

L'atout Center parcs

Le projet de Center parcs près de Loudun équivaut à l'investissement total mis dans le Futuroscope en vingt-cinq ans. Des Charentais sont en lice pour répondre aux appels d'offres.

Futuroscope, si j'ose dire », a résumé hier Claude Bertaud, président du Conseil général de la Vienne, qui faisait le point sur l'avancée du projet, devant le président du groupe Pierre et Vacances, Gérard Brémond.

« *C'est un projet particulièrement pertinent en période de crise* », a souligné hier Jean-Pierre Raffarin, sénateur de la Vienne, impliqué aux côtés du Conseil général. La Vienne a réussi à décrocher le pompon en 2010 au nez du Maine-et-Loire, également pressenti par le groupe Pierre et Vacances. « *Grâce à la LGV et au Center parcs, additionne Jean-Pierre Raffarin, on peut espérer qu'il y ait suffisamment de chantiers pour passer cette période de crise.* »

Tous les élus présents hier à Poitiers voyaient en effet clignoter, derrière l'enseigne Center parcs et ses 800 cottages, le mot « *emplois* ».

Entre 500 et un petit millier sur le chantier, 600 personnes ensuite embauchées sur place pour faire tourner l'important domaine touristique et forcément d'autres emplois induits. Notamment pour l'approvisionnement (en bois de chauffage, en produits du terroir...). Jusqu'à 4 500 personnes pourront être hébergées sur le site, touristes ou salariés lors de séminaires.

La Région apporte 13 millions

L'emploi est l'une des deux raisons - avec le respect des règles de l'excellence environnementale - avancées hier par la présidente de Région, Ségolène Royal, pour expliquer le soutien de 13 millions apporté au projet.

Dans le détail, 5 millions abonderont le volet environnemental, 3 millions serviront aux actions de formation des salariés recrutés, 3 autres seront investis par la collectivité dans la Société d'économie mixte qui va naître au cours de cette année (lire ci-dessous) pour porter les équipements centraux du domaine. La Région va également garantir, à hauteur de 30 %, l'emprunt de 90 millions que devra souscrire cette SEM. Le Conseil général à 50 %.

L'appui régional a valu à Ségolène Royal un « merci » public de son vieil ennemi politique Jean-Pierre Raffarin. « *Une première* », de l'aveu de celui-ci.

Par rapport à la LGV, le chantier du Center parcs a le mérite de « *garantir* », ou presque, que l'activité économique locale (c'est-à-dire régionale) sera dopée par le chantier, y compris dans la phase construction.

Des entreprises locales

L'exemple du dernier Center parcs, celui de la Moselle, un projet comparable, est assez parlant. Au final, 77 % des entreprises qui ont bénéficié de l'attribution d'un marché étaient implantées en Moselle, Lorraine ou Alsace. Et parmi les entreprises extérieures qui avaient décroché un marché, un tiers a sous-traité les travaux à une entreprise locale.

Des Charentais sont partants

Pour éviter ce recours à la sous-traitance, Center parcs a vivement encouragé les PME de Poitou-Charentes à se regrouper afin d'être en mesure de décrocher les appels d'offres en direct...

C'est la CCI de la Vienne qui a été chargée de piloter la constitution de ces groupements. Onze d'entre eux sont constitués, prêts à répondre aux appels d'offres pour les 800 cottages.

Parmi ces entreprises, des charentaises qui n'ont pas les deux pieds dans le même sabot. Citons entre autres les cheminées Chazelles, la SNEE de Gond-Pontouvre (électricité climatisation) ou le fabricant de mobilier Delias, de Suris.

Le projet de Center parcs de la Vienne, qui joue à fond la carte de l'environnement, y compris dans son fonctionnement, est aussi considéré comme un beau terrain d'exercices pour toutes les PME régionales qui ont développé des compétences en éco-construction.

Il s'agit du second gros chantier en Poitou-Charentes après la LGV. La construction d'un Center parcs dans le nord de la Vienne, à partir du début 2013, va générer des investissements équivalents à ceux réalisés dans le Futuroscope en vingt-cinq ans d'existence. Mais dans un laps de temps beaucoup plus court. Entre maintenant et 2015.

Pour le département, « *c'est un second*

TOUTES ZONES | INDRE | INDRE-ET-LOIRE | LOIR-ET-CHER | DEUX-SÈVRES | VIENNE | FRANCE/MONDE

Communes | **Actualité** | Loisirs | Sport | Dossiers | Vidéos et diaporamas | Communautés NR | Services**Actualité** | Dossiers actualité | Ligne TGV Sud Europe Atlantique (LGV)

France/Monde - Poitiers - Dans l'actu

86 - A Vouneuil, la LGV suscite toujours des inquiétudes

13/12/2011

Bruit, déblais, franchissement de la Boivre, écoulement des eaux, durée des travaux... la réunion d'hier soir à Vouneuil-sous-Biard a été riche en questions.



L'avenir du centre équestre de la Gouraudière est toujours en discussion. Un aménagement paysager est à l'étude entre le centre et le lotissement proche du bourg. - (dr)

« La terre végétale sera ensuite restituée », a expliqué Stéphane Brondino, directeur des opérations. « Nous travaillons avec la chambre d'agriculture pour qu'un agro-pédologue puisse établir un état des lieux du sol avant et après. »

Viaduc de la Boivre. C'est le chantier majeur sur la commune. De l'été 2012 à l'automne 2013. Long de 140 m, porté par deux piles de 20 m de haut, sa charpente sera métallique et le tablier en béton. Le chemin de randonnée en dessous sera ponctuellement coupé.

Les expropriations. Elles se négocieront directement avec les propriétaires.

Le bruit. Coséa et Liséa ont mis en avant le fait qu'en déblais, il se propage moins. Une crainte quand même : la faible hauteur de la protection sur le viaduc : 1,50 m. L'engagement a été pris d'une nouvelle réunion.

Nouvelle gare à Poitiers ? Il n'y en aura pas. *« La gare TGV reste la gare centrale de Poitiers »* a réaffirmé Catherine Coutelle, députée. Toutefois, le plan local d'urbanisme a réservé un emplacement (NDLR : sur le site de l'ASPTT, route de Parthenay) à l'horizon de vingt ou trente ans. Stéphane Brondino : *« La question d'une gare extérieure n'est pas de notre compétence. Pas plus à Poitiers qu'à Angoulême »*. Une réponse à ceux qui la promeuvent du côté de la Charente.

Cette ligne à grande vitesse, nous ne l'avons pas demandée. Nous ferons le maximum pour qu'elle soit le moins dommageable possible aux habitants. En concluant la réunion hier soir à la Maison du Temps Libre de Vouneuil devant une centaine de personnes, Alain Tanguy, le maire, a été direct. Ce qui ne l'a pas empêché de saluer l'écoute des responsables de Liséa et Coséa. « Avec ces messieurs, nous pouvons travailler. Ce qui n'était pas le cas avec RFF. »

Un million de m³. La ligne traversera la commune sur 4,6 km, dont 4 km en déblais jusqu'à dix mètres de creux, ce qui engendrera un million de mètres cubes de matériaux à évacuer. Où ? *« Sur des propriétés agricoles préalablement décapées.*

Jean-Jacques Boissonneau

TOUTES ZONES

INDRE

INDRE-ET-LOIRE

LOIR-ET-CHER

DEUX-SÈVRES

VIENNE

FRANCE/MONDE

Communes **Actualité** Loisirs Sport Dossiers Vidéos et diaporamas Communautés NR Services

Actualité

Dossiers actualité

Ligne TGV Sud Europe Atlantique (LGV)

France/Monde - Poitiers -

86 - LGV : un an de chantier à l'entrée nord de Poitiers

14/11/2011 05:02

La bretelle ferroviaire qui desservira la gare de Poitiers coupera l'ex-RN 10 puis la RN 147 à " La Folie ". Les travaux débuteront en février/mars.



Un rond-point sera aménagé sur la RD 910 (ex-RN 10) sur lequel seront plantés deux piliers de la future « estacade » longue de 1,3 km qui passera ensuite sous la RN 147 avant de filer vers Poitiers. - (dr)

Toute la difficulté de l'opération consistait à trouver un chemin entre les zones d'habitat (Preuilley, les Grands Philambins, Chardonchamp) et d'activités (Portes du Futur, Grand Axe, zone de Gros, République I) tout en prenant en compte l'enchevêtrement des routes, rocade et autoroute. « Il faut se glisser dans un véritable trou de souris », disent les ingénieurs de Liséa et Coséa.

Premier coup de pioche en février ou mars. Travaux jusqu'en début 2013. Un rond-point sera réalisé au milieu de la RD 910. Les piliers de l'estacade s'y appuieront (voir plan). Ils devront laisser le passage aux futurs bus à haut niveau de service de Grand Poitiers. Pendant la durée du chantier, il n'est pas prévu d'interrompre totalement la circulation, sauf la nuit et les week-end, en cas de nécessité.

L'accès des camions au chantier ne pourra se faire que dans la tranche horaire 9 h - 16 h 30, de manière à limiter les bouchons aux heures d'embauche et de sortie du travail. Pour autant, on peut être certain que des bouchons se formeront. Plus de 35.000 véhicules circulent chaque jour sur les quatre voies de la RD 910 qui seront ramenées à deux. Pendant un an, entre Poitiers et Chasseneuil, il faudra s'armer de patience. Ou passer ailleurs.

[...]

Pas de coupure totale sauf nécessité

La future bretelle comportera deux voies - une pour entrer, une autre pour sortir de Poitiers - et sera portée par une « estacade », plus grande qu'un pont : elle fera 1,3 km (sur 12 m de large). Ce « mille pattes », comme l'appellent les ingénieurs de Coséa/Liséa devra autoriser le passage des convois hors gabarit. La hauteur des piliers a finalement été fixée à huit mètres quand la hauteur sous gabarit n'excède pas 4,75 m.

Même si Liséa et Coséa annoncent prendre un maximum de précautions, la construction de la bretelle ferroviaire sera l'un des travaux d'Hercule de la future ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique. Une année de chantier pour descendre du coteau en surplomb de la vallée du Clain (tout près de l'échangeur autoroutier Poitiers-Nord) et rattraper l'actuelle voie ferrée en direction de la gare de Poitiers. Il ne s'agit pas directement de la LGV, mais de l'une des bretelles qui ont été au cœur de la polémique entre le premier ministre François Fillon et la présidente de région, Ségolène Royal, en juillet 2009.

« Se glisser dans un véritable trou de souris »

Cette bretelle est réalisée pour maintenir la desserte de la gare SNCF de Poitiers. C'est une demande forte de Grand Poitiers et du conseil général. Elle se sépare de l'itinéraire principal de la ligne à grande vitesse à hauteur de Preuilley (entre Chasseneuil et Migné), suit le coteau en surplomb de la vallée du Clain, touche l'échangeur autoroutier de Poitiers-Nord et rejoint l'actuelle voie ferrée à « La Folie ».

Universitaire, économiste et urbaniste,
Marie Delaplace, professeur à l'université
Paris-est-Marne-la-Vallée, membre de
l'Institut français d'urbanisme et du Lab'Urba,
est spécialiste de l'impact des LGV sur le
développement local et régional.

Une LGV a-t-elle un effet sur l'économie d'un territoire ?

Non ! Il faut vraiment dépasser ce cliché.
Entre chercheurs, nous sommes tous
d'accord pour dire qu'elle n'a pas d'effets
structurants en soi. Il n'y a rien d'automatique.
Quand il y a un impact, c'est à chaque fois
dans un contexte très particulier. Sauf
exception, il n'y a aucune corrélation entre
LGV et dynamisme d'un territoire.

Qu'est-ce qui vous permet de l'affirmer ?

Nous avons par exemple étudié la croissance
de l'emploi de 1 400 unités urbaines de plus
de 9 000 habitants sur plusieurs années.
Qu'elles soient desservies ou non par une
LGV, ne change rien. Celles qui ont une LGV
ne se détachent pas, n'évoluent pas
différemment. Si elles étaient dynamiques
elles le restent, et inversement. Certaines
sortent du lot. Par exemple, Sablé-sur-Sarthe
(72), s'est étonnamment développée. Il faut
dire que c'est la ville de François Fillon, ça
aide peut-être à attirer les entreprises...

Mais alors, à quoi sert une LGV ?

À aller d'un point à un autre plus rapidement.
Ça améliore la qualité de vie des voyageurs.
On note un petit effet sur les cadres, mais
généralement, les gens ne font pas plus de
trajets. Ils font plus vite des trajets qu'ils
auraient faits de toute façon.

Comment expliquer, avec des conséquences positives aussi faibles, qu'autant de villes se soient battues pour avoir leur LGV ?

C'est l'effet de l'image positive forte du TGV. L'avoir sur son
territoire, c'est être dans son temps, être « in », être dans la
cour des grands. Sans doute parce que la première ville de
province à avoir le TGV a été Lyon, qui est quand même la
deuxième aire urbaine de France.

Dans une ville comme Reims par exemple, des entreprises se sont pourtant installées ?

Sauf que la plupart étaient déjà là et ont profité des locaux
neufs construits autour de la gare pour se relocaliser. Dans
le nouveau quartier d'affaire de Clairmarais, derrière la gare,
sur 50 entreprises installées, 70 % étaient déjà sur le
territoire. Dans nos études, lorsqu'on leur demande pourquoi
elles se sont implantées ici, elles invoquent cette offre
immobilière nouvelle. Très rarement la LGV. Et quand la
LGV est citée, c'est en 2^{nde} ou 3^{ème} position dans la liste. Les
zones d'activités périphériques fonctionnent souvent
beaucoup moins bien, quand elles ne restent pas quasiment
vides pendant des années comme à Valence, ou à Mâcon.

Y a-t-il une incidence sur le prix des logements ?

On ne constate pas de sursaut des transactions
individuelles, pas plus de gens qui s'installent, pas de boum
du nombre de résidences secondaires. La seule chose qui
augmente, ce sont les prix de l'immobilier autour des gares.
C'est un effet de rattrapage, car ces zones sont en général
peu avenantes, pas rénovées. Or, l'arrivée de la LGV incite à
repenser ces quartiers pour leur redonner de l'attrait.

**SUD
OUEST**

Publié le 12/04/2012
Par Raphaël Gourin

LGV : l'impact économique n'a rien d'automatique

Selon la chercheuse Marie Delaplace, spécialiste des LGV,
il n'y a aucune corrélation entre le dynamisme d'un territoire
et l'arrivée d'une LGV



La scientifique Marie Delaplace affirme à propos de la LGV : "Entre chercheurs, nous sommes
tous d'accord pour dire qu'elle n'a pas d'effets structurants en soi. Il n'y a rien d'automatique."
(archives D.L.D.)

Et sur le tourisme ?

La LGV peut favoriser un tourisme de destination et
d'affaires. Bref, du tourisme de court séjour parce que par
définition, on peut arriver et repartir plus vite. Pour le
tourisme d'affaires, il faut que les infrastructures,
l'équipement hôtelier, les centres de congrès suivent. Quand
on veut rester plus longtemps, visiter les villes voisines, se
balader à la campagne, et d'autant plus si on est en famille,
on prend sa voiture.

Le maillage du réseau de transport autour de la LGV semble donc essentiel, pour que l'ensemble du territoire puisse profiter de cet outil...

Ce qui est important, c'est l'amélioration de la desserte par
rapport à ce qu'il y avait avant. Ce n'est pas toujours le cas
pour les villes qui étaient desservies par le TGV, roulant sur
ligne classique, avant l'arrivée de la LGV. L'arrivée de la
LGV peut signifier une dégradation de la desserte locale car,
là où on avait des liaisons directes, on se retrouve à devoir
changer de train une fois arrivé à la nouvelle gare LGV.
Sur ce point, l'implication des collectivités, et plus
particulièrement de la Région est cruciale. L'idéal, bien sûr,
c'est qu'il y ait tout, dessertes entre les métropoles et
irrigation du territoire. Reste à voir ce qui est privilégié au
final, car il reste compliqué pour les Régions de trouver les
moyens de financer tout à la fois.