

# **CONTRIBUTION DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT A LA REFLEXION SUR LES IMPACTS DE LA LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE SUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE L'AGGLOMERATION**

Constats des acteurs économiques du territoire

Conseil de développement  
du Grand Angoulême  
25 Boulevard Besson Bey  
16023 ANGOULEME Cedex

Présentée en plénière du Conseil de Développement le 25 novembre 2010  
Modifiée en bureau du Conseil de Développement ( Janvier 2011 )  
Présentée au Conseil communautaire du 3 février 2011

## Introduction

Le Conseil de Développement a souhaité répondre à la saisine de l'agglomération sur le projet de Ligne à Grande Vitesse (SEA Atlantique) en s'interrogeant plus particulièrement sur la problématique suivante :

**Dans un contexte de mutations économiques, notamment des industries, quelles pourraient être les conséquences de la LGV sur l'attractivité et le développement économique du territoire ?**

Pour tenter de répondre à cette problématique, le Conseil de Développement a auditionné des représentants des grands groupes industriels locaux, des entreprises des filières « Image » et « Emballage », ainsi que des acteurs du tourisme. Ainsi, le Conseil de Développement a été reçu par les directeurs des entreprises ou organismes suivants :

- DCNS, Leroy Somer, SAFT, Schneider Eléctric, 16000 images, Association FIBD, Atlanpack, Charente tourisme, confédération des professionnels indépendants de l'hôtellerie (CPIH), Gîtes de France, SEMAPEX.

**De l'analyse et de la synthèse des auditions il ressort un large consensus selon lequel la LGV peut renforcer les atouts du territoire et devenir un véritable levier pour le développement de la stratégie économique locale sous certaines conditions ( 1<sup>ère</sup> partie ).Cependant, sans une démarche volontariste pour réunir ces conditions la LGV peut présenter quelques risques concernant le développement de ce territoire ( 2<sup>ème</sup> partie).**

## **Première Partie : LA LGV , UN LEVIER POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA STRATEGIE ECONOMIQUE LOCALE**

**La LGV ouvre de nouvelles perspectives de développement, en particulier vers la métropole bordelaise (1). Cependant, ce développement est conditionné par la mise en œuvre d'une nouvelle stratégie économique (2).**

### **1 Des perspectives de Développement...**

Le gain de temps de trajet entre Angoulême / Paris et Angoulême / Bordeaux peut rendre le territoire plus accessible et donc plus attractif. Si être à moins de 2h de Paris est un vrai atout, en terme de développement les acteurs économiques locaux misent surtout sur l'attrait de la métropole bordelaise (1-1) l'échange des savoirs et l'arrivée de nouveaux talents (1-2).

## 1-1 L'attrait de la métropole bordelaise

La LGV va également situer Angoulême à 32 min de Bordeaux et améliorer le rapport des entreprises charentaises avec le bassin industriel bordelais.

Le rapprochement d'Angoulême à l'Aquitaine est déterminant. Il permet d'élargir la zone de chalandise et offre des débouchés supplémentaires pour les filières économiques locales auditionnées.

### Filière emballage

- la LGV place Angoulême à proximité de Bordeaux, 5<sup>ème</sup> agglomération (métropole) de France dotée d'une forte culture de l'export et du packaging des vins et spiritueux. La métropole Bordelaise présente une forte attractivité pour toutes les entreprises charentaises de packaging spécialisées dans ce secteur d'activité.
- 30% des adhérents d'Atlanpack sont positionnés sur l'activité vins et spiritueux.
- Le rapprochement d'Angoulême avec Bordeaux est un vrai atout pour le développement d'activités et de services de ces entreprises notamment en matière d'innovation, de design et de marketing.
- 30% des adhérents d'atlanpack sont acteurs dans le secteur de l'emballage alimentaire et 30 % dans l'emballage transport. Ces entreprises sont davantage intéressées par une réduction de leur temps de transport et cherchent à développer des stratégies d'éco-logistique par un rapprochement des centres de conditionnement de la production et du consommateur (circuits courts).
- Elles sont concernées par le développement économique de tout le grand ouest.

### Grands groupes

La LGV ouvre des perspectives en termes de prospection et de rapprochement notamment avec les secteurs aéronautique et mécatronique.

## 1-2 La LGV peut faciliter l'échange des savoirs et l'arrivée de nouveaux talents

La LGV peut permettre de développer le rapprochement des connaissances et des échanges de savoir-faire entre les écoles de l'image et favoriser la synergie entre les écoles et les entreprises de l'image. Cette tendance est déjà engagée sur le territoire, à titre d'exemple, plus de 50% des salariés d'une entreprise viennent de l'Ecole des Métiers du Cinéma d'Animation (EMCA). 50% des étudiants de l'EMCA viennent de Paris, une partie des intervenants viennent également de Bordeaux et de Paris . La LGV peut encourager ce mouvement.

Notamment permettre l'arrivée de nouveaux talents, cadres et techniciens de la filière image, qui tout en habitant Bordeaux, pourraient venir travailler à Angoulême en empruntant les TGV ou les TER.

Le raccourcissement de la distance entre Angoulême / Paris et Angoulême / Bordeaux peut être attractif pour les cadres qui pourront choisir de résider à

Angoulême dans la mesure où les liaisons avec Paris, Bordeaux et l'international via les aéroports sont facilitées.

Le rapprochement d'Angoulême à Bordeaux et la fluidité des déplacements ouvrent des perspectives de développement de projets de formation avec l'université de Bordeaux.

## **2 Des perspectives conditionnées par la mise en œuvre d'une nouvelle stratégie de développement .**

**Cette stratégie de développement devrait s'articuler autour de deux axes l'attractivité (2-1) et l'accessibilité (2-2) du Grand Angoulême.**

### **2-1 L'attractivité du Grand Angoulême**

#### **2-1-1 Généralités**

- **Au plan global, l'attractivité d'un territoire, pour les entreprises, se mesure en fonction de plusieurs critères :**
  - Critère économique : coût des installations et aides publiques à l'implantation( terrain + construction), coût des transports / énergies, poids des impôts et taxes, coût de maintenance des installations.
  - Critère social : coût de main d'oeuvre( horaires/productivité ; turn over) ; dialogue social ; synergies de compétences sur le site d'implantation ; fluidité d'accès aux organismes de formation.
  - Critère environnemental : capacité d'agrandissement de l'entreprise ; situation politique et sociale apaisée, contraintes environnementales.
  - Critère cadre de vie : offre de logement, transports, scolarité, activités culturelles et sportives, services aux familles.

#### **2-1-2 La LGV peut contribuer à améliorer l'attractivité du territoire du Grand Angoulême sous certaines conditions :**

- **Mettre en œuvre une politique de marketing territorial :**
  - Affirmer la vocation économique industrielle du Grand Angoulême.
  - Valoriser le gain de temps de trajet entre Angoulême et Paris et surtout entre Angoulême et Bordeaux.
  - Valoriser et développer la situation d'Angoulême comme « carrefour » Nord / sud et Est / Ouest des infrastructures routières et ferroviaires.
  - Valoriser les facilités d'accès, depuis Angoulême, aux autres grandes infrastructures de transport (Autoroutes, aéroports...).
  - Valoriser le rapprochement avec les universités de Bordeaux et Poitiers ainsi que les divers centres de formations et écoles supérieures.

- Promouvoir la qualité de vie dans le Grand Angoulême : Prix du foncier attractif, logements pour les cadres, structures d'accueil pour les enfants, équipements de loisirs et de culture.

#### □ **Appuyer la stratégie d'attractivité du territoire sur la filière image**

Angoulême possède une originalité exceptionnelle, un pôle d'excellence en matière de création d'images dessinées et animées. Ce pôle d'excellence est le fruit du travail et de l'implication de différents acteurs : collectivités territoriales, Magélis, le Festival International de la Bande Dessinée, la Cité Internationale de la Bande Dessinée et de l'Image, les associations et entreprises spécialisées dans la filière image...

La LGV peut donc être un levier pour inciter l'ensemble des partenaires de la filière image, élus compris, à engager une réflexion sur son devenir.

Il est vital qu'Angoulême conserve, développe et mette en valeur ce patrimoine.

Il est primordial que les élus se positionnent sans ambiguïté sur l'aide au développement de ce créneau, pour « booster » la mise en valeur du patrimoine, lié à l'évènementiel et à l'image en Charente.

Il est nécessaire de s'interroger sur la stratégie de développement de la filière image notamment autour des axes suivants :

- Renforcer l'aide à la production,
- Valoriser ce patrimoine en jouant la carte de la complémentarité entre les entreprises de l'image, les écoles de formation et le festival de la bande dessinée,
- Affirmer la politique de soutien aux métiers de l'image et aux festivals et garantir leur maintien afin d'éviter tout risque de disparition gravement préjudiciable au secteur économique dépendant de l'image.
- Rechercher des synergies avec d'autres filières : art graphique, éco emballage, design, ...

#### □ **Mettre en œuvre une politique novatrice en matière de tourisme**

- **Valoriser le patrimoine touristique :**

Pour la fréquentation touristique, la Charente Maritime et la Dordogne sont dans les 10 premiers départements français, tandis que la Charente pointe au-delà de la 85 ème place. Même si la Charente n'est peut-être pas aussi riche au plan touristique que ses voisins, cet écart ne paraît pas justifié.

Notre département possède des gisements paléontologiques d'intérêt européen et mondial , des sites archéologiques renommés, bien que moins connus que leurs voisins périgourdins, des sites antiques qui commencent à être mis en valeur (Chassenon), de belles églises romanes et des châteaux dignes d'intérêt. D'autre part, l'histoire économique de l'agglomération angoumoisine a été marquée par la

papeterie, la métallurgie, le cognac et le fleuve Charente. Enfin Angoulême est une ville d'art et d'histoire connue pour ses monuments d'art roman, la Cité Internationale de la Bande Dessinée et de l'Image. Tous ces sites peuvent présenter un intérêt touristique s'ils sont mis en valeur. L'agglomération angoumoisine possède également un patrimoine et une histoire industrielle riche.

Les professionnels du tourisme estiment que la LGV contribuera au développement du tourisme d'affaire et de court séjour pour les couples et les jeunes notamment en provenance de Paris et du nord de L'Europe (Belgique, Royaume Uni), d'une part, et du sud de L'Europe ( Espagne ), d'autre part, si le potentiel touristique de l'agglomération et du département est vraiment mis en valeur.

D'autre part l'arrivée de la LGV pourra permettre d'organiser plus facilement des activités sur une journée, notamment pour les musées, la Cité Internationale de la Bande Dessinée et de l'Image. Pourquoi ne pas envisager également des combinés touristiques avec d'autres sites notamment avec l'offre régionale (package Futuroscope, aquarium de La Rochelle, Cognac, etc...). et coupler le titre de transport et l'entrée dans les différents sites.

#### ➤ **Miser sur la qualité et la diversité des modes d'accueil et d'hébergement**

Le développement de la capacité d'accueil hôtelier sur le territoire fait débat.

Pour les professionnels de l'hôtellerie, Le taux d'occupation moyen sur l'année est inférieur à la moyenne nationale et ne justifie pas la création de nouveaux équipements. Pour ces derniers, le risque de surpopulation de l'hôtellerie restauration serait avéré en milieu urbain et principalement sur Angoulême alors que le manque de structure serait plus préoccupant en milieu périurbain et rural.

Pour d'autres acteurs, un hôtel 4 étoiles s'avère indispensable.

Or, ce besoin pourrait être couvert suite à de nouvelles classifications qui interviendraient en 2011 parmi le parc hôtelier existant.

Pour le Conseil de développement, un hébergement de type « auberge de jeunesse » ou « Etiq Etape » pour les jeunes, les groupes et les familles ne doit pas être négligé afin de répondre notamment aux besoins ponctuels liés à l'activité des festivals.

#### ➤ **Renforcer l'accueil et l'information des touristes**

Au delà de l'accès direct au différents modes de transports ainsi qu'à la billetterie, prévoir au niveau de la future gare un espace permettant au touriste de connaître l'offre en matière de tourisme et de loisirs ainsi que les liaisons vers les différents sites. ( dans et hors agglomération ). Le kiosque situé en face de la gare actuelle pourrait assurer cette fonction. Le maintien ou la destruction de cet édifice, propriété de Charente Tourisme, est soumis à l'autorisation préalable des Bâtiments de France.

## 2-2 l'accessibilité du Grand Angoulême

### □ **Renforcer l'accessibilité ferroviaire**

La LGV peut rendre le territoire du Grand Angoulême plus attractif s'il est plus accessible :

- Par une politique tarifaire attractive, notamment pour les déplacements réguliers.
- Par le maintien à minima de la fréquence et des créneaux horaires actuels d'arrêts TGV à Angoulême et l'amélioration de la desserte TER vers Bordeaux avec arrêts intermédiaires.
- Par le développement de l'offre TER sur l'axe Limoges / Angoulême / Saintes avec rabattement par cars vers les gares situées sur cet axe.
- Par des horaires de train adaptés à l'activité économique sociale et événementielle.
- Pérenniser les temps de déplacement à la demie journée (pouvoir par exemple être à 9h à Paris et de retour à Angoulême en début d'après midi).
- Promouvoir l'intermodalité.
- Améliorer les liaisons Gares / Aéroports, la liaison Gare ST Jean / Aéroport de Mérignac est primordiale pour le développement de l'activité à l'international.
- Etudier les possibilités de création ou de renforcement des dessertes des gares périphériques à l'agglomération (St Michel, La Couronne Ruelle, Nersac. ..).

### □ **Améliorer l'accessibilité et les services en gare d'Angoulême :**

- Développer les possibilités de stationnement avec une politique tarifaire attractive et des points de paiement rapides.
- Améliorer la gestion des flux de véhicules aux heures de pointe.
- Faciliter la circulation et le stationnement des taxis et des bus.
- Proposer des navettes bus de desserte des zones industrielles matin et soir avec des horaires en lien avec les TGV pour Paris et Bordeaux.
- Organiser un centre d'affaire à proximité de la gare qui propose notamment des espaces de réunions pour les entreprises (salles de réunions équipées en NTIC).

### □ **Améliorer les liaisons gare / cœur de ville d'Angoulême**

- Veiller à concilier le projet de cœur d'agglomération de la ZAC gare avec le cœur de la ville centre pour son intérêt patrimonial et ses activités de commerces et de services.

## **Deuxième Partie : LA LGV PRESENTE DES RISQUES ET REpond PARTIELLEMENT AUX BESOINS ET ATTENTES DES ACTEURS ECONOMIQUES DU TERRITOIRE**

Sans une démarche volontariste du territoire pour mettre en œuvre les conditions précitées, la LGV peut présenter des inconvénients notamment des risques de délocalisation d'activités (1). Par ailleurs, même si ce n'est pas son objectif principal, certaines entreprises ont pointé le fait que la LGV ne répond pas aux attentes en matière de ferroutage et de liaisons ferroviaires Est/Ouest (2).

Elle suscite également des inquiétudes, notamment en matière de coordination du chantier de construction, (3) et des réserves de la part des acteurs du tourisme (4).

### **1 La LGV porteuse de risques de délocalisation d'activités ?**

**le Grand Angoulême victime d'une délocalisation de ses activités et de sa matière grise pourrait elle devenir une agglomération dortoir à l'horizon 2020 ?**

#### **1-1 un risque mesuré pour les grands groupes**

La LGV va accélérer les relations Paris province et rapprocher Angoulême de Paris et de Bordeaux en réduisant les temps de déplacement.

Le raccourcissement des temps de trajet peut donc présenter un risque pour les communes de l'agglomération. En effet celles ci pourraient uniquement devenir des cités dortoirs de Bordeaux si une politique de développement économique par le soutien aux filières n'est pas fortement impulsée accompagnée d'actions en matière d'habitat et de services.

A la veille de la réforme territoriale, le rapprochement avec Bordeaux pourrait aussi accentuer le risque de fuite des cadres et de leurs familles vers la Communauté Urbaine de Bordeaux et les services qu'offre une grande métropole.

Cependant, ce risque peut être contre balancé si une politique de marketing territorial vient renforcer l'attractivité de l'agglomération.

#### **1-2 Un risque sensible pour la filière Image**

Plusieurs villes importantes (Lyon, Bordeaux...) créent des pôles image qui développent et diversifient des activités autour du jeu vidéo, de l'animation, de la prise de vue réelle.

Avec la LGV, l'attractivité de la métropole bordelaise pourrait faire oublier les atouts qui font la spécificité d'Angoulême et accentuer le risque concernant la banalisation des activités de la filière image.

Le phénomène de banalisation peut encourager la délocalisation des entreprises de l'image vers des sites plus attractifs. La ville de Bordeaux notamment cherche à développer une notoriété culturelle autour de l'image. Cette stratégie pourrait concurrencer les entreprises d'Angoulême et vider le pôle image de sa substance.

La concurrence de Bordeaux se fait déjà nettement sentir dans le domaine de la communication. Les agences bordelaises prennent des marchés sur la Charente.

## **2 La LGV ne répond pas aux attentes en matière de ferroutage et de liaisons ferroviaires Est / Ouest**

La LGV SEA atlantique ne résout pas le problème du transport des marchandises qui s'effectue aujourd'hui exclusivement par la route.

Actuellement la question du ferroutage n'est pas traitée dans le territoire et ne fait pas débat, même si les travaux préparatoires sont prévus sur les ouvrages d'art de la ligne actuelle pour permettre le passage des futurs convois.

Elle ne résout pas non plus le problème de l'absence de réseaux de transports transversaux entre Angoulême et la région Rhône Alpes, en particulier les liaisons vers Grenoble et Lyon par Limoges.

De plus pour renforcer les effets bénéfiques de la LGV, l'arrivée de celle-ci ne peut se concevoir qu'avec le développement d'un réseau de transport public régional et local de proximité, (TER, bus, modes doux etc...) ce qui suppose une réflexion préalable sur l'articulation entre ses différents modes de transports et leur gouvernance (Voir Schéma régional de mobilité durable).

## **3 La LGV suscite des inquiétudes sur l'organisation et la coordination du chantier de construction**

Les entreprises constatent le manque d'information et d'interlocuteur sur le calendrier et l'organisation du chantier LGV.

Ces informations leur sont nécessaires pour prendre en amont les mesures indispensables à la continuité des activités, en particulier :

- les modalités d'accès à la ZI de Nersac pour les poids lourds ( 38t ) qui assurent la livraison des matières premières (substances chimiques dangereuses).
- la gestion des flux de véhicules aux heures d'embauche et de débauche du personnel.

Le chantier LGV peut représenter une opportunité pour des entreprises charentaises à condition qu'elles s'organisent en interne et en amont pour répondre aux appels d'offres de VINCI concessionnaire des travaux d'implantation de la ligne LGV, ce qui semble être le rôle de la cellule inter consulaire LGV récemment mise en place par la Chambre économique de la Charente. Des synergies peuvent également être

envisagées avec les entreprises locales en terme de moyens techniques ou logistiques (restaurant d'entreprise, ....).

#### **4 La LGV suscite des réserves de la part des acteurs du tourisme.**

La LGV peut avoir un effet positif sur l'économie liée à l'hébergement et à la restauration notamment pour répondre aux besoins du chantier de construction. Cependant, les acteurs du tourisme sont prudents quant à la longévité de cette embellie qui ne peut être que temporaire (5 ans maximum).

La LGV peut être considéré comme un véritable levier de développement touristique si cette nouvelle donne s'intègre dans une réflexion globale sur le développement d'un tourisme durable pour l'ensemble du territoire charentais.

Une politique touristique charentaise cohérente et partagée, en lien avec la politique régionale, est fortement attendue. Le défaut de réflexion concertée sur la politique générale et la stratégie touristique est préjudiciable au développement des activités touristiques locales. L'ouverture d'une concertation sur ce thème pourrait être impulsée par le Grand Angoulême.