



Cahier d'acteur n° 211

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.

L'Union des Entreprises de l'Indre pour un maillage du territoire

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



L'Union des Entreprises de l'Indre, qui représente près de 1 500 entreprises en direct ou via les Branches qu'elle fédère au plan départemental, entend jouer dans ses actions un rôle majeur dans l'aménagement du territoire, particulièrement en termes d'attractivité et de dynamisme des bassins d'emplois.

C'est pourquoi elle entend soutenir les projets qui s'inscrivent dans une logique de maillage du territoire.

Elle ne peut en conséquence que défendre le projet de TGV POCL, en ce qu'il contribue à offrir au Sud de la Région Centre des opportunités nouvelles de développement.

Le tissu économique de nos territoires est essentiellement composé de PME parmi lesquelles figurent de nombreuses entreprises patrimoniales, mais aussi des établissements relevant d'entreprises de dimension nationale ou internationales. Ces derniers jouent un rôle majeur de donneurs d'ordres au profit des petites et très petites entreprises qui maillent nos bassins d'emplois.

Or le maintien de tels établissements est fréquemment subordonné à des considérations d'attractivité du territoire. L'accessibilité optimale des sièges sociaux fait partie des critères retenus pour en décider.

Réduire les temps de parcours en mettant Châteauroux et Bourges à 1 heure de Paris est à cet égard un argument déterminant quand on sait qu'aujourd'hui une demi-journée de réunion en Région parisienne revient à y consacrer une journée entière du seul fait des transports.

L'interconnexion avec les principales lignes européennes devra également être intégrée à la réflexion, au bénéfice des entreprises à capitaux étrangers désireuses de maintenir et développer leurs investissements sur nos territoires.

Le maintien de l'activité économique en passe également par le développement des compétences au sein des entreprises.

Or, faire venir des cadres en provenance d'autres Régions et les fidéliser nécessite de les rassurer quant à l'accessibilité du territoire, de même que sur le niveau d'équipement qu'il offre.

A cet égard "l'argument TGV" s'avère déterminant : permettre la mobilité, voire la fixation, de cadres sur notre territoire régional présente le double avantage de répondre au besoin d'entreprises parfois tentées de se délocaliser sur des bassins d'emplois plus attractifs, mais aussi de créer un flux bénéfique au commerce local.

La redynamisation du commerce de centre ville demeure en effet une préoccupation majeure de la plupart des villes moyennes de notre Région. Le commerce de centre ville est ainsi confronté non seulement à l'évasion vers les zones commerciales périphériques, mais aussi au déficit accru du potentiel de clients fréquentant les commerces traditionnels.

L'évasion des jeunes diplômés vers d'autres Régions, ajoutée au déficit d'attractivité de nos territoires à destination des hauts potentiels, expliquent en grande partie cet état de fait.

A l'image d'autres villes françaises qui en ont fait l'expérience, "l'effet TGV" est particulièrement ressenti par les centre villes en termes de sauvegarde mais aussi de développement des commerces de proximité.

UN PROJET AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DU BERRY

Le Berry dispose d'atouts majeurs :

- une situation géographique exceptionnelle,
- de véritables savoir-faire industriels qui se structurent autour de pôles de compétitivité,
- un aéroport (Châteauroux-Déols) possédant la plus grande piste à l'échelle européenne après celle du Bourget,
- un niveau d'équipement universitaire incomparable : 2 Centres universitaires (Bourges et Châteauroux), 3 antennes d'IUT (Bourges, Châteauroux et Issoudun), deux campus d'Ecoles d'ingénieurs (Bourges et Châteauroux)
- la proximité de grandes agglomérations avec lesquelles les complémentarités doivent pouvoir s'exercer, en particulier les deux capitales régionales que constituent Orléans et Limoges.

S'il veut exploiter efficacement ces forces au profit d'un développement économique équilibré de notre Région, trop souvent réduite à l'axe Ligérien, le Berry ne doit pas s'isoler.

Il doit pouvoir communiquer avec les métropoles régionales avec lesquelles il s'inscrit en complémentarité. Il s'agit ainsi pour lui :

- de se concentrer sur le développement de ses propres pistes de recherche et de développement, à l'instar du pôle de compétitivité "Aérocentre" ou encore des unités d'enseignement dédiés à l'électronique embarquée et à la domotique au cœur de l'implantation du campus castelroussin d'Ecoles d'Ingénieurs,
- mais aussi de bénéficier des compétences développées en particulier par le pôle scientifique de laboratoires de recherche Orléanais mais aussi par le pôle médical d'excellence de Limoges.

Il doit également mettre à profit l'existence d'un outil aéroportuaire disposant de réelles capacités de développement pour resituer le projet TGV au centre d'une logique d'intermodalité. Des liaisons "d'affaires" avec des villes européennes peuvent à cet égard être envisagées au bénéfice des entreprises à capitaux étrangers dont les établissements sont implantés en Berry.

A cet égard l'emprise ferroviaire située à proximité immédiate de l'aéroport de Châteauroux-Déols doit être repensée dans une optique d'interconnexion entre le réseau à grande vitesse et l'ouverture sur des capitales européennes.

En termes de complémentarité avec les métropoles voisines, l'interconnexion avec Limoges doit d'autant moins être négligée qu'elle offre de réelles opportunités d'accès facilité à la Grande-Bretagne au regard du choix opéré par l'aéroport International de Limoges-Bellegarde.

MODALITES

Compte tenu des ambitions de rapprochement des territoires du Sud de la région Centre et du Nord Limousin, le tracé Ouest devra être privilégié.

Ce tracé permettrait à la fois de satisfaire au mieux les intérêts des villes du Cher et de l'Indre, mais aussi ceux de Limoges, mettant automatiquement cette ville à 2 heures de Paris, moyennant une simple

interconnexion avec la ligne historique POLT en gare de Châteauroux.

Véritable alternative au projet de ligne "Poitiers-Limoges", ce tracé apparaît en effet être le meilleur compromis en termes tant économique que démographique pour l'ensemble des territoires concernés.

UN PROJET PORTEUR DE SENS, A L'OPPOSE DU BARREAU POITIERS-LIMOGES

L'aménagement du territoire plaide sans aucun doute en faveur du projet POCL et à l'interconnexion tant avec la ligne historique POLT qu'avec la ligne transversale Nantes-Lyon.

Mettant automatiquement Limoges à 2 heures de Paris et préservant une ligne transversale Est-Ouest, le projet POLT ainsi connecté au réseau existant constitue une alternative plus que judicieuse au barreau Poitiers-Limoges.

Le projet de LGV Poitiers-Limoges constitue en effet un non-sens total, tant au plan économique qu'environnemental :

- A voie unique pour en limiter les coûts, le barreau ne desservirait que les deux gares de départ et d'arrivée, laissant pour compte toutes les Sous-Préfectures situées sur le tracé ou à proximité immédiate (Bellac, Montmorillon, Le Blanc ou encore Confolens), ce qui constitue une aberration au plan de l'aménagement du territoire,
- Ce faisant, et compte tenu du fait qu'au surplus Limoges constituerait une gare terminus, la population desservie, largement inférieure à celle que le raccordement au POCL autoriserait, en ferait une des LGV les moins rentables de France,
- La construction d'une voie unique sur des terrains particulièrement escarpés et qui plus est sur des sols granitiques nécessiterait des investissements particulièrement lourds au regard du peu de retour sur investissement et contribuerait à dégrader fortement l'environnement en traversant des espaces naturels classés et en contribuant à un démembrement rural dont les éleveurs se passeraient volontiers dans un contexte économique qui leur est déjà défavorable.

- La desserte des centre villes doit en outre être privilégiée autant que faire se peut, sur le modèle de développement de la ligne TGV Est, conçue en “arêtes de poisson”.

Articulé autour d’un axe principal, ce schéma permet en effet de desservir les centre villes sans besoin d’investir dans la construction de gares nouvelles, tout en assurant une régularité des dessertes sur la base du cadencement des rames.

L’objectif de redynamisation des commerces de centre-ville qui peut aisément être dopée par la fréquentation de cadres empruntant régulièrement la ligne TGV plaide à son tour en faveur de la desserte des centre villes.

- Dès lors qu’une option différente, de type gare intermédiaire serait prise, en particulier pour ménager

l’intérêt partagé de plusieurs villes dont la proximité pose la contrainte technique de desserte successive du fait des temps de freinage, les interconnexions devront être pensées en conséquence avec le réseau TER.

Il importe qu’Orléans, mais aussi Bourges, Vierzon et Châteauroux bénéficient de l’ “effet grande vitesse”.

- L’interconnexion devra être pensée tant au plan régional en lien avec les réseaux TER existants qu’au plan inter-régional.

Devront en particulier être soignées les connexions au réseau Nantes-Lyon, mais aussi au POLT afin que la complémentarité recherchée avec l’agglomération de Limoges joue à plein.



UNION DES
ENTREPRISES
DE L'INDRE

15 place La Fayette BP 225
36004 CHATEAUROUX CEDEX
Tél 02 54 29 42 00

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
au débat public
LGV POCL