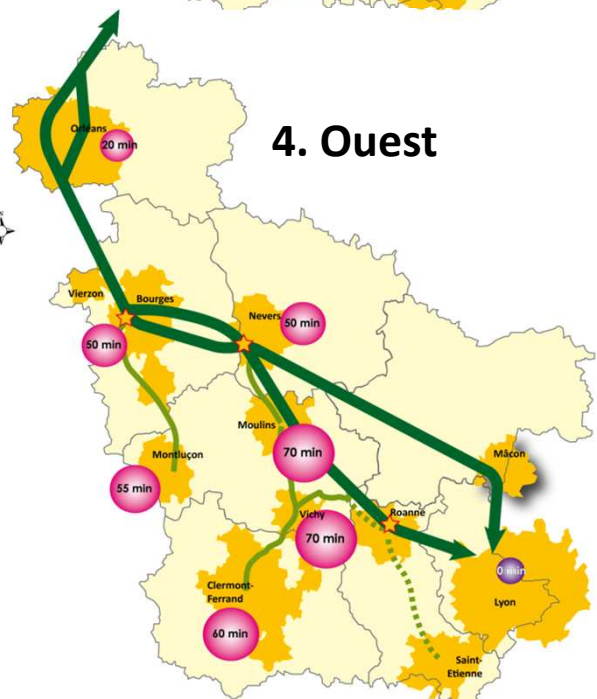
2. Médian

Poids économiques et démographiques des aires urbaines en 2007



4. Ouest

4. Ouest-Sud



Impacts territoriaux et socio-économiques des 4 scénarii de tracés de la LGV POCL : Moulins

➤ Situation actuelle

Moulins se situe sur l'axe nord-sud Nevers – Clermont-Ferrand et au niveau d'une ligne qui, à l'est, passe par Paray-le-Monial et permet d'atteindre Lyon.

L'offre TER concerne 3 lignes.

Sur l'axe nord-sud, la desserte est très dissymétrique : elle est dense vers le sud (23 A/R par JOB en direction de Vichy -30 à 40') et Clermont-Ferrand (1h à 1h20'), alors que le nombre de dessertes vers le nord est plus faible (4 A/R pour Bourges et Vierzon, 7 avec Nevers). A l'est, on compte une dizaine de relations au départ de Moulins sur la ligne Moulins - Lyon et une dizaine vers Paray-le-Monial (dont 4 routières)

➤ Synthèse des scénarii

- En matière des temps de parcours (Paris)

	Ouest-Sud	Ouest	Médian	Est
Gare centre				
Paris	1h45'	1h16'	1h07'	1h06'
Lyon par rabattement en GN	1h10'	1h30'	1h30'	1h30'
Gare nouvelle	*	**	**	**
Paris	1h18'			
Lyon	40'	52'	53'	55'

- En matière de dessertes

	Ouest-Sud	Ouest	Médian	Est
Gare centre				
Paris	2	7	7	7
Gare nouvelle	*	**	**	**
Paris	4	7	7	7
CDG - Nord	4	4 à 5	4 à 5	4 à 5
Ouest	5	4 à 5	4 à 5	4 à 5
Lyon – Sud-Est	7	7	7	7

*: Par Gare Nouvelle Auvergne

** : Par Gare Nouvelle Nièvre

Le scénario Ouest-Sud n'est pas directement favorable à Moulins au plan des temps de parcours. Même dans l'hypothèse d'une gare nouvelle, ce temps est légèrement supérieur à celui du temps en gare centre dans les scénarios Ouest, Médian et Est, ces deux derniers étant très comparables.

Pour le nombre des dessertes, les scénarios Ouest, Médian et Est offrent des fréquences élevées, équivalentes à celles d'une gare nouvelle dans le scénario Ouest-Sud. Ce dernier scénario n'offre qu'un nombre de dessertes limité en gare centre, en réduction par rapport à la situation actuelle.

En revanche l'hypothèse d'une gare nouvelle offre des possibilités de desserte vers Paris/le Nord/ CdG & l'ouest, d'une part, et vers Lyon, d'autre part, tout à fait intéressantes.

Impacts territoriaux et socio-économiques des 4 scénarii de tracés de la LGV POCL : Montluçon

➤ Situation actuelle

Montluçon est au centre d'une étoile à 3 branches : Bourges au nord, Gannat – Riom – Clermont-Ferrand au sud-est et Guéret – Limoges au sud-ouest.

L'offre TER est organisée en 7 lignes (dont une routière).

➤ Synthèse des scénarii

• En matière des temps de parcours

	Ouest-Sud	Ouest	Médian	Est
Paris				
via Vierzon	2h04'	2h04'		
via Bourges	2h12'	2h11'	2h03'	2h 12'
par le raccordement	1h24'			
Lyon				
via Bourges	2h30'	2h40' à 3h	2h40' à 3h	2h40' à 3h
via Gare Nouvelle	2h10' *	2h40' à 3h **	2h40' à 3h **	2h40' à 3h **

*: Via Gare Nouvelle Auvergne

** : Via Gare Nouvelle Nièvre

• En matière de dessertes

Le nombre de dessertes prévu pour Paris est de 3, quel que soit le scénario. Les Gares Nouvelles offrent 7 à 8 dessertes quotidiennes vers Lyon

Les temps de parcours de/vers Paris sont équivalents (un peu plus de 2h) dès lors que la desserte est assurée via Vierzon dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, ou par Bourges dans les scénarios Médian et Est. La Gare Nouvelle Auvergne via un accès routier offre une accessibilité largement améliorée pour Lyon.

Pour Montluçon, l'enjeu d'importance est celui du raccordement « Nord-Montluçon » dans le scénario Ouest-Sud qui permet un gain de temps très important vers Paris, de façon indiscutable, par rapport aux autres formules de desserte.

Impacts territoriaux et socio-économiques des 4 scénarii de tracés de la LGV POCL : Vichy

➤ Situation actuelle

Vichy est situé sur la ligne Paris - Clermont-Ferrand, un peu au sud de Saint-Germain-des-Fossés, nœud important du système ferroviaire au carrefour de cette ligne et de la ligne Roanne - Gannat. L'offre TER est développée au nord, vers Moulins (30' à 40') avec une dizaine d'A/R, au sud vers Riom et Clermont-Ferrand (30' à 35') avec une vingtaine d'A/R et à l'est vers Roanne (40' à 45') et Lyon (1h50') avec 6 A/R. L'offre TER est structurée en 6 lignes .

➤ Synthèse des scénarii

• En matière des temps de parcours

	Ouest-Sud	Ouest	Médian	Est
Gare de centre ville				
Paris	1h30'	1h38'	1h29'	1h28'
Lyon	50'	55'	55'	55'
Gare nouvelle	*	**	**	**
Paris	1h18'			

• En matière de dessertes

	Ouest-Sud	Ouest	Médian	Est
Gare de centre ville				
Paris	6	13	12	12
CDG – Nord	2	2	1	1
Lyon – Sud-Est	8	8	8	8
Gare nouvelle	*	**	**	**
Paris	4	7	7	7
CDG – Nord	4	4 à 5	4 à 5	4 à 5
Ouest	5	4 à 5	4 à 5	4 à 5
Lyon – Sud-Est	7	7	7	7

A l'exception du scénario Ouest, les temps de parcours de/vers Paris sont inférieurs ou égaux à 1h30' soit un progrès considérable par rapport à la situation actuelle. Même dans le cas du scénario Ouest, le gain reste supérieur à 1 heure.

Le nombre des dessertes est assez proche dans les scénarios Ouest, Médian et Est. Le scénario Ouest-Sud offre un nombre de dessertes plus faible (en particulier de/vers Paris), notamment lorsque cette desserte est assurée en gare centrale comme dans les trois autres scénarios,

En revanche l'hypothèse d'une gare nouvelle offre des possibilités de desserte vers l'ouest qui n'existent pas dans les autres scénarios. Les fréquences et O/D sont également particulièrement intéressantes en Gare Nouvelle + un temps d'accès très performant vers Paris

*: Par Gare Nouvelle Auvergne

** : Par Gare Nouvelle Nièvre

Impacts territoriaux et socio-économiques des 4 scénarii de tracés de la LGV POCL : Clermont-Fd

➤ Situation actuelle

La capitale de l'Auvergne n'est pas située sur un grand axe ferroviaire, et a fortiori au carrefour de plusieurs grands axes. Mais elle est au cœur d'un réseau ferroviaire à vocation locale ou régionale assez dense et bien desservi.

L'offre TER concerne 16 lignes, les principales destinations sont Issoire (25' à 40'), Vichy (30' à 35'), Thiers (40' à 50'), Montluçon (1h30') et Aurillac (2h20). On note une forte intensité des relations entre Clermont-Ferrand et les agglomérations les plus proches sur l'axe nord-sud : Riom-Châtelguyon (84 A/R par JOB) ; Vic-le-Comte (68) ; Issoire (54) ; Vichy (41).

➤ Synthèse des scénarii

• En matière des temps de parcours

	Ouest-Sud	Ouest	Médian	Est-Sud	Est-Nord
Paris	1h52'	2h01'	1h52'	1h51'	1h55'
CDG	2h29'	2h38'	2h29'	2h28'	2h28'
Lyon	1h13'	1h20'	1h20'	1h20'	-

• En matière de dessertes

	Ouest-Sud	Ouest	Médian	Est-Sud	Est-Nord
Paris	10	13	12	12	12
CDG – Nord	2	2	1	1	1
Lyon – Sud-Est	8	8	8	8	0

Ces tableaux font apparaître des temps de parcours de/vers Paris qui varient assez peu selon les scénarios : ils sont compris entre 1h50' et 1h55', sauf dans le cas du scénario Ouest où le temps de parcours dépasse 2 h.

Le nombre des dessertes pour Paris varie un peu plus fortement : de 10 (Ouest-Sud) à 13 (Ouest). Mais scénario Est-Nord ne permet pas une desserte à grande vitesse avec Lyon, les autres scénarios étant de ce point de vue équivalents.

Le scénario « ouest sud » présente un intérêt certain, en termes de temps de parcours, tant vers Paris que vers Lyon (rapidité maximum en 1 heure 13)

Impacts territoriaux et socio-économiques des 4 scénarii de tracés de la LGV POCL : synthèse

1. La partie nord de la LGV (Orléans, Blois)

Scénarii: Equivalence des scénarios Ouest-Sud et Ouest de même que les scénarios Médian et Est dans les liaisons avec Paris.

Faibles différences entre les deux paires de scénarios : le temps de parcours est de quelques minutes supérieur pour les scénarios dans lesquels la LGV passe un peu plus à l'est d'Orléans.

Dessertes et mesures d'aménagement : Arrivée de la LGV se traduit par une baisse du nombre des dessertes quotidiennes avec Paris, forte pour Blois, plus modérée pour Orléans. En revanche les scénarii Ouest et Ouest Sud permettent des liaisons favorisées avec la métropole lyonnaise.

2. La partie centrale de la LGV

- Vierzon, Bourges, Montluçon

Scénarii: Scénarii Ouest-Sud et Ouest globalement favorables à l'ensemble Vierzon-Bourges et Montluçon. Scénarii Est et Médian fortement défavorables à Montluçon.

Dessertes et mesures d'aménagement : Dans les scénarii Ouest-Sud et Ouest, 2 raccordements sont nécessaires (au nord et à l'est de Vierzon) pour permettre à la LGV de desservir à la fois la gare de Vierzon et de poursuivre sur voie normale son parcours jusqu'à Châteauroux.

Deux solutions alternatives se présentent pour Bourges: une desserte de la gare de centre-ville grâce à 2 raccordements ou la création d'une gare nouvelle. La desserte en centre-ville offre un temps de parcours réduit mais un nombre et une variété de dessertes faibles alors que la gare nouvelle implique un temps de parcours trajet ville-gare plus long mais offre des possibilités de dessertes plus nombreuses et diversifiées.

Montluçon pourrait être desservie soit en correspondance à partir de Vierzon ou de Bourges, soit par un raccordement spécifique au sud de Bourges. Ce raccordement est clairement le plus intéressant pour l'agglomération de Montluçon, lui permettant un temps d'accès à Paris (en scénario « ouest sud ») particulièrement performant vers Paris (1 heure 24)

Impacts territoriaux et socio-économiques des 4 scénarii de tracés de la LGV POCL : synthèse

2. La partie centrale de la LGV

- Nevers, Moulins, Vichy et Clermont-Fd

Scénarii: Scénarii Ouest, Médian et Est à peu près équivalents pour Nevers, Est et Médian pour Moulins et Vichy

Dessertes et mesures d'aménagement: L'hypothèse gare nouvelle au sein du scénario Ouest-Sud change les données des autres scénarii. Pour Moulins, la gare nouvelle est équivalente en temps de parcours à la desserte en gare centre des autres scénarii mais moins bonne en nombre de dessertes. Pour Vichy, la gare nouvelle offre un temps de parcours un peu moins bon que la desserte en gare centre mais elle permet un nombre et une variété de destinations plus importantes.

3. La partie sud

- Roanne et Mâcon

Scénarii: Basiquement la variante nord constitue un avantage pour Mâcon et la sud une opportunité pour Roanne.

Dessertes et mesures d'aménagement: Pour Mâcon: possibilité d'augmenter le nombre de dessertes vers Paris et Lyon, mais surtout ouverture des perspectives à des relations vers Genève.

Pour Roanne: desserte de Roanne et éventuellement de Saint-Etienne, mais surtout possibilité d'ouvrir des dessertes TERGV entre Lyon et Clermont-Fd.

Tableau des impacts des 4 scénarios de tracés de la LGV POCL par aire urbaine

Scénarii	Est 1 (Mâcon)	Est 2 (Roanne)	Médian 1 (Mâcon)	Médian 2 (Roanne)	Ouest 1 (Mâcon)	Ouest 2 (Roanne)	Ouest-Sud
AU concernées							
Mâcon	++	=	++	=	++	=	=
Roanne/St Etienne	=	++	=	++	=	++	++
Clermont-Fd	=	+	=	+	=	+	++
Vichy	+	+	+	+	=	=	++
Montluçon	+	+	+	+	+	+	++
Moulins	+++	++	+++	++	+++	+	+
Nevers	++	++	++	++	+	+	=
Bourges/Vierzon	+	+	+	+	++	++	++
Orléans/Blois	+	+	+	+	++	++	++
Paris/Lyon	++	++	++	++	=	=	=

++++ : Extrêmement positif	++
+++ : Très positif	+++
++ : Positif	++
+ : Assez positif	+
= : neutre voire négatif	=

Tableau multicritère des impacts territoriaux et socio-économiques des 4 scénarios de tracés de la LGV POCL (fonctionnalités)

Scénarii	Est 1 (Mâcon)	Est 2 (Roanne)	Médian 1 (Mâcon)	Médian 2 (Roanne)	Ouest 1 (Mâcon)	Ouest 2 (Roanne)	Ouest-Sud
Indicateurs et variables							
<i>Gains de temps optimisés / Paris (depuis Clermont-Ferrand)</i>	+	+++	+	++	+	+	+++
<i>Gains de temps optimisés / Lyon (depuis Clermont-Ferrand)</i>	=	+++	=	+++	=	+++	+++
<i>Bassins de clientèles et de populations potentiels au plan du réseau national</i>	+++	+++	+++	+++	+++	++	+
<i>Bassins de clientèles et de populations potentiels au plan régional et interrégional</i>	+	+++	+	+++	+++	+++	+++
<i>Effets de partenariats inter-régionaux</i>	=	+	=	+	+	++	+++
<i>Effets de synergies et d'impacts sur les aires métropolitaines (Lyon, Clermont-Fd, Saint-Etienne, Orléans)</i>	=	+	=	+	++	+++	+++
<i>Effets de mise en réseau et de desserte de villes moyennes (Moulins, Vichy Montluçon, Roanne, Nevers, Châteauroux, Bourges, Vierzon, Mâcon...)</i>	=	+	=	+	++	+++	+++
<i>Accessibilité du Sud francilien, des pôles de connaissances et d'excellence (Saclay, ...) et du hub d'Orly</i>	=	=	=	+	++	+++	+++
<i>Effets de connexions ferroviaires nationales transverses</i>	=	=	=	+	++	+++	+++
<i>Effets sur les entreprises et les bassins d'emplois et les filières économiques</i>	=	+	=	+	++	+++	+++
<i>Effets sur les pôles touristiques, patrimoniaux, naturels et culturels</i>	=	+	+	++	++	+++	+++
<i>Effets de mise en réseau des pôles universitaires métropolitains</i>	=	+	+	++	++	+++	+++

+++ : Extrêmement positif	+++
++ : Très positif	++
+ : Positif	+
= : Neutre voire négatif	=

5) Orientations stratégiques

Les enjeux transversaux de développement liés à POCL

- ✓ Un impératif incontournable : Obtenir prioritairement POCL, dans sa version par Roanne
- ✓ Privilégier les notions d'aménagement, de maillage et de désenclavement des territoires grâce à POCL
- ✓ Ne pas s'arrêter à des critères immédiats de rentabilité, d'économies prévisionnelles et de tracé direct, entre métropoles internationales seules (Paris et Lyon)
- ✓ Favoriser la desserte, l'effet *réseau* et la mise en situation « gagnante » des principales agglomérations dynamisantes (démographiquement et économiquement) de l'espace Central/Nord Auvergne :
 - *Roanne / St Etienne*
 - *Clermont-Ferrand*
 - *Vichy*
 - *Moulins*
 - *Montluçon*
 - *Bourges/Vierzon*
 - *Nevers*
 - *Orléans/Blois*
- ✓ Valoriser l'ouverture multipolaire et géographique permise par POCL, tant vers le nord-ouest (Paris, façade Atlantique, Normandie, Nord, interconnexions avec le Hub d'Orly et l'ouest francilien...) que vers l'est et le sud-est français (Lyon, sillon rhodanien, Arc Alpin, Méditerranée, ...)



POCL: il peut-être un dynamiseur durable, un vecteur de repositionnement et un fédérateur de l'Espace Central Français

Les effets socio économiques prévisibles de POCL

- Un effet de rattrapage et de *mise à niveau*, au plan national et européen (*accessibilité, temps de parcours, maillage et interconnexions*)
- Un impact favorable sur l'image et le marketing territorial
- Des incidences positives sur les entreprises et les acteurs économiques (*échanges, déplacements, marchés, partenariats, attractivité pour des implantations...*)
- Des retombées notables en matière de tourisme, de congrès et de fréquentation des sites patrimoniaux et des événements remarquables
- Une attractivité accrue pour les étudiants, chercheurs et cadres/ingénieurs (+ jeunes ménages actifs, de CSP supérieures)
- Une possibilité offerte pour renforcer les synergies et rapprochements des pôles de compétitivités, centres de recherches et unités d'enseignement supérieur (avec l'ouest Francilien, le Plateau de Saclay et Lyon)
- Des capacité de maintien/relance démographique, tant vers les jeunes diplômés/actifs régionaux, qu'extérieurs à l'Espace Central, ainsi que des jeunes « séniors » métropolitains , attirés par le cadre de vie et le cout de l'immobilier de l'Espace Central
- Des opportunités de mutation/développement fonctionnels des agglomérations (culture, art, évènements, université, ...) et de requalification de la trame urbaine (notamment autour des gares de centre-ville)

Ouest sud: des avantages réels, multiples et combinatoires

1) à l'Est :

- L'opportunité d'associer 2 bassins importants et aujourd'hui « hors de la dynamique TGV » : Roanne (104 447 habitants pour l'aire urbaine/ 42 170 emplois *) et St Etienne (315 000 habitants pour l'aire urbaine/ 137 000 emplois)
- La possibilité d'ouverture vers l'ouest de la métropole lyonnaise (1 771 460 habitants/ 832 000 emplois), la rééquilibrant spatialement

2) au cœur de l'Espace Central :

- Un désenclavement « multipolaire » et performant (en temps) pour Clermont-Ferrand (430 525 habitants/aire urbaine/ 193 000 emplois) et son tissu socioéconomique et universitaire (35 000 étudiants), tant vers Lyon, que Paris (et les interconnexions nationales induites). Les pôles touristiques et attractifs environnants (thermalisme, Montagne, ski, nature, Vulcania, ...) seraient particulièrement avantagés, dans cette hypothèse.
- Pour Vichy (81 239 habitants/aire urbaine/ 30 550 emplois), via une gare nouvelle, des temps d'accès très performants vers Paris et Lyon, mais aussi une diversité de fréquences et de destinations tout à fait appréciable (Lyon, l'Ouest Atlantique, le Nord, le Sud-Est, ...) , intéressantes sur le plan économique et touristique (ainsi que pour St Pourçain et ses activités économiques orientées dans le luxe)
- Une possibilité d'ouvertures et de connexions nationales multipliées pour le bassin Moulinois (57 114 habitants/aire urbaine/ 27 814 emplois), mais ce exclusivement depuis une gare nouvelle fonctionnelle
- Un repositionnement très avantageux pour Montluçon (78 160 habitant/aire urbaine, 2ème bassin économique d'Auvergne avec 31 600 emplois), tant vers Paris, Lyon, voire Clermont-Ferrand, lui permettant durablement, d'inscrire sa mutation économique et d'image dans la durée


* Sources: INSEE/2008

1) Au Nord-Ouest :

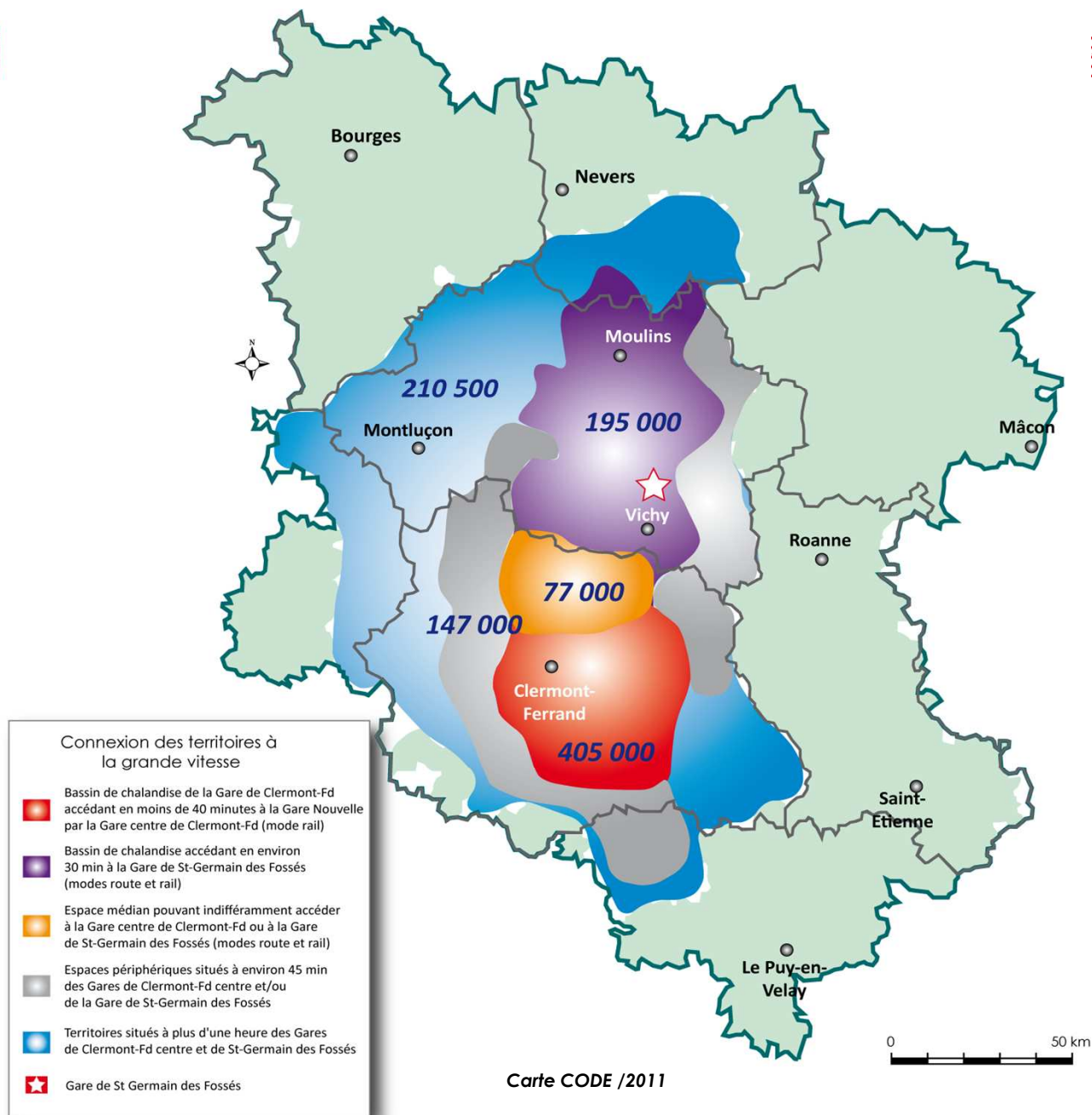
-Bourges (122 680 habitants/ aire Urbaine/56 974 emplois), agglomération dynamique démographiquement, culturellement et économiquement, sera véritablement mise en situation favorable, vers Paris, mais aussi vers Lyon (ainsi également vers Clermont-Ferrand/cf. rapprochement d'unités Michelin) au travers de ce scénario, de même que Vierzon (36 875 habitants/aire Urbaine/ 13 445 emplois), par effet de raccordement, qui connaît des vicissitudes économiques structurelles.

-Orléans (371 122 habitants/aire urbaine/173 933 emplois), en situation de dynamique réelle (démographique, économique, universitaire), pourrait se voir particulièrement valorisé, à destination de Paris (35') et de Lyon, par le fuseau « ouest sud », de même que Blois (120 000 habitants/ aire urbaine/54 075 emplois) , par effet de maillage et de raccordement (avec un impact économique et touristique important/ Val de Loire)

Le rôle d'une gare nouvelle

- 1) Un pôle majeur d'échanges, de diffusion et de maillage ferroviaire pour le Nord Auvergne, dans une optique d'aménagement, d'équilibre et de désenclavement du territoire régional et interrégional
- 2) Une « plaque tournante » intersecteurs Nord Auvergne, concernant cumulativement, les bassins de vie et d'emplois de Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand
- 3) Une opportunité unique de « ménager l'avenir » dans le cadre de possibles liaisons transverses « est/ouest » (cf. projet Transline), hors Paris, faisant du Nord Auvergne, un nœud et un carrefour ferroviaire du futur, au plan national & européen
- 4) La possibilité d'organiser, autour du site (cf. foncier disponible) un Projet de Développement Economique partagé et raisonnablement ambitieux
- 5) La nécessité d'organiser un pôle « multimodal » (rail/route), disposant de fonctionnalités et de services (parking, loueurs de véhicules, espace autobus, ...), et particulièrement bien maillé et connecté (de façon régulière, cadencée et rapide) aux centres des agglomérations (par navettes ferroviaires ou routières + interconnexions TER/TGV)
 -  Eviter le syndrome « Gare de Picardie », « Gare Lorraine/Louvigny » ou « Gare Meuse »
- 6) Une obligation de « lucidité » et de réalité (cf. les « illusions d'optique »...) : les retombées économiques directes d'une Gare Nouvelle « excentrée » sont faibles, a fortiori en « rase campagne » & éloignée des principaux pôles économiques et urbains; Même Reims/Bezannes/Champagne-Ardenne ou Aix en Provence sont peu génératrices de valeur ajoutée économique territoriale de proximité. Un exemple en cours de développement à étudier : pôle d'activité et d'innovation aux abords de la gare TGV de Belfort-Montbéliard (mais proche de l'agglomération)
- 7) Coût moyen d'une gare nouvelle: de 50 à 100 millions d'€, en fonction des contraintes physiques & naturelles

Gare Nouvelle « Porte d'Auvergne »: carte de synthèse



Gare Nouvelle « Porte d'Auvergne »: ce qu'il faut retenir

- **Un bassin de chalandise, s'étendant de Riom au sud à Moulins au nord via Vichy, de 272 000 personnes et de 4 380 cadres des fonctions métropolitaines** qui bénéficieraient d'un accès (modes rail ou route) à la Gare Nouvelle en **près de 30 minutes**.
- **Une connexion à la Gare Nouvelle par le rail en une quarantaine de minutes** au maximum pour les populations du sud de l'aire urbaine clermontoise qui représentent **405 000 personnes et 14 500 cadres des fonctions métropolitaines**.
- Des espaces légèrement **périphériques** qui bénéficieraient **d'un accès en environ 45 minutes** (modes rail ou route) à la Gare Nouvelle et/ou à la Gare de Clermont-Fd et qui regroupent **147 000 personnes et 1 600 cadres des fonctions métropolitaines**.
- Des territoires situés à plus **d'1 h de la Gare Nouvelle et/ou de la Gare de Clermont-Fd**, à savoir **210 500 personnes et 2 600 cadres des fonctions métropolitaines**. Dans ce cadre, le bassin de Montluçon et de Commentry (103 500 personnes, 1 550 cadres des fonctions métropolitaines) devra faire l'objet d'efforts d'amélioration de son accessibilité à la Gare Nouvelle Auvergnate.



Au total ce seront plus d'un million de personnes et près de 23 000 cadres des fonctions métropolitaines qui pourront être connectés à la Gare Nouvelle en moins d'1 h30.

Quelle Gare Nouvelle pour l'Auvergne ?

	Gare Nouvelle Auvergne	Gare Nouvelle Nièvre
Accès Gare	<p>Accès TER (Gare de St Germain des Fossés)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Moulins : 24' - Vichy : 7' - Montluçon : 1h24' (autocar) - Clermont-Fd : 39' <p>Accès VL (Varenes-sur-Allier)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Moulins : 33' - Vichy : 30' - Montluçon : 1h08' - Clermont-Fd : 1h07' 	<p>Accès TER (Gare de Nevers Centre)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Moulins : 27' - Vichy : 57' - Montluçon : 2h41' - Clermont-Fd : 1h29' <p>Accès VL (Saincaize)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Moulins : 45' - Vichy : 1h37' - Montluçon : 1h45' - Clermont-Fd : 2h07'
Dessertes	<ul style="list-style-type: none"> - 4 vers Paris - 4 vers le Nord (CdG, Lille, Bruxelles,...) - 7 vers Lyon et le Sud-Est - 5 vers l'Ouest (Nantes, Rennes,...) 	<ul style="list-style-type: none"> - 7 vers Paris - 4 à 5 vers le Nord (CdG, Lille, Bruxelles,...) - 7 à 8 vers Lyon et le Sud-Est - 4 à 5 vers l'Ouest (Nantes, Rennes,...)

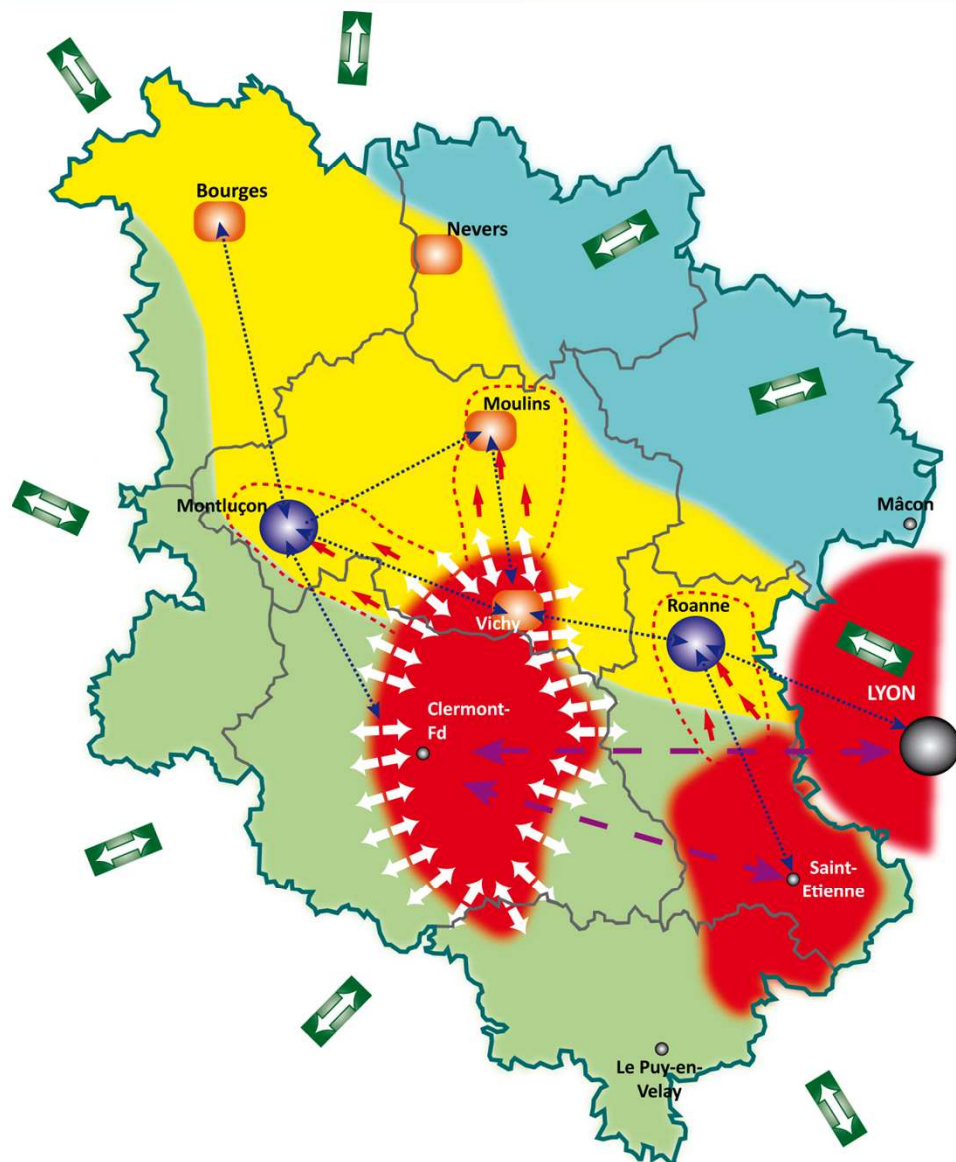
Quelle stratégie des territoires ?

Anticipation, partenariat, ambition, solidarité et coopération

- ⇒ **Être solidaires et parler d'une seule voix**, afin que le projet territorial et développeur de l'Espace Central Français soit entendu et reconnu comme crédible et cohérent par les instances nationale décidant de POCL et de ses alternatives
- ⇒ **Favoriser un partenariat et une mise en réseau des initiatives et potentialités des collectivités régionales** (et interrégionales) concernées, comme gage de cohésion, de « discours partagé », de communauté de destin affirmée, et, in fine, de valeur ajoutée socio-économique.
- ⇒ **« Organiser le futur », préparer les projets** (*urbains, économiques, universitaires, touristiques, de marketing, ..*), et **anticiper les démarches stratégiques**, réglementaires et foncières qu'une opération structurante impose constitue la meilleure méthode d'intégration porteuse d'une LGV.

Ceci afin d'éviter de potentiels effets de concurrence territoriale et de dispersion des initiatives.

Le scénario de la cohésion et de l'ambition pour l'Espace Central /2025



I. Enjeux territoriaux

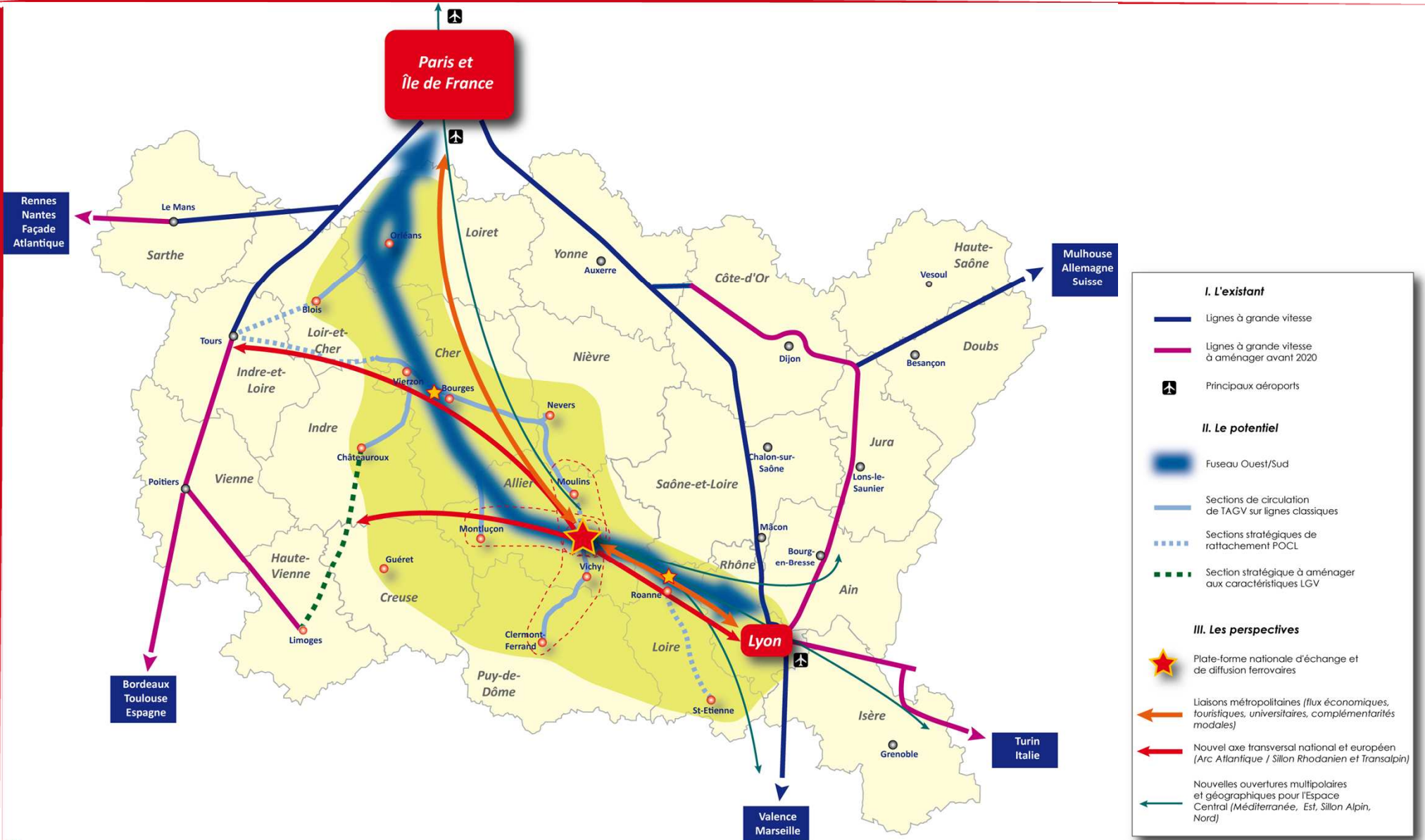
-  Influence et rôle moteur de la plaque urbaine comme élément dynamisant de l'Espace Central
-  Corridor de développement et effet mise en réseau des unités urbaines de l'Espace Central
-  Espaces urbains en diffusion
-  Espaces à potentiels (touristiques, environnementaux et résidentiels) à valoriser
-  Territoires confrontés à des logiques exogènes (Rhin/Rhône et influence sud-française)
-  Développement de partenariats et de rapprochements territoriaux et socio-économiques
-  Coopérations interurbaines infra ou supra régionales

II. Enjeux socioéconomiques

-  Confortation et mutation des rôles polarisants et équilibrants des villes moyennes (économie, services supérieurs,...)
-  Relance et confortation durable des pôles d'emplois productifs et stratégiques
-  Diffusion de la croissance démographique et économique
-  Accessibilité/attractivité affirmée de l'Espace Central (tourisme, universités, économie, résidentialisation)

Carte CODE 2011

POCL dans sa version optimisée: la préparation volontariste de l'avenir



Carte CODE 2011