



# Cahier d'acteur n°150

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## Le projet POCL, un facteur de compétitivité pour l'Indre et ses entreprises

*Le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) permet de concilier le doublement de la LGV Paris-Lyon avec la desserte des régions du Centre de la France vers l'Île de France, Rhône-Alpes et les villes européennes.*

*La CCI de l'Indre, avec l'ensemble des acteurs économiques soutiennent le projet POCL, car l'accessibilité et la connectivité par la grande vitesse sont des facteurs de compétitivité.*

*Ce projet répond aux enjeux d'aménagement, de développement économique et démographique.*

*L'ensemble des acteurs économiques, demande le tracé «Ouest-Sud», le plus favorable à l'Indre, permettant le raccordement à la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) au Sud de Vierzon et à l'Ouest de Bourges.*

*Cette interconnexion devrait créer des fonctionnalités nouvelles pour Châteauroux et les territoires du sud de la partie centrale de la France (Creuse, Haute-Vienne, Corrèze...) qui bénéficieraient d'un raccordement à la grande vitesse optimisant leurs dessertes ferroviaires.*

*Ce raccordement répond aux attentes prônées par l'aménagement du territoire et aux principes du Grenelle de l'Environnement.*

*Compte tenu de son caractère stratégique et de ses enjeux d'aménagement durable des territoires, l'ensemble des acteurs économiques, demande d'inscrire le POCL dans la liste principale, d'avancer les travaux d'ici à 2020 et rappelle que tout report du projet constituerait une menace pour l'économie locale en termes de mobilité, d'image et d'attractivité du territoire.*

*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*



**Chambre de Commerce et  
d'Industrie de l'Indre**  
24, place Gambetta  
36000 CHATEAUROUX  
[www.indre.cci.fr](http://www.indre.cci.fr)



Chambre de Métiers et  
de l'Artisanat de l'Indre  
Chambre d'Agriculture de l'Indre  
Union Départementale  
des Entreprises de l'Indre  
Confédération Générale des  
Petites et Moyennes  
Entreprises de l'Indre  
Fédération Française  
du Bâtiment de l'Indre

# Connecter l'Indre au réseau LGV européen

## Accélérer la compétitivité des PME/PMI de l'Indre

Le territoire de l'Indre se caractérise par la diversité de son tissu économique : activité industrielle, forte présence de PME/PMI (souvent sous-traitantes), tissus artisanal et agricole denses.

Ce tissu poursuit sa mutation avec une internationalisation de son économie et l'implantation de groupes étrangers. Le commerce reste un secteur de premier plan dans l'animation des territoires. Le secteur agricole représente encore 7% des emplois.

Dans tous les secteurs, des leaders contribuent au développement de l'économie locale : Alliance Healthcare, Arc International, ATE, Ateliers Louis Vuitton, Balsan, Barilla Harry's, Bartin Aéro Recycling, Française de Roues, GEFECO, Groupe Zodiac, Hydroalu, Indraero Siren, KSB, Laboratoires Fenieux, PGA Electronic, Groupe Poujoulat... Plusieurs sont impliqués dans des pôles de compétitivité nationaux et d'excellence régionaux.

Toutes ces activités économiques sont soutenues par une dynamique de recherche et développement et par l'expansion d'un pôle d'enseignement supérieur avec l'implantation de 2 écoles d'ingénieurs, qui distinguent Châteauroux des agglomérations de taille moyenne.

Situé au cœur de l'Europe et au centre de la France, le département de l'Indre, bien doté en infrastructures de transport, cumule les avantages de la tri-modalité et attire les groupes de la logistique : Vivarte, Spicers, Sider, Transgourmet, GRT Gaz...

L'amélioration de l'accessibilité ferroviaire renforcera l'attractivité de l'Indre (liaisons avec les aéroports parisiens et le réseau LGV européen), facilitera l'implantation d'activités et l'ancrage territorial des entreprises. Une meilleure connectivité entre les tissus industriels de l'Île de France et de Rhône-Alpes, et celui de l'Indre, accentuera des coopérations interentreprises des filières locales (agroalimentaire, automobile, aéronautique, ...).

## Accroître la compétitivité de l'ensemble du territoire

Des dynamiques productives et résidentielles existent sur un ensemble multipolaire composé des villes de Bourges, Châteauroux, Vierzon et Issoudun.

La mise en service d'une LGV renforcerait les relations entre ces villes et ferait émerger une aire urbaine conséquente (300 000 habitants), dotée d'un poids économique, constituant un nouveau pôle régional aux côtés d'Orléans et de Tours.

Au sud-est de l'axe ligérien, cette aire urbaine contribuerait au développement de la partie méridionale

de la Région Centre et apporterait un rééquilibrage à l'espace régional à travers des services d'équipements et des actions d'intérêt métropolitain (infrastructure, université, recherche, culture, tourisme, développement économique, promotion de l'innovation...).

La constitution d'un axe ferroviaire à grande vitesse, passant au centre de ce réseau de villes, étendrait le rayonnement de l'ensemble et permettrait à Châteauroux de devenir l'un des points d'entrée LGV de cette nouvelle entité économique régionale.

# Privilégier les dessertes utiles et efficaces

## Avec un tracé POCL "Ouest-Sud"

Les entreprises expriment une forte attente vis-à-vis du TGV ; elles soulignent l'importance des fonctionnalités du POCL, des services ferroviaires adaptés (fréquence, horaires, correspondances). L'accessibilité vers l'Île de France, Rhône-Alpes, les villes du Sud-Est élargira leur zone de chalandise, facilitera les déplacements des

chefs d'entreprises, de leurs collaborateurs et de leurs clients français et étrangers. Les flux augmenteront avec la croissance des déplacements entre le Nord et le Sud, portée par le Grenelle de l'Environnement.

Les effets induits par le POCL restent cependant liés à la manière dont il dessert l'Indre. Le tracé "Ouest-Sud"

garanti à Châteauroux les raccordements les plus courts, avec un tracé au plus près de l'agglomération (donc un « temps global réel de transport » moindre), laissant augurer les relations les plus rapides, le service ferroviaire le plus performant et le moins onéreux.

Il est par ailleurs cohérent avec les logiques de développement interrégional, avec les logiques de réseaux ferroviaires ayant des liaisons radiales, transversales interrégionales ou transeuropéennes inscrites dans le Grenelle de l'Environnement.

## Et un raccordement efficace du POCL au POLT

Le tracé "Ouest-Sud" permet un raccordement efficace du POCL au POLT, au Sud de Vierzon et à l'Ouest de Bourges. Pour le Sud de la partie centrale de la France (Creuse, Haute Vienne, Corrèze...) voire Midi Pyrénées, ce raccordement offre l'accès à la grande vitesse avec des fonctionnalités et un accroissement des flux que ne permettent pas les autres tracés.

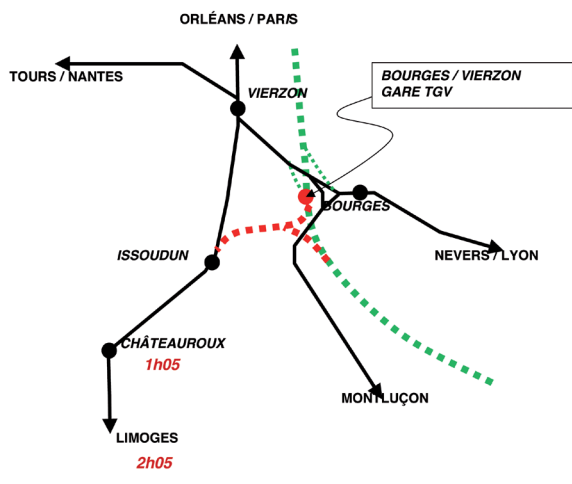
■ Pour l'Indre, il apporterait l'amélioration la plus significative (10 minutes supplémentaires). Il renforcerait l'accessibilité, le maillage du territoire et apporterait de nouvelles connexions avec Lyon ; ce

qui optimiserait l'effet du projet POCL.

■ Pour le Limousin et le Sud de l'Espace Central Français, il permettrait une liaison de qualité vers Paris et Lyon évitant toute coupure avec le réseau existant. Il optimiserait la desserte ferroviaire avec des gains de temps significatifs (Limoges à 2h05/10 de Paris) en même temps qu'il permettrait, au départ de Châteauroux, la possibilité du retournement vers Lyon.

■ Le trafic du Limousin et du Sud de l'Espace Central Français (1,5 million de voyageurs annuels) serait maintenu sur le POLT ; cela conserverait à ces territoires leur accessibilité et des fréquences élevées vers Paris.

Le raccordement  
POLT-POCL pour  
le scénario Ouest-Sud  
Source : CG36/SYSTRA



Les acteurs de l'Indre (Conseil Général, Communauté d'Agglomération Castelroussine, Chambres Consulaires...) demandent que soient menés de front la réalisation du POCL, le raccordement au POLT et sa modernisation dans l'esprit du Grenelle de l'Environnement.

Ces perspectives ouvrent des champs de politiques publiques aménagistes, font émerger des "objectifs complémentaires" qui remettent le projet POCL "en perspective avec les autres projets ferroviaires du territoire."

## Conforter la dynamique territoriale de l'Indre

Les effets territoriaux de la LGV relèvent des conditions de développement local, des capacités, des potentiels de développement. Dans l'Indre, des projets créent un renouvellement urbain et économique que l'arrivée du POCL doit consolider.

### Des effets territoriaux tangibles sur les activités

L'activité agricole se diversifie : Produits alimentaires sous signes de qualité, produits fermiers en circuits courts mais aussi développement des produits bio-sourcés et de l'agrotourisme.

L'accès rapide aux centres ressources au niveau de la recherche et du conseil devient un facteur de développement pour ces entreprises agricoles innovantes.

La possibilité de réaliser plus facilement des démarches

commerciales vers l'important marché de Rhône Alpes et le rapprochement des marchés d'Ile de France renforceront le développement de ces activités d'avenir.

Le tourisme est une activité potentielle pour l'Indre. Le département dispose d'un patrimoine culturel, architectural, gastronomique et environnemental : églises romanes, châteaux, villages pittoresques, musées, sites

archéologiques, infrastructures de loisirs. Une enquête sur le territoire révèle que 78% des touristes de l'Indre sont français dont 30% viennent de l'Île de France et 10% de Rhône Alpes et 22% étrangers (dont 90 % européens). Les atouts touristiques du département et l'amélioration de l'accessibilité devraient inciter la clientèle notamment de l'Île de France à fréquenter l'Indre, particulièrement pour la demande de "courts séjours". De même l'attractivité se renforcera pour les organisateurs du tourisme d'affaires (séminaires, activités de congrès...).

L'offre d'enseignement supérieur de Châteauroux devrait intéresser les étudiants de l'Île de France et bénéficier d'un avantage concurrentiel en province avec une distance temps réduite à 1h30 de Paris. En facilitant les mobilités des enseignants, étudiants, jeunes en alternance, le POCL rend le pôle universitaire attractif, étend son aire de recrutement et augmentera les échanges entre chercheurs.

Châteauroux a développé des activités tertiaires, des services aux entreprises (un millier d'emplois sur le Centre d'Affaires Colbert) dont les cadres utilisent des moyens de transport, et qui génèrent des déplacements (accueil de partenaires, clients, fournisseurs...). Le POCL répond à leur demande de déplacements supra-locaux comme à celle des activités des entreprises exigeant des déplacements et des temps de trajet raccourcis notamment vers les sièges sociaux. En facilitant les mobilités, le POCL apporterait aux entreprises plus de facilité à recruter une main d'œuvre jeune et qualifiée formée hors du département. En agrandissant le bassin d'emplois, il permettrait de renforcer l'offre de postes pour les conjoints et de fixer les cadres de haut niveau.

## Des effets territoriaux tangibles sur les installations productives

Châteauroux s'est engagée dans la valorisation de son cadre de vie. Les actifs, les retraités d'Île de France et des autres régions (à la recherche d'une meilleure qualité de vie) pourraient profiter de la desserte TGV pour s'installer dans l'Indre ; ce qui accentuerait l'attractivité résidentielle.

Sur le plan économique, l'aire urbaine dispose d'un équipement exceptionnel avec l'aéroport Châteauroux-Centre. Trois activités (fret aérien, maintenance aéronautique et formation) y sont développées qui se renforceront en captant les flux de fret aérien du marché

francilien et national et offriront un potentiel de développement d'emplois à forte valeur ajoutée relevant du tertiaire supérieur.

Châteauroux dispose de parcs d'activités à dominante industrielle. D'importantes disponibilités foncières (500 ha) sont en cours de valorisation pour l'accueil d'entreprises du secteur secondaire et tertiaire : le parc HQE d'Ozans qui est aujourd'hui la plus grande zone d'activités disponible en France et son raccordement au réseau LGV justifient la connexion de Châteauroux et de l'Indre au POCL.

## CONCLUSION

Le projet POCL a un impact potentiel important sur la dynamique territoriale de l'Indre.

La CCI de l'Indre et l'ensemble des acteurs économiques du département sont favorables au projet POCL, se prononcent pour le tracé «Ouest-Sud» qui, avec un raccordement du POCL au POLT au Sud de Vierzon et à l'Ouest de Bourges, concilie une bonne desserte de l'Indre, un moindre impact sur les terres agricoles, un aménagement de l'ensemble du territoire, et une irrigation fine des territoires voisins du Massif Central et du Limousin.



Chambre de Commerce et  
d'industrie de l'Indre  
24, place Gambetta  
36000 CHATEAUROUX

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