



Cahier d'acteur n°35

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.

L'Agglomération de Bourges veut, par le présent cahier, faire valoir sa vision et ses souhaits dans le cadre du débat public lancé par RFF pour le projet de Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

Une formidable opportunité pour le grand Centre de la France et l'Agglomération de Bourges en particulier

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Cahier d'acteurs porté par la Communauté d'Agglomération Bourges Plus en partenariat avec la Ville de Bourges

Communauté d'Agglomération
Bourges Plus

23-31 boulevard Foch
BP 500 - 18 023 BOURGES CEDEX
Tél. : 02 48 48 58 58
Fax : 02 48 48 58 60

L'examen de la carte ferroviaire de la France met en évidence l'absence de toute desserte à grande vitesse dans les territoires du grand Centre. Au cœur de ce territoire, Bourges Plus qui réunit la ville de Bourges et 13 autres communes compte plus de 100 000 habitants. A la fois proche et éloignée des grandes villes françaises, elle connaît une croissance économique ralentie depuis plusieurs décennies, et une accélération de l'activité est vitale pour son avenir. La réalisation de la LGV POCL conditionne largement cette rupture de tendance. Etre une ville reliée en TGV en moins de 60 min à Paris et 1h15 à Lyon constitue un argument déterminant pour l'attractivité de l'Agglomération et son développement. C'est le cas à Bourges, où l'économie de l'Agglomération est tournée vers l'extérieur :

- Elle accueille de nombreuses entreprises importantes, mais dont les centres de décision sont situés ailleurs (Ile-de-France, l'étranger).
 - Elle accueille plusieurs pôles technologiques dont le technopôle 'Lahitolle', ouverts aux entreprises innovantes et aux chercheurs.
 - Elle constitue le 3^{ème} pôle étudiant de la région Centre.
 - Elle bénéficie d'atouts touristiques majeurs : Printemps de Bourges, cathédrale Saint-Etienne (inscrite à l'UNESCO), centre-ville ancien (Palais Jacques Cœur), Marais de Bourges etc.
- La ligne POCL permettra de réinscrire Bourges, son Agglomération, et le Département du Cher dans le réseau des échanges nationaux et européens par des liaisons fréquentes et performantes entre Bourges et de nombreuses destinations à moyenne et longue distance ainsi que par un accès au réseau européen.



Le technopôle Lahitolle, support de la politique de développement et d'innovation du territoire.



Les parcs d'activités du secteur de l'échangeur autoroutier : un pôle de plus de 200 hectares en plein développement, au Sud-ouest de Bourges Plus. Crédits photos : Bourges Plus – 4 Vents

Le projet offre donc une formidable opportunité de démultiplier l'attractivité du territoire berruyer pour plusieurs populations stratégiques : décideurs économiques, cadres, médecins et autres professions libérales, militaires, étudiants, chercheurs, touristes.

Ceci suppose la prise en considération de la complémentarité de ce projet avec le barreau d'interconnexion Sud LGV en Ile-de-France, seul moyen de ne pas imposer de rupture de charge vers d'autres destinations et d'offrir ainsi les opportunités et perspectives ci-dessus décrites, et notamment les liaisons européennes.

La nécessité de fédérer les territoires

Un tel projet, dont la vocation est de rapprocher des territoires et d'assurer leurs dessertes performantes, suppose que ceux-ci soient capables d'unir leurs volontés et de rapprocher leurs points de vue. Parvenir à un consensus autour d'un tel projet est à la mesure de sa dimension et constitue la condition de sa réalisation.

Dans cette optique, l'Agglomération de Bourges a engagé des réflexions avec les territoires voisins avec lesquels auraient pu naître des compétitions stériles. Elle a ainsi préparé avec les territoires de l'Allier et de la Nièvre les conditions d'une vision commune.

Les paragraphes qui suivent (1,2,3) constituent le fruit de ce travail.

En aucun cas, ceci n'altère la nécessaire solidarité que l'Agglomération de Bourges poursuit avec les autres territoires qui l'entourent, comme il sera ci-après démontré.

1- Un impératif d'aménagement du territoire.

Texte soutenu par les villes et agglomérations de Bourges, Moulins et Nevers, et par le Conseil Général de la Nièvre.

Les territoires BMN (Bourges, Moulins, Nevers) ont longtemps joui de leur situation géographique au cœur de la France, entre Paris, Lyon et la Méditerranée. Mais ils sont ensuite demeurés à l'écart des grandes infrastructures de transport (autoroute A6, LGV).

Se situant à mi-chemin d'Orléans et de Clermont-Ferrand, les territoires BMN doivent en constituer l'étape intermédiaire de référence. Ils doivent se regrouper pour atteindre une taille critique leur permettant d'exercer pleinement ce rôle. Le total des trois aires urbaines 'BMN' approche les 300 000 habitants : un poids comparable à Orléans ou à Clermont-Ferrand.

Berry, Bourbonnais et Nivernais ont su depuis des siècles combiner leurs particularismes avec le maintien de forts liens entre eux. Les responsables politiques des trois territoires ont ainsi constaté leur identité de points de vue sur la plupart des caractéristiques majeures du projet LGV POCL. Conscients de leurs responsabilités historiques devant l'opportunité présentée par le projet, ils ont décidé de faire en sorte que les options qui seront définitivement retenues soient acceptables par tous.

Cette démarche place en 1^{ère} priorité le nécessaire aménagement du territoire, seule réponse crédible à l'engorgement de Paris et à l'équilibre du territoire français.

2- Un constat commun et des attentes identiques.

- Paris intramuros : Bourges, Nevers et dans une moindre mesure Moulins lui sont correctement reliés, en 2h environ ; l'attente est celle de liaisons plus rapides (1h) comportant des fréquences en plus grand nombre.
- Lyon et la Méditerranée : mal reliés (trajets longs, indirects et irréguliers), les territoires BMN souhaitent ici des liaisons directes, rapides (1h pour Lyon) et régulières.
- Roissy, Orly et Saint-Exupéry : souhait de liaisons directes (aujourd'hui inexistantes) et performantes. Condition absolue de l'ouverture vers l'International.
- Strasbourg, Lille, Londres, Amsterdam... : liaison directe et performante via le réseau européen à grande vitesse par le barreau d'interconnexion Sud en Ile-de-France.
- Nantes, Rennes et la façade atlantique : Le projet permettra l'existence de liaisons directes du couloir rhodanien vers les ports et les villes atlantiques.

- Orléans, Tours, Clermont-Ferrand : amélioration des liaisons, via la LGV ou par TER.
- Raccordement indispensable à la ligne POLT pour s'articuler en vue de la desserte de Vierzon, de l'Indre et du Limousin.
- Pour toutes ces liaisons le nombre des arrêts en gare sera essentiel.

En outre, disposer de services performants de rabattement ferroviaire aux gares LGV constitue l'une des conditions du succès du projet, qui passera par une évolution de l'offre TER. Une bonne collaboration des responsables BMN, entre eux, avec leurs trois Régions et avec RFF est ici primordiale.

3- Des scénarios à privilégier.

Le travail réalisé a notamment porté sur l'examen des familles de scénarios à privilégier comme étant ceux qui, au regard de l'aménagement du territoire, apportent les plus grands avantages aux villes, agglomérations et départements à desservir.

A cet égard, deux scénarios apparaissent insuffisants sur ce plan :

- Le scénario Est, s'il est favorable à la desserte de Nevers, et dans une moindre mesure à celle de Moulins, est incompatible avec une desserte de Bourges telle qu'elle est expressément mentionnée dans le cahier des charges. Elle rallonge notablement les temps de parcours vers Bourges mais aussi, vers Châteauroux, Montluçon et Vierzon.
- Le scénario Ouest-Sud, si au contraire il permet une bonne desserte de Bourges, est en revanche trop handicapant pour Moulins et Nevers. En outre il présente un coût supérieur et semble être celui pour lequel RFF escompte le moindre gain de voyageurs.

D'un commun accord les territoires de l'Allier, du Cher et de la Nièvre ne retiennent pas ces scénarios.

Seuls restent donc à privilégier les scénarios Ouest et Médian qui remplissent tous les deux, outre la fonction de relier Paris à Lyon en un temps non supérieur au temps actuel, une véritable mission d'aménagement du territoire par la desserte correcte de toutes les villes des territoires de l'Indre, de l'Allier, de la Nièvre et du Cher.

Néanmoins ces deux scénarios impliquent indiscutablement qu'au Sud, le tracé retenu passe par Roanne et non Mâcon. La desserte de Roanne irrigue parfaitement les territoires de l'Ouest Lyonnais et permet en outre une fonctionnalité supplémentaire essentielle : des liaisons performantes entre Clermont-Ferrand et Lyon.

Une préférence marquée par Bourges et son Agglomération

Parmi les deux scénarios ci-dessus retenus, chaque collectivité est légitime à donner sa préférence. L'Agglomération de Bourges entend expliciter les raisons qui l'amènent à marquer sa préférence pour le scénario Ouest.

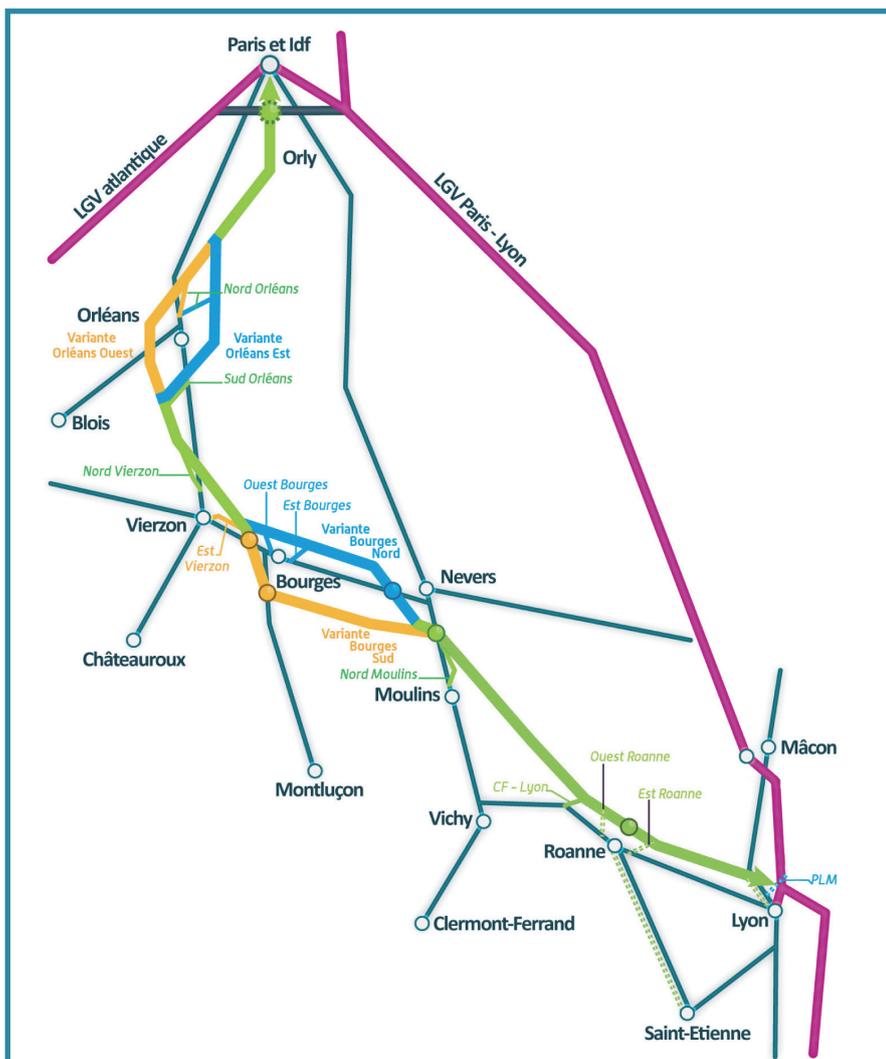
Le scénario Ouest irrigue pleinement le Berry

Au regard de son développement, mais aussi de sa nécessaire solidarité avec le Département du Cher et les autres villes situées au Sud et Sud-Ouest, l'Agglomération de Bourges marque sa préférence pour ce scénario.

En effet :

- Il permet une meilleure prise en compte des villes de Vierzon, de Châteauroux et de Montluçon.
- Il permet une fréquence de desserte pour Bourges supérieure au scénario Médian (2 à 3 dessertes journalières supplémentaires).

- Il intègre la possibilité de deux gares nouvelles distinctes à Bourges et Nevers permettant un développement des deux Agglomérations.
- Enfin il permet une irrigation dans tout le Département du Cher par un rabattement routier ou ferroviaire sur des infrastructures déjà existantes.



Projet POCL

- Nouvelle LGV : choix de Bourges Plus
- Nouvelle LGV : variantes locales
- Hypothèse de gare nouvelle à étudier
- Options

Réseau existant

- LGV
- Réseau classique

Le choix de Bourges plus : le scénario Ouest, dans sa variante par Roanne. (Schéma adapté par Bourges Plus, d'après RFF, Schéma fonctionnel du Scénario Ouest, dossier du maître d'ouvrage, Débat Public)

La question de la gare urbaine : le choix préservé

Bourges et son Agglomération ont toujours considéré que les fonctionnalités d'une gare ne se limitaient pas strictement à la desserte ferroviaire mais que cette fonction entraînait de nombreuses autres fonctionnalités urbaines dont l'importance, au cœur des villes, n'est plus à démontrer.

L'Agglomération de Bourges a donc précisé depuis le départ qu'elle était favorable à l'étude de la desserte en gare actuelle de Bourges.

Elle a toutefois précisé qu'elle n'était nullement opposée à la création d'une gare nouvelle dès lors que cette solution pouvait apparaître plus favorable pour sa propre desserte ou celles des villes et territoires voisins. Si la solution d'une gare nouvelle devait être privilégiée, l'Agglomération demande qu'il s'agisse en tout état de cause d'une « gare urbaine » :

- Située à moins de 10 Kms du cœur de Bourges

- Située sur le réseau ferroviaire existant permettant une navette ferroviaire entre les deux gares facilitant les transferts par TER

- Lui permettant de remplir pleinement un rôle urbanistique structurant dans l'Agglomération

- A proximité immédiate du réseau routier et autoroutier existants permettant notamment la création d'un nouvel échangeur sur l'A71 pour la desservir.

Ainsi donc, si la question de la gare, actuelle ou nouvelle, n'est pas définitivement tranchée, les conditions d'une gare nouvelle sont clairement posées. Le choix devra se faire en discussion avec la SNCF et les autres territoires utilisateurs d'un tel équipement.

Une véritable stratégie d'anticipation

L'Agglomération de Bourges a d'ores et déjà pris en compte le projet d'une ligne TGV POCL dans sa stratégie de développement.

Dès la confirmation du projet par le Maître d'Ouvrage, elle renforcera sa volonté et ses actions à cet égard.

Elle fera de ce projet un outil de développement économique majeur et en utilisera tous les avantages pour affirmer les ambitions de son territoire. Elle prendra en outre différentes mesures concrètes pour permettre de tirer le meilleur parti de cette LGV :

- Refonte et renforcement des systèmes de transports collectifs pour les utilisateurs

- Développement des parcs d'activités économiques reliés à la gare TGV

- Politique de maîtrise foncière, autour de la gare, pour anticiper la mise en service de la desserte TGV

- Renforcement des liens avec le réseau des villes desservies d'Orléans à Clermont-Ferrand afin d'utiliser la ligne nouvelle comme une épine dorsale du développement économique

- Prise en compte du projet dans toute la stratégie de développement économique et démographique de l'Agglomération.

CONCLUSION

La formidable opportunité que représente la desserte de l'Agglomération de Bourges par une LGV mobilise totalement les élus de l'Agglomération comme de sa ville centre. Elle constitue une étape historique du développement de notre territoire et renforce encore le sentiment du destin commun existant entre tous les habitants de notre Agglomération.

L'avenir des générations qui nous suivent nous amène à considérer un tel projet comme essentiel et prioritaire.



Communauté d'Agglomération
Bourges Plus
23-31 boulevard Foch
BP 500 - 18 023
BOURGES CEDEX
Tél. : 02 48 48 58 58
Fax : 02 48 48 58 60

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