

PARIS. ORLÉANS. CLERMONT. LYON

NIÈVRE ■ Pour Magny-Cours, la LGV doperait la fréquentation et renforcerait le tissu économique

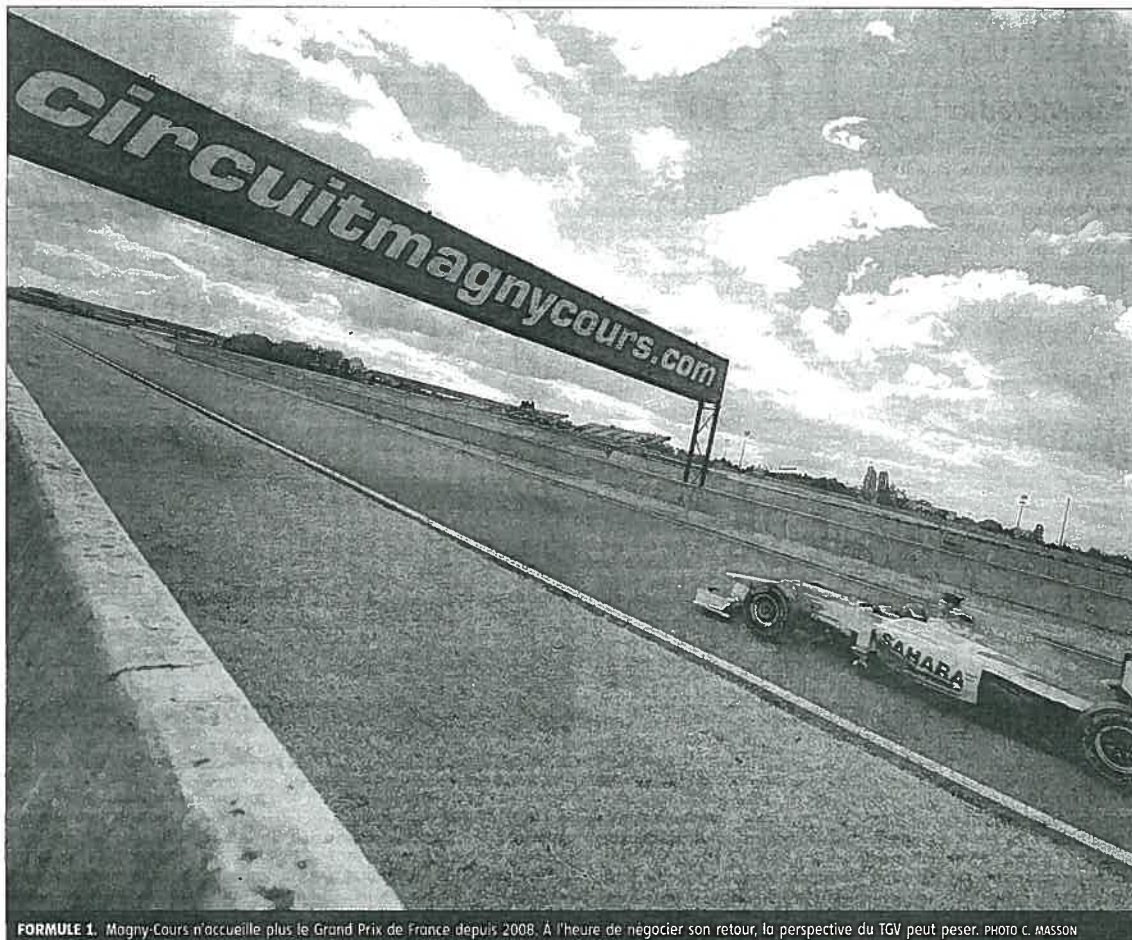
Le TGV, accélérateur de croissance

Situé à mi-chemin entre Paris et Lyon, Magny-Cours attend la ligne à grande vitesse comme un coup de pouce majuscule. Pour doper ses affluences et conforter l'activité des entreprises du technopôle.

Stéphane Vergaede
stephane.vergaede@centrefrance.com

L'automobile peut aussi rouler pour le train. Lors du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (Pocl), le circuit de Magny-Cours a affiché son soutien dans un cahier d'acteur saluant « un atout majeur » pour le site autant que pour les entreprises locales.

Chaque année, le complexe nivernais des sports mécaniques accueille 400.000 visiteurs. « 30 % viennent de Paris et autant de Lyon », observe le président de la société d'économie mixte du circuit, Serge Saulnier. « Pour nous, il est clair que le TGV aurait un impact extrêmement positif ». Car il placerait la Nièvre à une heure de ces « deux zones de chalandise énormes » et laisserait espérer « une augmentation sensible de la fréquentation », anticipe le président du Conseil général, Patrice Joly (PS). De façon plus symbolique, « le sentiment d'appartenance à un territoire » serait en jeu, estime-t-il.



FORMULE 1. Magny-Cours n'accueille plus le Grand Prix de France depuis 2008. À l'heure de négocier son retour, la perspective du TGV peut peser. PHOTO C. MASSON

« Ça peut faire bouger le modèle économique du Grand Prix »

En plus de la piste F1, Magny-Cours dispose d'un circuit club, réservé aux essais et aux écoles de pilotage, et d'une piste de

karting. Au total, le site générerait 80 millions d'euros de retombées économiques par an. Pour continuer à tenir son rang sur la scène internationale, Magny-Cours table sur un calendrier d'une vingtaine d'épreuves. Un parc à thème autour de la mobilité est à l'étude. Mais la Nièvre veut maintenant retrouver sa locomotive : la Formule 1.

Ces derniers mois, le circuit a réactivé sa candida-

ture pour décrocher le Grand Prix de France, qu'il a hébergé de 1991 à 2008. Et sur lequel il a bâti une grande partie de sa notoriété. Sur la table des négociations, la perspective du TGV pourrait peser. « Il est évident que ça peut faire bouger le modèle économique du Grand Prix », annonce le Département.

Mais l'enjeu n'est pas uniquement sportif. À

deux pas du circuit, vingt-trois entreprises, pour la plupart positionnées sur les technologies de pointe, se sont associées dans un « pôle de la performance ». À la tête de cette structure qui pèse 400 emplois, Bertrand Decoster raconte le quotidien de patrons « qui se rendent au moins une fois par semaine à Paris. Pour nous comme pour nos clients qui viennent de l'étranger, le TGV est une composan-

te essentielle de notre développement ».

Sur le technopôle, chacun se prend ainsi à rêver d'une gare à proximité du circuit. « Ce qui permettrait de rapprocher nos entreprises des centres de décisions nationaux et internationaux grâce à un accès facilité aux aéroports », fait par exemple valoir la société Danielson Engineering.

Si le prolongement de l'A77 jusqu'au circuit « a eu un fort impact psychologique », explique Bertrand Decoster, la ligne à grande vitesse « nous donne encore plus de billes dans l'équation économique ». Il songe, notamment, aux difficultés rencontrées par les entrepreneurs pour « recruter des hauts profils. En nous rapprochant de Paris, on peut très bien imaginer un salarié qui fait l'aller-retour sur la journée. C'est un argument précieux ».

➔ Sur le web. Retrouvez notre vidéo sur www.lejdc.fr.

➔ Mardi prochain. Comment la future LGV souleverait le bassin économique de Roanne.

LE BILLET

Ouverture

Magny-Cours, temple des sports mécaniques. Mais pas que... Le site, qui accueille chaque année 400.000 visiteurs, exporte comme nul autre la marque "Nièvre" et s'impose comme un formidable terrain d'innovation. Ces dernières années, l'A77 est enfin arrivée aux portes du circuit. Il était temps. Mais la route ne s'arrête pas là. Si Magny-Cours s'engage avec force pour le TGV, c'est parce que chacun a bien mesuré que rien ne serait pire que de cultiver l'excellence en vase clos. Le circuit de la Nièvre est ouvert. Et veut le rester.



« Un impact extrêmement positif pour le circuit »

SERGE SAULNIER
Président de la SEM du circuit de Magny-Cours

