

Ligne à Grande Vitesse
Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon



Aménagement et développement des territoires

Aire urbaine de Châteauroux
Janvier 2011

Réseau ferré de France (RFF), propriétaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage du projet, a initié des études générales et techniques d'une ligne à grande vitesse (LGV)

Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon.

Ces études sont cofinancées par l'Etat, la Région Ile-de-France, la Région Centre, la Région Bourgogne, la Région Auvergne, la Région Rhône-Alpes et RFF.

Au stade amont actuel, les études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

Dans ce cadre, ce document précise les enjeux de développement et d'aménagement liés au projet LGV POCL à l'échelle de l'aire urbaine de Châteauroux.

Il a été établi par Setec Organisation et son contenu reste de sa propre responsabilité.

Sommaire

PREAMBULE	1		
1. DIAGNOSTIC	2		
1.1. UN RAYONNEMENT D'UNE VILLE MOYENNE CHEF-LIEU DE DEPARTEMENT	3		
1.1.1. Un rayonnement local, à l'échelle du département de l'Indre	3		
1.1.2. Des activités manufacturières traditionnelles	3		
1.1.3. Un récent rebond ayant besoin d'être affirmé	4		
1.2. LA LOGISTIQUE ET LES TRANSPORTS SPECIALEMENT DANS LE DOMAINE AERIEN, PRINCIPAUX SECTEURS D'EXCELLENCE CASTELROUSSINS	5		
1.2.1. L'aéroport Châteauroux-Centre Marcel-Dassault, un équipement de niveau international	5		
1.2.2. L'aéroport, un grand potentiel de développement et d'entraînement sur l'ensemble de l'aire urbaine	5		
1.2.3. Une capacité d'entraînement amplifiée par un projet visant à faire de Châteauroux la porte d'entrée économique de la Chine en France et en Europe	6		
1.2.4. La présence de grands groupes et d'autres zones d'activités spécialisées viennent compléter la puissance logistique castelroussine	6		
1.3. UNE AIRE URBAINE CHERCHANT A SE DOTER DES AMENITES NECESSAIRES POUR REDEVENIR ATTRAYANTE	7		
1.3.1. Une récente dynamique de valorisation de ses aménités	7		
1.3.2. Une dynamique appelée à s'étendre au centre-ville et au quartier de gare	7		
1.3.3. Des projets urbains d'une ampleur supplémentaire liés aux projets de développement avec la Chine	8		
1.4. UN FONCTIONNEMENT RELATIVEMENT AUTONOME, UN COMMANDEMENT EXTERIEUR ECLATE, UNE COOPERATION ENCORE A DESSINER	9		
1.4.1. Un fonctionnement relativement autonome, néanmoins relayé par Issoudun	9		
1.4.2. Un commandement extérieur éclaté, orienté vers les principales villes de la région Centre (Tours, Orléans, Bourges)	9		
1.4.3. Des coopérations institutionnelles inter-urbaines encore peu affirmées	10		
2. ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT	11		
2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR CONSOLIDER LA VALORISATION DE L'IMAGE CASTELROUSSINE	11		
2.1.1. Une opportunité pour inscrire l'image de Châteauroux dans son époque	11		
2.1.2. Une contribution pour émettre une dynamique positive	11		
2.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR CONFORTER LE POSITIONNEMENT DE CHATEAUROUX COMME VILLE MOYENNE ATTRACTIVE, RELAIS DES METROPOLES	12		
2.3. TROISIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT ET LE RAYONNEMENT DE L'AEROPORT DE CHATEAUROUX-CENTRE	13		
2.3.1. Une contribution pour développer les excellences liées à l'aérien et installer Châteauroux en place forte de ces excellences	13		
2.3.2. Une opportunité pour donner du crédit à la vocation de porte d'entrée du tourisme chinois en France	13		
2.3.3. A long terme, une opportunité pour donner davantage d'ampleur à la vocation fret de l'aéroport de Châteauroux-Centre en cas de développement de liaisons fret à grande vitesse ferroviaire	13		
2.4. QUATRIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR VALORISER LE CENTRE-VILLE DE CHATEAUROUX ET REEQUILIBRER LE FONCTIONNEMENT DE L'AIRE URBAINE A SON PROFIT	14		
2.5. CINQUIEME EFFET : UNIQUEMENT DANS LE SCENARIO MEDIAN, LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR DEVELOPPER LA COOPERATION AVEC L'AIRE URBAINE DE BOURGES	14		
3. SOURCES	15		
3.1. DOCUMENTS STRATEGIQUES ET DE PLANIFICATION, ARTICLES ET OUVRAGES GENERAUX, ETUDES STATISTIQUES	15		
3.2. CONTRIBUTIONS D'ACTEURS AUX ETUDES PREALABLES AU DEBAT PUBLIC	15		
3.3. SITOGRAPHIE SYNTHETIQUE	15		

PREAMBULE

Ce rapport traite des enjeux de développement et d'aménagement du territoire liés au projet de LGV POCL à l'échelle de l'aire urbaine de Châteauroux. Il constitue une déclinaison du document de cadrage national et européen sur l'aménagement du territoire.

Il se compose d'un diagnostic de l'aire urbaine et des effets prospectifs potentiels de développement et d'aménagement que pourrait avoir le projet de LGV POCL dans l'aire urbaine de Châteauroux.

Le diagnostic est synthétique : il met en avant les éléments ayant un lien direct avec les thématiques impactées par la desserte d'un territoire par la Grande vitesse ferroviaire. Ainsi, il identifie :

- les éléments, existants ou potentiels, générateurs de déplacements supra-régionaux au sein de l'aire urbaine,
- le rayonnement de Châteauroux, c'est-à-dire son attractivité et son influence, en le replaçant au sein du contexte national et européen, et en qualifiant et localisant les éléments de ce rayonnement,
- les échanges et coopérations entretenus avec les autres villes,
- la stratégie de développement des acteurs castelroussins.

1. DIAGNOSTIC

Ville moyenne, pôle structurant de bassin de vie, animée par une activité administrative et industrielle, le destin de Châteauroux est pourtant largement lié aux transports.

Bénéficiant d'une situation géographique centrale à l'échelle nationale et ouest européenne, sa valorisation en carrefour a été fluctuante au cours de ce dernier demi-siècle. Elle a atteint un pic dans les années 1960 avec l'accueil, à Déols, des bases américaines de l'OTAN entre 1951 et 1966, engendrant la présence de 6 000 militaires, générant plus de 7 000 emplois civils et permettant une extension considérable de son aéroport. Le carrefour castelroussin a au cours des décennies suivantes perdu de son caractère stratégique, à mesure de la constitution des réseaux autoroutier et de grande vitesse ferroviaire. En effet, ceux-ci ne la desservent encore que partiellement (autoroute A20). Ils ont privilégié l'Atlantique et la vallée du Rhône comme axes principaux d'échanges entre le Nord et le Sud de la France et de l'Europe de l'Ouest.

Depuis quelques années toutefois, la situation castelroussine bénéficie d'un regain d'attractivité : l'autoroute (A20) a fini par la desservir, les capacités exceptionnelles de son aéroport ont été adaptées aux besoins d'une utilisation industrielle internationale, alors qu'un important programme d'investissements visant à améliorer sensiblement le cadre de vie et économique de l'aire urbaine est en œuvre. Au cœur d'un espace berrichon éprouvé par les mutations industrielles et l'exode rural, Châteauroux nourrit de nouveaux espoirs avec le projet de devenir la porte d'entrée économique de la Chine en France et en Europe.

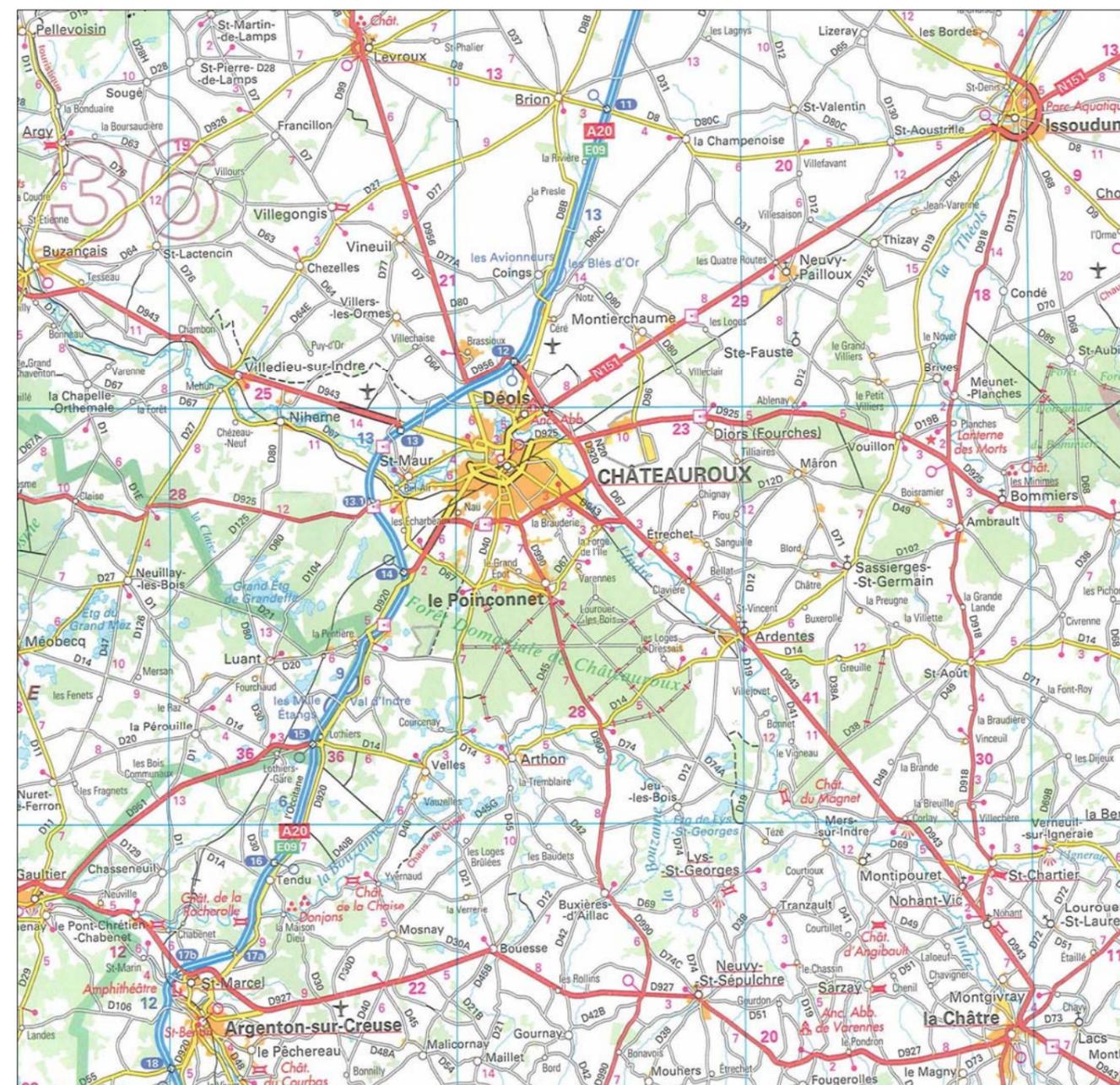


Figure 1 : situation de Châteauroux et de son aire urbaine (carte : IGN).

1.1. UN RAYONNEMENT D'UNE VILLE MOYENNE CHEF-LIEU DE DEPARTEMENT

1.1.1. Un rayonnement local, à l'échelle du département de l'Indre

Les données démographiques classent Châteauroux, à l'échelle française, parmi les villes moyennes. Avec une aire urbaine comprenant près de 91.500 habitants au dernier recensement de la population en 2007 (source : Insee), Châteauroux se place au 92^e rang de la hiérarchie urbaine nationale, à un niveau proche de Nevers (98 000 habitants), Périgueux (96.500 habitants), Brive-la-Gaillarde (95.500 habitants), Mâcon (93 700 habitants).

Fort représenté à l'échelle nationale, c'est ce maillon de l'armature urbaine qui, en France, organise bien souvent le territoire. L'aire urbaine de Châteauroux organise un territoire correspondant peu ou prou au département de l'Indre. Ce rayonnement se manifeste d'abord en termes de concentration d'emplois : avec près de 44.000 emplois en 2007 (source : Insee), l'aire urbaine rassemble près de la moitié (48%) des emplois du département (l'Indre comptait en 2007 233 000 habitants et 91 300 emplois). Il se manifeste également en termes d'influence territoriale, puisque 17 % des emplois sont occupés par des personnes résidant à l'extérieur de l'aire urbaine, mais issues très majoritairement (pour 80 %) du département (Issoudun, Buzançais, Argenton-sur-Creuse). Ce rayonnement se manifeste enfin, comme pour beaucoup d'aires urbaines comparables, par une extension territoriale : entre 1999 et 2007, l'aire urbaine de Châteauroux est passée de 37 à 53 communes (elle n'en comptait que 24 en 1990) et juxte désormais celle d'Issoudun (source : Insee).

L'enseignement supérieur participe pleinement à ce rayonnement local. Il présente une offre de niveau 1 (entre Bac+2 et Bac + 3) très diversifiée, couvrant de nombreux champs disciplinaires, constituée par des Brevets de techniciens supérieurs (18), des formations de premier cycle universitaire (8 licences générales, 2 licences professionnelles), de Diplômes universitaires technologiques dispensées par un Institut universitaire de technologie (4 licences professionnelles), de formations professionnelles (Centre de formation de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Indre), et par l'IUFM. En 2010, il rassemble près de 2 200 étudiants (source : Communauté d'agglomération castelroussine), ce qui place Châteauroux dans le peloton de tête des villes moyennes. Toutefois, Châteauroux ne possède pas encore de formations de niveau II (de type bac+5) avec une spécialisation de rang national ou régional.

La centralité administrative découlant du rang de chef-lieu départemental constitue un autre pilier du rayonnement castelroussin. Châteauroux possède les directions déconcentrées des principales administrations de l'Etat, abrite les collectivités territoriales (Conseil Général, Communauté d'Agglomération, Ville de Châteauroux), les organismes consulaires et associations liées à ces collectivités territoriales (Agence de développement économique, Service départemental d'incendie et de secours...) et les antennes départementales des principaux organismes publics (Centre hospitalier, Caisse d'assurance maladie...). L'ensemble de ces établissements représente environ 6 500 emplois, dont une partie d'emplois de cadres et professions intellectuelles supérieures. Etant donné les rapports de sujétion administratives, les titulaires de ces emplois publics de cadres sont appelés à se déplacer d'une part vers Orléans, le chef-lieu régional et d'autre part vers Paris.

Au total, les emplois de cadres et de professions intellectuelles supérieures s'élèvent en 2007 à 4 400 emplois, soit 10,1 % des emplois de l'aire urbaine (source : Insee).



Figures 1 et 3 : hôtel de ville et centre universitaire de Châteauroux (photos : Setec Organisation).

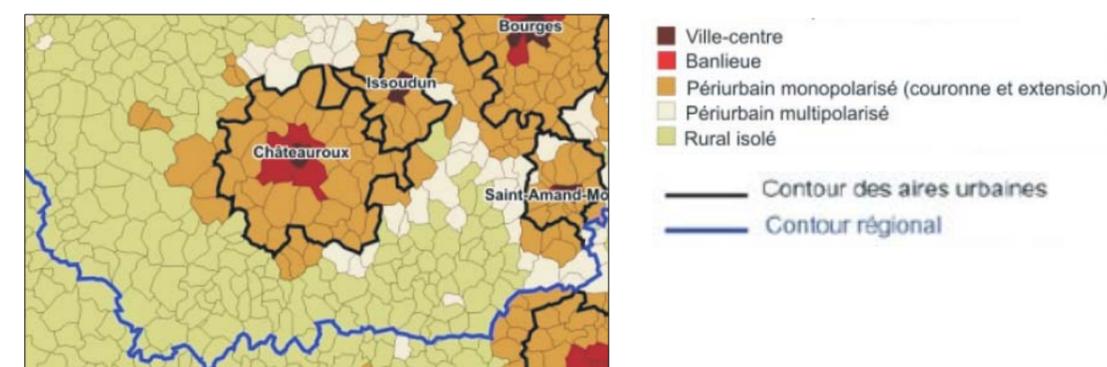


Figure 3 : extension de la couronne périurbaine entre 1999 et 2004 au-delà du périmètre de l'aire urbaine de 1999 (carte et source : Insee).

1.1.2. Des activités manufacturières traditionnelles

Châteauroux possède une tradition d'industries de biens intermédiaires héritée du Moyen-âge et fortifiée lors des implantations, en 1751, de la Manufacture Royale de Draps, accompagnée par la création d'ateliers de confection et, en 1856, de la Manufacture des tabacs (ateliers de cigares). Tout en renouvelant ses activités, Châteauroux a conservé un profil industriel de biens intermédiaires.

Ainsi, le secteur industriel occupe une place comparable aux autres villes moyennes (18 % des emplois de l'aire urbaine en 2007), mais la part représentée par les industries des biens intermédiaires au sein du secteur industriel est plus importante que dans les autres agglomérations de cette taille (30 %, à comparer avec Roanne 22%, Vichy 18%). La fonderie et le travail des métaux (fonderie Montupet, production de culasses et de jantes automobiles, 350 emplois), le textile et l'habillement (Balsan : production de tapis-moquette, vêtements-uniformes, 350 emplois), le bois et le papier (notamment dans la commune d'Ardentes), les produits minéraux constituent des activités manufacturières. Elles ont été rejointes par l'agroalimentaire, et particulièrement la boulangerie-pâtisserie pré-emballée : Châteauroux abrite le siège social d'un des leaders du marché français, Harry's (800 emplois) (source : Chambre de commerce et d'industrie de l'Indre).

La plupart de ces activités se caractérisent par des productions à valeur ajoutée relativement faible, génératrices d'emplois peu qualifiés, essentiellement ouvriers. Ce sont aussi des activités durablement exposées à la concurrence des pays émergents, comme l'a symbolisée la fermeture en 2008 de l'usine Auga, autre leader de la boulangerie-pâtisserie pré-emballée. Ce sont enfin des activités productives, génératrices de mouvements de fret (approvisionnement et expédition).



Figures 4 et 5 : usines Harry's et Balsan (photos : Setec Organisation).

1.1.3. Un récent rebond ayant besoin d'être affirmé

Au cours de ces dernières années Châteauroux a cherché, à diversifier ses ressorts économiques en développant, avec un certain succès, son potentiel tertiaire.

Ce développement se manifeste tout d'abord à travers l'essor des services marchands aux particuliers, notamment en matière de grande distribution. Au cours de la dernière décennie, l'aire urbaine de Châteauroux a connu une importante expansion de ses zones d'activités commerciales (revitalisation des zones CAP Sud à Saint-Maur, du Forum au Poinçonnet, création de la zone du Grandéols), avec l'arrivée de nombreuses enseignes nationales dans tous les secteurs d'activités qui permettent à l'aire urbaine de bénéficier d'une offre commerciale désormais légèrement supérieure à sa taille. L'évasion commerciale, vers Bourges notamment, jusqu'alors significative, est devenue très faible.

Ce développement tertiaire se manifeste également à travers la croissance des services aux entreprises (activités de conseil et assistance, services opérationnels notamment). Le centre Colbert, ancien site de la Manufacture des tabacs, réhabilité en centre de bureaux en 2007 accueille désormais près de 1 400 emplois dont 1 000 nouveaux (les 400 autres répondant à des besoins de relocalisations internes à l'aire urbaine). Ils sont essentiellement liés à l'implantation d'un centre de télé-services (Armatix) créateur de 700 emplois, mais aussi à l'implantation d'antennes locales ou régionales d'entreprises nationales, à l'instar du siège régional Centre de l'assureur Axa, des bureaux d'études et d'audit et de conseils Socotec, KPMG, Safège (source : Communauté d'agglomération castelroussine)...

Si ces dynamiques se sont traduites par une création d'environ 770 emplois annuels entre 1999 et 2005 et sont parvenues à maintenir, à l'échelle de l'aire urbaine, un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale (7,4 % contre 7,9 % de la population active en 2007, source : Insee), elles ne suffisent pas à soustraire Châteauroux et son aire urbaine à ses fragilités démographiques. L'aire urbaine castelroussine est ancrée depuis une trentaine d'années dans une situation de stagnation caractérisée par une faible attractivité migratoire. En 1999 et 2007, l'aire urbaine a certes gagné près de 1 000 habitants, mais elle ne compte que 4 500 habitants de plus qu'en 1975, malgré une forte extension spatiale. L'unité urbaine (le continuum urbain) régresse, passant de 66 000 habitants en 1999 à 65 000 en 2007. Que ce soit à l'échelle de l'aire urbaine ou de l'unité urbaine, le solde migratoire est négatif (-0,2 %/an pour l'aire urbaine, -0,5%/an pour l'unité urbaine entre 1999 et 2007, moyenne nationale : +0,3%/an).

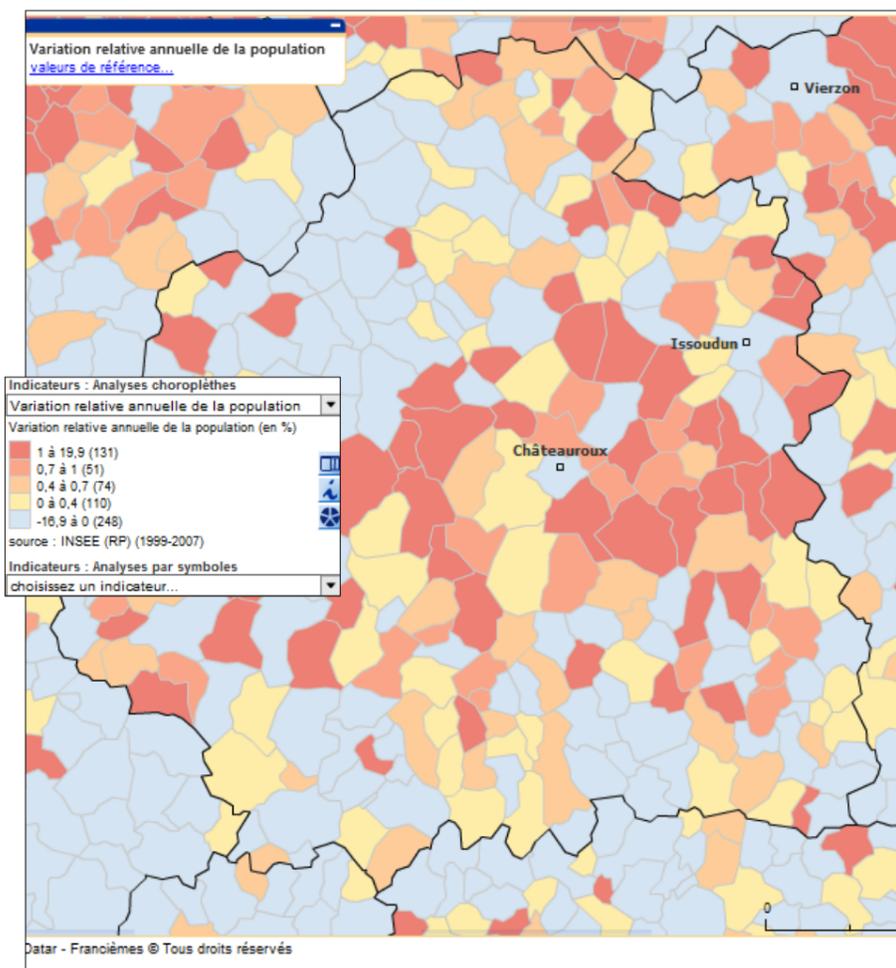


Figure 9 : évolution annuelle moyenne de la population par commune à l'échelle du département de l'Indre entre 1999 et 2007 (source : Insee, carte : Datar- Observatoire des territoires – Francièmes).

Figures 6, 7 et 8, de gauche à droite : activités de grande distribution (photo : Communauté d'agglomération castelroussine), activités tertiaires implantées au centre Colbert (photos : Setec Organisation),.

1.2. LA LOGISTIQUE ET LES TRANSPORTS SPECIALEMENT DANS LE DOMAINE AERIEN, PRINCIPAUX SECTEURS D'EXCELLENCE CASTELROUSSINS

1.2.1. L'aéroport Châteauroux-Centre Marcel-Dassault, un équipement de niveau international

Avec l'aéroport Marcel-Dassault, installé au nord-est de l'agglomération dans la commune de Déols, l'aire urbaine dispose d'un équipement exceptionnel, lui valant, dans des domaines bien précis, un rayonnement international. La longueur de sa piste, 3.500 mètres, est son premier atout. Elle permet un classement de niveau A international. L'aéroport peut ainsi accueillir toutes les sortes d'avions existants, y compris l'Antonov 124, le plus gros porteur du monde. Cet aéroport dispose par ailleurs d'autres atouts : des conditions météorologiques favorables, des liaisons routières faciles avec Paris et notamment avec le pôle Orly-Rungis via l'autoroute A20 et un embranchement ferroviaire avec la ligne Paris-Limoges-Toulouse, la présence de vastes zones d'activités à proximité.

La présence de cet équipement est le fruit de l'histoire. Base d'entraînement des pilotes de l'armée de l'air dès 1915, l'aéroport a ensuite été le lieu de production des avions Bloch (première réussite industrielle de Marcel Dassault) et la base aérienne de la logistique européenne de l'OTAN.

Aujourd'hui, l'aéroport, racheté par le Conseil régional du Centre en 2007, développe 3 activités majeures, avec, dans chacun des trois domaines un positionnement parmi les leaders du marché :

- Le fret : l'aéroport est spécialisé dans le fret notamment à destination du Bassin méditerranéen, de l'Afrique subsaharienne, de l'Océan Indien et du Moyen Orient, le fret sensible (armement et matières dangereuses) et le fret militaire. Il fait partie du réseau Galaxy, réseau mondial des plateformes spécialisées dans le fret, les « cargo-hubs ». Seules 20 plateformes dans le monde ont cette reconnaissance internationale. Par ailleurs, l'aéroport a passé un accord avec Aéroports de Paris (ADP) en 1999 pour être aéroport de transit avec Roissy et Orly. Sa vocation essentiellement industrielle lui permet de proposer des interventions efficaces et des tarifs compétitifs en regard des autres plateformes aéroportuaires qui la plupart accueillent d'abord du trafic voyageurs (source : aéroport de Châteauroux-Centre).
- La maintenance aéronautique : ce domaine regroupe la mise en pension d'avions en inactivité (« cocooning ») sur 40 ha de parking, l'entretien (hall de 16.000 m²), le démantèlement d'avions (recyclage), la modification des cabines, la peinture. Cette activité a engendré une filière industrielle aéronautique, forte de plus de 500 emplois environ, avec des entreprises leaders dans leur secteur comme Europe Aviation pour l'entretien des avions, PGA pour l'aménagement intérieur des cabines, ATE pour la peinture, Bartin Aero Recycling, filiale de Veolia pour le recyclage (source : aéroport de Châteauroux-Centre).
- La formation : l'aéroport Châteauroux-Centre est le 1^{er} site européen de formation des pilotes, avec 30 000 mouvements d'appareils par an. Les compagnies comptant parmi les plus prestigieuses (Air France-KLM, British Airways, Lufthansa...) ainsi que les Armée de l'Air française et belge viennent y entraîner leurs pilotes aux procédures de décollage et d'atterrissage. L'aéroport a ainsi accueilli les premiers entraînements de l'Airbus A380 d'Air France en 2009. Châteauroux accueille également le Centre national de formation des pompiers d'aéroport (C2FPA) ce qui en fait le 1^{er} site européen dans le domaine de formation des pompiers. Il dispose notamment d'un simulateur unique en Europe (source : aéroport de Châteauroux-Centre).



Figures 10 (en haut), 11 et 12 (en bas) : aéroport Châteauroux-Centre – Marcel-Dassault : la piste (en haut, photo : Setec Organisation), fret aérien (en bas à gauche, photo : aéroport Châteauroux-Centre) et formation des pompiers d'aéroport (en bas à droite, photo : aéroport Châteauroux-Centre).



1.2.2. L'aéroport, un grand potentiel de développement et d'entraînement sur l'ensemble de l'aire urbaine

La plupart des activités présentes sur l'aéroport, vu leur spécialisation et leur rareté à l'échelle française, requièrent des savoir-faires spécifiques et confère à Châteauroux une excellence dans le domaine aéronautique qui commence seulement à être développée. Ces activités offrent un potentiel pour Châteauroux d'accueillir des emplois à forte valeur ajoutée, relevant du tertiaire supérieur.

- Elles donnent une légitimité à Châteauroux pour accueillir des formations supérieures spécialisées dans les domaines concernés, voire des activités de recherche ; ainsi, en 2011, Châteauroux accueillera sa première formation de niveau II (Master), en l'occurrence une école d'ingénieurs en mécatronique (métiers de l'aéronautique et de l'automobile), antenne d'une école d'ingénieurs lilloise (source : Communauté d'agglomération castelroussine).
- Elles offrent la possibilité de former un pôle aéronautique diversifié, spécialisé et d'envergure à l'échelle du Berry et du Val de Loire, où l'activité aéronautique est déjà développée notamment à Issoudun avec la présence de Sicma Aéro Seat (3^{ème} fabricant mondial de sièges d'avions) et à Bourges, spécialisée notamment dans l'armement aérien (MBDA, ex EADS). L'aéroport Châteauroux-Centre accueille depuis 2009 le siège du pôle d'excellence régional Aérocentre qui a pour vocation de créer une logique de filière, en favorisant la synergie entre les 200 entreprises de la région Centre qui représentent 16 000 emplois et ainsi les faire progresser (développement de la recherche et de l'innovation des produits, des procédés, des services associés) et gagner de nouveaux marchés (élaboration d'offres ensemblières, notamment à l'international).
- Elles offrent un potentiel pour accueillir une antenne de grandes entreprises spécialisées et d'envergure mondiale, à l'instar de celles impliquées dans le projet chinois (cf ci-dessous).

L'essor des activités de formation aéronautique génère un tourisme d'affaires de plus en plus substantiel. Ces activités ont permis l'ouverture en 2007 d'un hôtel 3*** en plein centre de Châteauroux, dans les locaux de l'ancienne manufacture des tabacs, sur le site Colbert, à proximité de la gare et

rendent désormais sous-dimensionnée l'offre hôtelière d'une aire urbaine ayant un potentiel touristique (loisirs et affaires) jusque-là modeste.

L'aéroport dispose encore d'un grand potentiel de développement, susceptible d'entraîner l'ensemble de l'aire urbaine. Ce potentiel tient essentiellement à l'essor des activités de fret aérien, qui ont augmenté de 25 % depuis 2008 (source : aéroport de Châteauroux-Centre). Les prochaines modifications réglementaires du fret aérien pour raisons de sécurité vont entraîner la séparation des flux entre fret et transports de voyageurs (jusqu'ici l'essentiel du fret aérien s'effectue via les soutes des avions de passagers) et renforcer considérablement l'attractivité de l'aéroport de Châteauroux-Centre pour capter les flux fret du marché francilien et national, les aéroports de Paris-CDG et Paris-Orly ne pouvant absorber la totalité des nouveaux mouvements aériens générés par cette nouvelle réglementation. Châteauroux-Centre sera en concurrence directe sur ce marché avec l'aéroport de Paris-Vatry, situé dans la Marne, au Sud de Châlons-en-Champagne, qui est également un aéroport industriel international.



Figures 13 (en haut), 14 (en bas) et 15 (à droite) : activité de maintenance aéronautique (en haut, photo : aéroport de Châteauroux-Centre) et hangars (en bas, photo : Setec Organisation), hôtel au sein du Centre Colbert (à droite, photo : Setec Organisation).

1.2.3. Une capacité d'entraînement amplifiée par un projet visant à faire de Châteauroux la porte d'entrée économique de la Chine en France et en Europe

Dans le cadre de la valorisation de son potentiel pour le fret aérien, Châteauroux ambitionne de devenir la porte d'entrée européenne du fret chinois. Les acteurs castelroussins sont en négociations avancées avec des partenaires chinois, dans le cadre de relations bilatérales mêlant les gouvernements chinois et français, pour établir une ligne aérienne régulière de fret entre Pékin et Châteauroux-Centre. Châteauroux envisage cette ligne comme le pivot d'un vaste déploiement économique pour l'aire urbaine (source : Communauté d'agglomération castelroussine). Cette ligne fret régulière permettrait des implantations de multinationales chinoises qui feraient de Châteauroux leur site européen d'assemblage de pièces de haute technologie et de logistique de leurs produits importés. A cet égard, les acteurs castelroussins valorisent les importantes disponibilités foncières (500 ha à terme) des zones d'activités mitoyennes de l'aéroport (Grandéols, Malterie, Martinerie) du fait notamment du départ

programmé de militaires prévu en 2012. Les négociations pour les premières implantations d'entreprises chinoises sont en cours.

Une ligne régulière touristique (transports uniquement des touristes voyageant dans le cadre de voyages organisés) entre la Chine et Châteauroux-Centre est également en cours de négociation avec Air China et ferait de Châteauroux la porte d'entrée du tourisme chinois en France, bien située entre les deux destinations les plus attractives, Paris et les châteaux de la Loire. Châteauroux escompte capter une partie de ces flux touristiques pour devenir une destination touristique de passage.

Au total, les acteurs castelroussins attendent de cette nouvelle vocation économique potentielle 4 000 nouveaux emplois sur l'aire urbaine d'ici plusieurs décennies, dont environ 800 cadres chinois et le reste étant occupé par des employés castelroussins et berrichons (source : Communauté d'agglomération castelroussine).

1.2.4. La présence de grands groupes et d'autres zones d'activités spécialisées viennent compléter la puissance logistique castelroussine

La conjonction, ancienne, d'infrastructures de transport et une situation géographique centrale à l'échelle de la France, relayée par une politique constante d'accompagnement de la filière logistique ont attiré les grands opérateurs de ce domaine. Cet ensemble fait de Châteauroux un centre logistique d'envergure régionale.

Outre l'aéroport, la puissance logistique castelroussine se manifeste donc par la présence :

- de centres logistiques nationaux de grands groupes, tels : Vivarte (ancien groupe André) dont les centres logistiques nationaux habillement (La Halle) et chaussures (La Halle aux chaussures) sont répartis à Châteauroux et Issoudun, Spicers, premier grossiste en fournitures de bureau et consommables informatiques, Alliance Santé, un des leaders de la répartition pharmaceutique en France ;
- des implantations de transporteurs au rayonnement national (Gefco, TNT, DHL...).

Ces acteurs sont regroupés principalement dans les zones d'activités spécialisées de grande envergure environnant l'aéroport que sont la Zone industrielle aéroportuaire (ZIAP, 200 ha) et La Malterie (225 ha), et le Buxerieux (140 ha), situé plus au Sud. Tous ces sites disposent par ailleurs d'un embranchement ferroviaire.

1.3. UNE AIRE URBAINE CHERCHANT A SE DOTER DES AMENITES NECESSAIRES POUR REDEVENIR ATTRAYANTE

Châteauroux n'est guère reconnue pour sa qualité urbaine et architecturale. Le centre historique, en surplomb de l'Indre, a perdu sa centralité au cours du 19^{ème} siècle, en étant doublé d'un nouveau quartier qui a récupéré cette fonction, le centre fonctionnel. Alors que le centre historique rend compte de problématiques de réhabilitation, notamment de logements, le centre fonctionnel présente un aménagement à la qualité urbaine très médiocre : les fronts bâtis sont composés de bâtiments aux formes extrêmement disparates, un certain nombre d'équipements, notamment ceux des années 1950-60, ont été insérés dans le tissu urbain sans grand soin, alors que de nombreux espaces publics sont vétustes et peu appropriés à la déambulation. Enfin, l'ensemble du centre est sous-équipé en matière de commerces, notamment de moyenne gamme et de loisirs.

1.3.1. Une récente dynamique de valorisation de ses aménités

Pour renforcer son attractivité résidentielle et économique, Châteauroux s'est engagée, depuis une quinzaine d'années, dans une vaste stratégie de valorisation de la qualité de son cadre de vie. Cette valorisation constitue l'ambition principale du Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays castelroussin – val de l'Indre approuvé en 2009 : « promouvoir notre qualité de vie comme facteur d'attractivité territoriale ». L'objectif est de positionner Châteauroux et son aire urbaine comme une ville moyenne « bon marché », capable d'offrir un niveau de services performant à des coûts inférieurs et dans un cadre de vie préservé. C'est le sens du slogan marketing de la Communauté d'agglomération castelroussine, « Châteauroux, tellement plus qu'une métropole ».

La déclinaison de cette stratégie s'est d'abord manifestée par une amélioration sensible de son niveau d'équipements structurants pour atteindre les standards d'une ville moyenne. L'importance des investissements et leur simultanéité assez singulière à l'échelle d'une ville moyenne, au-delà même des projets de rénovation urbaine au titre de l'Agence nationale régionale de la rénovation urbaine (ANRU), au nombre de 3, type de projets que comptent aujourd'hui bon nombre de villes françaises. Ont ainsi été réalisés au cours de la dernière décennie :

- en matière d'environnement économique : une réhabilitation de toutes les zones industrielles, l'extension de deux zones commerciales (Grandéols et Cap Sud), la réalisation d'un centre de bureaux de 25.000 m² (Centre Colbert), alors qu'une nouvelle zone industrielle est prévue à Ozans au Sud-Est du continuum urbain ;
- en matière d'enseignement supérieur : constitution d'un mini campus au sein du parc Balsan, consécutif à l'extension du Centre universitaire, à l'implantation de la future école d'ingénieurs, d'une résidence étudiante, du Crous, du centre de formation de la CCI de l'Indre, de l'école municipale des Beaux-Arts ;
- en matière d'équipements culturels : réalisation d'une salle modulable, le Tarmac, de type Zénith, pouvant accueillir de 500 à 5 500 personnes, venant renforcer un niveau d'équipement qui fait déjà référence pour une ville moyenne et assure à Châteauroux un rayonnement à l'échelle du Berry. Outre le Tarmac, l'aire urbaine dispose également avec Equinoxe, d'un complexe réunissant médiathèque et théâtre auditorium labellisé Scène nationale, un lieu d'exposition d'art contemporain reconnu, les Cordeliers... Ces équipements permettent à Châteauroux d'accueillir des tournées d'artistes nationaux, le festival Darc (danse, art, rythme, culture) qui rassemble chaque année au mois d'août 800 stagiaires dont 20 % viennent de l'étranger ou les Rencontres internationales Franz Liszt (musique classique) ;
- en matière d'équipements sportifs : réalisation d'un complexe sportif mêlant piscine olympique et stade d'athlétisme ;

- en matière de logements : réalisation d'offres de standing dans des bâtiments historiques (« château » de l'ancienne manufacture des Draps - Balsan, ancienne église Saint-Martin) et en périphérie, campagne de rénovation de l'habitat ancien (opération programmée d'amélioration de l'habitat sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération).

La valorisation de son cadre naturel constitue un autre axe important du renforcement de l'attractivité résidentielle castelroussine. Le continuum urbain est ceinturé par la vallée de l'Indre qui lui offre, de façon tout à fait singulière, d'amples espaces naturels (450 ha) en pleine ville. Le SCoT recherche un équilibre entre mise en valeur et préservation. Ces espaces sont à la fois laissés à l'état naturel (prairie Saint-Gildas) et aménagés pour le sport et les loisirs (prairie et lac de Belle-Isle, hippodrome de Valençay, coulée verte dans toute la traversée de l'agglomération). Ils constituent un précieux vecteur d'aménités et sont source de cachet et d'image pour toute l'agglomération, d'autant plus que les deux principaux centres historiques de l'aire urbaine, ceux de Châteauroux et de Déols, avec leurs monuments les plus remarquables (Château Raoul et couvent des Cordeliers de Châteauroux, ancienne abbaye de Déols) s'y reflètent.

Châteauroux espère, de la sorte, voir son image évoluer. Pendant longtemps, les signes lui étant associés furent peu porteurs, faisant d'elle l'un des symboles de la ville de province, dont on ne parle, à une échelle nationale, que pour mettre en avant sa langueur, ses difficultés économiques ou d'éventuels drames sociaux ou environnementaux, image immortalisée par quelques chanteurs (Alain Souchon...) ou personnalités. Les projets attenants aux implantations chinoises offrent à Châteauroux les prémices d'une éventuelle inversion d'image : ils lui donnent d'une audience dans les médias nationaux et lui permettent d'émettre des signes positifs.



Figures 16, 17 et 18, de gauche à droite : l'Indre à Châteauroux, Equinoxe, théâtre-auditorium-médiathèque, ancienne abbaye de Déols (photos : Setec Organisation).

1.3.2. Une dynamique appelée à s'étendre au centre-ville et au quartier de gare

La dynamique de valorisation des aménités urbaines a pour l'heure principalement profité aux quartiers péri-centraux (Balsan, vallée de l'Indre, centre Colbert), de banlieue (opérations ANRU) et périurbains (zones industrielles, zones commerciales, Tarmac sur la zone d'activités du Grandéols), et de manière ponctuelle au centre-ville de Châteauroux. Ces réalisations participent à un fonctionnement périurbain de l'aire urbaine, où les périphéries constituent des polarités importantes, commerciale, industrielle et résidentielle, alors que la ville-centre peine à enrayer des dynamiques de dévitalisation. Les évolutions démographiques internes à l'aire urbaine en rendent compte : alors que la population de l'aire urbaine et de l'unité urbaine se sont stabilisées (cf 1.1.3.), celle de la ville Châteauroux a continué à décliner, passant de 49 600 habitants à 47 000 entre 1999 et 2007 (elle en comptait 53 500 en 1975), avec un solde migratoire de -0,9 %/an (moyenne de l'aire urbaine : -0,2 %/an) (source : Insee).

Le centre-ville de Châteauroux est toutefois appelé à devenir lieu stratégique de projets (source : Communauté d'agglomération castelroussine). Une valorisation d'ensemble est projetée pour les prochaines années. Encore au stade des réflexions, les grands axes de cette valorisation consisteraient à :

- requalifier en profondeur les espaces publics avec la création de cheminements piétonniers confortables,
- à démolir certains équipements ou logements vétustes et mal insérés dans le tissu urbain,
- à développer une offre nouvelle de logements par densification du tissu urbain et réhabilitation de logements anciens,
- à densifier et dynamiser l'offre commerciale par extension du centre-ville jusqu'au centre commercial situé dans le quartier de gare, sur sa façade côté faubourg.

Le quartier de gare constitue donc une pierre angulaire de la reconfiguration du centre-ville de Châteauroux. Disposant d'une situation très centrale, aux franges du centre fonctionnel, il va connaître au cours des prochaines années des mutations qui auront un impact majeur.

- La gare va être transformée en pôle multimodal d'échanges, permettant d'améliorer les services, de faciliter l'intermodalité et de requalifier les espaces publics alentours.
- Cette transformation impliquera la libération de foncier (déménagement de la gare routière, libération des emprises occupées par le parc autotrain et les entrepôts Sernam), qui faciliteront les liaisons avec la façade faubourienne de la gare, qui possède donc la particularité d'accueillir une zone commerciale en plein cœur de tissu constitué. Cette zone est aujourd'hui en voie d'essoufflement, car, moins accessible que les zones périphériques et de plus en concurrence par le renforcement de celles-ci. La présence d'équipements commerciaux, de bureaux (Centre Colbert) et de transports structurants constituent autant d'éléments favorables pour étendre la centralité jusqu'au quartier de gare.



Figures 19 (en haut), 20 (en bas à gauche) et 21 (en bas à droite) : gare ferroviaire de Châteauroux, Centre Colbert et centre commercial situé près de la gare (photos : Setec Organisation).



1.3.3. Des projets urbains d'une ampleur supplémentaire liés aux projets de développement avec la Chine

Un succès des projets de développement avec la Chine pourrait donner une ampleur singulière au développement urbain de l'aire urbaine.

L'aménagement d'un morceau de ville dédié, le Châteauroux Business District, situé à proximité de l'aéroport, sur les terrains de la base militaire occupée jusqu'en 2012 par le 517^{ème} régiment du train (qui a succédé aux militaires américains établis de 1951 à 1966) est en effet programmé (source : Communauté d'agglomération castelroussine). Il comprend la réhabilitation des équipements (cinéma, piscine....) et des logements, la création d'établissements de formation (école sino-française, centre de formation pour ingénieurs chinois), l'aménagement de zones d'activités principalement pour les entreprises chinoises mais également quelques entreprises françaises, afin d'accueillir les plusieurs milliers d'emplois escomptés ainsi que les centaines de cadres chinois attendus.

La nouvelle attractivité économique de l'aire urbaine pourrait être l'occasion de renforcer le développement urbain et de conforter le projet d'éco-quartier à proximité du campus universitaire (éco-quartier Balsan).



Figure 22 : vue d'architecte d'un aménagement de la zone militaire du 517^{ème} régiment du train dans le cadre du projet de Châteauroux Business District. (image : Communauté d'agglomération castelroussine).

1.4. UN FONCTIONNEMENT RELATIVEMENT AUTONOME, UN COMMANDEMENT EXTERIEUR ECLATE, UNE COOPERATION ENCORE A DESSINER

1.4.1. Un fonctionnement relativement autonome, néanmoins relayé par Issoudun

Châteauroux fonctionne encore largement comme un pôle urbain isolé, du fait, d'une part, de son relatif éloignement des aires urbaines de rang supérieur et, d'autre part, de la faible densité de population de son aire d'influence, le département de l'Indre. Bourges, autre ville moyenne, néanmoins plus importante (aire urbaine de 124 500 habitants en 2007, source Insee), se trouve à 65 km environ. Les autres villes préfectorales de région ou de dimension comparables se situent à plus de 100 km : Tours (110 km environ), Limoges (125 km environ), Orléans (145 km environ) et Poitiers (160 km environ). Les aires urbaines de plus de 400 000 habitants sont elles à plus de 200 km : Clermont-Ferrand (205 km environ), Paris (250 km environ), Nantes (300 km environ). La faible densité de l'Indre (34 hab/km² contre 114 en France métropolitaine) et sa faible urbanisation limitent le rayonnement de Châteauroux, qui trouve peu de relais d'influence : hormis Issoudun (18 700 habitants en 2007), le département ne comprend pas d'autre aire urbaine et ville moyenne.

Ce fonctionnement isolé se traduit par des relations inter-urbaines peu développées avec les pôles urbains de rang supérieur les plus proches : en 2004, seuls environ 35 % des échanges domicile-travail quotidiens vers des points extérieurs au département de l'Indre sont observés dans l'aire urbaine de Châteauroux.

Pour l'heure, Châteauroux fonctionne davantage à l'échelle du département : plus de 8 900 échanges domicile-travail (source : Insee) avec des pôles du département étaient, en 2004, observés quotidiennement, principalement avec les zones d'emplois d'Issoudun (environ 22 % du total des déplacements-domicile travail), Argenton-sur-Creuse (environ 20 %) et La Châtre (environ 15 %). Outre ces migrations alternantes, d'importants échanges lient Issoudun et Châteauroux :

- la coopération universitaire : l'IUT de l'Indre est multi-sites : son siège est à Châteauroux, mais il possède une antenne à Issoudun, comptant environ 200 étudiants ;
- des ressorts économiques pour partie communs, nonobstant la fonction administrative beaucoup plus limitée à Issoudun, mais néanmoins présente (sous-préfecture) : l'aire urbaine d'Issoudun abrite des entreprises des domaines de l'aéronautique (Socma Aéro Seat, 800 emplois environ), de la logistique (implantation d'une partie du centre logistique national de Vivarte regroupant plusieurs centaines d'emplois), de l'habillement-confection (ateliers Louis-Vuitton, fabrication de maroquinerie et de bagages, 500 emplois), et dans une moindre mesure de l'agro-alimentaire (Malteries Franco-Suisses, environ 30 emplois).

Ces relations n'ont pas encore trouvé de relais institutionnel : Issoudun et Châteauroux se trouvent chacune à la tête d'un Etablissement de coopération intercommunal (EPCI) et d'un Pays (celui d'Issoudun englobant quelques communes du Cher), tandis que l'histoire en a fait des rivales ; la prééminence de Châteauroux sur le Bas-Berry, devenu département de l'Indre, ne remonte qu'à la Révolution ; elle était jusqu'alors le fait d'Issoudun.

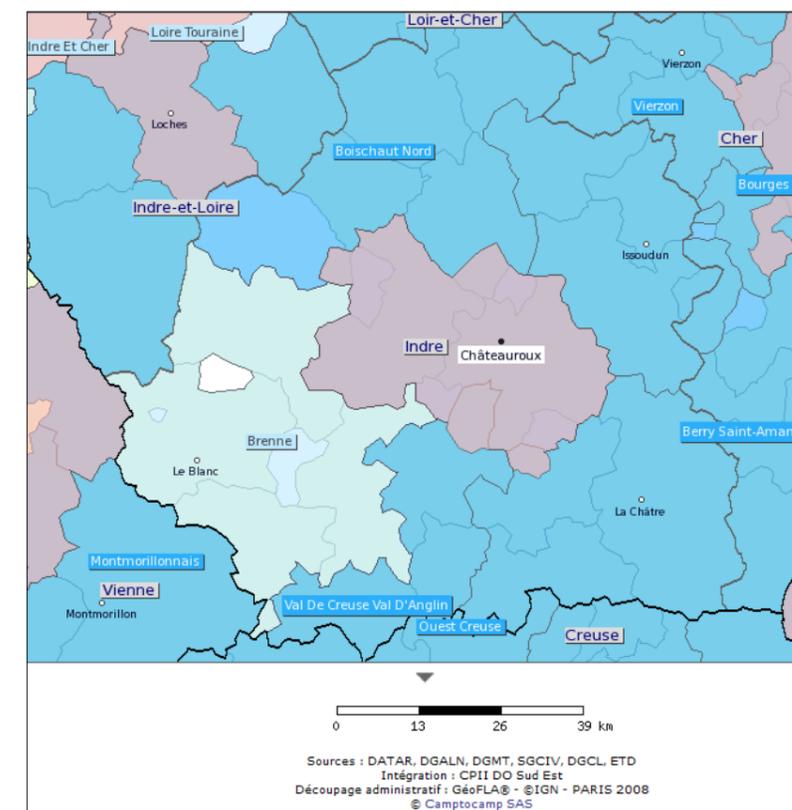


Figure 23 : périmètre des territoires de projet à l'échelle du département de l'Indre : en violet, périmètre du SCoT du Pays catselroussin – val de L'indre, en bleu, périmètre des pays, en vert pâle, périmètre du Parc naturel régional de la Brenne (carte : Datar – Observatoire des territoires).

1.4.2. Un commandement extérieur éclaté, orienté vers les principales villes de la région Centre (Tours, Orléans, Bourges)

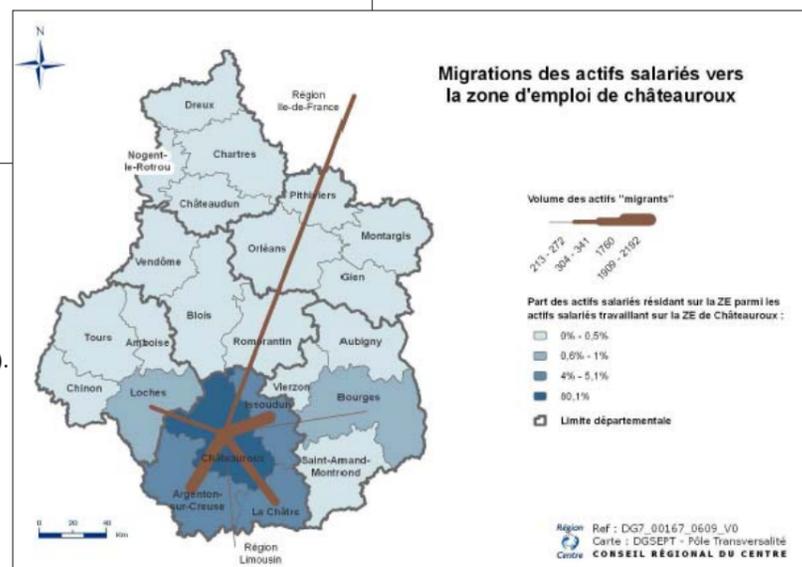
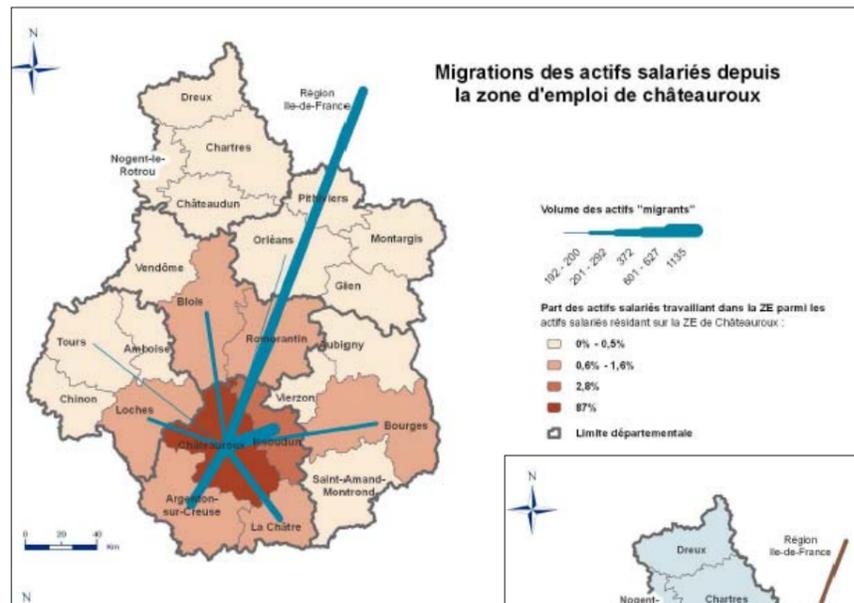
Les relations inter-urbaines entretenues par Châteauroux à destination de pôles urbains de rang supérieur se caractérisent donc par leur faiblesse, mais aussi par leur dispersion. Plusieurs bassins d'influence se dégagent. Le bassin dominant est constitué par les principales villes de la région Centre, au sein desquelles une certaine dispersion vers plusieurs pôles urbains est elle-même à relever.

- Bourges : c'est avec la cité berruyère que Châteauroux entretient le plus d'échanges domicile-travail soit environ 4% des déplacements de la zone d'emplois de Châteauroux vers une zone d'emplois extérieure (environ 550 migrants quotidiens en 2004, source : Insee).
- Tours constitue le pôle d'attractivité extérieur traditionnel de Châteauroux (commerce, université, santé), dont l'influence ne cesse de diminuer depuis un demi-siècle, suite à l'attribution du chef-lieu régional à Orléans et à la mise en service de l'autoroute A20 qui ne met pas en relation Tours et Châteauroux : le commandement tourangeau existe encore, notamment dans le domaine de la presse quotidienne (Châteauroux lit très majoritairement *La Nouvelle République du Centre-Ouest*, quotidien tourangeaux, tandis qu'Issoudun lit majoritairement *Le Berry Républicain*, quotidien berruyer) et des migrations universitaires. Les échanges domicile-travail s'élèvent à moins de 1,5 % des déplacements de la zone d'emplois de Châteauroux vers une zone d'emplois extérieure ;

- A l'inverse, les échanges avec Orléans se sont développés au cours de la seconde moitié du 20^{ème} siècle sous l'effet de l'attribution à Orléans de la préfecture régionale et de l'intégration du département de l'Indre à la région Centre ; cette sujétion est génératrice de relations administratives et universitaires : l'IUT et le Centre Universitaire de Châteauroux sont rattachés à l'université d'Orléans, l'Indre dépend de l'académie d'Orléans-Tours, implantée à Orléans. Les échanges domicile-travail à 2 % des déplacements de la zone d'emplois de Châteauroux vers une zone d'emplois extérieure.

Paris et l'Île-de-France constituent un autre bassin d'influence extérieure : bien que située aux franges du Bassin Parisien, l'influence de la capitale reste palpable à Châteauroux pour les fonctions les plus rares : les emplois métropolitains supérieurs dont la haute fonction publique et l'enseignement supérieur, d'autant que Paris reste accessible dans le cadre d'échanges domicile-travail : ceux-ci s'élèvent à environ 7 % des déplacements de la zone d'emplois de Châteauroux vers une zone d'emplois extérieure, soit environ 900 émigrants quotidiens en 2004 (source : Insee).

Traditionnellement, le Berry et Châteauroux entretiennent moins de relations avec Limoges. L'absence de liens historique et culturel (la limite entre la langue d'oc et la langue d'oïl passe entre Châteauroux et Limoges), de sujétion administrative (deux régions différentes) et de profil économique limite d'autant l'influence limougeaude, en dépit d'infrastructures permettant des liaisons efficaces entre les deux villes (autoroute A20 gratuite, liaison ferroviaire grande lignes, temps de parcours d'environ 1h10 - 1h15). A titre d'exemple, seuls 0,9 % des étudiants inscrits à l'université de Limoges en 2004 étaient originaires de l'Indre, soit environ 125 étudiants. C'est dans le domaine médical que l'influence limougeaude à Châteauroux est la plus forte.



Figures 24 et 25 : migrations domicile-travail de la zone d'emploi de Châteauroux en 2004 (source : Insee, carte : Conseil régional du Centre).

1.4.3. Des coopérations institutionnelles inter-urbaines encore peu affirmées

Le fonctionnement relativement autonome de l'aire urbaine castelroussine n'a pas favorisé l'émergence d'une réflexion institutionnelle sur les coopérations inter-urbaines à engager.

Toutefois, la relative proximité avec les autres aires urbaines berrichonnes d'Issoudun, Vierzon et Bourges leur permettent de former sous un espace sous influence urbaine continu entre Châteauroux et Bourges, regroupant, en 2007, un peu plus de 270 000 habitants. Au cours de ces dernières années, une prise de conscience des enjeux liés à une coopération à cette échelle émerge progressivement.

A l'échelle régionale, le projet de la Région Centre 2000-2010, élaboré en 1999, identifie l'espace Bourges-Châteauroux comme un de ses trois ensembles structurants (avec l'axe ligérien et les franges parisiennes), qu'il convient d'affirmer, en renforçant ses échanges internes et le tournant davantage vers le Val de Loire et l'axe atlantique.

A l'échelle inter-départementale, un rapprochement entre les deux comités départementaux du tourisme du Cher et de l'Indre a été opéré depuis 2001 et renforcé en 2006, pour promouvoir ensemble le Berry (site internet, brochures d'information, publicité, service de réservation communs...).

A l'échelle castelroussine, le SCoT approuvé en 2009, considère que « pour certaines fonctions spécifiques, il pourrait s'avérer pertinent de travailler en partenariat avec des villes proches et facilement accessibles [...], afin de permettre, par une logique de coopération, l'apparition de services qui ne pourraient voir le jour isolément » du fait de « masses critiques » individuelles trop restreintes.



Figure 26 : promotion touristique commune des comités départementaux du tourisme de l'Indre et du Cher sous la marque « Berry ». (image : berryprovince.com).

2. ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT

Le projet de LGV POCL pourrait consolider et amplifier les récentes mutations connues par l'aire urbaine de Châteauroux et s'avérer structurant pour son développement futur. Ces mutations visent à recouvrer une attractivité économique et démographique et à développer le potentiel de son aéroport international à vocation industrielle.

Les effets potentiels du projet de LGV POCL dans l'aire urbaine de Châteauroux sont néanmoins fortement dépendants de facteurs extérieurs : à l'intensité de l'implantation chinoise, à la nature des activités développées (tourisme ou pas), à un éventuel développement du fret à grande vitesse ferroviaire à une échelle européenne. Ces effets potentiels pourraient aussi varier sensiblement en fonction du type de desserte de l'aire urbaine castelroussine : à titre d'exemple, une desserte par Bourges avec création d'un nouveau barreau ferroviaire entre Bourges et Issoudun pourrait être un support favorable pour développer une coopération territoriale (scénario Médian). Les scénarios Ouest-sud et Ouest maximisent le temps de parcours entre Paris et Châteauroux, support favorable pour d'autres effets (meilleur temps 1h20).

2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR CONSOLIDER LA VALORISATION DE L'IMAGE CASTELROUSSINE

Les projets attenants aux implantations chinoises offrent à Châteauroux les prémices d'un revirement d'image. Le projet de LGV POCL pourrait consolider ce début de mutation, encore fragile.

2.1.1. Une opportunité pour inscrire l'image de Châteauroux dans son époque

Le projet de LGV POCL permettra à Châteauroux d'intégrer « officiellement » le réseau de la grande vitesse ferroviaire. Si elle est aujourd'hui desservie par des TAGV effectuant la desserte Lille Europe-Brive-la-Gaillarde, cette desserte demeure confidentielle, ayant lieu à titre « expérimental », à raison d'un seul aller-retour quotidien et se déroulant sans emprunt de LGV pour tout son tracé situé au sud de la banlieue parisienne.

Comme pour d'autres territoires, le projet de LGV POCL apportera à Châteauroux davantage de modernité et de compétitivité. La desserte en grande vitesse ferroviaire, vitrine technologique nationale et, à l'horizon des années 2020-2030, standard pour les déplacements interrégionaux entre France et Europe occidentale, intégrera Châteauroux et son aire urbaine dans son époque.

2.1.2. Une contribution pour émettre une dynamique positive

Le potentiel d'effets du projet de LGV POCL sur l'image de Châteauroux et de son aire urbaine va au-delà de la mise à niveau. Il contribuerait également à installer une dynamique d'image « vertueuse », permettant à ce qu'on parle Châteauroux davantage pour valoriser ses réussites plutôt que pour souligner ses difficultés.

Avec le projet de porte d'entrée économique de la Chine en France et en Europe et le potentiel de développement de l'aéroport Châteauroux-Centre, le territoire émet à nouveau des signes positifs, qui lui donnent une visibilité à l'échelle nationale voire internationale.

Le projet de LGV POCL viendrait conforter ce faisceau de signes positifs. Il pourrait également en amplifier leur résonance.

- Le projet de LGV POCL représente un support pour promouvoir davantage, à la France et à l'Europe, le potentiel castelroussin, ses atouts et ses projets, tant au moment du projet lui-même dans le cadre de lobbying auprès des décideurs, qu'une fois l'infrastructure réalisée et les services mis en fonctionnement, le nom de Châteauroux apparaissant sur les itinéraires et étant de ce fait plus souvent mentionné.
- Le projet de LGV POCL est aussi une occasion de créer une image cohérente, et donc crédible, entre le discours et les faits : il offrirait à Châteauroux et à son bassin de vie une accessibilité en accord avec son statut de ville moyenne insérée dans l'économie mondialisée, territoire d'accueil de nombreux acteurs économiques étrangers, notamment chinois, et disposant d'aménités renouvelées.
- Le projet de LGV POCL fortifierait enfin la dynamique d'ouverture du territoire vers l'extérieur et de prise de confiance en lui-même. Cet état d'esprit faciliterait la projection d'une image positive de lui-même, encline à la valorisation des réussites. Il contribuerait à en faire un espace de caractère, et non un territoire de marge entre plusieurs grands ensembles territoriaux.

La concrétisation de ces opportunités suppose des mesures d'accompagnement émanant du territoire :

- stratégie de marketing territorial offensive valorisant les atouts de Châteauroux auprès d'un public de décideurs,
- essor de la nouvelle vocation castelroussine de porte d'entrée économique de la Chine en France et en Europe,
- intensification de la stratégie de développement des aménités urbaines (cf. 1.3.),
- renforcement du développement de l'activité aéroportuaire vers des activités à même d'entraîner l'ensemble de l'aire urbaine.

Par ailleurs, plus la desserte de l'aire urbaine et le nombre des villes directement connectées à Châteauroux seront importants, plus ces effets pourraient avoir de l'ampleur.

2.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR CONFORTER LE POSITIONNEMENT DE CHATEAUROUX COMME VILLE MOYENNE ATTRACTIVE, RELAIS DES METROPOLES

Le projet de LGV POCL apportera à Châteauroux et à son aire urbaine de nouveaux services :

- un gain de temps dans sa desserte avec Paris, plus ou moins substantiel, selon les scénarios et leurs variantes, ramenant le temps de parcours entre 1h20 et 1h35 (contre 1h55 environ actuellement),
- des dessertes directes avec de nouveaux territoires, les gares parisiennes d'interconnexion GVF que sont Marne-la-Vallée - Chessy et, si elle se réalise, Orly TGV, mais aussi, pour certains scénarios, avec Bourges,
- un maintien des dessertes directes existantes avec d'autres territoires : Aéroport Paris-CDG 2-TGV, Lille-Europe, Orléans-Les Aubrais, Vierzon.

Le projet de LGV POCL permettrait ainsi un accès facilité au territoire depuis Paris, depuis l'Europe et l'international grâce aux dessertes des gares GVF d'aéroports parisiens (aéroport CDG2-TGV et notamment Orly TGV si elle se réalise) et depuis les principales grandes agglomérations régionales du Nord, du Centre, de l'Est et de l'Ouest de la France, grâce aux nombreuses correspondances dans les gares franciliennes d'interconnexion et notamment celle Orly TGV, en cas de réalisation de celle-ci. Le projet de LGV POCL renforcerait l'attractivité castelroussine à deux niveaux :

- auprès des entreprises, car il leur permettrait une accessibilité aisée en de nombreux points stratégiques du territoire national, européen et international,
- auprès des cadres, car il leur permettrait une accessibilité aisée à de nombreuses régions françaises et aux aéroports parisiens, portes d'entrée de l'espace mondial, facilitant ainsi leurs déplacements familiaux et touristiques.

Ce nouveau niveau de services sera comparable à celui de nombreuses autres villes moyennes. Ainsi, le projet de LGV POCL donnera du crédit au positionnement de Châteauroux comme ville moyenne « bon marché » (cf. 1.3.1.), capable d'offrir un niveau de services performant, comparable sur certains points à ceux de grandes agglomérations, mais à des coûts inférieurs et dans un cadre de vie plus naturel et paisible. Cette considération prend une résonance particulière à Châteauroux qui fait ouvertement de ce positionnement son crédo et dispose de prix en matière de foncier et d'immobilier, tant pour les particuliers que pour les entreprises d'entreprise et logements, particulièrement bas.

Avec le projet de LGV POCL, Châteauroux et son aire urbaine maintiendraient donc voire renforceraient leur attractivité auprès des activités cherchant à redistribuer leurs implantations, en les délocalisant des métropoles ou grandes agglomérations et les relocalisant dans des villes moyennes accessibles. Il s'agit d'activités impliquant des tâches modérément complexes qui exigent ou bien des savoirs-faires industriels spécifiques ou bien un niveau de formation de premier cycle d'enseignement supérieur (bac+2-3). Plus précisément, le projet de LGV POCL offrirait un support favorable pour consolider les positionnements castelroussins dans plusieurs secteurs :

- les activités tertiaires de « back office » ou fonctions supports (regroupement de services comptables, services clients, activités administratives), les antennes locales de sociétés de conseil, assistance et ingénierie, à l'instar de celles déjà implantées dans le Centre Colbert,
- les activités industrielles, notamment à travers des filiales locales de grands groupes français et étrangers, à partir des savoirs-faires castelroussins (logistique, travail des métaux, aéronautique...).

La concrétisation de ces opportunités suppose des mesures d'accompagnement émanant du territoire :

- capacité à disposer d'une main-d'œuvre formée, répondant aux exigences des entreprises,
- capacité à mettre en œuvre une prospection économique offensive en lien avec ce positionnement,
- capacité à maintenir des prix attractifs en matière de foncier et d'immobilier, y compris dans le cadre d'un regain de développement engendré par la vocation de porte d'entrée économique de la Chine en France et en Europe,
- développement des aménités urbaines de Châteauroux et de son agglomération,
- capacité à générer un développement urbain durable.

Par ailleurs, plus la desserte de l'aire urbaine, les arrêts dans les gares d'interconnexion LGV franciliennes et notamment celles situées dans les aéroports, le nombre des villes directement connectées à Châteauroux seront importants, plus les horaires seront adaptés au rythme de la clientèle d'affaires, plus ces effets pourraient avoir de l'ampleur.

2.3. TROISIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT ET LE RAYONNEMENT DE L'AEROPORT DE CHATEAUROUX-CENTRE

2.3.1. Une contribution pour développer les excellences liées à l'aérien et installer Châteauroux en place forte de ces excellences

En permettant un accès facilité à Châteauroux à son aire urbaine depuis de nombreux points du territoire, le projet de LGV POCL renforcerait également l'attractivité castelroussine auprès des entreprises intervenant le secteur aérien. Il s'agit d'un domaine d'activité qui se nourrit de réseaux et d'échanges, nécessitant une bonne accessibilité en tout point du territoire national et européen, que ce soit pour les activités déjà présentes sur le site de l'aéroport Châteauroux-Centre (cf. 1.2.1.), mais aussi pour les activités de recherche et d'innovation escomptées avec le pôle d'excellence régional Aérocentre (cf. 1.2.2.).

Plus précisément, le projet de LGV POCL pourrait ainsi faciliter :

- l'établissement de coopérations avec d'autres acteurs de l'aéronautique, localisés dans d'autres régions, et l'implantation de structures spécialisées. Le pôle d'excellence Aérocentre et le rôle de vitrine de l'aéronautique régional de Châteauroux s'en trouveraient renforcés ;
- le développement de formations supérieures de haut niveau (2^e cycle d'enseignement supérieur, de niveau Bac+5) et très spécifiques (formations de « niches ») en lien avec la spécialisation aérienne, à l'instar de l'école d'ingénieurs en mécatronique, antenne d'un établissement lillois, qui doit ouvrir ses portes à Châteauroux en 2011,
- le développement des formations en continu, en accroissant leur « bassin de chalandise », notamment en ce qui concerne le domaine de la formation des pompiers d'aéroport, ce qui contribuerait à renforcer le tourisme d'affaires.

2.3.2. Une opportunité pour donner du crédit à la vocation de porte d'entrée du tourisme chinois en France

Les TAGV sont un symbole de la technologie française. Ils font partie de l'image internationale de la France. L'appartenance de Châteauroux au réseau de la grande vitesse ferroviaire, une desserte directe et rapide, empruntant un tronçon de LGV, entre Châteauroux et Paris, étape quasi incontournable des séjours organisés à destination de la clientèle chinoise, pourrait renforcer la cohérence d'image pour Châteauroux devenir la porte d'entrée du tourisme de séjours organisés chinois en France (cf. 1.2.3.), en permettant aux touristes d'éprouver un symbole de la France.

Par ailleurs, un temps de parcours rapide entre Paris et Châteauroux renforcerait le niveau de services offert par l'aire urbaine castelroussine. Le projet de LGV POCL pourrait permettre des liaisons nettement plus rapides, plus fiables et plus sécurisées que ne le permettraient les liaisons routières (actuellement temps de parcours de 2h40 en voiture particulière, source ViaMichelin). Il pourrait également accroître les possibilités d'itinéraires touristiques effectués en France depuis Châteauroux, sans les rendre systématiquement dépendant d'un passage par le val de la Loire.

L'essor de cette vocation pourrait faciliter le remplissage des trains à destination ou en provenance de la cité castelroussine et conforter la desserte de l'aire urbaine.

2.3.3. A long terme, une opportunité pour donner davantage d'ampleur à la vocation fret de l'aéroport de Châteauroux-Centre en cas de développement de liaisons fret à grande vitesse ferroviaire

Le projet de LGV POCL ne prévoit pas de dessertes fret à grande vitesse ferroviaire desservant l'aéroport de Châteauroux-Centre. Toutefois, en connectant Châteauroux au réseau à grande vitesse, il réservera la possibilité ultérieure, d'éventuellement établir des liaisons de ce type, notamment si l'aéroport et ce mode de transport devaient se développer significativement. Cette fonctionnalité nécessiterait des investissements supplémentaires pour adapter le raccordement ferroviaire existant entre la ligne classique et l'aéroport aux TAGV.

Actuellement, le fret à Grande vitesse ferroviaire en est à ses balbutiements. Seuls les TGV postaux accomplissent cette fonction. Le projet Euro Carex vise à relier les principaux aéroports européens disposant de gares ferroviaires au sein de leur plateforme (Paris-CDG, Amsterdam-Schipol, Londres, Lyon-Saint-Exupéry, Liège) d'ici quelques années. Si ce nouveau type de transports est amené à se développer et la vocation de Châteauroux-Centre comme porte d'entrée du fret chinois en France s'affirmer, une possibilité pour l'aéroport d'intégrer un réseau de fret à grande vitesse pourrait renforcer sa compétitivité et son rayonnement. Elle pourrait :

- consolider l'attractivité de la place castelroussine pour réceptionner le fret chinois,
- donner du crédit à la vocation de Châteauroux-Centre comme aéroport de transit de Paris-CDG et de Paris-Orly, d'autant que l'infrastructure générée par le projet LGV POCL permettrait des liaisons aisées avec les sites aéroportuaires parisiens.

La concrétisation de ces opportunités suppose des mesures d'accompagnement émanant du territoire :

- développement d'une stratégie visant à faire de Châteauroux une place d'excellence aéronautique, avec les activités de recherche-développement, d'innovation et de formation induites,
- mise en œuvre et essor de la nouvelle vocation castelroussine de porte d'entrée économique de la Chine en France et Europe (porte d'entrée fret et porte d'entrée touristique),
- développement de la vocation fret de l'aéroport de Châteauroux-Centre.

Par ailleurs, plus la desserte de l'aire urbaine sera importante, plus le temps de parcours entre Châteauroux et Paris rapide, plus les arrêts dans les gares d'interconnexion LGV franciliennes et notamment celles situées dans les aéroports et le nombre des villes directement connectées à Châteauroux nombreux, plus ces effets pourraient avoir de l'ampleur. La mise en œuvre du dernier point (2.3.3.) suppose également la mise en place d'un réseau européen du fret GVF et, ultérieurement au projet de LGV POCL, des liaisons fret à grande vitesse depuis / en provenance de l'aéroport de Châteauroux-Centre.

2.4. QUATRIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR VALORISER LE CENTRE-VILLE DE CHATEAUX ROUX ET REEQUILIBRER LE FONCTIONNEMENT DE L'AIRE URBAINE A SON PROFIT

Le projet de LGV POCL permettrait une desserte accrue de la gare actuelle de Châteauroux par les Trains aptes à la grande vitesse (TAGV). Il contribuerait ainsi à valoriser le quartier, en accroissant son niveau de transport, en apportant davantage de flux et en renforçant son potentiel de vitrine de l'aire urbaine.

Le quartier de gare étant situé aux franges du centre-ville (cf. 1.3.2.), le projet de LGV POCL constituerait ainsi une opportunité pour conforter le centre-ville comme un espace stratégique de projets pour l'aire urbaine et l'inscrire durablement dans une dynamique d'investissements. Il donnerait du crédit aux ambitions actuelles de réaménagement (cf. 1.3.2.). Il pourrait notamment :

- renforcer l'attractivité du Centre Colbert et plus généralement de l'immobilier de bureaux et de l'hôtellerie d'affaires situés à proximité,
- contribuer à étendre le centre-ville au-delà du faisceau ferroviaire, jusqu'au centre commercial attenant,
- renforcer, du fait de sa revalorisation pour les activités économiques tertiaires et des investissements en matière de logements, d'espace public et d'équipement, l'attractivité commerciale et résidentielle du centre-ville et améliorer sa qualité urbaine.

Le projet de LGV POCL pourrait ainsi contribuer à recentrer l'aire urbaine sur elle-même, à ramener quelque peu la centralité vers le cœur urbanisé. L'aire urbaine castelroussine se caractérise en effet par un fonctionnement très périurbain, où les périphéries constituent des polarités importantes. Cette opportunité entrerait en résonance avec les objectifs du SCoT du Pays castelroussin – val de l'Indre et avec ceux de son Agenda 21 de la Communauté d'agglomération castelroussine qui cherchent à « maîtriser l'étalement urbain », notamment en privilégiant la densification des « pôles urbains ». Elle participerait à un développement plus durable de l'agglomération, préservant le cadre naturel environnant.

La concrétisation de ces opportunités suppose des mesures d'accompagnement émanant du territoire :

- mise en œuvre de la stratégie de requalification du centre-ville,
- recherche d'une complémentarité entre les offres de centre-ville et des zones d'activités périphériques en matière de commerces et d'activités.

Par ailleurs, plus la desserte de l'aire urbaine sera importante, plus les arrêts dans les gares d'interconnexion des LGV franciliennes, le nombre des villes directement connectées à Châteauroux nombreux, plus ces effets pourraient avoir de l'ampleur.

2.5. CINQUIEME EFFET : UNIQUEMENT DANS LE SCENARIO MEDIAN, LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR DEVELOPPER LA COOPERATION AVEC L'AIRE URBAINE DE BOURGES

Dans le scénario Médian, le projet de LGV POCL prévoit la construction d'un barreau ferroviaire entre Bourges et Issoudun, permettant de relier plus directement Bourges et Châteauroux, sans passer par Vierzon.

Ce barreau permettrait de raccorder plus facilement Châteauroux à la LGV POCL. Il permettrait également de relier directement Bourges à Châteauroux, alors qu'actuellement il n'existe pas de desserte directe entre les deux principales agglomérations du Berry. Une correspondance est nécessaire à Vierzon et exige un détour, ce qui engendre un meilleur temps de parcours de 1h10 environ, proche du temps de parcours routier (1h15 environ, source : ViaMichelin).

Une liaison ferroviaire directe sur ligne classique en TAGV pourrait diminuer très sensiblement le temps de parcours (pour le ramener à une échelle comprise entre une demi-heure et trois-quarts d'heure), le fiabiliser et sécuriser les déplacements. Elle constituerait un support favorable et indispensable pour développer les échanges entre les aires urbaines de Châteauroux et de Bourges (voire d'Issoudun située sur le parcours) et mettre en œuvre une coopération territoriale. Une telle coopération pourrait être une opportunité pour renforcer le positionnement des deux aires urbaines dans la compétition que se livrent les territoires européens pour attirer les meilleurs services, les plus grandes ressources économiques, culturelles, financières et surtout humaines. Une coopération notamment en matière d'équipements et de services à la population permettrait à Bourges et à Châteauroux de disposer d'une plus grande « masse critique », propre à se doter de nouvelles aménités dans des domaines aussi variés que la culture, le sport, la santé, l'enseignement supérieur, la recherche... Elle entrerait en cohérence avec les objectifs du SCoT du Pays castelroussin – val de l'Indre (cf 1.4.3.).

La concrétisation de ces opportunités suppose, de la part des territoires, la mise en œuvre d'une coopération territoriale entre les aires urbaines de Châteauroux, de Bourges, d'Issoudun permettant l'émergence de stratégies coordonnées dans les domaines précités. Elle présuppose la création d'un nouveau barreau ferroviaire entre Bourges et Issoudun, la desserte des gares de Bourges, Châteauroux et Issoudun par de mêmes TAGV, complétés par des dessertes TER.

3. SOURCES

3.1. DOCUMENTS STRATEGIQUES ET DE PLANIFICATION, ARTICLES ET OUVRAGES GENERAUX, ETUDES STATISTIQUES

- Châteauroux Business District, Communauté d'agglomération castelroussine, 2009.
- Châteauroux pour tous, magazine d'information de la Ville de Châteauroux, numéros parus en 2008, 2009 et 2010.
- Châteauroux, tellement plus qu'une métropole, Communauté d'agglomération castelroussine, 2010.
- Le journal de l'agglomération, magazine d'information de la Communauté d'agglomération castelroussine, numéros parus en 2008, 2009 et 2010.
- Les principales filières industrielles du département de l'Indre, Chambre de commerce et d'industrie de l'Indre, janvier 2010.
- Portrait de l'aire urbaine de Châteauroux – Référentiel territorial urbain, Insee Centre, août 2003.
- Portrait de territoire, Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
 - Portrait du département de l'Indre, juin 2010,
 - Portrait de la commune de Châteauroux, juin 2010,
 - Portrait de l'unité urbaine de Châteauroux, juin 2010,
 - Portrait de l'aire urbaine de Châteauroux, juin 2010,
 - Portrait de l'aire urbaine d'Issoudun, juin 2010.
- Regard sur la zone d'emploi de Châteauroux, Conseil régional du Centre, avec l'aide de l'Observatoire régional formation emploi (ORFE) du Groupement d'intérêt public Alfa Centre et de l'Insee Centre, juin 2009.
- Schéma de cohérence territoriale du Pays castelroussin – val de l'Indre, projet d'aménagement et de développement durable, Pays castelroussin, val de l'Indre, juin 2007.

3.2. CONTRIBUTIONS D'ACTEURS AUX ETUDES PREALABLES AU DEBAT PUBLIC

- Promotion de la candidature de l'Indre au raccordement au projet de LGV POCL, contribution commune du Conseil général de l'Indre et de la Communauté d'agglomération castelroussine juillet 2010.
- Contribution de la région Centre aux études préalables au Débat public, juillet 2010.
- Contribution du Conseil économique et social régional de la région Centre, juillet 2010.

3.3. SITOGRAPHIE SYNTHETIQUE

- www.aero-centre.fr : site du pôle d'excellence régional Aérocentre.
- www.agglo-chateauroux.fr : site de la Communauté d'agglomération castelroussine.
- www.berryprovince.com : site portail commun du Comité départemental du tourisme de l'Indre et de l'Agence de développement touristique du Cher.
- www.chateauroux-airport.com : site de l'aéroport de Châteauroux Centre – Marcel-Dassault.
- www.indre.cci.fr : site de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Indre.
- www.indre.fr : site du Conseil général de l'Indre.
- www.indre.gouv.fr : site portail des services de l'Etat en Allier.
- www.lanouvellerepublique.fr : site du quotidien régional d'information La Nouvelle République du Centre-Ouest.
- www.regioncentre.fr : site du Conseil régional du Centre.
- www.scot-castelroussin36.fr : site du Schéma de cohérence territoriale du Pays castelroussin – val de l'Indre.
- www.statistiques-locales.insee.fr : site portail des études statistiques locales de l'Institut national supérieur de la statistique et des études économiques (Insee).
- www.territoires.gouv.fr : site portail de l'Observatoire des territoires de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar).
- www.univ-orleans.fr/iut-indre : site de l'Institut universitaire de technologie de l'Indre.
- www.ville-chateauroux.fr : site de la Ville de Châteauroux.



Agence de financement des
infrastructures de transport de
France

