



Cahier d'acteur n°72

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Irriguer le tissu des entreprises technologiques et industrielles par une connexion ferroviaire à grande vitesse, innovante

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Union des Industries
et Métiers de la Métallurgie
Cher

UIMM CHER

Union des industries

et métiers de la métallurgie

10 rue Maurice Roy 18000

BOURGES

Tel : 02 48 69 74 80

Fax : 02 48 69 74 89

Site internet : www.ui18.org

Courriel : info@ui18.org

Au sein du réseau des quatre-vingt-quatre chambres syndicales territoriales affiliées à l'U.I.M.M. (1,6 million de salariés, 45 000 entreprises), l'U.I.M.M. Cher est une organisation professionnelle qui a pour mission de contribuer à créer l'environnement économique et social le plus favorable au développement des trois cents entreprises technologiques et industrielles du Cher employant près de 11 000 salariés dont elle a vocation à représenter et défendre les intérêts.

Ces entreprises constituent le premier maillon de la chaîne du développement économique. Elles forment le socle sur lequel s'appuient de nombreuses sociétés de services pour développer leurs activités. La moitié d'entre-elles travaillent directement auprès des entreprises technologiques et industrielles et dépendent de leur bonne santé pour se développer. Une partie de leur marché provient de l'externalisation de fonctions auparavant prises en charge directement par nos entreprises (informatique, logistique, entretien, ...). L'ensemble des salariés rattachés directement et indirectement à nos activités représente environ 30 000 personnes.

Couvrants des domaines d'activités à la pointe de l'innovation (aéronautique, défense, spatial, automobile, ferroviaire, biens d'équipement, ...), les entreprises technologiques et industrielles du Cher évoluent dans des secteurs fortement intégrés aux réseaux européens et internationaux. L'existence d'infrastructures permettant de faciliter et d'accélérer les déplacements et les échanges avec les principaux

centres économiques, représente un enjeu majeur. A ce titre, l'U.I.M.M. Cher considère que la concrétisation du projet de Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon (POCL) est vitale pour le développement et l'avenir de ses entreprises.

« Principales filières technologiques et industrielles du Cher, entreprises, effectifs salariés »

Principales Filières	Entreprises	Effectifs salariés
Aéronautique	MECACHROME, AUXITROL, LISI AEROSPACE, CELERC Microtechniques, PNEUMAT,...	4 400
Armement	MBDA, NEXTER Systems, NEXTER Munitions, ROXEL, ASB ...	2 700
Automobile, moteurs F1	PAULSTRA, KOYO BEARINGS, LISI AUTOMOTIVE, WM, SIGNATURE, MECACHROME, ...	1 300
Biens d'équipements	ROSIERES, ROSINOX, WILO INTEC, ESTEVE,...	1 000
Fabricants d'outils de coupe	SECO TOOLS, FFDM-PNEUMAT, CHASSET,...	500
Sous-traitance mécanique	INDUSMECA, GATTEFIN, GARNIER DURAND, LASSERRE, DARDE, BERTHELOT, ...	500
Médical	FFDM, AMF, DB2C, ...	500

Source : UIMM Cher

Spécificités, atouts et handicaps du Cher

- un département industriel riche de son histoire et de sa diversité (armement, aéronautique, automobile, biens d'équipements, médical,...) ouvert à l'international mais diminué par son manque de voies de communications rapides ;
- le Cher constitue le troisième Pôle universitaire régional. Il héberge les sièges de dispositifs de formation professionnelle et de recherche/développement régionaux (AFPI Centre Val de Loire, CETIM/CERTEC, CNRI...) mais ne dispose pas de desserte ferroviaire à grande vitesse, contrairement à Tours et Orléans ;
- la démographie des compétences industrielles en Berry est menacée par la courbe des âges et le vieillissement de la population ;
- malgré l'excellente image véhiculée par le « Printemps de Bourges » d'une ville ouverte à la culture, nombre de jeunes choisissent de ne pas de s'installer ou de ne pas rester à Bourges ni dans le Cher faute de desserte ferroviaire permettant de rallier facilement et rapidement les grandes villes environnantes ;
- les cadres ont du mal à choisir Bourges et le Cher pour les mêmes raisons, certains acceptant d'y prendre un poste temporairement sans y transférer leur conjoint et leurs enfants ;
- les réunions centralisées sur Paris prennent une journée entière et non une demie-journée pour les cadres et dirigeants du Cher contrairement à leurs homologues Tourangeaux et Orléanais faute de LGV.

Développement économique, opportunités d'affaires

Une confiance dynamisée par un changement aussi majeur que la mise en place de la ligne à grande vitesse POCL ne peut qu'avoir des effets bénéfiques sur le développement des entreprises et leurs investissements dans un département situé en plein milieu de la France, à 1 heure de Paris et de Clermont Ferrand.

Témoignage :

“RONIS réalise 51% de son chiffre d'affaires à l'exportation principalement en Europe, donc à trois heures grand maximum d'avion de Paris. Malgré les outils modernes de communication, rien ne remplace complètement les rencontres. La liaison Berry - Roissy est trop longue et trop compliquée pour un étranger en voyage d'affaires. Lorsque nous avons de nouveaux contacts à l'étranger, le trajet Roissy - Sancoins est un obstacle aux

visites. Nos clients Italiens ou Suisses n'ont pas d'autres moyens que la voiture pour rejoindre le Berry. Nous aussi lors de nos déplacements à l'étranger nous perdons du temps pour rejoindre Roissy,

D'autre part, les cabinets de recrutement avec qui nous travaillons nous disent que le Berry n'est pas attractif car éloigné de tout. Etre à une heure de Paris et de Lyon deviendrait un avantage pour attirer des candidats.

De notre point de vue, les relations commerciales avec nos clients et prospects, et une plus grande attractivité de notre département pour les recrutements, sont les deux améliorations que nous aurons avec la LGV”.

Direction Générale - société RONIS (conception, fabrication, commercialisation de serrures et fermetures – 183 salariés) - rue de Neuilly 18600 SANCOINS

Ce projet recèle en outre, intrinsèquement, des opportunités d'affaires, en particulier pour les entreprises du génie civil et pour les entreprises technologiques et industrielles, à travers la fourniture d'équipements et/ou de prestations. Les entreprises

bénéficient de compétences et de savoir-faire d'excellence utiles à ces activités, de l'ingénierie à la maintenance en passant par la réalisation des équipements.

■ Création nette d'emplois supplémentaires

Depuis plusieurs années, l'attractivité des territoires enclavés conduit à un ralentissement des recrutements par un manque de candidatures.

Que ce soit pour les populations cadre ou non cadre, la mobilité est ainsi freinée vers nos régions car se posent toutes les problématiques de travail du conjoint,

d'éloignement des offres scolaires et d'opportunité d'activités extra-scolaires pour les jeunes.

Le désenclavement est donc une priorité afin de réunir toutes les conditions permettant d'attirer et de fidéliser les talents.

■ Amélioration de la compétitivité des entreprises

Ce moyen de communication performant permettra une meilleure efficacité de nos déplacements et de nos relations avec nos clients. De ce fait, une amélioration de la compétitivité de nos entreprises, une augmentation de nos parts de marché en France et à l'étranger.

Un positionnement de Bourges à 1 heure de Paris permettra aussi à des entreprises parisiennes ou de sa banlieue de concrétiser les projets de relocalisation en Province.

Les coûts au mètre carré de loyers ou d'acquisitions de bureaux ou ateliers en Région Parisienne prennent une telle part dans les budgets d'exploitation qu'une proximité à une heure de temps de trajet des centres de décision à des coûts « provinciaux » permettrait une nette accélération des intentions d'implantation dans notre territoire, pour les entreprises comme pour les salariés.

■ Coopération scientifique, universitaire et technique

Les relations entre les Régions AUVERGNE et CENTRE, pourtant si proches culturellement, en termes de coopérations scientifiques, universitaires et technique, pourraient également se développer. A titre d'exemple, la participation aux travaux du Pôle de compétitivité ViaMéca auquel le Berry et ses entreprises technologiques et industrielles sont rattachés - dont l'U.I.M.M. Cher est adhérente - s'en trouverait facilitée. Or, le renforcement de l'industrie est vital

pour l'avenir de notre pays. Son développement et sa pérennité passent par une plus grande coopération entre entreprises, centres de recherche, laboratoires et universités, permettant de favoriser l'innovation. Le Pôle de compétitivité poursuit cet objectif. Son accès doit être rendu le plus aisé possible afin de lui permettre de remplir pleinement ses missions et de permettre aux entreprises d'en bénéficier.

■ Choix du tracé parmi les scénarios envisagés

Si le doublement de l'actuelle ligne à grande vitesse Paris-Lyon est le point de départ de la réflexion, il ne peut être à lui seul un critère déterminant. L'irrigation du Grand Centre est primordiale pour l'aménagement du territoire, le désenclavement des populations et des entreprises, le développement économique, quitte à rechercher des compromis en termes d'impacts environnementaux et de vitesse pure.

L'infrastructure envisagée pour l'horizon 2025 ne peut pas ignorer :

- les axes Lyon-Nantes via Vierzon-Bourges, ni Paris-Bordeaux et Paris-Toulouse via Orléans (trafic voyageurs) ;
- les besoins à venir en matière de «TGV FRET»

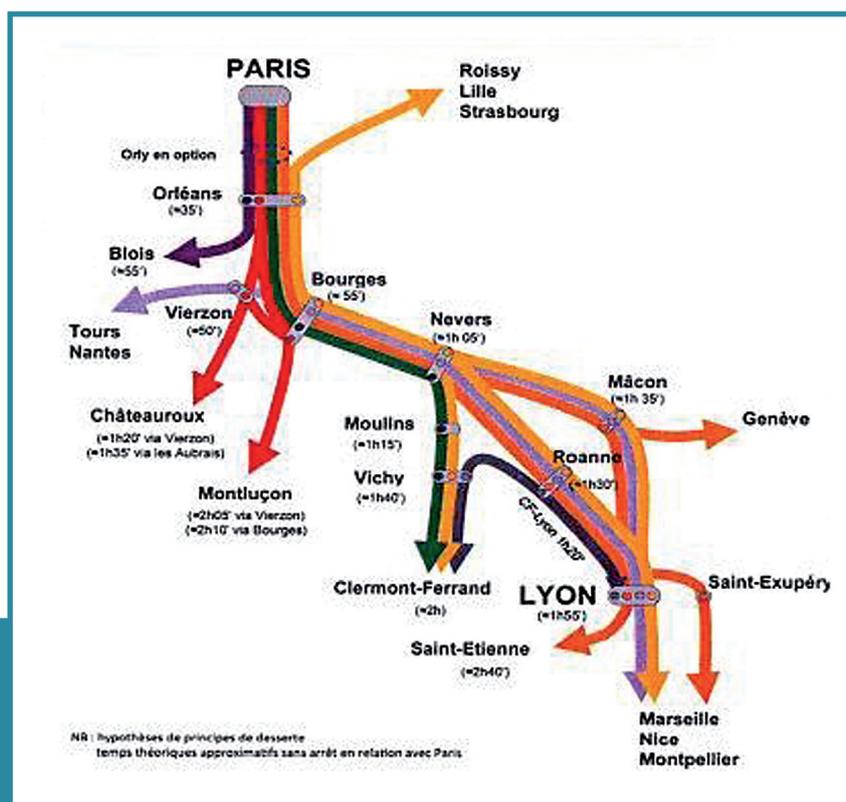
qui pourront contribuer à hauteur d'un tiers à l'amortissement de l'investissement via le péage des opérateurs de transport non voyageurs ;

- l'inter-modalité avec l'aéroport de Châteauroux et l'inter-modalité rail /route via les actuels triages des Aubrais et Vierzon (FRET).

Des gares de proximité, des raccordements aux réseaux classiques et des dessertes nombreuses doivent être envisagés dès le début du projet afin de répondre de façon satisfaisante aux impératifs rappelés ci-dessus.

Compte tenu de ces considérations et après avoir examiné les différents scénarios envisagés, l'U.I.M.M. Cher considère que seul le tracé « Ouest » paraît viable.

Schéma de desserte du scénario Ouest



CONCLUSION

Au regard de l'ensemble des constats, considérations et arguments présentés dans le présent cahier d'acteurs, l'Union des Industries et Métiers de la Métallurgie du Cher apporte son entier soutien au projet de construction d'une Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon, pour l'ensemble de l'économie régionale, le développement de l'emploi et des compétences en Berry/région CENTRE. La concrétisation de ce projet contribuera au renforcement du socle que constituent les entreprises technologiques et industrielles pour l'avenir économique de nos territoires et de notre pays.



**Union des
Industries
et Métiers de la Métallurgie
Cher**

UIMM CHER

10 rue Maurice Roy

18000 BOURGES

Tel : 02 48 69 74 80

Fax : 02 48 69 74 89

Site internet : www.uim8.org

Courriel : info@uim8.org

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67

secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org

www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL