

Pour replacer l'espace central français au cœur des dynamiques nationales et européennes

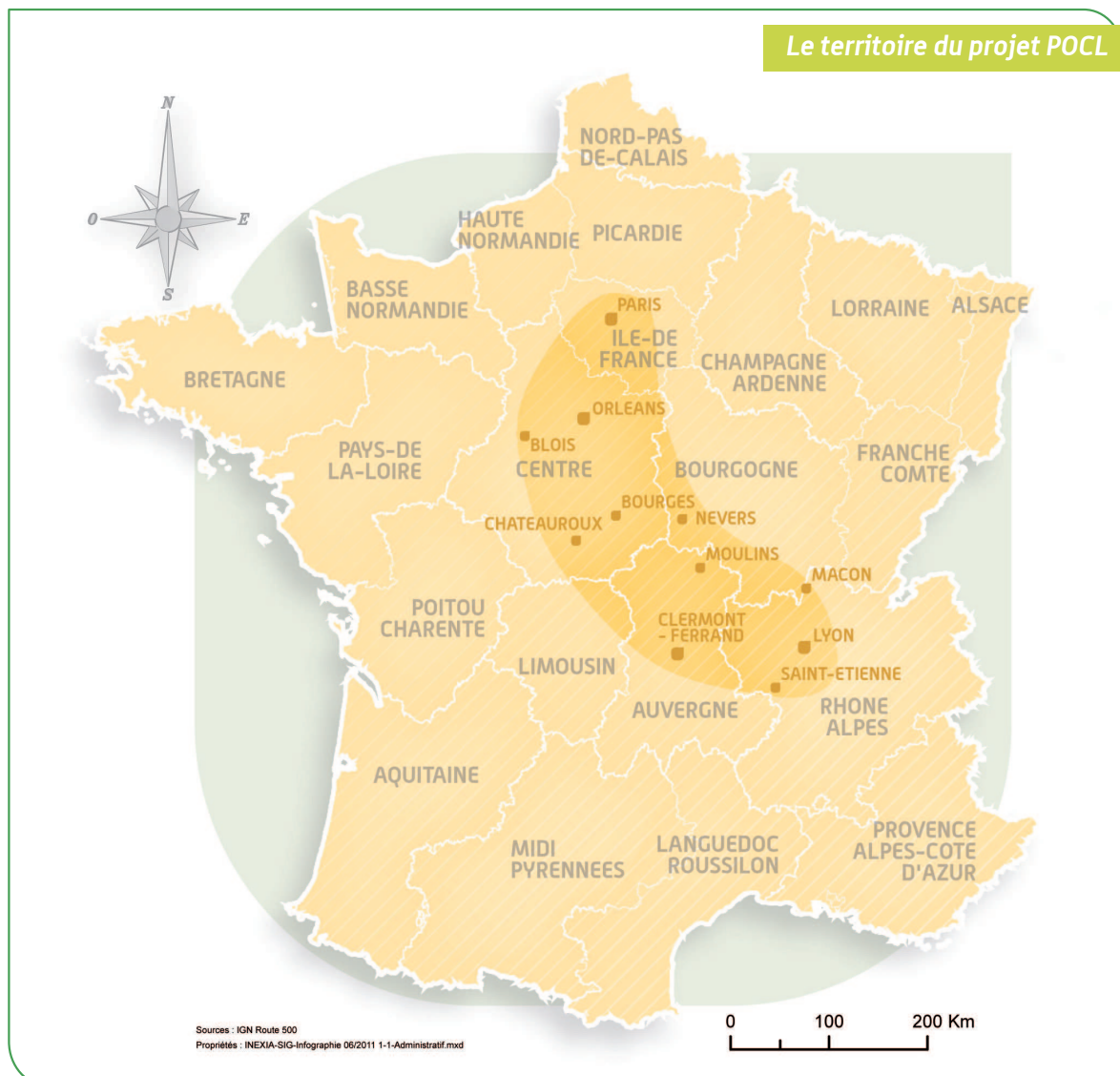
Un projet au cœur de la France

Le territoire du projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL) s'étend sur cinq régions : l'Auvergne, la Bourgogne, le Centre, l'Île-de-France, et Rhône-Alpes.

Au total, quinze départements sont territorialement concernés. Pour l'Île-de-France : l'Essonne, Paris, la Seine-et-Marne et le Val-de-Marne. Pour le Centre : le Cher, l'Indre, le Loir-et-Cher et le Loiret. Pour la Bourgogne : la Nièvre et la Saône-et-Loire. Pour l'Auvergne : l'Allier et le Puy-de-Dôme. Pour Rhône-Alpes : l'Ain, la Loire et le Rhône.

Le projet POCL concerne ainsi un territoire de 17 millions d'habitants ; son aire d'études couvre plus de 50 000 km². Du sud du Bassin parisien jusqu'à l'Auvergne, ce vaste territoire est resté jusqu'à présent à l'écart de la grande vitesse ferroviaire.

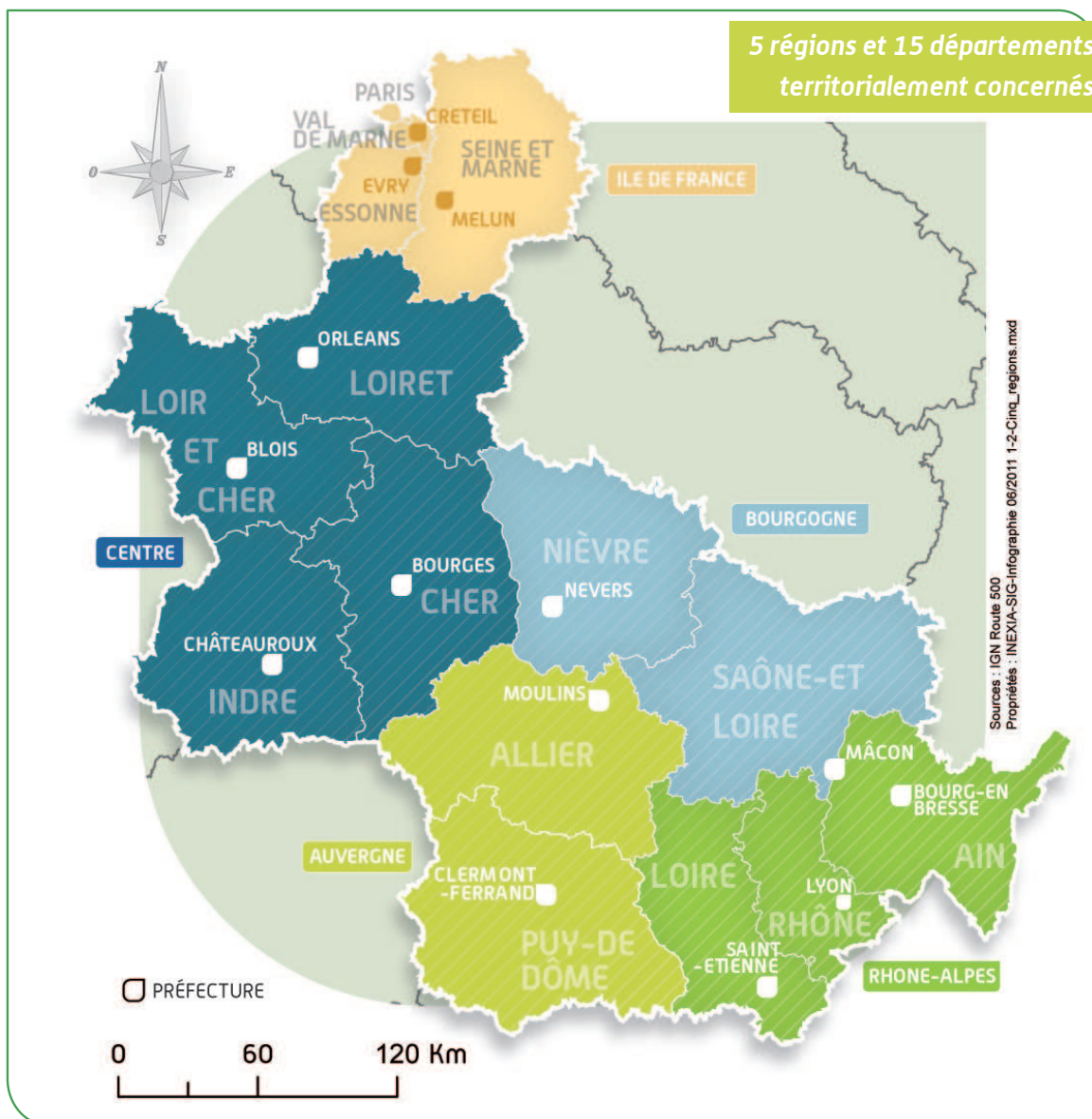
Le territoire se caractérise également par ses faibles densités de population. Il s'inscrit, en effet, dans la diagonale dite continentale, qui s'étend du sud-est de la Belgique au sud-ouest du Portugal et qui compte moins de 50 habitants au km².



I. Pour replacer l'espace central français au cœur des dynamiques nationales et européennes

Autre caractéristique démographique du territoire du projet : à l'exception des grandes agglomérations de Paris, Lyon, Orléans et Clermont-Ferrand, il s'organise autour de nombreuses villes moyennes : Blois, Bourges, Châteauroux, Mâcon, Montluçon, Moulins, Nevers, Roanne, Vichy, Vierzon.

D'un point de vue économique, cela se traduit par l'existence de trois ensembles régionaux : deux aires particulièrement dynamiques, les métropoles parisiennes et lyonnaise, et une aire au développement plus contrasté, qui constitue l'espace central français.



1 Des territoires aux développements démographiques et économiques hétérogènes

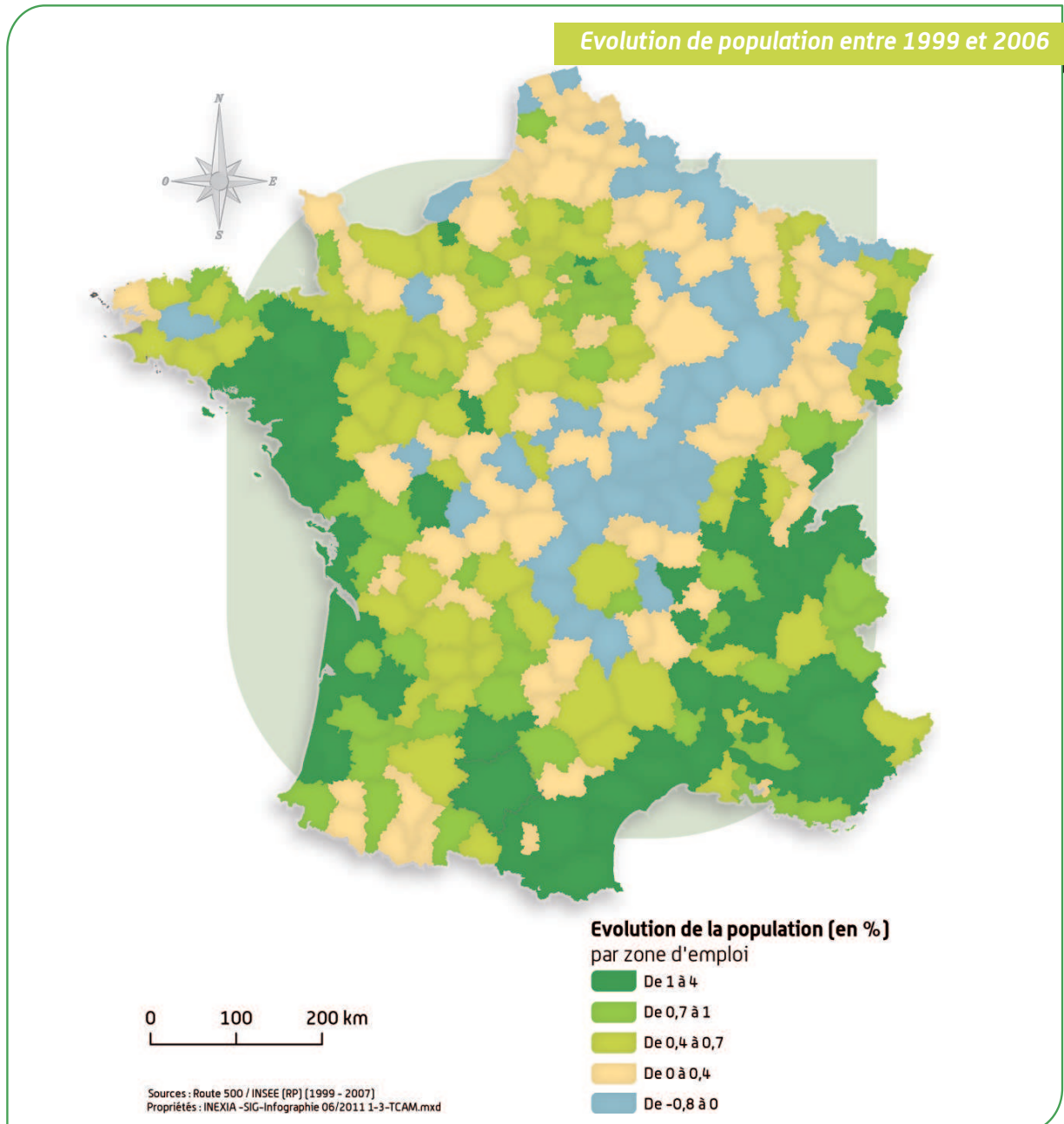
1.1 Les dynamiques contrastées du territoire du centre de la France

Le territoire du projet présente des réalités très diverses, du point de vue de sa situation et de son évolution démographique et économique.

Au-delà des deux grandes métropoles d'envergure européenne et mondiale que sont Lyon et Paris, les grands foyers de

croissance démographique et économique du territoire sont concentrés dans l'aire urbaine d'Orléans, sous influence parisienne, et dans celle de Clermont-Ferrand, en relation avec la métropole lyonnaise.

Quant aux villes moyennes, leur développement est plus ou moins affirmé, selon qu'elles ont réussi ou non leur reconversion industrielle. Ce dynamisme économique s'appuie sur une organisation en réseau, qui permet des coopérations au niveau régional et national, voire international.



A. De grands foyers de croissance démographique et économique

Orléans

Située à 120 km de Paris, **Orléans** bénéficie d'une situation sociale et économique particulièrement favorable.

Avec ses 370 000 habitants, l'aire urbaine d'Orléans connaît un essor démographique dû à un solde naturel positif (+ 0,7% en 2006). Entre 1999 et 2006, l'aire urbaine a en effet gagné 14 000 habitants et 19 000 emplois ont été créés. Le taux de chômage y est, en 2007, de 3 points inférieur à la moyenne nationale ; le revenu moyen des ménages, supérieur de 5,5 points.

Le dynamisme économique et démographique de la ville repose aujourd'hui sur deux moteurs : les liens étroits qu'elle entretient avec la métropole parisienne et la dynamique qu'elle a su créer sur son territoire à partir de ses propres ressources.

Les relations d'Orléans avec la capitale se manifestent de multiples façons : 30 % des salariés de l'aire urbaine travaillent, en 2004, pour des sièges sociaux parisiens. Le nombre de migrations domicile-travail vers Paris et l'Ile-de-France s'élève à près de 9 600/jour, avec trois fois plus d'orléanais qui se déplacent vers Paris que de Franciliens vers Orléans.

Aujourd'hui encore, la stratégie de développement d'Orléans est largement orientée vers Paris grâce, notamment, aux délocalisations administratives (la plus connue est celle du Centre national de chèques postaux) et dans le tertiaire avec la présence de grands groupes pharmaceutiques (Servier, Novartis, Pfizer), cosmétologiques (Dior-LVMH, Shiseido, Caudalie), informatiques et électroniques (Thalès, IBM) et agroalimentaires (Cargill). L'activité dans ce secteur est conséquente, avec un taux d'encadrement nettement plus élevé que dans les aires urbaines similaires (14,4 % des emplois en 1999 contre une moyenne de 11,7%).

En même temps, Orléans a su se spécialiser à travers des pôles de compétitivité comme Elastopole, S2E2, Nekoé ou Cosmetic Valley. Ce dernier fédère près de 400 entreprises rassemblant 34 000 emplois et a pour objectif de devenir le premier pôle mondial, en créant 4 à 5 000 nouveaux emplois sur 10 ans. Grâce à ce dernier pôle, des coopérations étroites sont menées avec d'autres villes, comme Paris, bien sûr, mais aussi Blois, par exemple. Des collaborations institutionnelles sont, en outre, à l'étude entre les deux villes du Centre, à propos du nouvel hôpital La Source.

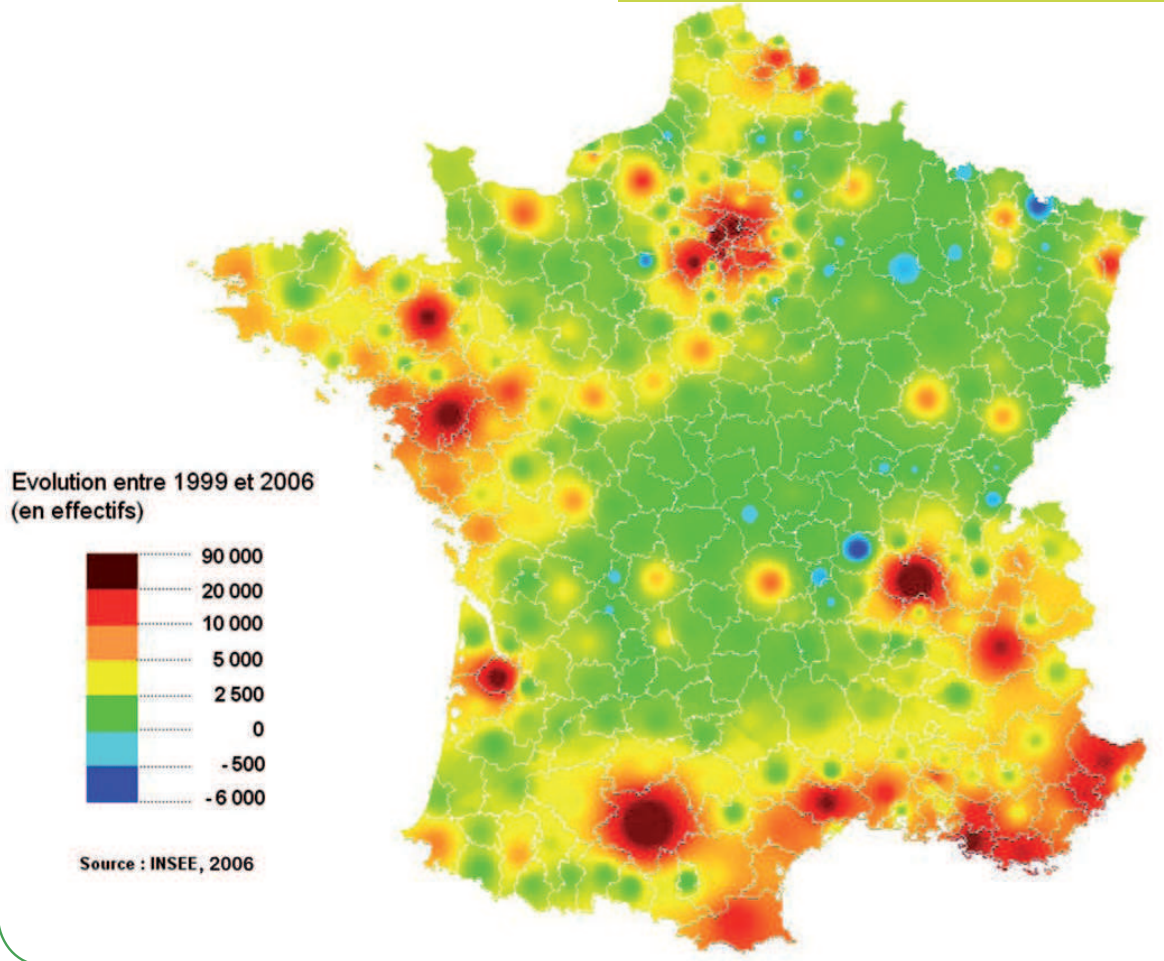
Les pôles de compétitivité mobilisent aussi les acteurs de la recherche et de l'enseignement supérieur. L'université d'Orléans accueille 16 000 étudiants, encadrés par plus de 1 100 enseignants et enseignants-chercheurs, répartis sur quatre sites (Orléans, Bourges, Chartres et Châteaurox/Issoudun). Deux projets permettront d'intégrer les étudiants de l'université d'Orléans dans le centre de la ville : la transformation de l'ancien évêché en centre universitaire et de recherche dès 2013 et l'accueil de 1 500 à 2 000 étudiants sur le site Madeleine en 2015-2016.

Définitions...

Aire urbaine : Ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle urbain et de communes rurales ou d'unités urbaines.

Le solde naturel : Différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période. Il est positif lorsque le nombre de naissances est plus important que le nombre de décès.

Evolution des emplois entre 1999 et 2006



Définitions...

Un pôle de compétitivité regroupe des entreprises, des établissements d'enseignement supérieur et des organismes de recherche publics ou privés, afin de mettre en œuvre, par synergie, des projets de développement économique et d'innovation.

Le solde migratoire est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties au cours de l'année.

Le Produit intérieur brut (PIB) est la valeur totale de la production interne de biens et services dans un territoire donné, au cours d'une année, par les personnes résidant à l'intérieur de ce territoire. C'est aussi la mesure du revenu provenant de la production dans un territoire donné.

Clermont-Ferrand

Au cœur d'un réseau urbain dense et s'étendant sur 120 km, l'aire urbaine de **Clermont-Ferrand** compte 429 000 habitants, la plaçant parmi les vingt premières de l'hexagone. Elle enregistre un accroissement de population de l'ordre de 0,6% par an, un chiffre qui se rapproche progressivement de la moyenne nationale [+0,7%/an].

Clermont-Ferrand se caractérise par un dynamisme économique exemplaire, révélateur d'une mutation réussie : de grand centre urbain intensément industriel, en raison de la présence de Michelin, la capitale régionale présente un profil économique diversifié qui rayonne sur une large part du Massif Central et même au niveau mondial. Cette bonne santé économique se reflète dans la manière dont la ville a su se doter, en l'espace d'une vingtaine d'années, d'équipements sociaux (le Nouvel Hôpital d'Estaing), culturel (le Zénith), sportif (l'extension du stade Marcel-Michelin) et accueillir des événements très couverts médiatiquement (le Festival international du court-métrage).

Clermont-Ferrand peut compter sur deux points forts. Elle est, d'une part, le siège d'entreprises de rayonnement international – Michelin, numéro un mondial du pneumatique, Limagrain, numéro un mondial des semences et Aubert-et-Duval, l'un des leaders des produits métallurgiques – et de grands groupes industriels – Société des Eaux de Volvic, Merck-Sharp & Dohme-Chibret. La politique de recherche, publique ou privée, qui y est menée est plus génératrice d'activités qu'ailleurs : près de 8 500 emplois en 2005, soit 28% du total contre 15% pour les autres aires urbaines. Clermont-Ferrand investit 2,5 % de son PIB pour la recherche et le développement, contre 1,7% en moyenne nationale. L'université, qui compte près de 15 000 étudiants, possède l'un des douze pôles de recherche et d'enseignement supérieur de France.

D'autre part, la ville accueille un pôle de compétitivité, Céréales Vallée. Elle constitue un centre majeur de deux autres pôles, ViaMéca, basé à Saint-Etienne, qui regroupe des petites et très petites entreprises mécaniques dispersées dans plusieurs régions, et Elastopole, basé à Orléans, qui ambitionne de devenir un pôle de référence à l'échelle européenne dans le domaine des caoutchoucs et des polymères. Enfin, plusieurs laboratoires clermontois collaborent au Cancéropole Lyon-Auvergne-Rhône-Alpes.

Rhône-Alpes est le premier client et fournisseur de Clermont-Ferrand et de l'Auvergne en général : 60% des échanges économiques clermontois s'effectuent avec Lyon, 25 % des sorties et 35 % des entrées de marchandises en Auvergne se font en relation avec Rhône-Alpes. Les échanges se réalisant de plus en plus à l'échelle d'un centre-est de la France, Clermont-Ferrand a choisi tout naturellement d'accentuer sa coopération avec la métropole lyonnaise.

Cependant, l'attractivité de Clermont-Ferrand reste fragile. Ainsi, le solde migratoire des 25-39 ans est déficitaire dans l'aire urbaine entre 1999 et 2006. Le solde migratoire global est positif, mais dans des proportions sensiblement moindres que dans les franges de l'est, du sud et du sud-ouest du Massif Central, qui bénéficient de l'influence de Lyon, Montpellier et Toulouse.

Les projections à l'horizon 2030, établies par l'Insee, font apparaître que les dynamiques orléanaises et clermontoises ont besoin d'être confortées.

Orléans a besoin d'asseoir ses ambitions nationales et internationales, et de donner davantage de crédit à l'implantation d'activités innovantes à valeur ajoutée, technologiques et scientifiques.

De son côté, la situation démographique de Clermont-Ferrand à l'horizon 2030 apparaît fragilisée : la part des 25-29 ans pourrait baisser de 11% dans l'aire urbaine clermontoise alors qu'elle devrait augmenter de 5% dans les aires urbaines comparables.

B. Des villes moyennes qui se renforcent et se restructurent

Le reste du territoire du projet est caractérisé par la présence d'un nombre important de villes moyennes affectées, à des degrés divers, par les restructurations industrielles de ces dernières décennies. Face à la concurrence internationale, leur processus de reconversion est, en outre, inégalement avancé.

De telles situations économiques ont, bien sûr, des répercussions démographiques. Certaines villes ont été plus épargnées socialement et/ou se sont plus facilement adaptées, enclenchant un processus positif en matière démographique. D'autres villes ont été plus fortement touchées et peinent encore à retrouver le chemin d'une démographie positive.

Voici, région par région, les villes concernées par le projet.

En région Centre

L'histoire industrielle de **Vierzon** est liée aux forges, au machinisme agricole et à la porcelaine, autant d'activités fortement exposées à la concurrence. Celle-ci s'est traduite par la perte de 1 000 emplois entre 2000 et 2008. L'aire urbaine est en recul depuis près de 30 ans, passant de près de 42 000 habitants en 1982 à 37 000 en 2006, cette perte de population résultant de soldes naturel et migratoire négatifs.

Cependant, la situation de carrefour routier et ferroviaire de la ville a incité les acteurs locaux à valoriser son potentiel logistique en créant deux zones d'activités spécialisées (une plate-forme de ferroutage et une plate-forme multimodale). Vierzon se diversifie également dans le tourisme d'affaires, avec la reconversion d'une usine en centre de congrès, et le secteur du handicap, à travers la création du pôle Handicap-Autonomie rattaché à l'université d'Orléans. Enfin, les entreprises valorisent leur savoir-faire industriel en s'insérant dans le pôle de compétitivité ViaMéca et le Pôle européen de la Céramique.

Distante de 30 km de Vierzon, **l'aire urbaine de Bourges** (124 000 habitants) a connu, quant à elle, une restructuration des industries de l'armement qui l'a conduite à se diversifier vers l'industrie d'excellence, de la conception à la production des industries de la défense. La production emploie 4 000 salariés, la recherche 1 000 et la formation plus de 600, tous particulièrement qualifiés. Bourges bénéficie, en outre, des opérations de regroupements de sites, toujours liés à la défense. L'aire urbaine s'est également spécialisée dans le domaine de l'innovation, de la recherche et du développement.

Quatre pôles technologiques ont ainsi été créés, disposant chacun d'une antenne de l'université d'Orléans. Pour accompagner économiquement les porteurs de projets, le programme Berrinnov' a été mis au point, en partenariat avec les grands centres nationaux scientifiques. Cependant, ces évolutions n'ont pas encore porté tous leurs fruits. Bourges voit sa démographie encore stagner, avec un solde migratoire négatif depuis 1990.

Si l'aire urbaine de Bourges s'est étendue à de nouvelles communes périurbaines au cours des dernières années, cette augmentation traduit davantage une extension de l'aire d'influence directe de Bourges qu'un afflux de population. A périmètre constant, l'aire urbaine de Bourges a très peu gagné d'habitants entre les deux derniers recensements (123 500 habitants en 1999, 124 400 en 2006), dans un contexte de stagnation de la ville-centre et de l'unité urbaine.

Châteauroux (91 500 habitants) a restructuré ses activités traditionnelles de biens intermédiaires (fonderie, travail des métaux, tabac, textile, habillement, agro-alimentaire) en développant son secteur tertiaire. Cela s'est traduit par l'expansion importante des zones d'activités commerciales et la croissance des services aux entreprises (activités de conseil et assistance, services opérationnels notamment).

La ville souhaite également intensifier ses relations avec la Chine avec l'aéroport Marcel-Dassault de rayonnement international dans les domaines de la maintenance et de la formation aéronautiques ainsi que du fret. Des négociations sont en cours pour faire de Châteauroux une porte d'entrée européenne de l'économie chinoise.

Au total, 4 000 emplois pourraient ainsi être créés qui s'ajouteraient aux 44 000 emplois que compte l'aire urbaine. Celle-ci concentre la moitié des emplois du département de l'Indre.

En dépit de cette dynamique récente, la situation démographique de Châteauroux est préoccupante, avec un solde migratoire négatif (- 0,5%/an entre 1999 et 2006 pour l'aire urbaine, - 9 % sur la même période pour la ville de Châteauroux). A ce phénomène, il faut ajouter la faible densité de l'Indre (34 hab/km² contre 114 en France métropolitaine) qui limite le rayonnement potentiel de la ville.

I. Pour replacer l'espace central français au cœur des dynamiques nationales et européennes

En région Bourgogne

L'aire urbaine de **Nevers** enregistre une évolution démographique négative, passant de 102 000 habitants en 1990 à 98 000 en 2006.

Dans les petits bassins ruraux environnants, le repli démographique est encore plus important, atteignant sur la même période une décroissance démographique de - 21 à - 38%. Les retraités y représentent entre 35 et 40% de la population de plus de 15 ans.

Ville préfecture, Nevers compte 35% de ses salariés dans des fonctions administratives, soit près de 15 000 emplois. Ses activités industrielles ont subi de profondes restructurations, en raison de la concurrence étrangère puis de la crise financière et économique. La ville s'oriente vers de nouvelles filières, comme la production pharmaceutique et, surtout, les sports mécaniques, avec le technopôle de Magny-Cours qui est aujourd'hui le siège de 25 entreprises, au niveau de technologie et d'innovation élevé, fédérées dans un pôle de performance.

Aux franges de la Bourgogne et de Rhône-Alpes, l'aire urbaine de **Mâcon**, qui comptait 93 700 habitants

en 2006, connaît une dynamique démographique comparable à celle de la France métropolitaine (la croissance annuelle de sa population est de 0,7% entre 1999 et 2006). Si la ville centre perd des habitants et que la population des zones de vignobles stagne, les communes voisines de l'Ain enregistrent une forte croissance.

Ville préfecture, un tiers des emplois de l'aire urbaine concerne le public (14 000 emplois). Mâcon affiche également une vocation industrielle (8 000 emplois), principalement dans l'agro-alimentaire (élevage). Partie prenante du pôle de compétitivité bourguignon Vitagora Goût Nutrition Santé, en coopération avec Bourg-en-Bresse, la ville développe ses échanges grâce à son port fluvial. Le Plan local d'urbanisme prévoit d'ailleurs le réaménagement et la valorisation du port pour renforcer sa vocation de plate-forme multi-modale rail/route/fluvial.

Le territoire dispose, enfin, d'un fort potentiel touristique : le vignoble - la Route des Vins Mâconnais-Beaujolais, représente 450 kilomètres-, les Roches de Solutré et de Vergisson, l'ancienne abbaye de Cluny ainsi que la route Lamartine constituent les sites touristiques les plus importants du Mâconnais.



En région Auvergne

L'aire urbaine de **Moulins** comptait 56 670 habitants en 2006, soit 660 habitants de moins qu'en 1999, et 7 230 de moins qu'en 1990. En 2006, le secteur administratif fournissait 41% des emplois, soit plus de 11 500 emplois. Les activités liées au commerce, au transport et aux services concentrent près de 39% des emplois, le reste étant attribué à l'industrie.

Moulins s'est engagée dans une diversification économique, à travers cinq axes de développement : la logistique multimodale, l'agro-alimentaire, la mécanique et l'électronique, les métiers d'art et de création, le tourisme culturel et de loisirs. Ces axes étant encore au stade des orientations stratégiques et des premières réalisations, ils ne porteront tous leurs fruits qu'au cours des prochaines années.

Comme l'aire urbaine de Moulins, l'aire urbaine de **Montluçon** souffre d'une perte sensible de population depuis 40 ans, même si cette baisse semble se stabiliser : 81 897 habitants en 1990, 78 442 en 1999, 78 015 en 2006. Sa population est fortement et durablement vieillie, avec 28,7 % de plus de 60 ans en 2006 (contre 21,7% à l'échelle nationale). En raison du départ massif des jeunes, Montluçon connaît un solde naturel négatif (-0,2 %/an entre 1999 et 2006).

Après plusieurs décennies de restructuration industrielle, Montluçon et son bassin de vie misent sur les filières existantes - chimie, transformation des métaux, mécanique et électromécanique, agro- alimentaire - et sur sa situation routière stratégique au niveau européen - autoroute A71 et Route Centre Europe Atlantique - pour renforcer son attractivité.

Grâce aux efforts entrepris en collaboration avec l'Etat, les chambres consulaires, les syndicats et les entreprises, le bassin montluçonnais parvient à maintenir une activité industrielle significative, forte d'environ 10 000 emplois.

La situation démographique de l'aire urbaine de **Vichy** se caractérise par la prédominance des plus de 60 ans, qui représentent 30% de la population, contre une moyenne nationale de 21,7%. L'aire urbaine, qui avait perdu des habitants entre 1990 (81 602 habitants) et 1999 (80 169 habitants), voit son solde démographique redevenir positif avec 81 336 habitants en 2006.

L'aire urbaine de Vichy recueille depuis quelques années les premiers fruits du plan de relance thermale de la ville, initié en 1987. Elle est redevenue une destination de villégiature attractive, grâce à ses équipements parmi les plus modernes d'Europe et sa spécialisation vers la remise en forme nutritionnelle. Désormais, plus de 18 000 thermalistes séjournent chaque année dans la ville.

Avec la réhabilitation progressive des équipements sportifs (Centre international de séjour, stade Darragon, hippodrome, Creps, stade équestre du Sichon) et la réalisation du stade aquatique, Vichy accueille un nombre croissant d'équipes de haut niveau et professionnelles. Elle se positionne comme un lieu de loisirs incontournable de la plaque urbaine clermontoise et plus largement des espaces situés dans un rayon de 150 kilomètres.

Parallèlement, Vichy demeure une agglomération à forte dominante industrielle. Orientée vers la production d'équipements publics et de services intermédiaires, Vichy est la deuxième agglomération industrielle d'Auvergne, après Clermont-Ferrand. Elle s'engage vers une diversification des filières (vers la plasturgie, notamment) et une tertiarisation de l'économie (parc d'activités liés à la santé, beauté, forme, biomédical et nutrition, Bioparc).

En région Rhône-Alpes

Comptant 104 000 habitants en 2006, l'aire urbaine de **Roanne** a connu un très fort développement urbain et économique aux XIX^{ème} et XX^{ème} siècle, avant d'être durement éprouvée par les mutations industrielles des années 1970. La ville de Roanne a ainsi perdu, entre 1975 et 2006, plus d'un tiers de sa population, passant de 55 200 à 35 000 habitants. Depuis une dizaine d'années, la ville a diversifié son industrie vers l'excellence technologique et le tertiaire, générant ainsi un frémissement démographique (+0,2%/an entre 1999 et 2006 contre -0,2%/an entre 1990 et 1999).

Roanne, qui fut capitale textile et place forte de la production d'armes, a conservé de ces deux secteurs industriels restructurés des savoirs-faires spécifiques et générateurs d'emplois (5 000 dans le secteur de la mécanique et de la métallurgie, 4 000 dans le textile-habillement) et de dynamisme (en 2006, Roanne se plaçait au 4^{ème} rang national pour son taux de création d'entreprises). Les entreprises et structures de formation ont, dans cette dynamique de conversion, adhéré aux pôles de compétitivité, comme Techtera dont le siège est à Lyon, et ViaMéca, qui rayonne depuis Saint-Étienne. L'économie roannaise s'est aussi fortement tertiaisée : la masse salariale du secteur tertiaire représente ainsi 47 % de la population active en 2006 contre 21 % il y a 25 ans.

Le territoire central français s'organise ainsi d'abord autour de Paris et Lyon, puis de Clermont-Ferrand et Orléans, métropoles concentrant les activités et les personnes. Ce phénomène de polarisation touche également les villes moyennes, inégalement avancées dans leurs reconversions industrielles, qui n'assurent pas encore un rôle suffisamment moteur, en termes démographiques, sur leurs bassins de vie.

La relative atonie de certaines villes moyennes accentue le clivage entre une France jeune située aux frontières du territoire du projet, en Ile-de-France, dans les Pays-de-la-Loire et le long de l'axe Rhin-Rhône, et, au niveau hexagonal, dans le Nord-Pas-de-Calais, et une France vieillie, dans le Centre, une partie de la Bourgogne et de l'Auvergne, mais aussi en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Pour réussir la dynamique de développement dans laquelle elles se sont engagées, les villes moyennes du territoire central français ont besoin d'être mieux reliées aux agglomérations plus dynamiques que sont Orléans et Clermont-Ferrand, et aux grandes métropoles que sont Paris et Lyon. Compétitivité oblige, Orléans et Clermont-Ferrand n'échappent pas, à leur tour, à la nécessité d'être mieux intégrées au réseau des grandes villes nationales, Paris et Lyon, et européennes.

En savoir plus...

Les études d'aménagement et de développement du territoire pour chacune des aires urbaines du projet sont en ligne sur le site Internet du débat : www.debatpublic-lgv-pocl.org

1.2 L'influence des pôles franciliens et lyonnais

L'aire d'influence du projet est polarisée, à ses extrémités, par les régions les plus créatrices de valeur ajoutée, l'Ile-de-France et Rhône-Alpes, les seules en mesure de rivaliser avec leurs homologues les plus dynamiques à l'échelle européenne.

A. Le rayonnement de l'aire urbaine parisienne

L'aire urbaine parisienne compte 11,8 millions d'habitants (2006), soit un cinquième de la population française, ce qui la place au premier rang des métropoles européennes, avec Londres.

Deuxième plate-forme fluviale et aéroportuaire d'Europe, dotée d'infrastructures ferroviaires qui la relie aux grandes capitales européennes, l'aire urbaine parisienne est située aux carrefours des échanges européens et mondiaux. Elle se classe en tête des régions d'Europe pour son niveau de PIB, qui représente lui-même près de 30% du PIB français. Cette performance résulte notamment de la présence de sièges sociaux de nombreuses entreprises multinationales (un tiers des 500 plus grands groupes mondiaux y possède un siège). L'aire urbaine parisienne rassemble 10% des 71 pôles de compétitivité labellisés en France dont 3 des 7 pôles mondiaux.

Le taux de chômage y est moins élevé qu'en province, en dépit d'une augmentation sensible depuis la fin 2008. L'emploi a enregistré une croissance de 1,2% en moyenne par an entre 2004 et 2007, contre 0,9% en province.

Regroupant 1 584 communes, l'aire urbaine parisienne recouvre désormais la quasi-totalité du territoire francilien et, au delà de l'Ile-de-France, certaines communes de l'Oise, de l'Éure et de l'Éure-et-Loir. Selon l'Insee, elle a enregistré entre 1999 et 2006 une augmentation annuelle de sa population de l'ordre de 0,7%.

Au-delà de la seule capitale parisienne, l'attractivité du territoire francilien tient dans les pôles de développement périphériques tels que les opérations d'intérêt national (La Défense Seine Arche, Seine Aval, Marne-la-Vallée et Sénart, les aéroports Roissy Charles-de-Gaulle, Orly et Le Bourget, Orly-Rungis-Seine Amont, Massy-Palaiseau Saclay Versailles Saint-Quentin en Yvelines). Huit pôles majeurs de développement ont été identifiés dans le projet du Grand Paris : Roissy-Villepinte-Tremblay, Paris-Le Bourget, La Plaine Saint-Denis, Paris-La Défense, l'Est francilien – Cité Descartes, l'Est de la Plaine Saint-Denis, Paris-Saclay, le sud de Paris autour d'Évry.

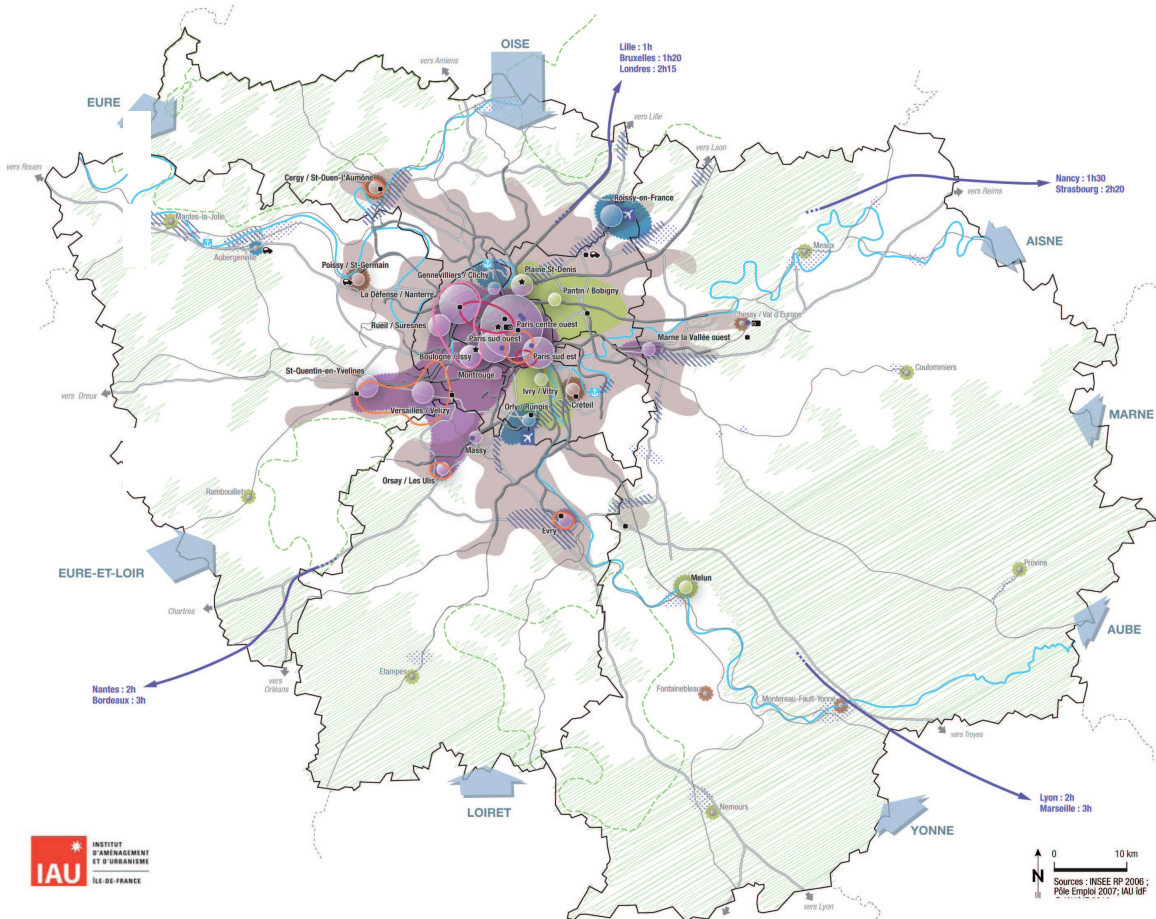
Les 7 pôles de compétitivité en Ile-de-France :

- Advancity – Ville et Mobilité durable (bâtiments, infrastructures, aménagement urbain et transports).
- ASTech Paris Région (motorisation, transport spatial et aviation d'affaires).
- Cap Digital (technologies de l'information, de la communication et des contenus numériques).
- Finance Innovation (destiné à bâtir des projets industriels et de recherche à haute valeur ajoutée et créateurs d'emplois).
- Medicen Paris Région (hautes technologies pour la santé, nouveaux médicaments et nouvelles thérapies géniques, moléculaires et cellulaires).
- Mov'éo (automobile, transports collectifs, aéronautique et ingénierie routière).
- Systematic Paris Région (technologies clés et des systèmes complexes).

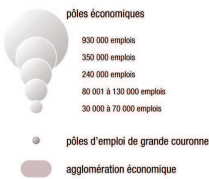
Source : Agence régional du développement Ile-de-France et compétitivité.gouv.fr

I. Pour replacer l'espace central français au cœur des dynamiques nationales et européennes

Spécialisations des activités économiques en Ile-de-France



Volumes et densités d'emploi



Activités et qualification

- Tissu économique des pôles et de leur environnement**
- spécialisé sur fonctions métropolitaines à haute valeur ajoutée
 - mixité des activités opérationnelles et des services à la personne
 - orienté sur fonctions de flux et de fabrication
 - environnement diversifié
- Activités spécialisées**
- activités financières
 - conseil et assistance
 - recherche et développement

- axe logistique**
- industries culturelles
 - tourisme
 - industrie automobile
 - équipement commercial régional
- Espace à dominante rurale**
- zone à vocation industrielle, commerciale, artisanale
 - grandes cultures prédominantes
 - parc naturel régional

Réseaux et accessibilité

- flux d'actifs des départements limitrophes travaillant en Ile-de-France
- RER et train de banlieue
- accessibilité en TC à la première gare parisienne en moins d'1/2 heure
- gare TGV
- temps de parcours minimum en TGV depuis Paris
- autoroute, voie rapide
- aéroport international
- plate-forme multi-modale majeure
- hydrographie principale

B. Le rayonnement de l'agglomération lyonnaise

Métropole européenne, l'aire urbaine lyonnaise rayonne de fait sur une grande partie du territoire du projet. Pour autant, elle s'est davantage développée vers l'est que vers l'ouest.

L'aire urbaine de Lyon compte 1,8 millions d'habitants en 2006, répartis sur plus de 200 communes du Rhône, de l'Ain, de l'Isère et de la Loire, ce qui la situe à la deuxième place française, après celle de Paris. Entre 1999 et 2006, elle a connu un taux de croissance démographique annuel de 0,8%. Cette croissance est plus importante dans la périphérie lyonnaise que dans le centre ville. La densité démographique atteint globalement plus de 500 habitants/km², ce qui représente un taux bien supérieur à la moyenne de la France métropolitaine.

L'aire urbaine lyonnaise arrive, en outre, en deuxième position, après l'Île-de-France, pour la production de richesse (fournissant 10% du PIB) et en termes d'emplois à forte valeur ajoutée (75 000 emplois métropolitains supérieurs). Ces emplois résultent de la concentration de spécialités industrielles de haute technologie, de services aux entreprises et de leur prééminence administrative.

Siège d'activités économiques et culturelles de dimension internationale, l'aire urbaine de Lyon rayonne sur de nombreuses villes du territoire du projet, dont Clermont-Ferrand. Elle est ainsi le premier client et le premier fournisseur de l'Auvergne.

Deuxième ville française pour l'accueil des moyennes et grosses entreprises, elle est le siège de sept pôles de compétitivité qui reflètent son dynamisme industriel et sa capacité de recherche et d'innovation. Les coopérations et les échanges y sont nombreux avec les autres territoires du projet. Ainsi, le pôle de compétitivité ViaMéca couvre les régions Rhône-Alpes, Auvergne (Montluçon), Centre (Vierzon et Bourges), et aussi Languedoc-Roussillon, Limousin et Midi Pyrénées. Il regroupe 4 000 entreprises et plus de

170 000 salariés travaillant dans les secteurs mécanique, matériaux, automobile et aéronautique. Le Cancéropôle Lyon Auvergne Rhône Alpes compte trois plates-formes à Lyon et deux à Clermont-Ferrand. En ce qui concerne le textile, le pôle Techtera dont fait partie Roanne est basé à Lyon.

Le développement de l'aire urbaine lyonnaise s'est concentré sur l'est et la plaine du Bas-Dauphiné. La trame des villes moyennes et des petites villes est très dense au sud et à l'est de Lyon, ces espaces connaissant une très forte croissance démographique et urbaine à l'échelle régionale. Les aires urbaines les plus dynamiques sont Lyon et les villes du sillon alpin, situées sur un axe de 150 km reliant Genève, Annecy, Chambéry, Grenoble et Valence.

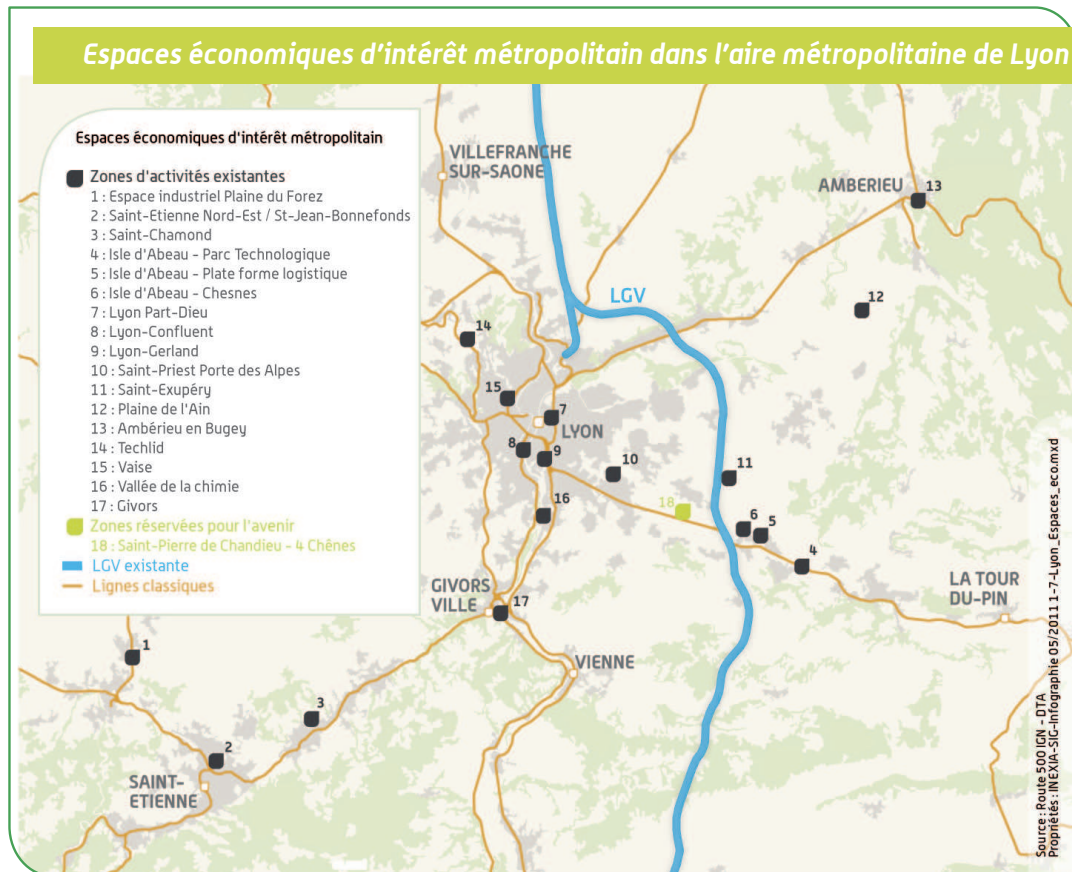
Les principales zones d'emploi de la région lyonnaise coïncident avec les foyers de population : l'agglomération lyonnaise (qui capte plus d'un quart de l'activité économique rhônalpine), mais aussi les zones d'emploi réparties dans les couloirs de communications que constituent les principales vallées (du Rhône en aval de Lyon, de la Saône entre Mâcon et Lyon, du Gier entre Lyon et Saint-Etienne ...).

Au sein même de l'agglomération lyonnaise, les deux bassins d'emploi dominants sont Lyon et le quart sud-est de l'agglomération.

A l'ouest de l'axe Rhône-Saône, le relief du plateau lyonnais et des monts du Lyonnais a freiné le développement. Le peuplement s'est organisé dans les vallées et les fossés d'effondrement séparant les massifs anciens de moyenne montagne. Deux pôles dominent : l'ensemble urbain stéphanois, qui s'étend de la plaine du Forez à la vallée du Gier, et l'agglomération roannaise.

Le déséquilibre entre l'est et l'ouest de l'aire urbaine continue de s'accroître avec des variations annuelles de populations globalement très positives à l'est, et négatives à l'ouest.

I. Pour replacer l'espace central français au cœur des dynamiques nationales et européennes



Les aires urbaines parisiennes et lyonnaises font face à des enjeux de compétitivité internationale qui exigent le plus haut niveau de connectivité avec les autres villes et une forte capacité à fluidifier les échanges.

Le territoire du projet POCL, qui s'inscrit dans des dynamiques fortes ou naissantes, doit exploiter son potentiel et ses atouts et s'insérer dans les grands réseaux nationaux et européens pour y jouer un rôle moteur à la dimension de ses capacités.

2 Des territoires en demande de mobilité

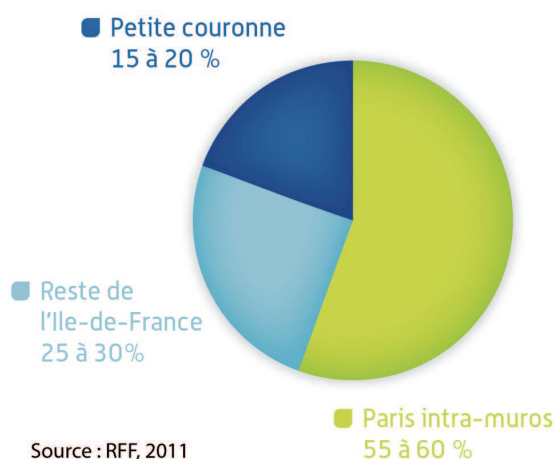
2.1 Les enjeux de la mobilité

A. La prédominance des échanges avec l'Ile-de-France

La demande de mobilité sur le territoire du projet se caractérise d'abord par des échanges importants avec l'Ile-de-France, puis avec Rhône-Alpes et, dans une moindre mesure avec les autres régions. L'utilisation du mode ferroviaire reste toutefois inférieure à la moyenne nationale sur de nombreuses relations (le Sud-Est, le Nord, la Normandie et la Bretagne, le Sud-Ouest, ...), traduisant le réel manque de compétitivité du rail par rapport à la route et à l'avion.

Tous modes confondus, les déplacements entre le Territoire du projet et la région parisienne représentent des volumes très élevés puisqu'ils atteignent 27 millions de voyageurs par an en 2008. A lui seul Paris intra-muros concentre 55 à 60% de ces échanges, les échanges avec la petite couronne atteignant de 15 à 20% du total, ceux avec le reste de l'Ile-de-France de 25 à 30%.

Les déplacements tous modes entre le Territoire du projet et la région parisienne : 27 millions de voyageurs par an



Les territoires du projet aux franges de l'Ile-de-France, notamment le Loiret et l'agglomération orléanaise, dans une moindre mesure celle de Blois, sont très fortement polarisés en direction de l'Ile-de-France (plus de 10 millions de déplacements annuels entre Orléans et l'Ile-de-France, 3 millions pour le secteur de Blois).

Les échanges, plus modestes, entre l'Ile-de-France et les secteurs de Châteauroux, Bourges, Nevers et Clermont-Ferrand, représentent chacun un potentiel d'environ 2 millions de voyageurs annuels, toujours pour l'ensemble des modes de transport.

Les échanges du territoire du projet avec la région Rhône-Alpes (hors Loire compris dans le périmètre du territoire du projet) sont également nombreux (près de 18 millions tous modes confondus) avec là aussi une forte polarisation des départements limitrophes (Loire notamment).

Ces particularités mises en évidence devraient se maintenir globalement à l'horizon de la réalisation du projet, le territoire étant peu concerné par la mise en œuvre des projets ferroviaires de la loi Grenelle.

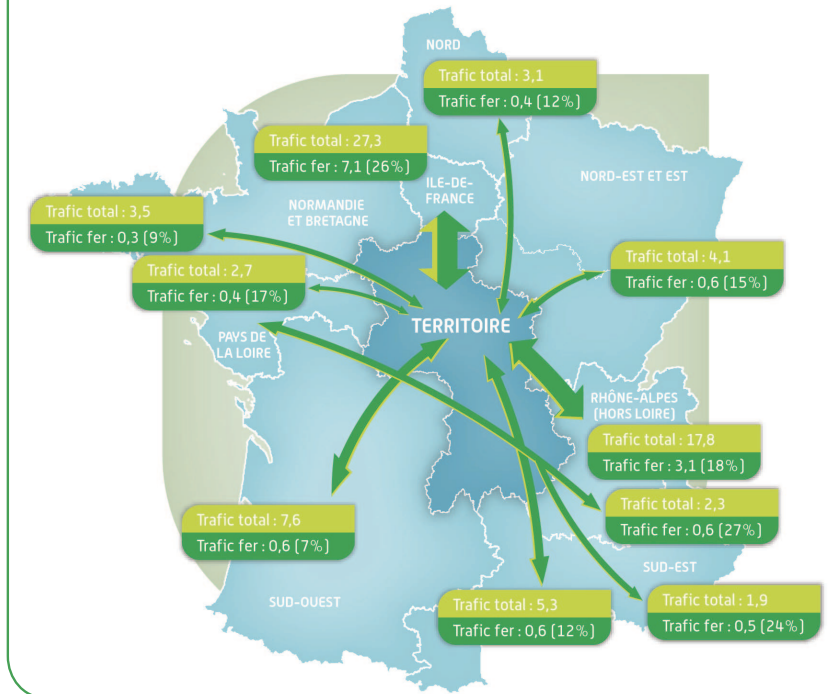
Qu'est-ce que le « Territoire » ?

Pour les prévisions de trafic tout comme dans l'analyse socio-économique, la notion de territoire du projet (ou encore « Territoire ») rassemble les départements territorialement concernés par le projet, hors ceux de l'Ile-de-France et de Rhône-Alpes. Elle recouvre ainsi la région Centre hors Indre-et-Loire et Eure-et-Loir, la Nièvre, l'Auvergne et la Loire.

Autour du Territoire, se trouvent ainsi l'Ile-de-France et le reste de Rhône-Alpes, et des grandes zones comme le nord, le nord-est, le nord-ouest... de la France. La zone sud-est comprend le département de la Saône-et-Loire, les régions PACA, Languedoc-Roussillon, et inclut l'est de l'Espagne. Le reste Rhône-Alpes comprend Rhône-Alpes hors Loire et inclut Genève et l'Italie.

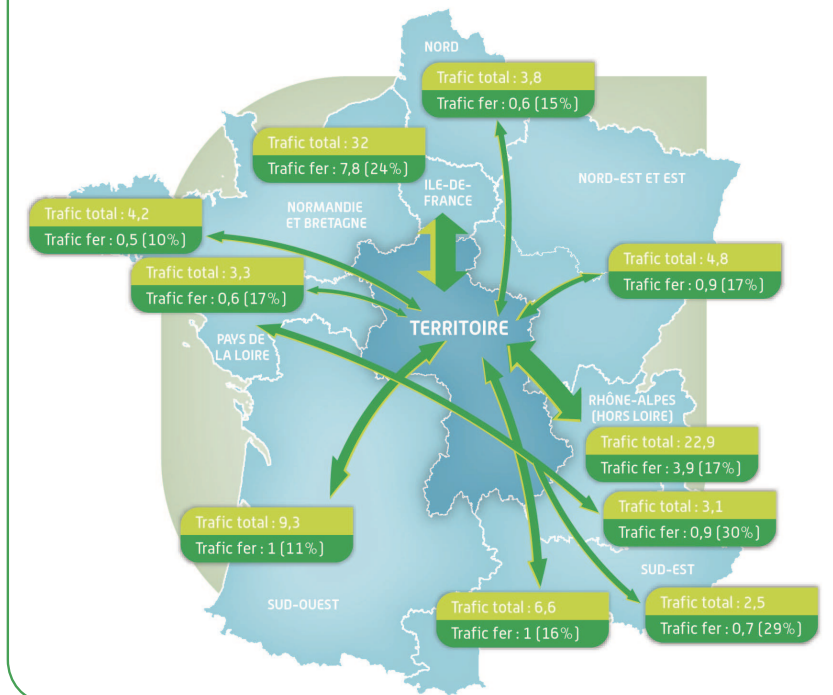
I. Pour replacer l'espace central français au cœur des dynamiques nationales et européennes

Déplacements depuis et vers le Territoire du projet en 2008



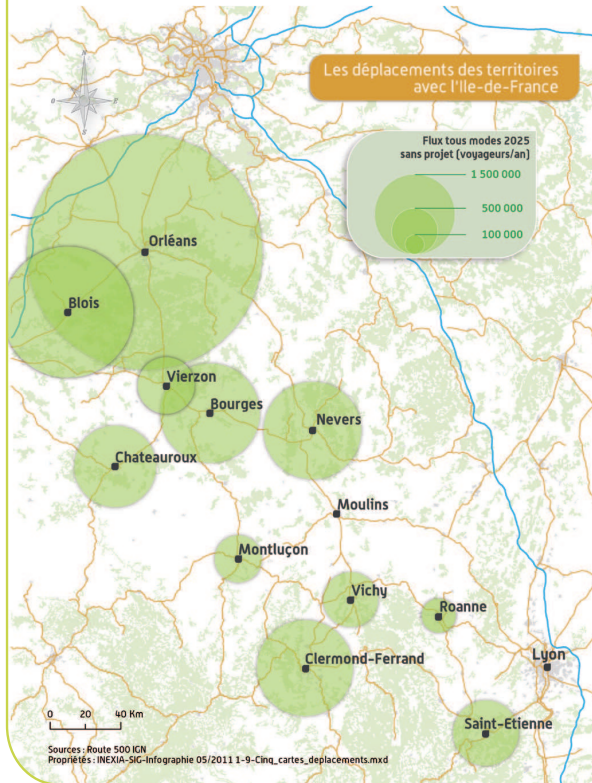
Source : Rail Concept - 2010

Déplacements depuis et vers le Territoire du projet en 2025



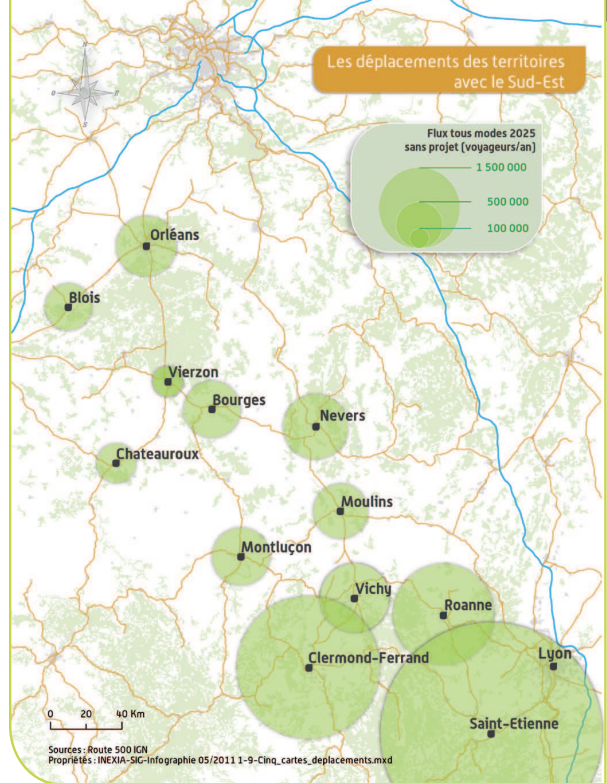
Source : Setec, 2011

Les déplacements du Territoire avec l'Ile-de-France à l'horizon 2025, sans projet



Source : Setec, 2011

Les déplacements du Territoire avec le Sud-Est à l'horizon 2025, sans projet



Source : Setec, 2011

Part du fer dans les déplacements de plus de 100 km

	Déplacements en relation avec l'Ile-de-France		Autres déplacements en France et en Europe proche	
	Part fer 2008	Part fer 2025 avec la réalisation des projets Grenelle 1	Part fer 2008	Part fer 2025 avec la réalisation des projets Grenelle 1
Bordeaux	48%	62%	18%	28%
Lille	46%	46%	21%	23%
Lyon	81%	75%	29%	38%
Marseille	53%	56%	21%	28%
Nantes	63%	63%	29%	29%
Rennes	39%	48%	24%	29%
Strasbourg	54%	60%	18%	22%
Bourges	17%	15%	12%	12%
Clermont - Ferrand	46%	43%	17%	17%
Nevers	22%	22%	19%	19%
Orléans	23%	22%	19%	19%

Source : Setec, 2011

B. Les spécificités des déplacements :

L'utilisation du mode ferroviaire est encore faible

Avec l'Île-de-France, la part modale du fer pour les villes situées dans un rayon de 250 km de Paris se situe autour ou en dessous de 25 %, montrant les limites du mode ferroviaire à concurrencer efficacement la voiture sur les distances moyennes. Pour les villes plus éloignées, par exemple Clermont-Ferrand, la part modale s'accroît mais on constate un décalage d'accessibilité des territoires du centre de la France avec d'autres territoires ayant bénéficié d'un projet de ligne à grande vitesse (la part modale du fer peut alors atteindre 70 – 80 %).

Dans les relations **entre le territoire du projet et les autres régions françaises**, la faiblesse de l'usage du mode ferroviaire est la plus flagrante. Pour les échanges entre les villes du territoire et Rhône-Alpes par exemple, en dehors de certaines liaisons particulières (Roanne, Saint-Étienne), les parts modales ferroviaires chutent toutes aux environs de 10-15 % (Orléans 12%, Bourges et Nevers 15 %, Clermont-Ferrand 12%). Il en est de même pour les déplacements entre le Territoire et le Sud-Est, tandis que vers les autres régions françaises, l'usage du ferroviaire peut chuter jusqu'à 5 % des déplacements tous modes, malgré l'augmentation des distances généralement plus favorable à l'usage du fer.

Deux relations particulières à fort potentiel : Orléans - Paris et Clermont-Ferrand - Lyon

En 2008, 11,7 millions de déplacements, tous modes confondus, sont comptabilisés **entre l'agglomération d'Orléans et l'Île-de-France**, 23% de ces déplacements sont assurés par le fer. Le trafic voyageurs ferroviaire s'élève ainsi aujourd'hui à 2,7 millions par an. Les motifs domicile-travail et domicile-études arrivent largement en tête (45%), suivis par les motifs professionnels ponctuels (30%).

Les échanges **entre Clermont-Ferrand, la métropole lyonnaise et l'ensemble métropolitain rhônalpin**, vers lesquels Clermont-Ferrand a choisi, avec l'Auvergne, de développer sa coopération s'élèvent à environ

2,15 millions de déplacements annuels, dont environ 270 000 réalisés par le train (12 %). Les autres échanges entre l'Auvergne et l'ensemble métropolitain rhônalpin susceptibles d'emprunter la relation Clermont-Lyon s'élèvent à près de 800 000 déplacements annuels (par exemple Vichy avec Lyon), dont 126 000 en train (16 %), auxquels peuvent être associés les flux entre Roanne et Rhône-Alpes à hauteur de plus de 1,5 million, dont 390 000 en train (25 %). Si l'on rajoute les trafics avec l'espace Méditerranée, la relation entre Clermont-Ferrand et Lyon représente un potentiel de déplacements annuels tous modes de 6,25 millions, dont environ 1 million par le train.

Ces chiffres peuvent être comparés aux échanges **entre l'agglomération clermontoise et l'Île-de-France**, qui s'élèvent à environ 2 millions de déplacements annuels, dont 46% en train (926 500 déplacements par an) et qui reflètent l'attractivité économique que l'aire urbaine parisienne exerce aussi sur Clermont-Ferrand.

Les échanges **entre Clermont-Ferrand et les autres régions françaises et européennes** représentent 2,4 millions de déplacements par an, dont 11% en train.

Une dispersion géographique de la demande

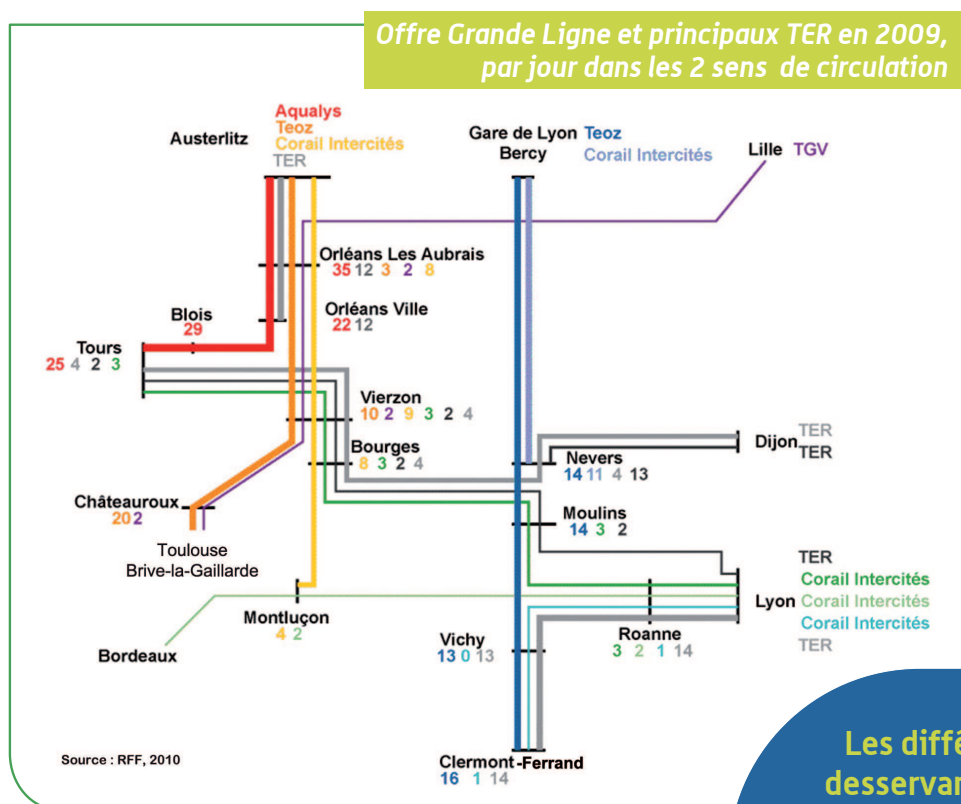
Les autres villes du Centre et de l'Auvergne dispersées, développent moins d'échanges avec les grands pôles urbains de Paris et Lyon. Les demandes de déplacements sont plus réduites ou de courte distance (inférieurs à 100 km en moyenne).

Le territoire du projet, fortement étendu sur un espace à dominante rurale, comporte une multiplicité de villes moyennes. Ces caractéristiques expliquent sans doute le retard pris à développer un projet ferroviaire à grande vitesse qui, par nature, est plus adapté à une desserte « en ligne » de pôles urbains denses, permettant de massifier les trafics.

2.2 Les enjeux de l'offre de transports

A. Une offre ferroviaire encore insatisfaisante...

Le ferroviaire n'est ainsi pas le mode de déplacement privilégié du territoire du projet. En effet, l'offre ferroviaire actuelle ne permet pas de répondre aux besoins de déplacements. Elle se caractérise encore par des temps de parcours plus importants que par le mode routier ou aérien, des relations interrégionales tout comme des liaisons de certaines de ses villes avec Paris et Lyon encore insuffisantes.



Les différents trains desservant le territoire central

Les liaisons Paris – Clermont-Ferrand et Paris-Châteauroux-Limoges sont assurées par les trains **Téoz**. Des trains **Corail** desservent Bourges et Montluçon, et des trains **Aqualys** le Val de Loire. Des trains **Intercités** assurent la desserte entre Nevers et Montargis-Paris. En Ile-de-France, tous ces trains circulent en mixité avec les **Transilien**.

La desserte locale des territoires s'effectue par les **Trains Express Régionaux** (TER Auvergne, TER Centre et TER Bourgogne). Ces services sont mis en œuvre par la SNCF pour le compte des Régions.

Quelques définitions...

La connectivité désigne le nombre de destinations accessibles en aller-retour sur une journée.

L'intermodalité consiste à utiliser successivement plusieurs modes de transport pour aller d'un endroit à un autre.

I. Pour replacer l'espace central français au cœur des dynamiques nationales et européennes

Clermont-Ferrand, l'une des rares capitales régionales à ne pas être connectée au réseau à grande vitesse, est moins bien reliée à Paris que des villes situées à une distance équivalente de la métropole parisienne, comme Metz, Strasbourg, Rennes, Nantes ou Besançon. Il faut en effet 2h59 pour un train direct, ou 3h23 pour un train avec quatre arrêts, pour se rendre de Paris à Clermont-Ferrand, alors que 2h suffisent pour rejoindre Nantes et 2h20 Strasbourg (1h50 dès 2014). Ces temps de trajet sont difficilement compatibles avec un déplacement professionnel aller-retour dans la même journée. Autre obstacle à l'utilisation du rail pour des motifs professionnels : l'arrivée tardive du premier train venant de Paris à Clermont (après 10h30).

Les autres liaisons inter-régionales sont peu nombreuses et peu compétitives : douze allers - retours assurent le lien entre Clermont-Ferrand et Lyon, dont sept via Roanne, les plus performants en temps de parcours. Ces derniers varient de 2h19 à 2h27.

Pour conforter son dynamisme, Clermont-Ferrand a besoin, notamment, de rattraper son retard en termes de connectivité qui, aujourd'hui encore, demeure moins favorable que celle des autres villes françaises et européennes de taille équivalente.

A l'horizon 2025, sans amélioration significative, Clermont-Ferrand pourrait se trouver en situation d'enclavement relatif par rapport aux autres capitales régionales qui auront probablement vu leur accessibilité améliorée grâce aux divers projets LGV engagés : Rennes et Nantes (LGV Bretagne – Pays de la Loire), Besançon (LGV Rhin-Rhône), Bordeaux (LGV Sud Europe Atlantique), Strasbourg (LGV Est Européenne deuxième phase), Limoges (LGV Poitiers-Limoges).

Orléans, autre ville majeure du territoire du projet à ne pas être connectée au réseau à grande vitesse, est reliée à la gare de Paris-Austerlitz via les dessertes Aqualys et Intercités, à celle d'Étampes via les dessertes TER. Paris et Orléans sont ainsi reliées, en 55 minutes (temps de parcours sans arrêt) par une soixantaine de liaisons, dans les deux sens.

La moitié de ces liaisons est consacrée à une desserte exclusivement d'Orléans, l'autre moitié à une desserte partagée entre Orléans et d'autres territoires.

En période de pointe, deux à trois trains par heure sont mis en circulation, mais des insatisfactions demeurent. Elles sont relatives à la fréquence, à la régularité et à la tarification.

Depuis Orléans, l'accès à l'aéroport de Roissy n'est assuré que par un TAGV avec quatre allers retours par semaine (mis en service à titre expérimental). Les relations avec les aéroports, nécessitant des correspondances avec le RER, ne sont pas non plus performantes, en termes de temps de parcours et de confort, étant données la saturation du réseau de l'Île-de-France et l'absence de correspondances directes entre les gares parisiennes.

Les liaisons entre Orléans et les métropoles régionales et européennes sont également insatisfaisantes en temps de parcours. En effet, les voyageurs qui désirent se rendre, par le rail, d'Orléans vers l'une de ces destinations, sont souvent obligés de passer par Paris. Faute de compétitivité en temps de parcours et en confort, ils ne sont qu'un peu plus de 20% des voyageurs journaliers à utiliser le fer – environ 730 sur 3 200 – pour ces déplacements.

Si Orléans a des ambitions économiques nationales et mêmes internationales légitimes, sa connectivité n'est pas à la hauteur de ses besoins de mobilité.

Enfin, **les relations internes au territoire du projet** ne sont pas non plus satisfaisantes. Il n'existe, par exemple, aucune relation directe Orléans-Clermont-Ferrand. Une seule relation directe Orléans-Lyon est en service, avec un temps de parcours de plus de 4h30. Le temps de parcours entre Nevers et Lyon, distants de seulement 189 km est, dans le meilleur des cas, de 3h30... Même constat pour les relations interrégionales : pour aller de Moulins à Rennes, il faut compter environ 4h30, 4h15 pour Strasbourg, 3h30 pour Lille.

Parallèlement, le réseau ferroviaire desservant les villes du Centre et de l'Auvergne, en dépit des améliorations déjà réalisées ou encore en cours, n'est pas encore adapté aux besoins, d'autant que ceux-ci sont susceptibles de s'accroître.

B ... en dépit de la modernisation du réseau

L'amélioration de l'outil ferroviaire fait partie des préoccupations majeures de l'Etat et des Régions. En témoignent les Contrats de projets Etat-Région (CPER) 2007-2013 par lesquels les deux partenaires s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de programmes de modernisation importants.



I. Pour replacer l'espace central français au cœur des dynamiques nationales et européennes

Outre l'optimisation de l'artère majeure Dijon-Lyon, le **CPER Bourgogne** prévoit d'améliorer l'offre de transport et l'accessibilité des territoires par une meilleure fréquence des dessertes, une augmentation des vitesses et un développement de l'intermodalité. Les lignes Dijon - Nevers et Laroche-Migennes - Auxerre verront leurs performances améliorées, notamment grâce à une automatisation de la signalisation. Le CPER prévoit également de moderniser les infrastructures du réseau « capillaire », en particulier les étoiles de Cravant-Bazarnes (vers Avallon et Clamecy) et de Paray-le-Monial (vers Montceau-les-Mines, Digoin, Gilly-sur-Loire et la Clayette) afin d'augmenter les vitesses. Des études sont menées par ailleurs sur l'électrification de la section Nevers-Chagny, qui permettrait de disposer de la traction électrique sur l'intégralité de la transversale Nantes-Dijon (appelée Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)), propre à favoriser le développement du trafic fret en évitant Paris.

Face à la demande croissante de mobilité locale, régionale et interrégionale, le **CPER Centre** entend également développer et moderniser les infrastructures. Ainsi la modernisation de l'axe Paris – Orléans – Limoges – Toulouse se poursuivra avec des suppressions de passages à niveau dans l'Indre et l'électrification de la transversale Nantes – Lyon entre Bourges et Saincaize offrira une continuité en traction électrique entre Saint-Nazaire et Saint-Germain-des-Fossés. Par ailleurs des travaux de régénération sont programmés sur la ligne Dourdan – Tours, ainsi que la modernisation des conditions d'exploitation sur Tours – Chinon et la réouverture à terme d'Orléans – Chartres.

L'amélioration des liaisons avec Paris et avec Lyon figure dans le **CPER Auvergne** avec la réalisation de plusieurs sections à 200 km/h, dont une partie au sud de Vichy. La modernisation des lignes Clermont-Ferrand – Aurillac et Clermont-Ferrand – Le-Puy-en-Velay est également programmée.

En outre, l'État, Réseau ferré de France et la Région Auvergne ont lancé en février 2009 un vaste **plan rail Auvergne** pour accélérer la remise à niveau du réseau ferroviaire dans la région, en complément des projets du

CPER. Ce programme de travaux concerne notamment les relations entre Clermont-Ferrand et Saint-Étienne, Thiers ou Montluçon.

Autorités organisatrices des transports régionaux, les Régions participent ainsi au développement d'ambitieux programmes de rénovation et de modernisation des réseaux qu'elles utilisent avec un triple objectif :

- apporter une réponse locale et régionale à la mobilité en transports collectifs (étoile ferroviaire et maillage des petites villes),
- améliorer les performances du réseau existant dans l'attente de la réalisation de grands projets,
- rénover le réseau secondaire pour le fret.

D'importants travaux sont, enfin, en projet dans les régions parisienne et lyonnaise (cf .chapitre IV).

Pour nécessaires qu'elles soient, les améliorations du réseau ferroviaire répondent à des enjeux de mobilité régionale ou d'amélioration de la connexion au réseau national.

Même s'il bénéficie de nombreux atouts économiques, avérés ou encore fragiles, et s'il fait preuve d'une dynamique plus ou moins marquée, le territoire du projet POCL n'est pas encore parfaitement inséré dans les ensembles régionaux métropolitains et peine, pour cela, à recueillir les fruits de leur proximité. Les principales villes dont le potentiel de développement est lié à la dynamisation de l'économie métropolitaine, Clermont-Ferrand en particulier, ne sont pas pleinement intégrées dans le réseau de transports national ou européen.

La grande vitesse ferroviaire permettrait des temps de parcours performants et des dessertes variées et fréquentes à la hauteur de ces enjeux.

C Une offre de transports routier et aérien concurrentielle

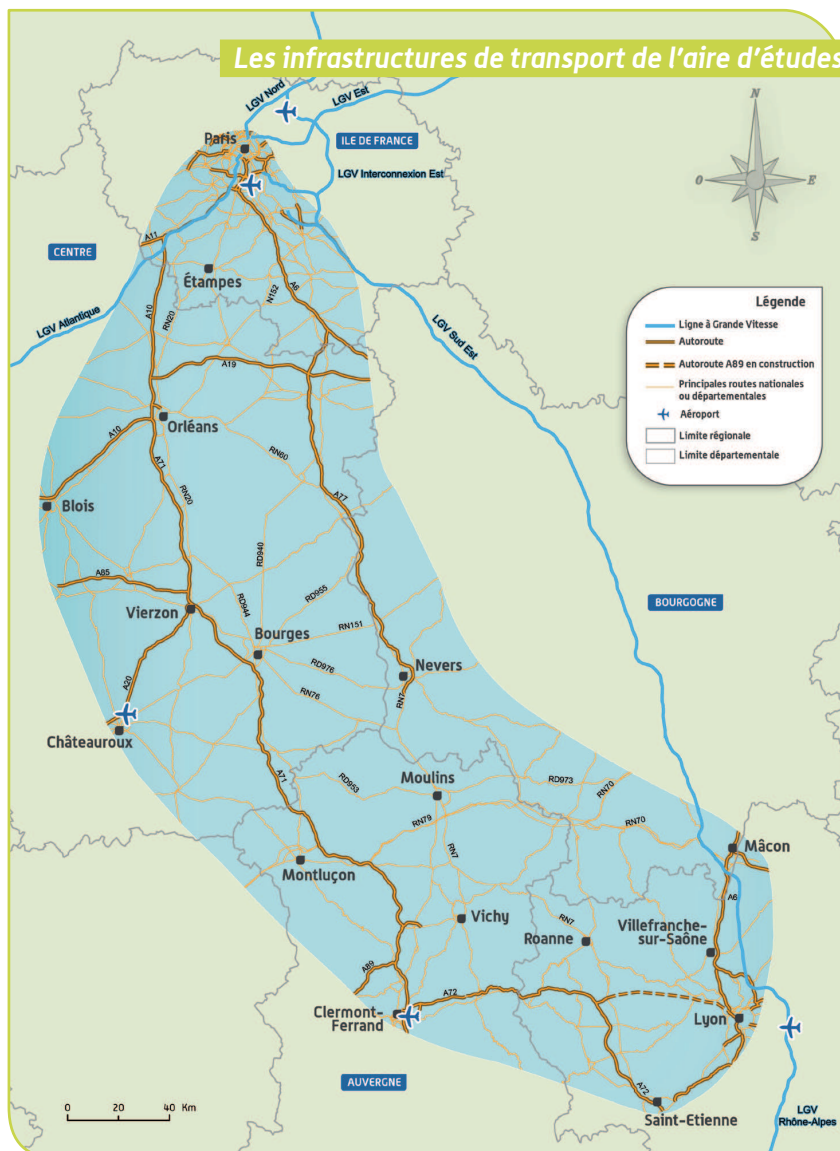
Dès lors, les modes routiers et aériens, demeurent plus performants que le mode ferroviaire pour répondre aux besoins de déplacements. L'espace au centre de la France bénéficie en effet d'un réseau de transport routier de bonne qualité et d'une desserte aérienne concentrée sur les extrémités du territoire, Paris et Lyon, ainsi que sur Clermont-Ferrand.

Contrairement au réseau ferroviaire, le **réseau routier** assure au centre de la France un niveau d'accessibilité comparable aux autres régions. Cinq autoroutes desservent les territoires dans le sens Nord-Sud – A 10, A 20, A 71, A 75, A 77 et RN 7 – et deux grands axes – A 72, A 89 et A 19 – mailent l'espace d'Est en Ouest. La gratuité de certaines portions d'autoroutes les rend encore plus attractives. Les trafics sont relativement importants sur la Route Centre Europe Atlantique, constituée d'un

ensemble de routes parcourant la France d'Est en Ouest, témoignant de l'émergence d'axes transversaux structurants.

Quant à la desserte fine des territoires, elle est assurée par un réseau bien entretenu de routes départementales et nationales.

Le réseau routier est compétitif, en termes de temps de parcours centre à centre, pour les liaisons Bourges – Clermont-Ferrand, Orléans – Clermont-Ferrand et Dijon – Clermont-Ferrand, voire Clermont-Ferrand - Lyon. Mentionnons également la construction en cours de l'A89, entre Roanne et Lyon, qui va améliorer significativement la liaison entre les deux villes. Pour les autres liaisons, c'est le train qui est le plus avantageux, ses temps de parcours pouvant être d'environ 50% inférieurs à ceux de la route.



I. Pour replacer l'espace central français au cœur des dynamiques nationales et européennes

L'offre aérienne du territoire du projet est assurée par les aéroports d'Orly, de Roissy et de Lyon-Saint-Exupéry. L'accessibilité des territoires aux grands aéroports internationaux n'est pas satisfaisante : il faut par exemple environ 3 h pour arriver en voiture depuis Bourges et Nevers à l'aéroport de Roissy, si l'on intègre aux temps de parcours normaux, celui engendré par les encombrements et le temps de précaution.

L'offre aérienne est tout à fait compétitive sur les vols domestiques. Les trajets courts sont assurés par les aéroports de Clermont-Ferrand et de Lyon.

Ainsi, Clermont-Ferrand dispose de bonnes liaisons aériennes avec les hubs de Paris-Charles-de-Gaulle (4 vols quotidiens en 2010) et de Paris-Orly (5 vols quotidiens).

Par ailleurs, on estime à environ 200 000 par an les flux aériens émis et reçus, via les aéroports parisiens, par l'agglomération orléanaise.

Distance et temps d'accès routier aux aéroports

Villes	Roissy - CDG		Orly		Lyon - St Exupéry	
	Temps d'accès	Distance	Temps d'accès	Distance	Temps d'accès	Distance
Bourges	2h50	270 km	2h20	240 km	4h00	330 km
Nevers	2h50	270 km	2h20	240 km	3h20	290 km
Moulins	3h30	320 km	3h00	290 km	2h40	240 km
Orléans	1h50	160 km	1h20	120 km	4h20	490 km
Clermont-Ferrand	4h20	450 km	3h50	420 km	2h20	220 km

Source : RFF, 2010

Définition

Le terme anglais *hub* désigne l'aéroport qui, par le nombre important de liaisons qu'il propose, constitue une plateforme de correspondance aérienne.

Globalement, la demande de mobilité se traduit par une répartition modale dans laquelle le routier et l'aérien occupent une place prédominante.

En effet, l'offre ferroviaire actuelle répond mal aux besoins de déplacements, face à la concurrence du routier et de l'aérien. Le territoire central est mal relié aux grandes villes nationales et européennes par le réseau ferroviaire, et les améliorations à venir sur le réseau existant ne suffiront pas pour inverser la tendance.



Et le fret ?

Le Grenelle de l'environnement prévoit de porter la part des transports de marchandises alternatifs à la route de 14 % à 25 % à l'horizon 2022. Pour cela, l'État, en liaison avec Réseau ferré de France (RFF) et les opérateurs ferroviaires, en particulier la SNCF, a décidé en septembre 2009 d'un grand engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF).

Parmi les 8 axes prioritaires de ce plan d'actions, on peut citer notamment :

- le développement d'un « réseau orienté Fret », correspondant aux grands axes structurants de transport de marchandises, sur lesquels se concentrent les efforts afin de moderniser son exploitation et d'améliorer son efficacité ;
- la constitution, en complément, d'opérateurs ferroviaires de proximité favorisant l'utilisation des lignes régionales ;
- la création d'un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées.