



Cahier d'acteur n°29

novembre 2011

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.

ASSOCIATION BOURGES TGV "Pour que ça roule à Bourges en 2020"

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



ASSOCIATION BOURGES TGV

Vocation : mobilisation citoyenne autour du TGV en gare nouvelle de Bourges.

Objectif : préserver Bourges comme 3^{ème} pôle économique de la région Centre et permettre un repérage national voire européen.

Association loi 1901 -

BOURGES TGV siège social :

22 Bd Santos Dumont

18000 BOURGES

Tél. : 02 48 69 73 40

Mobile : 06 08 37 32 86

Fax : 02 48 70 94 55

site internet : www.bourges-tgv.com

Email Président :

pbensac@wanadoo.fr

L'association Bourges TGV est née en 1996 de l'analyse des causes du déclin historique, jugulé depuis quelques années seulement, de la Ville de Bourges.

Le premier adhérent fut le Directeur de la grande entreprise "AEROSPATIALE" devenue MBDA. Nous avons alors lancé une "pétition-adhésion" à 1 € "...je suis pour !" qui a recueilli 488 signataires, citoyens sans distinction d'aucune sorte.

Notre association est, par conséquent, non politicienne.

Mais elle incarne la "vox populi" et, en ce sens, elle est politiquement engagée et déterminée à développer l'attractivité de la ville de BOURGES notamment pour fixer la jeunesse.

Nous avons ainsi décidé d'emprunter son mot d'ordre à un révolutionnaire emblématique, Che Guevara, pour affirmer notre volonté sans faille d'aboutir au désenclavement de notre territoire, creuset historique du "petit royaume" de France devenu une République d'Égalité en droits, en l'occurrence les droits au développement et au progrès :

"Soyez réaliste, demandez l'impossible".

Les forces économiques et universitaires de Bourges

Bourges est la commune la plus peuplée du département du Cher. Avec une agglomération de plus de 100 000 habitants, elle est la 3^{ème} plus grande ville de la région Centre après Tours et Orléans. Elle est aussi l'ancienne capitale du Berry, ancienne province s'étendant aux départements de l'Indre et du Cher.

À quelques dizaines de kilomètres du centre de la France, et à 240 km de Paris, c'est à partir du XIX^e siècle que Bourges retrouve un véritable essor économique : l'installation d'industries métallurgiques, aéronautiques, chimiques et d'établissements militaires attire une importante main-d'œuvre. Depuis 1952 une usine pour la fabrication des pneumatiques Michelin a été édifiée. Aujourd'hui, le risque de baisse du trafic routier lié à la prise de conscience environnementale pèse sur l'avenir de Bourges, malgré sa position géographique privilégiée.

■ La plupart des entreprises est concentrée au sud, sud-est et sud-ouest de la Ville, entre la rocade sud et les faubourgs résidentiels.

On répertorie ainsi :

- ESAM École supérieure d'application du Matériel (Armée de Terre), rebaptisée en 2009 EMB pour «École Militaire de Bourges» avec l'arrivée de l'école du train et du centre de formation logistique.
- BASE NATIONALE DE DEFENSE et proximité de la Base Aérienne Stratégique 702 d'AVORD (2 800 militaires et civils rattachés), seconde plus grande base aérienne de France et le plus grand employeur du cher. Elle est aussi l'une des plus importantes bases militaires en matière de stratégies de défense nucléaire.



Awacs en atterrissage sur base militaire

Photo : Fotolia

- Fabrication et test d'armements (ETBS : Établissement Technique de Bourges) devenu DGA Techniques Terrestres en janvier 2010, GIAT industries devenu Nexter en décembre 2006
- Centre de Formation de la Direction générale de l'armement (DGA), devenu en avril 2011 le Centre de Formation de la Défense (CFD), principal centre de formation du personnel civil de la défense.
- Conception et fabrication Aéronautique, Aérospatiale. Anciennement Nord-Aviation, puis Aérospatiale,

suit par la fusion avec Matra. En 2002 fusion avec deux grands missiliers anglais et italien, pour devenir la société MBDA, leader mondial de l'armement.

- Bourges est aussi le siège de l'entreprise internationale Monin, très connue pour ses sirops.
- L'un des deux sièges de la coopérative agricole AXERREAL (3 500 salariés en Europe et 100 sociétés filiales).
- Et l'un des plus grands pôles de recherche nationale pour l'automobile avec l'entreprise SIGNATURE également écurie internationale de course automobile.
- Bourges est encore le siège de la Chambre de commerce et d'industrie du Cher. Elle gère l'aéroport (code AITA : BOU).
- Bourges est enfin un pôle touristique et culturel national par ses musées, ses marais et le Palais Jacques Cœur, et international grâce à sa Cathédrale classée au patrimoine mondial de l'UNESCO et au festival du « Printemps de Bourges ».
- Seuls exceptions au nord de la ville : l'usine Michelin qui traite essentiellement les pneus aéronautiques (fabrication et rechapage). La zone d'activité de la Prospective comprenant notamment SECO TOOL France (250 salariés), POMONA et DACTYL BURO.

Enseignement supérieur 4 500 étudiants

- École Nationale Supérieure d'Ingénieurs (ENSIB)
- École des Beaux-Arts (ENSA)
- École Hubert Curien
- Institut Universitaire de Technologie de Bourges
- UFR de Droit (antenne rattachée à l'Université d'Orléans)
- UFR de Sciences
- Institut de Formation en Soins Infirmiers (IFSI)
- Institut Universitaire de Formation des Maîtres (IUFM) de Bourges
- Le CREPS de la Région Centre implanté à Bourges depuis 2004 et prochainement doté d'un Vélodrome d'entraînement préolympique.

Les faiblesses d'accessibilité. La force du TGV

■ Ferroviaire.

Bourges est une des très rares villes en France à être mal desservie au niveau ferroviaire en fonction de sa taille. En effet, la gare ne se trouvant pas sur une des grandes radiales ferroviaires françaises, les trains vont jusqu'à Bourges le plus souvent en terminus, limitant ainsi l'effet de desserte de la ville. Sinon, les voyageurs sont obligés prendre une correspondance en gare de Vierzon pour pouvoir aller jusqu'à Paris.

On compte seulement 3 trains directs «allers-retours» par jour pour Paris-Austerlitz, sa gare tête-de-ligne. En comparaison, Nevers, ville plus petite, mais possédant une gare sur l'une des radiales ferroviaires, bénéficie de 12 trains «allers-retours» pour Paris au quotidien. Le temps de trajet minimum Bourges/Paris est de 2h10 à partir de 2012.

■ TGV : rappel de son efficacité

Le Train à Grande Vitesse est compétitif comparativement à l'avion pour les trajets inférieurs à 2h30 pour dépasser 80% de part de marché (source UIC).

Au-delà de cette limite de temps, la part de marché TGV chute rapidement car les allers-retours professionnels dans la journée ne sont plus possibles (part de marché équilibrée TGV-Avion au seuil de 4 heures de temps de trajet).

Dans ce contexte, la programmation, la mise en chantier et la réalisation des LGV transeuropéennes inter capitales arrivant à leur terme en 2020 (source UCI 2007), il est opportun de déclencher la phase des LGV françaises inter régionales, véritables réservoirs de développement économique sur fond de politique écologique.

La LGV PARIS ORLEANS (Bourges) CLERMONT-FERRAND LYON (POCL) de dédoublement de la ligne historique PARIS-LYON à saturation prochaine représente une opportunité sans précédent pour notre ville et notre département. En effet, le centre de la France est un désert en matière de voie de communication (I) et représente un potentiel de développement gagnant/gagnant, favorable aux collectivités et à la SNCF (II).

■ I- Centre de la France = désert des voies de communication



Bâche manifestation Bourges TGV 21 octobre 2011 à la gare de Bourges

L'observation d'une carte de France montre qu'il y a au centre du réseau TGV et assimilé un grand ventre vide. C'est le grand massif central et ses bordures dont le Berry, le Nivernais, la Sologne, et la Marche du nord. Dans le même temps, le réseau secondaire qui irrigue encore cette immense centre perd chaque année des lignes, se réduit comme peau de chagrin et, lorsqu'il subsiste, c'est pour un service au rabais. Avec seulement 3 trains directs, les dessertes Paris-Bourges sont très limitées. Pour les autres liaisons, un changement à Vierzon est nécessaire. Celui-ci oblige, sur plusieurs trains, le voyageur à emprunter le TéoZ, train dit Corail amélioré qui est surtout un train sur réservation avec coût supplémentaire pour les voyageurs.

■ II- Potentiel gagnant/gagnant pour les Collectivités et la SNCF

Le public originel concerné représente au moins deux millions d'habitants autour de 5 GARES NOUVELLES TGV pouvant être desservies par des autoroutes permettant un rayon d'attraction de 60 kilomètres (Orléans GARE NOUVELLE EST, Bourges GARE NOUVELLE SUD, Nevers/Moulins GARE NOUVELLE INTERMEDIAIRE, Montluçon, Clermont-Ferrand, Vichy GARE NOUVELLE, Châteauroux/Déols GARE NOUVELLE EST) pour une fréquence annuelle moyenne d'environ 6 allers-retours compte tenu de l'attente de la population.



Flashmob de Bourges TGV 21 octobre 2011 à la gare de Bourges

A partir d'une gare NOUVELLE TGV au sud intramuros de la commune de BOURGES (Val d'Auron lieu-dit "Germigny")...

... les temps de trajet de 20 minutes pour rejoindre CHATEAUROUX-DEOLS aéroport (à développer en fret mais aussi en trafic voyageurs), d'une demi-heure pour ORLEANS, de 55 minutes pour CLERMONT-FERRAND, d'une heure pour ORLY, d'1h05 pour PARIS Austerlitz, d'1h15 pour ROISSY et LYON permettraient un développement sans précédent du département

du Cher, de Bourges, de Vierzon, de Châteauroux, de Nevers, de Montluçon, de Saint-Amand Montrond, TOUTES VILLES RACCORDEES à la gare nouvelle précitée (probabilité de + 20 % de la population résidente en dix ans) pour assurer, en conséquence, une progression quasi-géométrique de la quantité des trajets, notamment des trajets d'affaires.

Paris-Bourges-Montluçon

La radiale oubliée. Cet axe n'est pas réellement performant et subit la concurrence de l'autoroute. L'électrification n'est pas prévue entre Bourges et Montluçon. Cette ville de moyenne importance souffre de sa situation en cul de sac: il faut 1h30

pour atteindre Clermont Ferrand ou Limoges. Pourtant, à très long terme, le projet d'INTER-MODALITE conjugué à TRANSLINE pourrait constituer une excellente opération pour la ville et l'ensemble du massif central.

... Raccordements vers Châteauroux, Nevers, Montluçon



Photos : J.P. Bettini



Association loi 1901 -
BOURGES TGV siège social :
22 Bd Santos Dumont
18000 BOURGES
Tél. : 02 48 69 73 40
Mobile : 06 08 37 32 86
Fax : 02 48 70 94 55
site internet :
www.bourges-tgv.com
Email Président :
pbensac@wanadoo.fr

CONCLUSION

Ce projet très ambitieux reste finalement raisonnable au regard du territoire concerné. Afin d'empêcher RFF de choisir finalement le tracé le moins coûteux, Bourges TGV propose que l'écart d'investissement entre le futur compromis de tracé dégagé par les collectivités et le moins cher estimé par RFF soit à la charge des 5 Régions concernées.

L'impossible d'aujourd'hui sera la réalité de demain :
« SOYEZ RÉALISTE, DEMANDEZ L'IMPOSSIBLE »

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
du débat public
LGV POCL