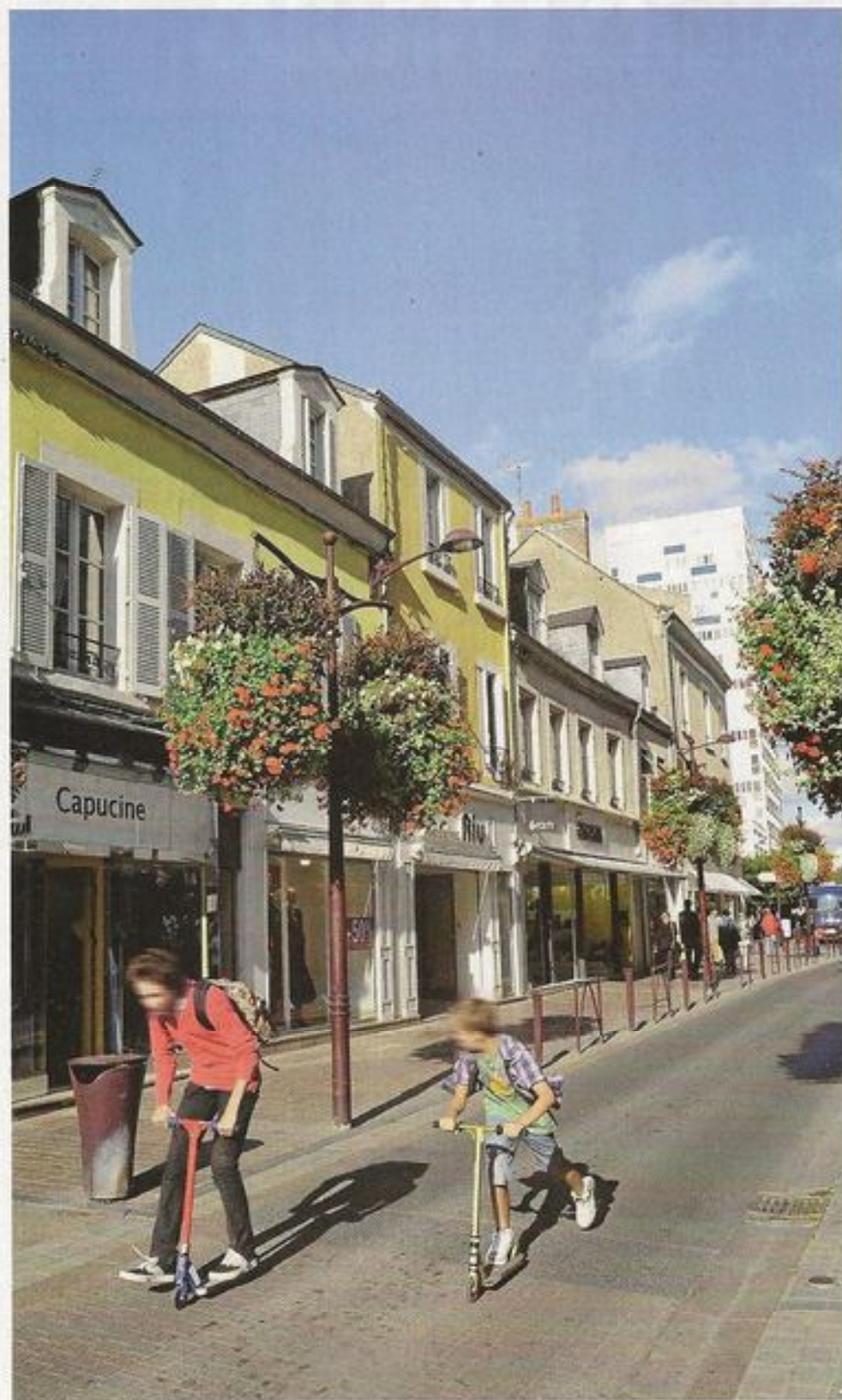


Les dossiers qui font débat



Défis. Si les engagements sont tenus, les rénovations pourraient redynamiser l'économie de la ville.

Grogne.

Sécurité, économie, urbanisme... les points de friction sont nombreux.

PAR BAUDOIN ESCHAPASSE

Drame pour les uns, opportunité pour les autres, la fermeture de la caserne de la Martinerie signe la fin d'une époque. Durement éprouvée par la crise, l'agglomération castelroussine doit ainsi faire face à un nouveau traumatisme avec le départ du régiment du train. Un défi de taille pour le sénateur maire Jean-François Mayet et pour son équipe, qui réfléchissent à la reconversion du site militaire. En attendant, la mairie multiplie les chantiers pour accélérer la mutation de la ville. Après de longues années de gestation, la réhabilitation de la rue de l'Echo débute enfin. La rénovation urbaine des quartiers périphériques poursuit; le réseau de caméras de surveillance s'étend. Autant de chantiers coûteux qui contraignent la municipalité à mettre en vente le circuit des Tourneix. Ces efforts seront-ils suffisants pour changer l'image de la ville, mais aussi – et surtout – pour attirer les investisseurs extérieurs, sans lesquels le redémarrage de l'économie locale ne pourra se faire? Sur ce point, droite et gauche sont loin d'être d'accord.

La Martinerie L'adieu aux armes

La caserne de Déols, qui abrite aujourd'hui le 517^e régiment du train, fermera ses portes le 30 juin 2012. Plus de 1 000 per-



sonnes devraient quitter les lieux avant l'été. « Soit 2 % des emplois de la zone et, avec les familles, 2 % des habitants », indiquent les services de la préfecture. Le départ des militaires aura-t-il le même impact que celui de la base de l'Otan en 1967 ? Certains le pensent. « La fermeture de la caserne de la Martinerie aura des conséquences désastreuses pour notre territoire », s'inquiète Manuel Flam, responsable de la section socialiste de Châteauroux, qui dirige la mairie en 2014.

Même si les soldats français sont cinq fois moins nombreux que ne l'étaient les GI dans les années 60, les commerçants castelroussins s'attendent à une baisse de leur chiffre d'affaires. « Plus de 3 000 emplois indirects seraient en péril », affirme Michel Fradet, conseiller régional communiste. Selon la gauche, l'onde de choc pourrait se faire ressentir jusque dans les écoles. « Le départ des familles de soldats va sûrement se traduire par la fermeture de nombreuses classes à la rentrée de 2013 », assure Manuel Flam. Ce conseiller de François Hollande accuse sans ménagement les élus UMP de ne pas s'être mobilisés pour défendre la caserne. Et Michel Sapin, député socialiste de l'Indre, d'ajouter : « J'ai proposé à Jean-François Mayet et Louis Pinton [NDLR : président du conseil général et sénateur] que nous montions à Paris ensemble pour aller voir le ministre de la Défense. Je regrette de ne pas avoir été entendu. » « Il est faux de dire que nous sommes

Départ. Le 517^e régiment du train devrait laisser sa place à une zone d'activités.

500 emplois

C'est l'objectif de création de postes (par des entreprises privées) visé par les services préfectoraux dans le cadre du contrat de revitalisation dont doit bénéficier Châteauroux. Pour permettre le réaménagement de l'ancienne zone militaire, l'agglomération recevra 10 millions d'euros de l'Etat d'ici à 2015. Les collectivités territoriales investiront, de leur côté, près de 46 millions d'euros. Les sociétés qui s'implanteront sur place avant le 31 décembre 2013 bénéficieront d'exonérations fiscales et sociales pendant trois ans.

Divergence. Jean-François Mayet, le sénateur maire UMP, et Manuel Flam, opposant PS.

restés inactifs », se défendent d'une même voix les deux élus UMP. « Nous avons tout fait pour que notre régiment reste sur place. Mais le gouvernement avait pris sa décision », assure Louis Pinton.

Pour l'heure, la mairie envisage de transformer les terrains libérés, autour de 300 hectares, en une nouvelle zone d'activités, jumelle de celle d'Ozans, sur laquelle doivent s'implanter des entreprises chinoises (voir page VIII). « Il n'est pas exclu que des entreprises sino-françaises s'installent aussi sur l'ancienne emprise militaire », indique Gil Averous, directeur général des services de Châteauroux.

Plusieurs entreprises se seraient déjà manifestées pour reprendre une partie des installations. Parmi elles figure la Sofema, société privée spécialisée dans l'exportation de matériels militaires. Dirigé

par Guillaume Giscard d'Estaing, neveu de l'ancien président de la République, ce groupe y stockerait camions, avions et munitions dans un cadre sécurisé. « Les pourparlers sont suffisamment avancés pour que nous puissions annoncer sans crainte l'ouverture prochaine de cette unité », confie Philippe Mitaty, directeur de l'Agence de développement économique du département. Un autre industriel serait sur les rangs pour emménager à la Martinerie. « Un grand groupe œuvrant dans un secteur stratégique », affirme Jean-François Mayet, qui assure ne pas pouvoir en dire plus pour le moment.

Industrie Les nuages s'amoncellent

L'industrie castelroussine ne va pas bien. Depuis trois ans, l'agglomération a perdu, dans ce secteur, plus de 3 600 emplois. « La ■■■



■■■ *situation est difficile, reconnaît Jean-François Mayet. Mais nous nous battons.* » Le maire rappelle ainsi que l'ouverture du Centre Colbert (anciens bâtiments Seita) a permis depuis 2001 la création de 1 500 emplois dans deux centres d'appels. De son côté, la préfecture met en avant les conventions de revitalisation qui ont été signées à la fermeture de Mead Emballage et qui ont facilité la reconversion d'une centaine de salariés.

Le chômage n'en continue pas moins de progresser à Châteauroux. Avec 4 715 personnes à la recherche d'un emploi, les statistiques ont bondi de 9,6 % en un an. Certes, le nombre de chômeurs de longue durée a diminué de 11,3 % depuis 2010, mais les moins de 25 ans continuent de rencontrer de grandes difficultés à leur entrée sur le marché du travail. Ils sont ainsi 17 % à être inscrits sur les listes de Pôle emploi. « *Comment s'étonner, dans ces conditions, que nos jeunes quittent Châteauroux ?* » dénonce Manuel Flam. Et la situation pourrait s'aggraver dans les mois qui viennent. « *Même si des entreprises comme Montupet vont mieux que par le passé, nous continuons de craindre que des sous-traitants automobiles ne délocalisent leur activité en Inde pour abaisser leurs coûts* », note Michel Fradet. Dans ce contexte difficile, les élus locaux misent donc sur l'ouverture de la LGV (voir page VI) et l'arrivée des entreprises chinoises pour redynamiser l'économie.

Sécurité Le pari des caméras

En mai 2011, le quartier Saint-Jean s'enflammait. Bilan de ces échauffourées : trois voitures brûlées et quelques vitrines cassées. Pour la gauche, cet embrasement traduirait la désespérance de la population locale. « *Avec la crise, nous sentons bien que les habitants sont au bout du rouleau. Or la municipalité n'a rien trouvé de mieux que de couper les vivres aux associations qui œuvraient sur place dans le secteur social* », lance Thérèse Delrieu, conseillère générale socialiste de ce territoire. Ce n'est pas l'avis de



Jean-François Mayet. Selon lui, cet épisode ne serait que « *le fait d'une poignée de désœuvrés qui empoisonnent la vie de leurs concitoyens* ».

Alors, pour éviter que le phénomène ne se reproduise, le maire entend poursuivre l'extension du réseau de vidéosurveillance. Il y aura consacré 200 000 euros en 2011. « *Les caméras installées ont permis l'interpellation rapide des vandales* », justifie-t-il. Et le maire d'affirmer que, depuis 2001, ce système aurait contribué à diviser par deux le nombre de cambriolages et par trois celui des vols d'automobiles à travers l'agglomération. Pour Manuel Flam, c'est précisément l'installation de nouvelles caméras qui serait à l'origine des violences du printemps de 2011. « *L'accent devrait plutôt être mis sur la prévention* », plaide le jeune énarque.

Eternel débat entre la droite et la gauche, qui se retrouvent cependant sur un point : la nécessaire poursuite de l'opération de

Priorité. Les grands ensembles du quartier Saint-Jean sont au cœur de l'opération de rénovation urbaine.

On reste à Châteauroux

L'hémorragie démographique qui avait frappé la ville pendant vingt ans semble être stoppée depuis quelques mois. Les chiffres, qui seront publiés au début de 2012, devraient traduire une stabilisation de la population de Châteauroux : au-dessus de 48 000 habitants.

rénovation urbaine des grands ensembles. Entre 2000 et 2008, les quartiers Saint-Jean, Vaugirard, La Fontaine et Créavaient bénéficié de plus de 88 millions d'euros d'investissement. Ce qui avait permis de rénover quelques 1 400 logements. Les bailleurs sociaux (Opac en tête) envisagent aujourd'hui de poursuivre cet effort à Beaulieu, pour environ 150 logements.

Circuit des Tourneix La polémique

Le 28 mars, la ville annonçait son intention de se défaire du circuit de moto-cross des Tourneix, situé à Saint-Maur. « *Cette installation nous coûtait très cher. La revente à un investisseur privé, qui envisage d'y développer un pôle mécanique créateur d'emplois, nous est apparue être une bonne idée* », souligne Jean-François Mayet. Tel n'est pas l'avis des riverains. « *Le notaire chez lequel le compromis de vente a été enregistré est précisément un voisin. Il est tout de suite monté au créneau quand il a entendu parler du projet d'extension de la piste pour accueillir des courses et des sessions de pilotage* », précise Philippe Elion, conseiller municipal des Verts. La société, qui voulait créer un circuit asphalté de 3,4 kilomètres en bordure de forêt (pour un investissement de 10 millions d'euros), est aujourd'hui confrontée à une levée de boucliers. « *Les nuisances sonores seraient terribles, sans compter les risques de pollution* », renchérit l'élu écologiste. Les promoteurs du projet ont beau souligner qu'ils feront tout pour répondre aux craintes des voisins du



Polémique. Le projet de vente du circuit des Tourneix suscite l'incompréhension des riverains.

circuit (des solutions d'assainissement biologique sont annoncées), l'affaire s'est emballée pendant l'été. Et, début septembre, les riverains, constitués en association, envisageaient de proposer aux élus locaux de racheter le terrain. Ce dernier est estimé à 460 000 euros. Ils pourraient le transformer... en zone de chasse. La polémique ne fait que commencer.

Urbanisme La (très) lente mue du centre-ville

Annoncée depuis dix ans, la transformation de la galerie marchande de la rue de l'Echo débutera-t-elle avant la fin de l'année ? Les services de la mairie l'assurent. « *Le coup est parti. Les travaux de démolition vont commencer* », souligne le maire. « *Cela fait tellement longtemps qu'on nous sert le même discours que nous avons du mal à y croire. Ce projet, c'est un peu l'Arlésienne de Mayet* », s'amuse André Bonhomme, conseiller municipal socialiste.

Bloqué pendant de longues années par des voisins qui ne voulaient pas vendre leurs terrains, le projet de réhabilitation de ce tronçon commercial jouxtant la rue Victor-Hugo a d'ores et déjà coûté 5 millions d'euros à la ville (dont 250 000 ont été pris en charge par la région). « *L'opération était rendue difficile par le statut juridique de la rue de l'Echo, qui est celui d'une voie privée* », précise Gil Averous, directeur général des services de la ville. Des expropriations ont été nécessaires pour dénouer l'affaire.

D'ici à la fin de l'année, la municipalité annonce qu'un promoteur et un architecte seront choisis. Le projet de reconstruction du pâté d'immeubles prévoit l'implantation d'une boutique d'habillement en rez-de-chaussée sur 1 600 mètres carrés et de 60 appartements dans les étages. Ce chantier, Jean-François Mayet espère l'avoir achevé avant la fin de son mandat. D'autant que le maire convoite déjà l'ancien centre médico-social et le parking attendant pour y édifier un autre immeuble d'habitation. Un pro-



Transit. L'augmentation du fret devrait dynamiser l'aéroport, aujourd'hui sous-utilisé.

jet qui risque, lui aussi, de mettre du temps à sortir de terre: l'édifice qu'il entend détruire est en effet classé.

Transports L'aéroport peine à décoller

Doté d'une piste de 3 500 mètres sur laquelle peuvent se poser tous les types d'avions (jusqu'à l'A380), l'aéroport de Châteauroux n'a rien à envier à ceux de la région parisienne. Il est pourtant, aujourd'hui, largement sous-utilisé. Avec 4 000 passagers par an et 8 000 rotations d'appareils, la société qui l'exploite pour le compte de la région réalise aujourd'hui un peu moins de 4 millions d'euros de chiffre d'affaires (hors commerce de kérosène).

L'ouverture d'une liaison hebdomadaire avec la Corse en 2012 devrait permettre de doubler quasiment son trafic de passagers. « *Mais l'objectif reste surtout d'augmenter le volume de fret* », explique Mark Bottemine, son directeur. Aujourd'hui, un peu plus de 7 000 tonnes transitent par Châteauroux. Dans ce domaine, la marge de progression est impor-

tante. Les abords de l'aéroport pourraient également accueillir davantage d'entreprises liées aux métiers de l'aéronautique. Pour le moment, la demi-douzaine de PME implantées sur la zone font travailler un peu moins de 300 personnes. « *Nous pourrions créer d'autres emplois* », assure Mark Bottemine. Dans cet esprit, la région, propriétaire de l'aéroport, milite depuis deux ans pour la création d'un grand hangar en bordure de piste. « *Cela permettrait de faire venir des entreprises nouvelles, notamment de maintenance* », souligne Michel Sapin, qui préside la société d'économie mixte chargée du dossier.

Seul problème, la société prescrite pour venir (Europe Aviation) a fait faillite en décembre 2010! « *Les permis de construire n'en ont pas moins été accordés et je suis favorable à l'idée que nous construisions cet équipement sans attendre* », poursuit le député socialiste. Louis Pinton et Jean-François Mayet ne l'entendent pas de cette oreille. Les deux hommes préfèrent attendre qu'un investisseur se manifeste. D'autant que le projet nécessite de faire déplacer la tour de contrôle. Un chantier de 3 à 4 millions d'euros dont ils ont obtenu du ministre des Transports qu'il soit reporté sine die. « *Si nous ne jouons pas collectif, nous ne parviendrons jamais à surtir notre territoire de l'impasse* », regrette Michel Sapin. « *Nous ne voulons pas gaspiller l'argent public* », rétorque Louis Pinton. Ambiance! ■

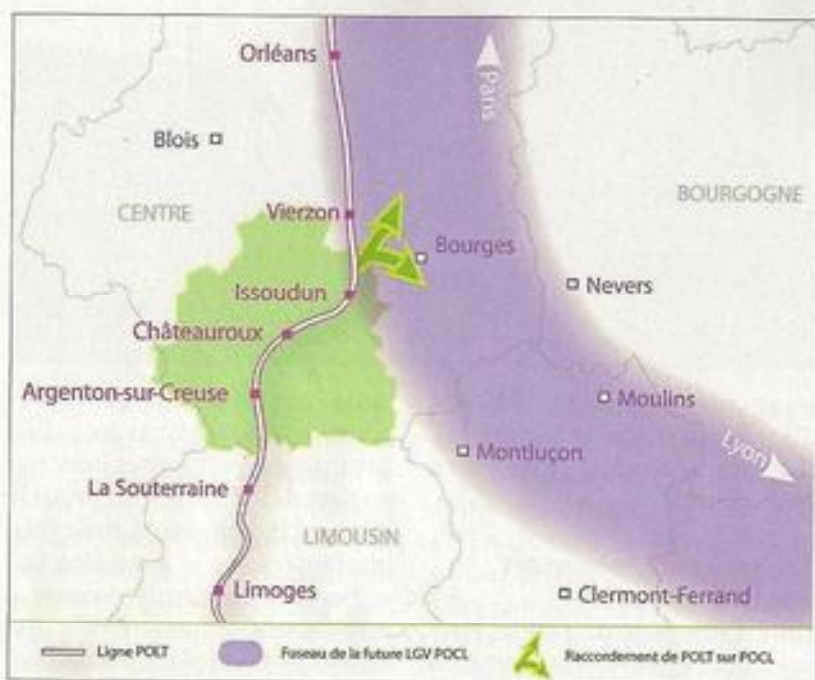
Reconversion

L'ancienne maison d'arrêt de Châteauroux (qui abrite aujourd'hui le tribunal d'instance) pourrait bientôt se transformer. Un promoteur immobilier a en effet racheté une partie des locaux au ministère de la Justice l'été dernier. Un permis de construire serait sur le point d'être déposé.

Acteurs. Ci-contre, Michel Sapin, député PS, et Louis Pinton, président du conseil général UMP (à droite).



Une ligne de convergence



Zoom sur les villes raccordées par les lignes POLT et POCL.

Liaison. La desserte d'une LGV suscite l'espoir dans une région enclavée.

PAR AURÉLIE JACQUES

Autour du projet, les élus font bloc. Tous bords confondus. Leur mobilisation débute voilà trois ans. Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF lancent alors l'idée de doubler la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Lyon, saturée. Un tracé rectiligne entre les deux villes étant exclu en raison du relief, une ligne incurvée vers l'ouest est étudiée. Baptisée POCL (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon), cette LGV, qui devrait voir le jour d'ici à 2025, permettrait une desserte des régions Centre, Limousin et Auvergne, jusque-là enclavées. Elle permettrait également un embranchement avec l'actuelle ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), qui dessert les villes de Châteauroux, Limoges et Brive. La

préfecture de l'Indre serait alors à moins de 1 h 30 de Paris. Défenseurs de ce raccordement, les élus locaux voient en Vierzon le maillon idéal. Un lobbying est exercé auprès de RFF, de la SNCF et de l'Etat pour faire valoir ce projet. « Au début, l'idée avait l'air de surprendre, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui », veut croire Louis Pinton, président du conseil général et sénateur UMP.

Pour avoir du poids dans les discussions, les élus doivent rallier à leur cause la Haute-Vienne. Laquelle est très partagée sur le sujet. Car, avant le lancement du projet POCL, il était prévu que Limoges se connecte à une autre ligne : la future LGV Sud-Europe-Atlantique (LGV-SEA), dont le tronçon Tours-Bordeaux est en cours de construction. Pour cela, une monovoie reliant Limoges à Poitiers (présente sur le tracé de cette LGV-SEA) devait être construite. « Nous nous battons pour disqualifier ce projet », explique le sénateur maire Jean-François Mayet. Ce barreau mettrait en effet à mal l'un des arguments en faveur du raccordement POLT-POCL. Lequel consiste à dire que, moyennant la rénovation de la ligne POLT aujourd'hui vieilliss-

sante, le raccordement apporterait à la nouvelle LGV Paris-Lyon toute la clientèle du Sud (de Limoges à Toulouse). « Notre proposition est moins chère, ajoute l'édile UMP. Car la rénovation de la ligne historique serait inférieure au 1,6 milliard d'euros estimé pour construire le barreau Limoges-Poitiers. » Plusieurs fois envisagée, cette rénovation avait finalement été abandonnée par Jean-Pierre Raffarin.

Participations. Plusieurs tracés du POCL sont à l'étude. RFF et la SNCF viennent de lancer le débat public, qui devrait être clos au printemps. Quoi qu'il en soit, les projets laissent augurer d'une participation financière des collectivités, l'Etat se désengageant de ces questions. A Châteauroux, Jean-François Mayet balaie le problème : « Nous ne sommes qu'une ville moyenne, le département sera davantage sollicité. » Au département, Louis Pinton récupère la passe pour la relancer aussitôt : « La région sera sollicitée avant nous », souligne-t-il avant de glisser que le projet concerne quatre régions, dont la fortunée Rhône-Alpes. « De toute façon, les finances du département sont saines. Investir dans ce projet sera une bonne raison de s'endetter », conclut-il.

Pour Manuel Flam, conseiller d'opposition PS à Châteauroux, la marge de manœuvre sera étroite : « Une collectivité ne peut s'endetter qu'à hauteur de ses recettes. Or celles de l'Indre sont faibles. » Rappelant que « la cohésion des territoires relève de la responsabilité de l'Etat », ce proche du député de l'Indre Michel Sapin, mobilisé sur le projet, souhaite que le « département, déjà déshérité, ne soit pas disqualifié. » Mais, dans un premier temps, Manuel Flam souhaite que « soit garanti le cadencement actuel du POLT ». Une future grille de la SNCF circule officieusement. Elle ne prévoirait plus de trains Châteauroux-Paris entre 11 h 17 et 16 h 14 ■

DÉFENSEURS DE CE RACCORDEMENT, LES ÉLUS LOCAUX VOIENT EN VIERZON LE MAILLON IDÉAL.



Le rêve chinois

Polémique.
La zone d'activités créée pour des entreprises chinoises ne fait pas l'unanimité.

PAR BAUDOUIIN ESCHAPASSE

L'arrivée des Chinois à Ozans sortira-t-elle l'économie castelroussine de l'ornière ? A en croire le maire de Châteauroux et le président du conseil général de l'Indre, cela ne fait aucun doute. « Les entreprises qui vont venir s'installer sur notre Business District vont nous permettre de créer 4 000 emplois à l'horizon de 2018 », affirme ainsi Jean-François Mayet. « Cette implantation sera, pour notre territoire, aussi importante que le fut l'ouverture de la

base Otan en 1951 », martèle, de son côté, Louis Pinton. Un an après son lancement, cette opération semble pourtant marquer le pas.

A gauche, les critiques se multiplient. « L'accord-cadre signé avec les Chinois n'est pas aussi avantageux qu'il aurait pu l'être », grince Michel Sapin. Le député socialiste de l'Indre regrette ainsi que l'équipe Mayet-Pinton n'ait pas obtenu de leurs partenaires la garantie que les avions qui importeront des produits *made in China* repartent pleins d'exportations françaises à destination du marché asiatique. « Une clause garantissant que les appareils ne repartiront pas à vide aurait assuré des débouchés à nos entreprises locales », note l'ancien président de région.

« Je soutiendrais volontiers le projet s'il devait créer de l'emploi. Mais la réalité, c'est que nous ne voyons rien venir », renchérit Manuel Flam, responsable de la section socialiste

Chinatown. Vue générale du futur Business District.

Le projet en chiffres

L'aménagement de la première tranche coûtera autour de 25 millions d'euros dont : 15,6 millions d'euros seront pris en charge par la communauté d'agglomération, 5 millions par la région (jusqu'en 2015), 2 millions par l'Etat au titre du contrat de restructuration lié à la fermeture de la caserne de la Martinerie, 1,75 million par l'Europe. Le projet doit être équilibré grâce à la vente des terrains à raison d'un prix de vente de 20 euros le mètre carré en moyenne.

locale. « Le maire de Châteauroux me donne l'impression d'agiter ce projet pour calmer l'exaspération de la population, en butte à de réelles difficultés. Mais il devrait faire attention car il est dangereux de jouer ainsi avec l'espoir des gens. Le risque de désillusion est, en effet, très grand », poursuit ce proche conseiller de François Hollande, qui ne cache pas son intention d'être candidat à la mairie aux municipales de 2014.

« Une chance. » Autant de critiques qui n'entament pas le moral du maire. « Ce projet est une chance pour notre ville. Les pourparlers avec de grands groupes avancent », balaie Jean-François Mayet, qui s'interdit pourtant d'en citer aucun afin de ne pas faire échouer les négociations en cours. Même discrétion chez Jacques Gautherie, président de la Société sino-française de développement économique de Châteauroux, qui promeut l'opération. « La crise actuelle ne nous facilite pas la tâche, mais le dossier prend forme », assure cet ancien cadre dirigeant de Dumez qui effectue un voyage par mois à Pékin pour convaincre les Chinois d'investir à Châteauroux.

A ce jour, la communauté d'agglomération a déjà mis sur la table un peu plus de 6,7 millions d'euros pour l'acquisition de 200 hectares de terres agricoles et le lancement des études préalables à leur viabilisation. Les travaux d'aménagement devraient débuter en 2012. « Nous allons procéder au choix des entreprises d'ici la fin de l'année. Les travaux de terrassement et de voirie débuteront dans la foulée », promet Jean-François Mayet. La première tranche couvrant une superficie de 80 hectares devrait être achevée au départ du 517^e régiment du train durant l'été de 2012.

« Mais pourquoi bétonner des terrains agricoles alors que nous pourrions tout simplement reconvertir l'ancienne caserne ? » s'interroge le conseiller régional communiste Michel Fradet, qui siège également dans le groupe d'opposition au maire. « Il y a là un non-sens écologique », surenchérit Monique Lajonchère, porte-parole des Verts ■