

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



Aménagement et développement des territoires

Aires urbaines de Bourges et de Vierzon
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 des aires urbaines de Bourges et de Vierzon.

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

Sommaire

PREAMBULE	1
1. DIAGNOSTIC DE L'AIRES URBAINE DE BOURGES	2
1.1. UN CENTRE NEVRALGIQUE DES INDUSTRIES DE LA DEFENSE EN FRANCE	3
1.1.1. Une implantation guidée par des considérations stratégiques	3
1.1.2. Une spécialisation très structurante et génératrice d'un rayonnement économique supérieur à la moyenne des aires urbaines de taille comparable	3
1.1.3. Un rôle névralgique conforté par l'actuelle restructuration des industries de la Défense malgré une réduction significative de sa vocation productive	4
1.2. PARALLELEMENT, UNE DIVERSIFICATION ECONOMIQUE EN MARCHE, NOTAMMENT VERS LES HAUTES TECHNOLOGIES	5
1.2.1. L'émergence de 4 pôles technologiques issus des excellences de l'armement	5
1.2.2. Une diversification économique propre à toute ville structurante de bassin de vie	6
1.3. UNE INSERTION TERRITORIALE AYANT BESOIN D'ETRE DAVANTAGE AFFIRMEE, UN POTENTIEL DE STRUCTURATION SUB-REGIONALE	7
1.3.1. La principale aire urbaine d'un espace peu métropolisé	7
1.3.2. Sur certains aspects, un rayonnement d'échelle sub-régionale	8
1.3.3. Une insertion territoriale ayant besoin d'être davantage affirmée	9
1.4. UNE ORGANISATION EN ETOILE, CONCENTREE SUR LE POLE URBAIN MALGRE UNE RECENTE CROISSANCE PERIURBAINE	10
1.4.1. Une organisation en étoile, génératrice à la fois de segmentations et d'urbanité...	10
1.4.2. ...que reflètent la gare et son quartier	10
1.4.3. Une récente croissance périurbaine, mais des projets stratégiques dans le cœur d'agglomération	11
2. DIAGNOSTIC DE L'AIRES URBAINE DE VIERZON	12
2.1. UNE INDUSTRIE STRUCTURANTE MAIS FRAGILISEE	13
2.1.1. Des activités industrielles et administratives structurantes	13
2.1.2. Une industrie essentiellement productive	13
2.1.3. Une industrie fortement exposée à la concurrence	13
2.2. UN CARREFOUR FORTEMENT EQUIPE, UN POSITIONNEMENT SUR LA LOGISTIQUE, FER DE LANCE D'UNE DIVERSIFICATION EMERGENTE	14
2.2.1. Un carrefour d'infrastructure d'importance nationale	14
2.2.2. Un positionnement vers la logistique	14

2.2.3. Des positionnements émergents vers l'excellence technologique, le tourisme d'affaires, l'accessibilité aux handicapés.	14
2.3. UNE ATTRACTIVITE AYANT BESOIN D'ETRE AFFIRMEE	15
2.3.1. Une faible attractivité migratoire et une légère contraction démographique	15
2.3.2. Une offre en enseignement supérieur restreinte	15
2.3.3. Une attractivité résidentielle ayant besoin d'être renforcée	16
2.3.4. Une attractivité des pôles urbains environnants	16
3. ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT	18
3.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR FAVORISER PUIS ACCOMPAGNER L'ESSOR DES NOUVEAUX POLES TECHNOLOGIQUES DE BOURGES	18
3.1.1. Une opportunité pour accompagner le développement des pôles technologiques	18
3.1.2. Un élément favorable pour Bourges assumer un statut de tête de réseau en cas d'essor de ses pôles technologiques et de s'affirmer comme une destination de tourisme d'affaires	19
3.1.3. Une opportunité pour renforcer l'esprit d'initiative et d'innovation berruyer	19
3.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER INCOMPARABLE POUR BOURGES SE POSITIONNER COMME POLE RELAIS PRIVILEGIE DE LA CROISSANCE PARISIENNE ET VIERZON DAVANTAGE BENEFICIER DE LA PROXIMITE FRANCILIENNE	20
3.2.1. Une opportunité pour adosser la croissance économique de Bourges à celle de Paris et de la métropole francilienne, et pour Vierzon de renforcer son attractivité	20
3.2.2. Une opportunité pour retrouver une attractivité démographique et résidentielle	20
3.3. TROISIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE DE BOURGES ET LA POSITIONNER EN PORTE D'ENTREE D'UN BASSIN DE TOURISME CULTUREL A L'ECHELLE D'UN ESPACE CENTRAL ENTRE BASSIN PARISIEN ET MASSIF CENTRAL	21
3.3.1. Une opportunité pour affirmer la vocation de Bourges comme destination de tourisme culturel et urbain	21
3.3.2. Une opportunité pour étendre cette vocation touristique à l'échelle d'un espace central entre Bassin parisien et Massif Central et promouvoir l'émergence d'un tourisme de séjours	21
3.4. QUATRIEME EFFET : SELON LES SCENARIOS, LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR DEVELOPPER LES COOPERATIONS ENTRE BOURGES, VIERZON ET LES AIRES URBAINES MOYENNES PROCHES	22

4. SOURCES	23
4.1. POUR L'AIRE URBAINE DE BOURGES	23
4.1.1. Documents stratégiques et de planification, articles et ouvrages généraux, études statistiques	23
4.1.2. Contributions d'acteurs aux études préalables au Débat public	23
4.1.3. Sitographie synthétique	23
4.2. POUR L'AIRE URBAINE DE VIERZON	24
4.2.1. Documents stratégiques et de planification, articles et ouvrages généraux, études statistiques	24
4.2.2. Contributions d'acteurs aux études préalables au Débat public	24
4.2.3. Sitographie synthétique	24

PREAMBULE

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

Il se compose d'un diagnostic de chaque aire urbaine et des effets prospectifs potentiels de développement et d'aménagement que pourrait avoir le projet de LGV POCL dans les aires urbaines de Bourges et de Vierzon.

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 Bourges et de Vierzon, 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 berruyers et vierzonnais.

1. DIAGNOSTIC DE L'AIRE URBAINE DE BOURGES

Ville très ancienne au passé prestigieux, dont rendent compte la cathédrale Saint-Etienne et le palais Jacques-Cœur, Bourges a pourtant marqué l'histoire contemporaine comme étant une ville dédiée aux industries de la Défense, au point d'en faire un emblème des villes dépendantes d'une mono-industrie.

Bourges a considérablement évolué depuis une vingtaine d'années, époque où elle se trouvait désamarrée face à la restructuration des industries de l'armement. Elle s'est depuis diversifiée et s'est ouverte de nouvelles voies de développement, à travers la reconversion vers le civil d'excellences issues de la conception et production des industries de la Défense. Celles-ci, tout en connaissant une compression sensible de leurs effectifs, demeurent une activité structurante et Bourges, plus que jamais, un centre névralgique de la Défense en France.

Toutefois, ces évolutions, récentes, à l'échelle de l'histoire urbaine berruyère, n'ont pas encore pu porter tous leurs fruits : le cycle dépressionnaire est stoppé, mais Bourges doit encore recouvrer une plus grande attractivité, notamment auprès des jeunes générations, faire mûrir ses nouveaux pôles technologiques, et affirmer son ancrage territorial au sein d'un vaste espace dépourvu de grandes villes.

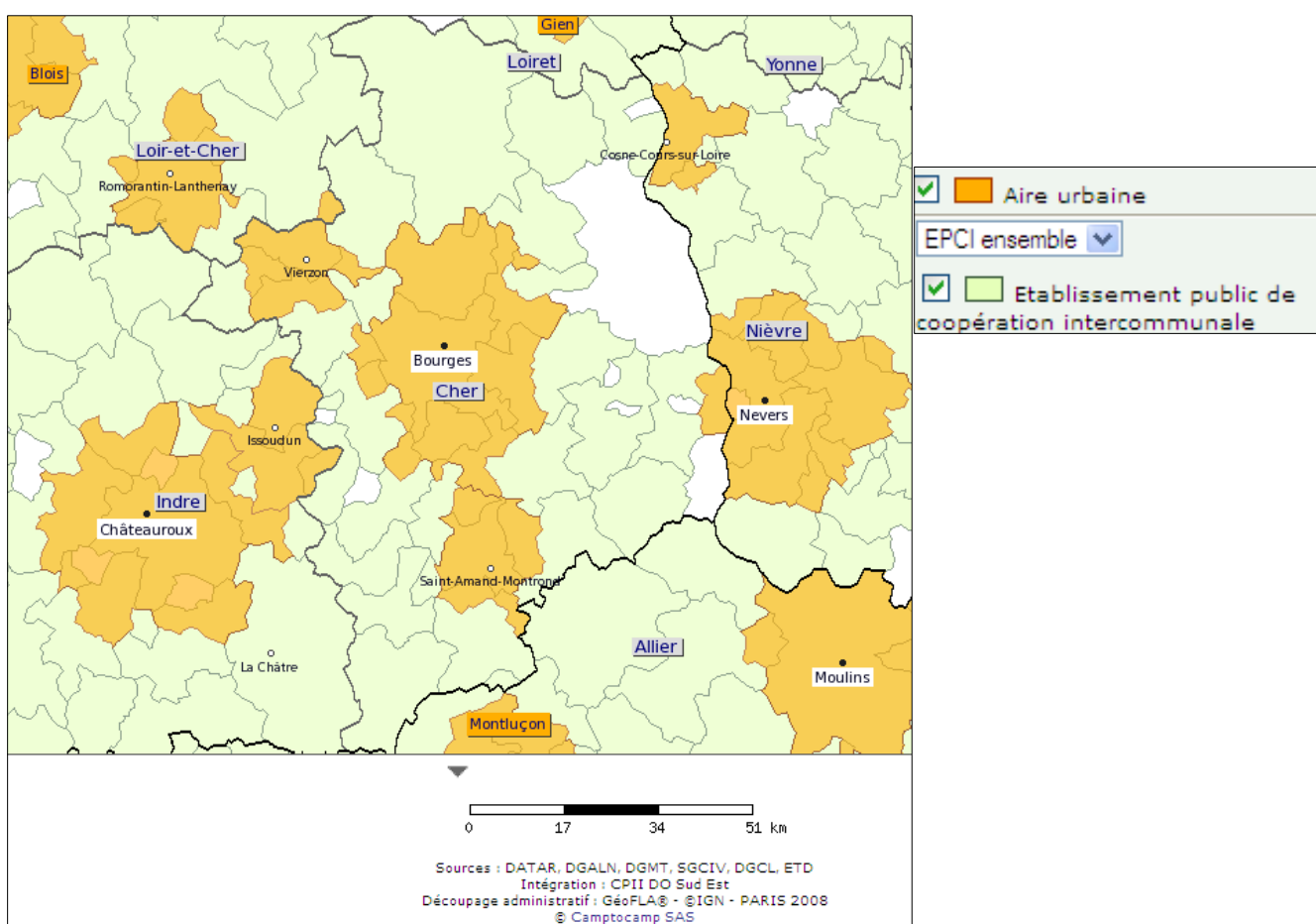


Figure 1 : situation de l'aire urbaine de Bourges à l'échelle interrégionale (données : Insee, carte : Datar, Observatoire des territoires).

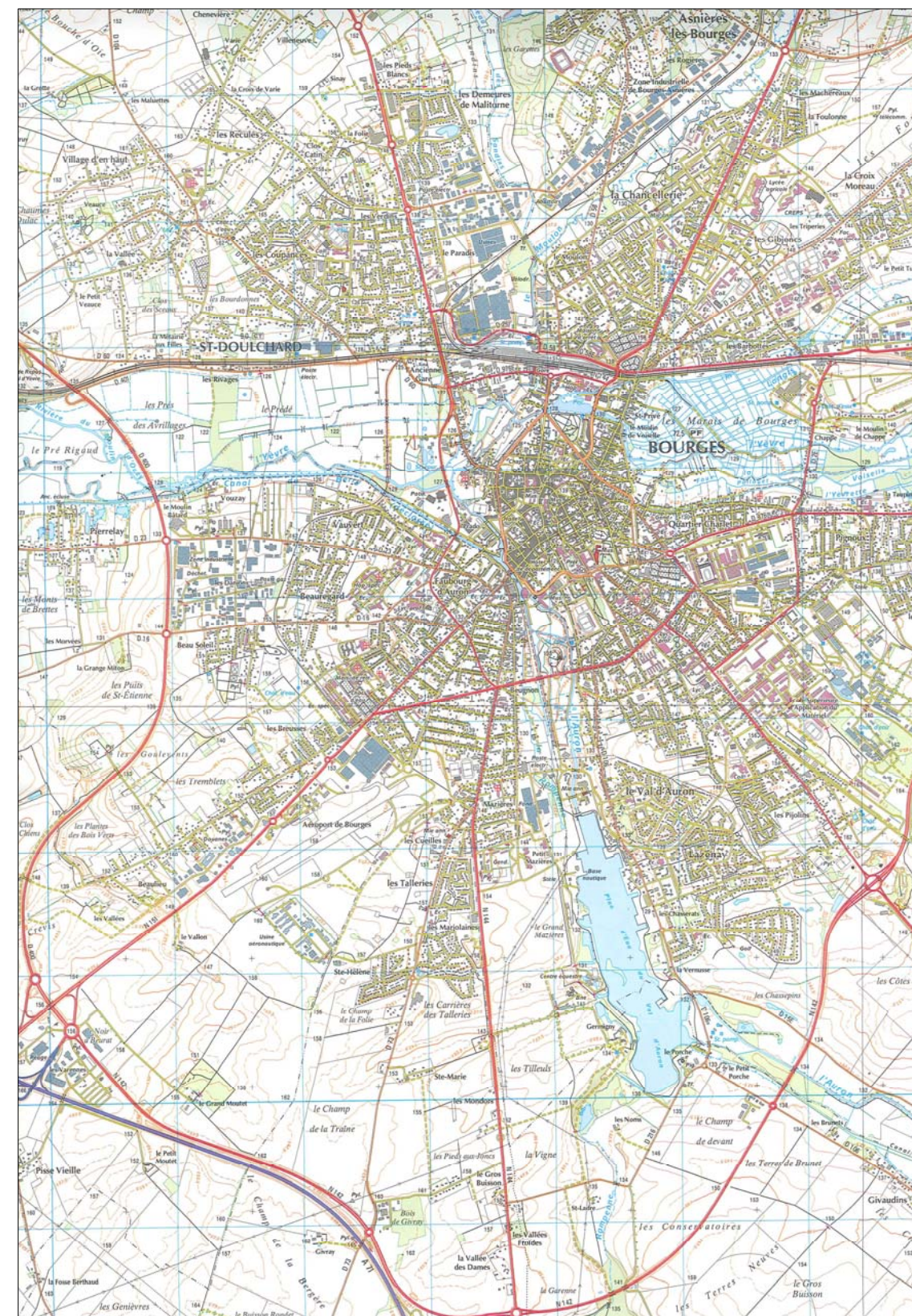


Figure 2 : situation de Bourges à l'échelle de l'agglomération (unité urbaine (carte : IGN).

1.1. UN CENTRE NEURALGIQUE DES INDUSTRIES DE LA DEFENSE EN FRANCE

1.1.1. Une implantation guidée par des considérations stratégiques

Le développement des industries de la Défense à Bourges est de nature exclusivement politique et stratégique. La situation géographique berruyère devint stratégique au cours du 19^{ème} siècle, à mesure de la montée en puissance de la Prusse puis de l'Allemagne. Le Berry et la Sologne vont alors jouer un rôle essentiel dans l'organisation de la Défense française, celui de centre de production de l'armement. Le Berry et la Sologne étaient à la fois suffisamment éloignés de Paris et des marches vers l'Allemagne (à l'inverse de la Champagne par exemple), pour rester à l'écart des conflits et d'éventuelles invasions, mais suffisamment proches pour pouvoir y accéder relativement rapidement depuis Paris. Ils disposaient par ailleurs d'un savoir-faire établi dans le travail des métaux (forges) et donc d'une main-d'œuvre formée.

Au sein du Berry et de la Sologne, Bourges joua immédiatement un rôle central, car une école d'artillerie avec un champ de tir y étaient déjà installés depuis 1839. C'est en effet à partir du Second Empire que le rôle de Bourges en tant que centre des industries de Défense en France émerge.

Plusieurs étapes jalonnent l'acquisition de cette fonction économique. En 1860, Bourges est choisi pour être le centre de l'armement : elle voit successivement s'implanter la fonderie de canons (1866), l'arsenal, la direction de l'artillerie, l'école de pyrotechnie. En 1912, l'école de pilotage d'Avord, située quelques kilomètres à l'Est de Bourges est créée. Elle deviendra le plus grand centre de formation de pilotes de l'armée de l'air durant la 1^{ère} guerre mondiale. 1928 marque l'implantation de la construction aéronautique, à des fins militaires, dans le bassin de Bourges avec les sociétés Henriot, puis SGA qui donneront plus tard naissance à l'Aérospatiale. Enfin, cette industrie connaît un important essor au cours des Trente Glorieuses, au plus fort de la Guerre froide.

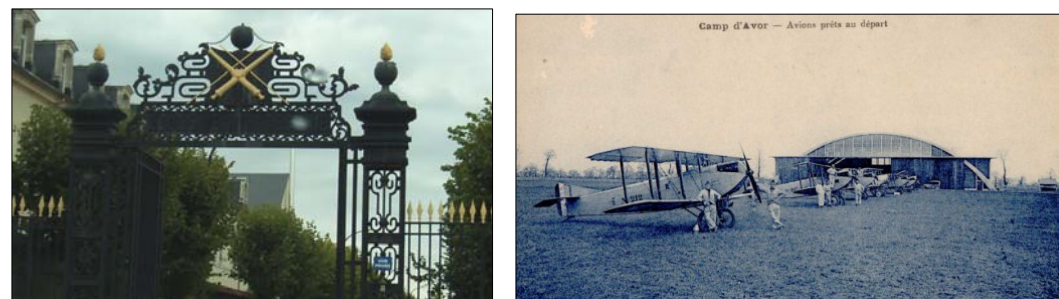


Figure 2 et 3 : porche de l'ancienne école de pyrotechnie à Bourges, école de pilotage dans les années 1920 d'Avord (photos : Setec Organisation et Ministère de la Défense).

1.1.2. Une spécialisation très structurante et génératrice d'un rayonnement économique supérieur à la moyenne des aires urbaines de taille comparable

Une véritable filière économique

Actuellement, les industries de la Défense forment à Bourges et dans son aire urbaine une filière économique à part entière. S'y trouvent en effet, des activités très diversifiées :

- des activités de production : des canons de chars d'assaut, d'assemblage final de ces chars, de missiles, munitions, activités effectuées principalement par les sociétés Nexter, ex GIAT Industries et Luchaire (chars et munitions), MBDA (missiles). Elles sont relayées par de la production de matériel de mesure et de contrôle (capteurs), représentés principalement par la société Auxitrol, et de pneus aéronautiques, à travers l'usine Michelin. Selon les estimations, l'ensemble de ces activités emploient environ 4 000 salariés, essentiellement civils (source : Insee) ;
- des activités d'essai et de tests, à travers le site DGA Techniques terrestres ex ETBS (établissement d'expérimentation technique de Bourges), implanté au pied du Polygone de tir de Bourges, long de 35 kilomètres et large de 4 à 6 kilomètres, dédié au combat aéroterrestre et à l'artillerie navale (armes, munitions, blindage et protections). Bourges est également une zone d'essai pour les hélicoptères, tandis que Le Subdray accueille un centre d'essai de Roxel spécialisées dans les missiles tactiques. Selon les estimations, l'ensemble de ces activités emploie environ 900 salariés, essentiellement civils.
- des activités de recherche : les principaux acteurs de l'armement (MBDA, Roxel, Nexter, Auxitrol) comptent parmi leur implantation berruyère des centres de recherche et développement et notamment Nexter, dont le centre emploie plus de 1 000 salariés.
- des activités de formation : l'École de formation du matériel (plus de 600 emplois) est le principal organisme de formation de l'Armée de Terre où viennent se former, se spécialiser, se perfectionner et s'informer l'ensemble des officiers et sous-officiers du domaine de la maintenance. Installée à Bourges depuis 1945, elle accueille près de 3 000 stagiaires annuels, dont de nombreux militaires des armées étrangères.

Une prospérité et un rayonnement économique liés

Cette spécialisation s'accompagne donc d'un haut niveau technologique et d'un important volet recherche et développement. Elle est génératrice de nombreux emplois qualifiés.

- Ainsi, les cadres des fonctions métropolitaines (précédemment appelés « emplois métropolitains supérieurs ») représentaient en 2006 environ 6,4 % des emplois de l'aire urbaine (source : Insee), soit un taux supérieur à de nombreuses aires urbaines de taille supérieure, qu'elles soient capitales régionales comme Poitiers (6,3 % pour 224 000 habitants dans l'aire urbaine), capitales régionales de tradition industrielle comme Limoges (6 % pour 263 000 habitants dans l'aire urbaine), Metz (5,8 % pour 440 000 habitants) ou Amiens (6,1 % pour 274 000 habitants dans l'aire urbaine). Cette surreprésentation est largement due à celle de la recherche-développement qui représentait, en 1999, 2% des actifs contre à peine 0,4 % dans les aires urbaines comparables situées dans le Bassin parisien et comprenant entre 70 000 et 140 000 habitants.
- Les emplois industriels et de services sont également plus qualifiés : en 1999, les cadres et professions intellectuelles supérieures représentaient 11,7 % des emplois industriels de l'aire urbaine contre 7,7 % en moyenne dans les aires urbaines comparables. En particulier, le taux d'encadrement dans l'industrie berruyère était de 19,7 % contre 14,6 % en moyenne. Le taux de qualification ouvrière était aussi plus élevé, de l'ordre de 66 % des emplois contre 62 % en moyenne (source : Insee).

Les industries de la Défense ont ainsi assuré depuis un siècle et demi la prospérité de l'aire urbaine berruyère, singulièrement au moment des Trente Glorieuses. La population a crû de manière exponentielle, passant dans les trois principales communes du continuum urbain actuel (Bourges, Saint-Doulchard et Saint-Germain-du-Puy) de 52 000 habitants environ en 1936 à 92 000 habitants en 1975 (source : Insee) et donnant naissance à un quartier de grands ensembles de près de 30 000 habitants, la Chancellerie, situé en banlieue Nord. Cette expansion s'est accompagnée d'un certain niveau de vie, masquant néanmoins de profondes disparités : alors que la part des ménages fiscaux

assujettis à l'impôt sur le revenu dans l'aire urbaine était très nettement supérieure à la moyenne nationale (65 % contre 55,5 % en 2007), celle des ménages à bas revenus était sensiblement supérieure à celle des aires urbaines comparables (29,6 % en 2003 contre 24,7 %).

Une empreinte urbaine importante

Les activités liées à la Défense occupent de très vastes emprises. Elles sont essentiellement concentrées dans les faubourgs Est de l'agglomération (DGA Armement terrestre, Polygone de tir, Ecole du matériel, Nexter) dont elles occupent une partie substantielle et en couronne périurbaine Sud (MDBA, Roxel, Auxitrol). Les faubourgs Est constituent le site historique d'implantation des Etablissements militaires qui constituaient « une ville dans la ville », disposant de ses propres équipements (hôpital, prison, embranchement ferroviaire...)

Ces emprises servent à des usages divers, hébergeant casernes, écoles, zones d'entrepôts, zones d'essais et de test et zones industrielles.



Figures 5 et 6 en haut : usine Nexter, Ecole de formation du matériel (photos : Setec Organisation)

Figure 7 et 8, en bas : activités de recherche Nexter, usine MBDA situation de l'aire urbaine de Bourges à l'échelle interrégionale (photos : Setec Organisation)



1.1.3. Un rôle névralgique conforté par l'actuelle restructuration des industries de la Défense malgré une réduction significative de sa vocation productive

Toutefois, cette industrie est, depuis le début des années 1990, en reconversion. Bourges subit depuis lors les nouvelles orientations de l'armement liées aux changements géostratégiques internationaux, qui entraînent une baisse conséquente des commandes militaires. La chute du Mur de Berlin en 1989 a marqué la fin de la Guerre et froide, tandis que la Guerre du Golfe en 1990-1991 a limité les ventes d'armes vers le Moyen Orient.

Il s'ensuit une nette contraction des emplois. Entre 1990 et 1999, l'aire urbaine de Bourges a connu une baisse de 8 % de ses emplois industriels (source : Insee). Cette baisse a surtout concerné l'industrie mécanique qui a vu son nombre d'emplois chuter de 35 % (perte de 1 600 emplois environ), et la construction aéronautique (baisse de 36 % des emplois soit 1 000 emplois environ). Les emplois industriels ont à nouveau chuté de - 5 % entre 1999 et 2003, tandis que la zone d'emplois a connu entre 2000 et 2006 une perte de 5,1 % de ses établissements industriels (contre une perte de 4,1 % en

région Centre), entraînant la mise en place d'un contrat de site (en 2003) à l'échelle de la zone d'emplois de Bourges par la Datar. Cette contraction s'est accompagnée de la libération de vastes friches en situation périurbaine, telles le Port sec (48 ha environ), et Lahitolle (35 ha).

L'impact social et économique est certes sensible mais contenu, en raison de plans sociaux de départs volontaires et de préretraites. La contraction des industries de la Défense a supprimé des emplois mais n'a pas paupérisé ses anciens salariés. Elle a, en revanche, accentué les fragilités démographiques de l'aire urbaine : elle a renforcé sa stagnation démographique, dégradé son attractivité (solde migratoire négatif depuis 1990), notamment auprès des jeunes, dans un contexte de fort vieillissement de la population de son territoire d'influence, le Berry. L'aire urbaine de Bourges se distingue par une moyenne d'âge élevée, supérieure à ses homologues berrichonnes, Châteauroux et Vierzon en particulier.

Par ailleurs, en dépit de cette contraction des emplois industriels, le rôle névralgique de Bourges dans l'organisation de la Défense a été, au cours de ces dernières années, renforcé. Bourges a en effet été une des bénéficiaires des opérations de regroupement des sites mené au cours de ces dix dernières années.

- Le site berruyer de MDBA a successivement bénéficié des transferts en 1997 de 450 salariés de l'Aérospatiale précédemment implantés à Châtillon en banlieue parisienne et en 2002 de 350 salariés de Matra, précédemment implantés à Salbris.
- Deux nouveaux services de l'armée spécialisés dans les équipements vont prochainement s'implanter à Bourges, totalisant selon les estimations, environ un millier de militaires (source : réseau des CCI du Centre) : la Section technique de l'Armée de terre (Stat) actuellement basée à Versailles-Satory et l'Etablissement technique d'Angers.

Ces récentes évolutions rendent compte d'un renforcement de la vocation technologique et d'expertises dévolue à la place berruyère.

1.2. PARALLELEMENT, UNE DIVERSIFICATION ECONOMIQUE EN MARCHÉ, NOTAMMENT VERS LES HAUTES TECHNOLOGIES

Cette diversification économique est un fait très récent, à l'échelle de l'histoire urbaine. Jusqu'au début des années 1990, Bourges n'a pas eu besoin de développer d'autres vocations, étant concentrée à accompagner l'essor des industries de l'armement et vivant en quelque sorte à l'écart de la compétition économique, sur des marchés protégés relevant de centres de décision extérieures à l'aire urbaine.

1.2.1. L'émergence de 4 pôles technologiques issus des excellences de l'armement

La diversification économique berruyère a d'abord consisté à valoriser les excellences technologiques qu'elle possédait dans le cadre de ses activités industrielles liées à l'armement. Cette valorisation s'est traduite par la recherche de nouvelles applications civiles. Elle procède donc de l'innovation et de la recherche-développement, éléments extrêmement qualifiants dans le cadre de la compétition que se livrent les territoires où la valeur ajoutée repose de plus en plus sur une économie du savoir et de la connaissance. Quatre pôles technologiques ont été identifiés et valorisés :

- la prévention et la maîtrise du risque sous toutes ses formes : risque industriel et technologique, nucléaire, risque informatique, risque alimentaire...
- l'électronique, les capteurs et les automatismes, pour des applications dans l'aéronautique, l'automobile, l'environnement, le médical, la construction (domotique),
- la mécanique et les matériaux : l'ingénierie industrielle et le génie des matériaux, l'usinage, le prototypage dans le domaine des matériaux tendres...
- la propulsion aéronautique et spatiale, dite « propulsion du futur ».

Des logiques de cluster se mettent en place

Ces pôles ont été constitués ex nihilo de manière volontariste et progressive. Ils rendent compte d'une logique de cluster ou technopolitaine, plaçant l'innovation au cœur du développement économique et articulant formation, recherche et entreprises.

Des formations d'enseignement supérieur de haut niveau, orientées vers ces pôles, ont été mises en place :

- l'Ecole nationale supérieure d'ingénieurs de Bourges (Ensib) en 1997, avec le risque comme spécialité, à travers deux filières : « maîtrise des risques industriels » et « sécurité et technologies informatiques »,
- l'Ecole Hubert-Currien en 1990 par la Chambre de commerce et d'industrie du Cher : il s'agit d'une école supérieure d'ingénierie par apprentissage délivrant des Master, articulée autour de 2 filières : les risques (ingénierie et gouvernance) et le développement durable (qualité, efficacité énergétique, ingénierie du retour d'expérience),
- des formations universitaires spécialisées : master scientifiques ainsi que des licences professionnelles.

Concomitamment, des structures de recherche, également orientées vers ces pôles technologiques, ont été implantées à Bourges, chaque pôle comprenant un laboratoire dépendant d'antennes de l'Université d'Orléans implantées à Bourges, l'Institut universitaire de technologie et la faculté des Sciences. On compte ainsi le LASEP, laboratoire d'analyse spectroscopique et d'énergétique des plasmas, le LEES, laboratoire énergétique explosions structure, le LIFO, laboratoire d'informatique fondamentale d'Orléans et le LVR, laboratoire Vision et Robotique.

Une démarche de transfert de technologie a également été mise en place. Elle s'est traduite par la création de plusieurs structures de ressources et de transfert ayant vocation à fédérer les initiatives dans le domaine concerné, à mener des actions de conseil, à faciliter et accompagner des projets. Ces structures sont les suivantes :

- pour le pôle risque, le centre national des risques industriels (CNRI) en 2002, ainsi que le centre d'études et de prévention des risques technologiques (Cederit),
- pour les capteurs, l'observatoire de Nançay (station de radioastronomie), située quelques kilomètres au Nord de Bourges et de Vierzon,
- pour le pôle mécanique et matériaux, le Centre régional d'innovation et de transfert technologique (CRITT Z3T), le CETIM-Certec, la PFT Proto-Centre,
- pour le pôle propulsion aéronautique et spatiale, le centre national de recherche technologique de propulsion du futur.

Plus récemment, cette stratégie a débouché sur la constitution d'un accompagnement économique des porteurs de projets. Il se décline à travers le programme Berrinnov', qui a pour objectif d'accompagner le développement des entreprises du Cher et de l'Indre par l'innovation, notamment à travers des formations et l'établissement de partenariats durables entre les plus grands centres de technologie nationaux (CEA, CNRS, INRA, INSERM, CETIM...) et les entreprises, notamment des PME, dans des projets collaboratifs. Il se décline également à travers la réalisation en cours du technopole Lahitolle, sur une friche militaire (10 ha), regroupant établissements d'enseignement supérieur, locaux d'entreprises, pépinière d'entreprises, centre d'affaires, logements étudiants et restaurant universitaire.

Une montée en puissance émergente

Les pôles technologiques atteignent un premier seuil de maturité. Plusieurs éléments en rendent compte.

- Les formations spécialisées de haut niveau de l'enseignement supérieur atteignent une taille critique, en particulier l'Ensib. Elle a été reconnue comme la référence nationale dans le domaine des risques. Elle est passée de 35 étudiants en 1997 à près de 500 en 2009 (456 élèves-ingénieurs, 20 doctorants, 15 étudiants en master), a créé en 2009 un partenariat avec les Instituts nationaux des sciences appliqués (Insa), écoles d'ingénieurs post-bac, ainsi que deux nouveaux masters spécialisés. Elle est également devenue un membre fondateur du Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (Pres) Centre-Val de Loire en 2010, et prévoit à terme de compter 700 étudiants annuels et de délivrer 200 diplômes d'ingénieurs annuels. Elle accueille une trentaine de chercheurs et une cinquantaine d'étudiants étrangers.
- Les entreprises se sont redéployées et sont désormais impliquées dans des projets innovants, que ce soit les grandes entreprises que les sous-traitants, à l'instar de Mécachrome, implantée à Aubigny-sur-Nère, qui dispose d'une compétence reconnue en matière d'usinage pour l'automobile pour l'aéronautique et qui assemble les moteurs Renault de Formule 1.
- Les différentes structures des pôles technologiques berruyers ont établis des partenariats avec des établissements industriels de référence : le pôle capteurs-automatismes, service intégré de l'université d'Orléans implanté à Bourges, travaille avec Thalès, Delphi, Siemens, Safran, le BRGM... alors que la station de radioastronomie de Nançay est rattachée à l'Observatoire de Paris et est associée au Centre national de la recherche scientifique (CNRS).
- Les différentes parti-prenantes des pôles se sont également insérées dans des réseaux de collaborations nationaux et notamment des pôles de compétitivité : le pôle capteurs fait parti du pôle Sciences et systèmes de l'énergie électrique (S2E2), basé à Tours ; le pôle mécanique et matériaux, de Viaméca, basé à Saint-Etienne, du Pôle européen de la céramique, basé à Limoges et du pôle Elastopole, basé à Orléans.

Cependant, les tailles critiques restent encore modestes et ne permettent pas aux structures berruyères de jouer un rôle de tête de réseau. Les structures berruyères parties-prenantes des pôles de compétitivité Céramique, Viaméca et Elastopole regroupaient, en 2008, moins de 600 salariés dont une quarantaine de cadres (source : Ministère de l'économie et des finances, Datar). A titre de comparaison, les structures clermontoises impliquées dans le seul pôle Viaméca concernaient, en 2008, plus de 3 200 salariés dont plus de 450 cadres, les structures stéphanoises, plus de 1 100 salariés et 220 cadres, les structures limougeaudes impliquées dans le pôle Céramique, près de 1 200 salariés dont 130 cadres. Le nombre de projets et de « start-ups » nés à Bourges est encore très restreint, ainsi que les nouvelles implantations de grands groupes spécialisés dans les domaines des pôles technologiques berruyers.



Figures 9 et 10 : Ecole nationale supérieure d'ingénieurs de Bourges (Ensib), technopole Lahitolle en construction (photos : Ensib, Setec Organisation).



Figures 11, 12 et 13 : pôles technologiques de Bourges (photos : Ville de Bourges).

1.2.2. Une diversification économique propre à toute ville structurante de bassin de vie

La diversification économique berruyère passe aussi par l'affirmation de son rôle de centre de bassin de vie, et par la valorisation de sa situation géographique, centrale à l'échelle de la France et de l'Europe et relativement proche de Paris. Cette stratégie permet d'offrir une gamme variée d'emplois et de services, propre à attirer et retenir une population sur un territoire ; ils ont d'ailleurs permis à l'aire urbaine de Bourges d'absorber la restructuration industrielle, maintenant un nombre d'emplois similaire au début des années 1990. C'est ainsi que l'aire urbaine de Bourges a, au cours des dernières années, renforcé ses activités en matière :

- d'équipement commercial, notamment en périphérie, et plus globalement en matière d'équipement des foyers (+32,1% d'emplois entre 1990 et 1999, source : Insee),
- de services aux entreprises, à travers la gestion de la relation client à distance (centres d'appels) et l'installation, en 2006, d'un des six centres de relation clients de Bouygues Télécom (400 salariés), à travers également l'essor de Dexia Sofaxis, leader européen de l'assurance du personnel des collectivités et établissements hospitaliers dont les services ont été regroupés à Vesselay, au nord de Bourges, au début des années 2000 (400 emplois) ;

- d'industries agro-alimentaires, via le développement substantiel d'entreprises locales comme Epis-Centre, groupe coopératif agricole et agro-industriel collectant dans les départements du Cher, de l'Indre et de la Nièvre, fondateur du groupe Axérial, ou comme les laiteries Triballat, créatrices de la marque Rians ;
- de logistique, en exploitant sa situation géographique dans un contexte de recomposition des circuits de distributions induits par la mondialisation des échanges et en créant des zones d'activités dédiées, ce qui a permis l'implantation de logisticiens internationaux comme Schenker-Joyau ou de distributeurs plus spécialisés comme La Bovida, fournisseur spécialiste des professionnels de l'alimentation.

Toutefois, l'aire urbaine berruyère se singularise également par son souci de développer des secteurs économiques en développement, répondant à des enjeux sociétaux. Parmi ces secteurs, émergent :

- le handicap et la dépendance : Bourges accueille, au sein du Centre régional d'éducation populaire et sportive (Creps) de la région Centre, le pôle ressources de rayonnement national sport et handicaps, qui, lieu d'études, de conseil et d'expertise, a vocation à développer, faire connaître, valoriser les pratiques sportives pour les personnes handicapées. Bourges développe également les technologies numériques au service des personnes âgées et handicapées, afin de permettre leur maintien à domicile.
- le bâti, à travers trois grands axes : l'émergence et la promotion d'un éco-habitat individuel, l'efficacité énergétique (projet de bâtiment basse consommation), l'accessibilité et l'adaptation du bâti aux personnes âgées et handicapées en lien avec les pôles handicaps et capteurs (réalisation d'un appartement pilote de la maison de retraite de Bellevue de Bourges).



Figures 14 et 15 en haut : zone commerciale, Centre régional d'éducation régie populaire (Creps) (photos : Bourges Plus et Setec Organisation).

Figures 16 et 17 en bas : entrepôts logistiques et zone industrielle (photos : Bourges Plus).



1.3. UNE INSERTION TERRITORIALE AYANT BESOIN D'ETRE DAVANTAGE AFFIRMEE, UN POTENTIEL DE STRUCTURATION SUB-REGIONALE

Toutes les visions territoriales convergent pour faire de Bourges un pôle d'équilibre sub-régional. Sa prééminence démographique et quelques éléments de rayonnement supérieur à son rang de ville moyenne l'y prédisposent. La mise en œuvre de ce dessein nécessite, toutefois, des actions convergentes et volontaristes : le fonctionnement de l'aire urbaine, hérité de l'autosuffisance apportée par l'armement, est relativement autocentré alors que l'insertion territoriale de Bourges reste encore à construire, entre deux échelles pouvant s'articuler, celle d'un grand Berry et celle de la région Centre.

1.3.1. La principale aire urbaine d'un espace peu métropolisé

Bourges et son aire urbaine sont situées au sein d'un vaste espace assurant le contact entre deux grands ensembles géologiques français, le Bassin parisien et le Massif Central. Cet espace correspond peu ou prou aux départements de l'Indre, du Cher, de l'Allier et des franges de la Nièvre, du Loir-et-Cher et de la Saône-et-Loire. Il s'étend sur environ 25 000 km² soit une superficie comparable à des régions comme l'Auvergne ou la Champagne-Ardenne. Il est dépourvu des rangs supérieurs de la hiérarchie urbaine et est structuré par une armature de villes moyennes, desquelles émergent Bourges (aire urbaine de 124 000 habitants en 2007, source : Insee), puis Nevers (98 000), Châteauroux (91 500), Montluçon (78 000) et Moulins (57 000).

Bourges est à la fois l'aire urbaine la plus importante et la plus influente. Elle dispose d'une vaste aire d'influence directe : sa zone d'emploi recouvre une superficie qui va jusqu'au Sancerrois et compte plus de 180 000 habitants. Elle est relayée par la présence de deux autres aires urbaines contigües, Vierzon (37 000 habitants) et Saint-Amand-Montrond (20 000 habitants), aires urbaines à la tête de zones d'emplois avec lesquelles Bourges échange le plus : 4 100 déplacements domicile-travail en 2004 avec la zone d'emplois de Vierzon, environ 3 400 avec Saint-Amand. Ces échanges se font nettement en faveur de Bourges (parmi les 4 100 déplacements avec Vierzon, 2 700 convergent vers la zone d'emplois de Bourges, parmi les 3 400 déplacements avec Saint-Amand, 2 500 convergent vers Bourges, source : Insee et Conseil régional du Centre).

Bourges rayonne donc en partie sur Vierzon, de laquelle elle n'est seulement distante que de 30 kilomètres. Aire urbaine de tradition industrielle, Vierzon a développé des savoir-faires, notamment en matière d'usinage et de travail des métaux, complémentaires à Bourges et qui l'accompagnent, pour certaines, dans sa diversification vers des activités civiles. Vierzon est également l'aire urbaine berrichonne qui dispose d'un carrefour d'infrastructures, autoroutier et ferroviaire, en voie de renforcement (ouverture de l'A85 en 2007, récente électrification de Tours-Vierzon et électrification en cours de Bourges-Saincaize), rayonnant à l'échelle de l'espace central entre Ile-de-France et Massif Central. Vierzon a cependant conservé sa vocation industrielle et productive, d'autant qu'elle ne peut s'appuyer que sur un potentiel d'emplois administratifs limité par son statut de sous-préfecture. Elle se trouve pleinement exposée à la concurrence asiatique et est-européenne et a subi une très forte contraction de l'emploi industriel, dont rendent compte ses récentes évolutions démographique et sociale (perte de population de -0,5%/an entre 1999 et 2007, 51 % de foyers fiscaux non imposés en 2007, source : Insee).

Les différents acteurs locaux attribuent à Bourges une vocation de pôle d'équilibre sub-régional. La Communauté d'agglomération de Bourges Plus ambitionne en effet de devenir un pôle d'équilibre régional au sud du Bassin Parisien (projet d'agglomération, approuvé en 2006), structurant l'espace situé entre Orléans et Clermont-Ferrand et comprenant Châteauroux, Moulins, Montluçon, Nevers, Vierzon et Auxerre, dans le cadre d'un réseau urbain. Le Conseil Régional du Centre, dans le cadre de son projet 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.



Figure 18 : zone d'emploi de Bourges (source : Insee, fond de plan : IGN, carte : Conseil régional du Centre) .

1.3.2. Sur certains aspects, un rayonnement d'échelle sub-régionale

Un patrimoine architectural et une vocation culturelle de premier plan, qui confèrent à Bourges un potentiel de porte d'entrée touristique sub-régionale

De son passé prestigieux et de sa situation à l'écart des conflits, Bourges a hérité d'un patrimoine urbain remarquable, d'autant plus qu'il a été précocement préservé par l'un des premiers Secteurs sauvegardés issus de la loi Malraux (premier Plan de sauvegarde et de mise en valeur de France en 1965). Il se caractérise par :

- son ampleur : il constitue un ensemble urbain et présente une sédimentation de plusieurs époques : vestiges de remparts gallo-romains, cathédrale médiévale, hôtels particuliers Renaissance, superposition de plusieurs plans radio-concentriques,
- sa diversité : il comprend à la fois des monuments religieux, civils, naturels (marais de Bourges, jardin des Prés-Fichaux) des édifices monumentaux et vernaculaires (maisons à pan de bois) ;
- sa valeur, symbolisée par l'inscription, en 1992, de la cathédrale sur la liste du patrimoine mondial de l'Humanité de l'Unesco ;
- la richesse de son offre muséale : musée du Berry, musée des Arts décoratifs, musée Estève...

Bourges s'est également affirmée au cours de la seconde moitié du 20^{ème} siècle d'abord comme une pionnière de la culture contemporaine puis comme un lieu privilégié de son expression : la première maison de la Culture de France y a été ouverte en 1963, le Printemps de Bourges, créé en 1977, premier festival en France de musiques actuelles, mêlant artistes reconnus et jeunes talents, s'y tient annuellement sur 5 jours lors des vacances de printemps. Il rassemble 60 000 spectateurs en centre-ville. Plus récemment ont été créées les Nuits-lumière (illumination de la ville) et le festival du film écologique.

Son profil culturel donne à Bourges une renommée nationale et internationale et un fort potentiel d'image. Le Printemps lui assure une reconnaissance médiatique : il promeut une image d'une ville jeune, attractive, inscrite dans son époque, à la recherche de la nouveauté. Le classement Unesco lui confère une image de destination de tourisme culturel ayant un potentiel de résonance internationale. Cette vocation entre en écho avec le potentiel touristique du Berry, qui, loin de la mer et de la montagne, dispose cependant d'une diversité de milieux naturels de caractère (prairies humides de la Brenne, forêts cynégétiques de Sologne, vignoble montueux de Sancerre...), de lieux littéraires (George Sand à Nohant notamment), d'un patrimoine industriel et architectural emblématique (abbaye de Noirlac, château de Valençay...). Cette vocation trouve également un écho avec la dimension culturelle de Nevers.

Quelques services rayonnant au-delà du bassin de vie berruyer

Une partie de ces services sont issus de la vieille centralité berruyère à l'échelle du Berry. Bourges abrite :

- la préfecture du Cher et toutes les administrations que ce statut induit, regroupant un total d'environ 5 000 emplois ;
- une cour d'appel et un pôle d'instruction exerçant sa juridiction à l'échelle des départements du Cher de l'Indre et de la Nièvre,
- le siège du Berry Républicain, quotidien d'information local, qui publie dans le Cher,
- le siège de l'évêché, dont le périmètre recouvre les départements du Cher et du Berry.

D'autres sont plus récents. Bourges se distingue par la présence de :

- quelques sièges sociaux d'activités ayant prospéré à l'échelle de la France entière à l'instar de la banque Hervet, fondée en 1830 désormais intégré au groupe HSBC (HSBC Hervet) et possédant encore à Fussy un centre administratif, de Dexia Sofraxis (cf. 2.2.2.) ou de la caisse régionale Centre-Loire du Crédit Agricole qui rayonne à l'échelle des départements du Cher, du Loiret et de la Nièvre ;
- un centre d'enseignement supérieur substantiel, comprenant plus de 4 000 étudiants et offrant un panel de formations diversifié, qui mêle filières courtes et sélectives (BTS et DUT), premier cycle universitaire (facultés des sciences et de droit) et formations longues et sélectives de recrutement national ou supra-local (Ensib, école Hubert Currien) et recherche (Ensib, IUT) ; l'offre d'enseignement supérieur berruyère rayonne fortement au-delà du département : 59 % des étudiants ne sont pas originaires du Cher ;
- quelques enseignes commerciales nationales, propres aux villes les plus importantes comme Fnac, Boulanger...
- des événements sportifs de retentissement national, voire international tels la classique cycliste Paris-Bourges ou les matches du championnat de France et de l'Euroleague de basket féminin (club de Bourges Basket, plusieurs fois champion de France et trois fois champion d'Europe).



Figures 19, 20 et 21 : cathédrale Saint-Etienne, place Gordaine, palais Jacques-Coeur (photos : Setec Organisation).



Figures 22, 23 et 24 : magasin Fnac, vignoble de Ménéteau-Salon, préfecture du Cher (photos : Setec Organisation).

Figures 25 et 26 : Printemps de Bourges, basket féminin (photos : Ville de Bourges, Bourges Basket).



1.3.3. Une insertion territoriale ayant besoin d'être davantage affirmée

Un fonctionnement relativement autocentré

Bourges, tout comme Châteauroux, fonctionne encore largement comme un ensemble 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 du Cher voire celui de l'Indre. Les grandes villes se situent à plus de 120 km (Orléans, Tours, Clermont-Ferrand).

Ce fonctionnement isolé se traduit par des relations inter-urbaines peu développées avec les pôles urbains de rang supérieur les plus proches : ils constituaient en 2004, environ 12 % des déplacements domicile-travail quotidiens émis par la zone d'emplois de vers des zones d'emplois extérieures, se répartissant de la sorte : environ 1 600 échanges quotidiens avec Paris et l'Île-de-France, 750 échanges avec Orléans et environ 300 échanges avec l'Auvergne dans son ensemble. Les échanges avec les pôles urbains les plus proches d'importance moindre ou sensiblement équivalente (Nevers) étaient en revanche beaucoup plus importants : environ 4.100 échanges quotidiens avec la zone d'emploi de Vierzon, environ 3 800 avec la Bourgogne (essentiellement la zone d'emplois de Nevers), environ 3 400 avec la zone d'emplois de Saint-Amand-Montrond, environ 2 050 avec celle d'Aubigny-sur-Nère, environ 1 200 avec celle d'Issoudun (source : Insee et Conseil régional du Centre).

Les coopérations institutionnelles inter-urbaines sont en revanche peu affirmées. Bourges n'appartient à aucun réseau métropolitain et n'a pas encore engagé de coopération institutionnelle directe avec d'autres territoires. Bourges est toutefois concernée par les récents échanges inter-départementaux se faisant jour à l'échelle du Berry : rapprochement entre les deux comités départementaux du tourisme du Cher et de l'Indre opéré depuis 2001 et renforcé en 2006, pour promouvoir ensemble le Berry (site internet, brochures d'information, publicité, service de réservation communs...), programme Berrinnov' (cf. 1.2.1.) mené conjointement par l'Etat, le Conseil Régional du Centre, les Conseils Généraux du Cher et de l'Indre et la Communauté d'Agglomération de Bourges Plus.

Un espace d'influence sub-régional qui, aujourd'hui, ne fait pas système et connaît des difficultés

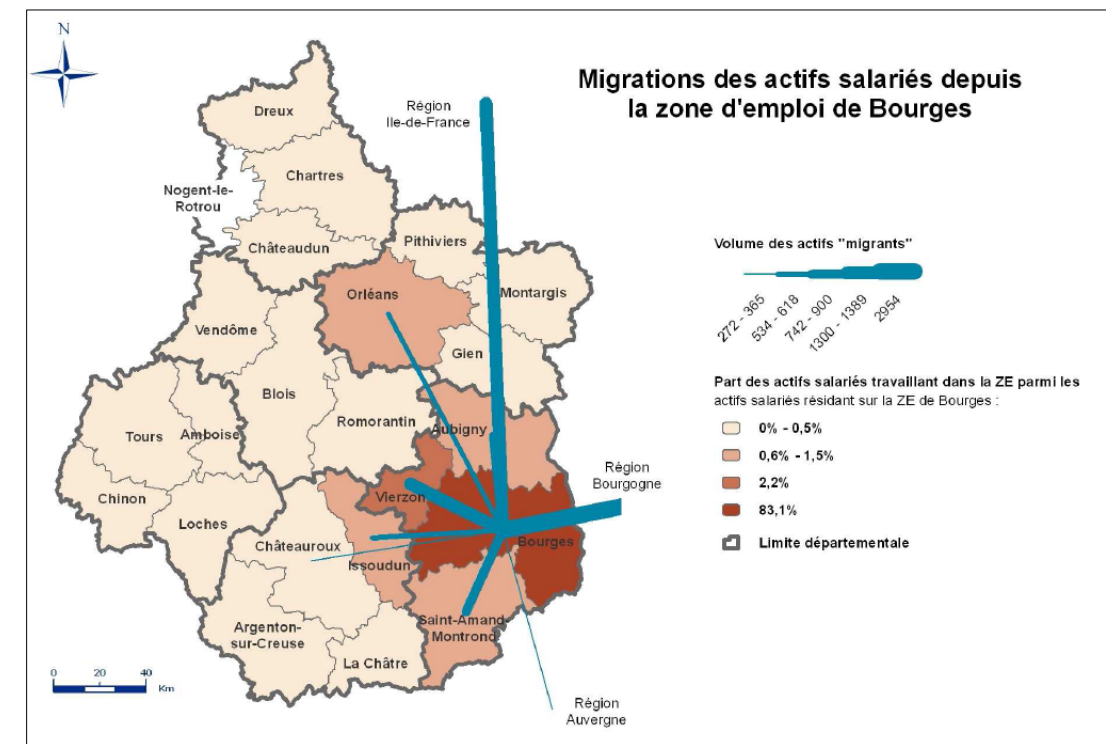
Les mêmes constats peuvent être faits pour les autres aires urbaines structurantes de l'espace central entre Bassin parisien et Massif Central, Châteauroux, Nevers, Montluçon, Moulins, tant du point de vue des migrations pendulaires (Nevers excepté) que des coopérations institutionnelles. S'y ajoutent l'appartenance à des départements et à des régions différentes (Centre, Bourgogne et Auvergne) et la faiblesse du maillage transversal des principales infrastructures de transport. Cet espace est avant tout irrigué par des axes radiaux distincts (autoroutes A20, A71 et A77, lignes ferroviaires Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges). De plus, les territoires qui le composent doivent relever les mêmes défis de renforcement de leur attractivité et de restructuration de leurs bases économiques.

Bourges, 3^{ème} aire urbaine d'une région Centre à la recherche de son centre de gravité

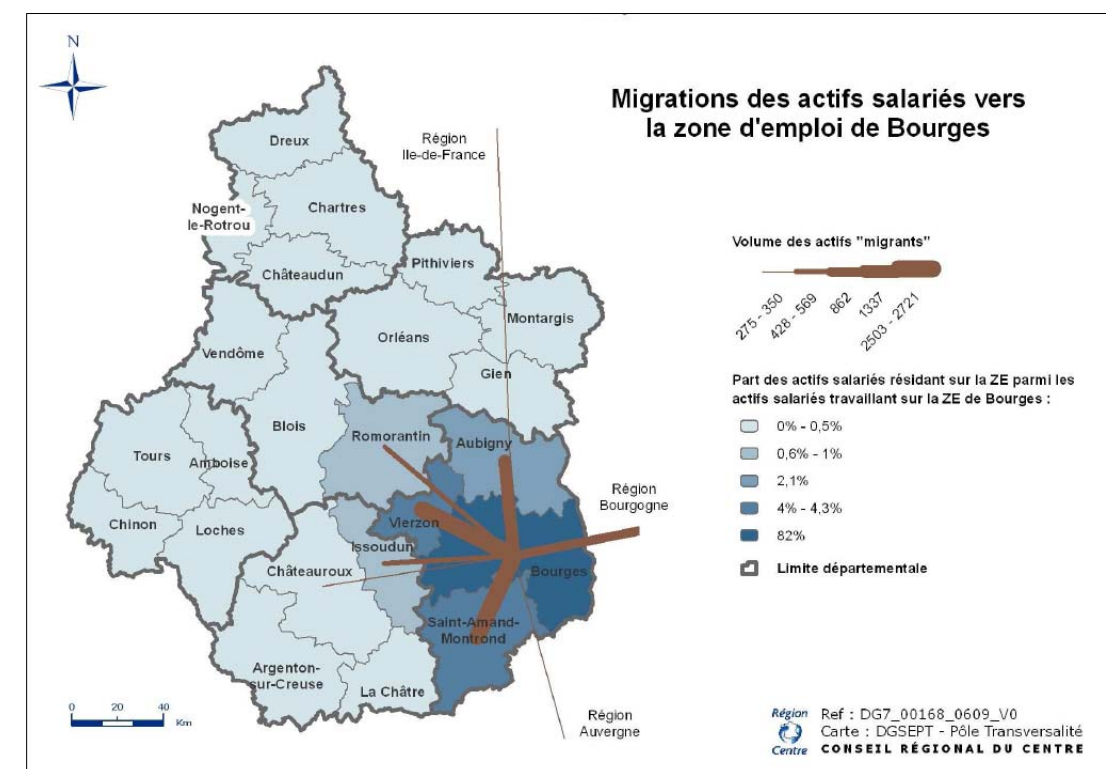
La région Centre est organisée notamment par le rapport que ses différentes entités entretiennent avec Paris et qui traduisent un fonctionnement annulaire, constitué d'un premier anneau, celui des franges métropolitaines parisiennes, de Chartres à Orléans, d'un deuxième, celui du Val de Loire et plus particulièrement de l'axe Orléans-Blois-Tours et d'un troisième, le Sud régional et la nébuleuse urbaine berrichonne de laquelle émerge Bourges. Le positionnement des différents acteurs du Centre oscille au cours du temps entre :

- la valorisation de ces trois anneaux et le développement des liens entre eux,
- le renforcement du Val de Loire et l'organisation de convergences vers celui-ci,

- la constitution ad hoc d'un centre de gravité entre les trois principales aires urbaines Orléans-Tours-Bourges, facilité désormais par le maillage autoroutier formé par les autoroutes A10, A71 et A85.



Figures 28 et 29: migrations domicile-travail de la zone d'emploi de Bourges en 2004 (source : Insee, carte : Conseil régional du Centre).



1.4. UNE ORGANISATION EN ETOILE, CONCENTREE SUR LE POLE URBAIN MALGRE UNE RECENTE CROISSANCE PERIURBAINE

1.4.1. Une organisation en étoile, génératrice à la fois de segmentations et d'urbanité...

L'expansion s'est faite selon un modèle original, guidé par les confluences et l'industrialisation. Il forme une étoile. Bourges occupe un site de butte protégée par une zone marécageuse, générée par la confluence de sept rivières, les principales étant l'Yèvre et l'Auron. A partir de la seconde moitié du 19^{ème} siècle, l'industrie, les quartiers militaires, le chemin de fer, ayant besoin de place, enjambent les vallées et s'installent, excepté la gare, sur les plateaux en périphérie immédiate de la butte du centre-ville, ajoutant des contraintes au développement de l'habitat. Cette expansion industrielle et urbaine s'est accompagnée par une spécialisation socio-économique des faubourgs :

- au nord, la gare et les emprises ferroviaires,
- au nord-est ou en rive droite de l'Yèvre, l'expansion urbaine et économique des Trente Glorieuses, les industries diversifiées, les grands ensembles (quartier de la Chancellerie), les zones commerciales,
- à l'est ou en rive gauche de l'Yèvre, l'expansion liée à l'essor des activités de Défense : quartiers militaires, lotissements ouvriers,
- au sud, de part et d'autre de l'Auron, l'expansion des années 1970-90, sous forme de lotissements pavillonnaires et de quelques grands ensembles autour d'un plan d'eau.

Cette expansion urbaine s'est traduite par de fortes ségrégations socio-spatiales, entre le centre et la périphérie d'une part, entre les différentes parties de la périphérie d'autre part. Le modèle dominant est celui d'un centre valorisé, grâce à son patrimoine précocement préservé, et des périphéries présentant moins d'urbanité. Toutefois, ce modèle comprend des nuances :

- il existe une forte segmentation spatiale entre les différentes composantes de l'espace urbain, du fait des obstacles naturels et artificiels, les vallées et emprises industrielles génèrent des coupures, parfois difficilement franchissables.
- Le centre-ville connaît une importante vacance qui atteignait plus 16 % en 1999 est fortement concurrencé par l'offre commerciale périphérique.
- Les quartiers nord et nord-est connaissent une forte concentration des difficultés socio-économiques (25 % de chômage en 2006, 39 % de la population vivant dans un foyer à bas revenus en 2005, source : Insee), un projet de rénovation urbaine est en cours (cf. 1.4.3.).

Pourtant, ce modèle d'expansion urbaine en étoile dispose d'un potentiel de liens et d'aménité que le plus grand souci de valorisation du cadre de vie et la contraction industrielle sont en train de révéler. Ce potentiel réside dans l'omniprésence de l'eau et des zones naturelles en plein cœur d'agglomération avec les 135 ha de marais existant au pied du centre-ville, aménagés en jardins maraîchers familiaux et faisant l'objet d'un classement au titre des monuments et sites naturels, avec le lac du Val d'Auron dans la partie sud du continuum urbain où les sports nautiques et activités de plein air et de plage peuvent être pratiquées. Les vallées qui, des différentes parties de l'espace de banlieue et périurbain convergent vers le centre-ville, constituent autant de corridors biologiques et d'itinéraires pour les déplacements non motorisés. Ce potentiel réside également dans la possibilité de reconstruire la ville sur elle-même, grâce à la libération d'importantes emprises foncières par les établissements militaires, dans les faubourgs est du cœur d'agglomération.



Figures 30 et 31, en haut : le quartier de la Chancellerie dans les années 1960 et projet de rénovation urbaine (photo et plan : Ville de Bourges).

Figures 32 et 33, en bas : marais de Bourges et plan d'eau du val d'Auron (photos : Ville de Bourges)



1.4.2. ...que reflètent la gare et son quartier

La gare de Bourges et son quartier sont implantés dans le fond de vallée de l'Yèvre, sur la rive opposée à la butte du centre-ville. Ils sont bordés à la fois par un talus d'une dizaine de mètres de dénivelé et par la rivière. Ils constituent un seuil de l'espace urbain qui fut longtemps une coupure. Plusieurs éléments y contribuent, outre la topographie :

- les formes urbaines : la gare constitue une limite entre le centre et la banlieue périurbaine, présentant, côté ville, quelques équipements rayonnant sur toute l'agglomération (Jardin des Prés-Fichaux, centre nautique, hôpital Taillegrain, tribunal d'instance, siège du Berry (ex Berry Républicain) qui voisinent avec des commerces dédiés au passage et à l'attente et, côté faubourg, de nombreux espaces servants (zone industrielle Malitorne avec la présence de l'usine Michelin, parc d'activités Comitec, prison) avoisinent avec quelques logements.
- les possibilités limitées de franchissement, le faisceau ferroviaire n'étant traversé que par une étroite voie routière souterraine et par une passerelle piétonne récemment reconstruite.
- le bornage administratif : la gare et sa façade côté ville sont situées sur la commune de Bourges, sa façade côté faubourg pour partie sur celle de Saint-Doulchard.

L'accessibilité routière est paradoxale. Elle rend compte d'une grande proximité avec de nombreux sites stratégiques de l'agglomération (centre-ville, quartiers Nord, campus universitaire de la Turly, technopole Lahitolle), qui nécessitent toutefois d'emprunter de grands boulevards comptant parmi les plus circulés. Parallèlement, la gare et son quartier, situés au nord, sont assez éloignés par rapport à

l'autoroute A71 et à la rocade (2x1 voies), situées au Sud pour la première, non bouclée au nord pour la seconde.

L'accessibilité ferroviaire de la gare et sa capacité de dessertes inter-urbaines est appelée à s'améliorer sensiblement. Avec les électrifications successives de différents tronçons (Vierzon-Bourges en 1998, Tours-Vierzon en 2008 et Bourges-Saincaize en cours de réalisation), la gare de Bourges est appelée à devenir une gare davantage « traversante ». Elle disposera de la capacité d'augmenter les possibilités d'itinéraires sans rupture de charge, donc d'être desservie plus facilement par des liaisons transversales et régionales (vers Moulins, Clermont-Ferrand, Tours voire Nevers).



Figures 34, 35 et 36 : gare de Bourges, jardin des Pré-Fichaux, passerelle de la gare (photos : Setec Organisation).



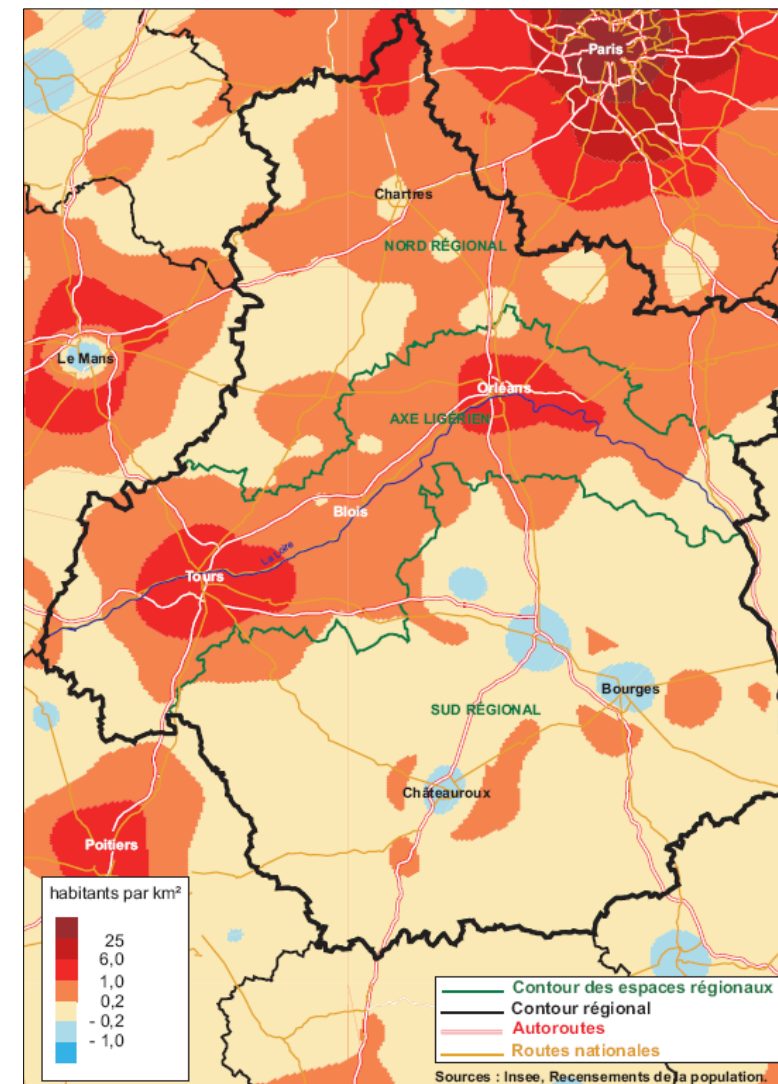
1.4.3. Une récente croissance périurbaine, mais des projets stratégiques dans le cœur d'agglomération

Bourges a connu plus récemment que dans d'autres aires urbaines, au cours de ces vingt dernières une croissance périurbaine résidentielle, amplifiée par l'ancienneté des logements du centre-ville et la vétusté du parc de logement social. L'aire urbaine a ainsi connu une extension considérable entre 1999 et 2007. Elle a gagné plus 40 communes de petite taille, alors qu'elle n'en comprenait que 52 au total en 1999 et n'en n'avait gagné que 5 communes entre 1990 et 1999 (source : Insee). Les extensions se font principalement à l'est et à l'ouest. Toutefois cette augmentation traduit davantage une extension de l'aire d'influence directe de Bourges qu'un afflux de population. A périmètre constant, l'aire urbaine de Bourges a très peu gagné d'habitants entre les deux derniers recensements (123 500 habitants en 1999, 124 400 en 2007), dans un contexte de stagnation de la ville-centre et de l'unité urbaine.

Bourges connaît également une croissance périurbaine d'activités avec l'affirmation de sa situation autoroutière. Huit zones d'activités à vocation industrielle existent à proximité de l'échangeur de l'A71 dont plusieurs sont en cours d'extension (parcs d'activités de l'Echangeur, 50 ha, parc d'activités Beaulieu, 37 ha, dédié au transport et à la logistique).

Pourtant, de nombreux projets stratégiques sont programmés au cœur de l'agglomération, en cohérence avec les orientations exprimées dans le projet de la Communauté d'Agglomération de Bourges Plus, visant à implanter prioritairement dans le centre-ville de nouvelles enseignes commerciales à forte notoriété, à mener une action de reconversion des friches industrielles et militaires situées en zone urbaine et à créer une offre immobilière d'activités en zone franche urbaine.

- Le projet Avaricum dont la réalisation est prévue en 2013 consiste principalement en la création d'un centre commercial en centre-ville d'une surface d'environ 13 000 m² comprenant des enseignes à forte notoriété, pour dynamiser son attractivité commerciale, ainsi que des logements sociaux et en accession, une résidence d'affaires et un parking (source : Ville de Bourges).
- Le technopole Lahitolle (cf 1.2.1.) permettra d'offrir une vitrine aux nouvelles excellences berruyères et à l'enseignement supérieur, sur d'anciens terrains militaires.
- Le Projet de rénovation urbaine (PRU) de Bourges Nord autour de la Chancellerie, l'un des plus importants de France, prévoit la rénovation de 6 000 logements ainsi que l'implantation d'un nouveau centre commercial et tertiaire de plus de 4 000 m² (livraison prévue en 2011, source : Ville de Bourges).



Figures 37 et 38 : variation annuelle de la densité de population entre 1999 et 2007 en région Centre source et carte : Insee), projet Avaricum, vue d'architecte (schéma : Ville de Bourges).

2. DIAGNOSTIC DE L'AIRE URBAINE DE VIERZON

Aire urbaine de tradition industrielle, Vierzon (37 000 habitants) possède une histoire économique et sociale liée aux forges, au machinisme agricole et à la porcelaine. Elle a développé des savoir-faire, notamment en matière d'usinage et de travail des métaux, pour partie complémentaires à Bourges, distante de seulement 30 kilomètres. L'industrie est toujours structurante pour l'économie vierzonnaise, mais elle est fragilisée par la conjoncture et la concurrence. Elle a de ce fait subi de très fortes contractions de l'emploi depuis une trentaine d'années, engendrant également des répercussions démographiques. Le recul de l'emploi industriel a été en partie compensé par le développement des services publics et par une diversification économique vers la logistique, valorisant le carrefour autoroutier et ferroviaire vierzonnaise. Plus récemment, Vierzon s'est également orientée vers une plus grande valorisation technologique de ses savoir-faire industriels, le tourisme d'affaires, et l'accessibilité aux handicapés.

Figure 40 : situation de Vierzon à l'échelle de l'agglomération (unité urbaine) (carte : IGN).

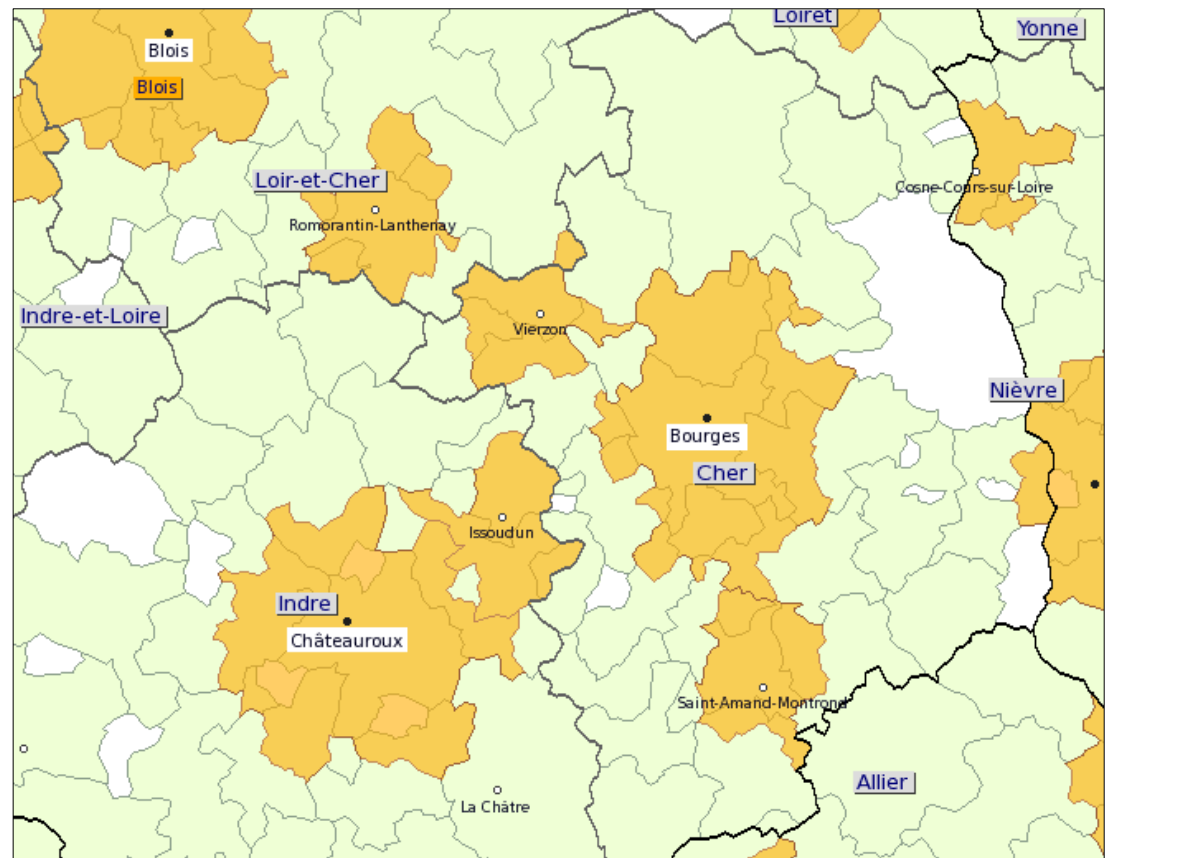
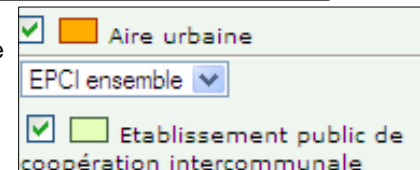


Figure 39 : situation de l'aire urbaine de Bourges à l'échelle interrégionale (données : Insee, carte : Datar, Observatoire des territoires).



2.1. UNE INDUSTRIE STRUCTURANTE MAIS FRAGILISEE

2.1.1. Des activités industrielles et administratives structurantes

Avec 23% des emplois de l'aire urbaine en 2007, soit plus de 3 000 emplois (source : Insee), l'industrie demeure très structurante de l'aire urbaine de Vierzon (elle représente 19% des emplois en région Centre et 16 % en France hors Ile-de-France). Le tissu industriel vierzonnais repose sur des activités traditionnelles comme les industries du caoutchouc (Paulstra, 360 salariés en 2008), et de la fabrication d'équipements mécaniques (Timken, près de 200 salariés en 2009). D'autres groupes industriels reconnus sont également implantés dans l'aire urbaine: Pica Véolia, leader mondial des charbons actifs (industrie chimique), Perian Fall protection, leader européen de la sécurité du travail en hauteur, Calibracier Ims Group, leader européen de la fabrication et de la distribution de barres d'acier technique.

A contrario, le secteur tertiaire est moins représenté qu'au niveau régional (source : Insee). Les commerces, transports et services représentent près de 36% des emplois, contre près de 40% en région Centre en 2007 et 41 % en France hors Ile-de-France. Leur progression est également moindre qu'à l'échelle régionale : entre 2000 et 2006, le secteur des services de la zone d'emploi de Vierzon a vu son nombre d'établissement augmenter de +7%, contre +20% pour la région. L'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale est un autre secteur structurant. Il représente 34% des emplois, contre 30% à l'échelle régionale, soit une proportion proche de celle d'une ville préfecture, alors que Vierzon n'est que sous-préfecture, depuis 1984. Cette forte proportion compense en partie les contractions de l'emploi industriel. Les deux plus gros employeurs de la zone d'emploi de Vierzon relèvent de l'administration publique : le centre hospitalier (900 salariés en 2009) et la mairie de Vierzon (680 salariés en 2009).



Figures 41, 42 et 43 : entreprises industrielles implantées à Vierzon (photos : Setec organisation), hôtel de ville de Vierzon (photo : Ville de Vierzon).

2.1.2. Une industrie essentiellement productive

La vocation industrielle de Vierzon remonte à la fin du XVIII^{ème} siècle. Elle s'appuya sur la présence de matières premières, minerai de fer, argile, et bois de la Sologne environnante et sur le percement du canal du Berry. Les transformations de matières premières donnèrent naissance à l'industrie : industrie des armes et de la sidérurgie initialement, machinisme agricole par la suite. Le machinisme agricole prit en effet le relais de la sidérurgie dès la seconde partie du 19^{ème} siècle, au point de faire de Vierzon la capitale française de cette activité, avec la Société française de matériel agricole et industriel (SFMAI) pour fleuron. La SFMAI a produit jusqu'à 70% du matériel de battage (batteuses, locomobiles, tracteurs) utilisé en France entre 1920 et 1950 et a fourni les marchés étrangers. Vierzon a ainsi développé des savoir-faire, notamment en matière d'usinage et de travail des métaux.

Le Vierzonnais est par ailleurs le deuxième bassin porcelainier de France après Limoges, emmené par les groupes Deshoulières à Foëcy et Pillivuyt à Mehun-sur-Yèvre (sites de production) spécialisés dans

les arts de la table. Toutefois, ce secteur se diversifie également vers la céramique technique et le travail de l'émail.

Ces activités sont essentiellement productives et emploient une main d'œuvre très majoritairement ouvrière. Divers indicateurs en rendent compte. La proportion d'ouvriers est supérieure à celle des aires urbaines comparables : 30 % des emplois de l'aire urbaine de Vierzon en 2007, contre 28 % dans celle de Roanne, 25,5% dans celle de Montluçon, 24% dans celle de Bourges et 23% en France métropolitaine (source : Insee). La forte proportion d'ouvriers qualifiés rend compte des savoir-faire locaux : en 2000, ils représentaient plus des deux tiers des ouvriers de la zone d'emploi (69%), contre 64% dans celle de Bourges et à l'échelle régionale (source : Préfecture du Cher). Ces savoir-faire se traduisent également dans la surreprésentation des titulaires d'un CAP ou BEP : 31,2% en 2007 dans l'aire urbaine, contre 27% en région Centre. A contrario, les activités industrielles vierzonnaises disposent d'un faible encadrement : les emplois de cadres et professions intellectuelles supérieures représentaient moins de 4 % des emplois (3,9 %) de l'aire urbaine en 2007 (moyenne nationale hors Ile-de-France : 6,6%), alors que 5 % de la population était titulaire d'un diplôme supérieur à bac +2 (moyenne nationale hors Ile-de-France : 10 %).

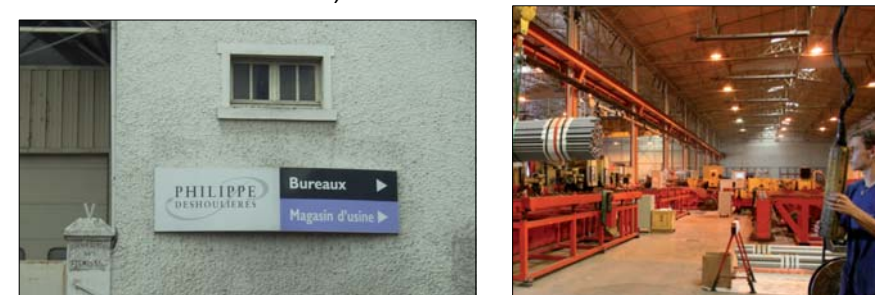


Figure 44 et 45 : usine Deshoulières à Foëcy (photo : Setec Organisation), activités productives usine Calibracier (photo : Communauté de communes du Pays de Vierzon).

2.1.3. Une industrie fortement exposée à la concurrence

Leurs caractéristiques rendent particulièrement sensibles à la conjoncture les activités industrielles implantées à Vierzon. Elles sont notamment exposées aux restructurations consécutives à la concurrence à bas coûts des pays émergents depuis les années 1970 et dépendantes de centres de décision extérieurs : Timken appartient à un groupe japonais, Paulstra dépend d'Hutchinson (groupe Total).

Le bassin d'emploi de Vierzon a donc subi une très forte contraction de l'emploi industriel depuis les années 1970 qui se poursuit encore aujourd'hui et provoque un fort exode des jeunes actifs. La SFMAI a ainsi décliné puis fermé dans les années 1990. En 2009, les conséquences de la crise économique et financière ont contraint par exemple Timken et Paulstra à des plans sociaux. Entre 2000 et 2008, le bassin d'emploi avait perdu plus de 1 000 emplois dans l'industrie (source Unistatis), soit un quart de ses effectifs. (source : Diagnostic socio-économique du bassin d'emploi de Vierzon). Cette contraction de l'emploi a des répercussions sur l'évolution démographique (cf 2.3.1).

2.2. UN CARREFOUR FORTEMENT EQUIPE, UN POSITIONNEMENT SUR LA LOGISTIQUE, FER DE LANCE D'UNE DIVERSIFICATION EMERGENTE

2.2.1. Un carrefour d'infrastructure d'importance nationale

L'aire urbaine de Vierzon bénéficie d'une accessibilité remarquable. Elle constitue un carrefour ferroviaire et autoroutier d'importance nationale. Le carrefour ferroviaire est formé par la ligne classique Paris-Toulouse (axe radial) et de la ligne Nantes-Lyon (axe transversal, un des rares existants). Le carrefour vierzonnais tient également de la bifurcation entre la ligne Paris-Toulouse et celles à destination de Montluçon et de Bourges. Ces caractéristiques font de Vierzon une gare de triage et une gare de correspondance.

Vierzon constitue également un carrefour autoroutier, à la croisée de trois autoroutes, deux radiales, l'A71 (Orléans - Vierzon - Bourges - Montluçon - Clermont-Ferrand) et l'A20 (Vierzon - Toulouse), radiale à l'Île-de-France, et une transversale, l'A85 (Vierzon-Nantes) prolongée vers Lyon par l'A71 et l'A89. L'A71 voit circuler à Vierzon 17 000 véhicules par jour, l'A20, 20 000 véhicules et l'A85, 5 500 véhicules par jour (source : Préfecture du Cher).

Ce carrefour a été renforcé ces dernières années : l'A85 a ouvert en 2007, alors que la ligne Nantes-Lyon fait l'objet de modernisation (électrification de Tours-Vierzon en 2008, électrification de Bourges-Saincaize en cours).



Figure 46 et 47 : carrefour ferroviaire (photo : Setec Organisation) situation du carrefour autoroutier de Vierzon (carte : Communauté de communes du Pays de Vierzon).

2.2.2. Un positionnement vers la logistique

Sa situation de carrefour autoroutier et ferroviaire a conduit les acteurs locaux à valoriser le potentiel logistique de Vierzon.

Deux zones d'activités spécialisées ont ainsi été réalisées : une plate-forme de ferroutage « port sec » (espace situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution de marchandises avec des installations pour la manutention de conteneurs), pour l'interland du port de Nantes-Saint-Nazaire (Nantes et Saint-Nazaire étant directement accessibles par l'A85) ; « Centre Berry logistique », plate-forme multimodale de 120 ha située à proximité des trois autoroutes et disposant d'un embranchement ferroviaire.

Des acteurs nationaux se sont implantés sur cette plate-forme : La Poste, Breger, Barillet, BigMat... Pour autant, l'activité logistique occupe un poids modéré dans l'économie vierzonnaise (source : Unistatis) : elle comptait en 2008, à l'échelle de la zone d'emplois, une trentaine d'entreprises et environ 400 emplois. Ces chiffres sont à comparer avec ceux des autres territoires qui bénéficient également d'un carrefour d'infrastructures situé à l'intersection des flux Nord-Sud français et européens qui ont développé une activité logistique : près de 9 000 emplois dans la zone d'emplois d'Orléans (400 entreprises) et environ 4 800 emplois dans celle de Limoges (200 entreprises). Montluçon, aire urbaine moyenne, située le long de la Route Centre Europe Atlantique fréquentée par les poids lourds européens rassemblait 800 emplois dans la zone d'emploi de Montluçon (70 entreprises).



Figures 48, 49 et 50 : plateforme Centre Berry Logistique : embranchement fer, entrepôt, conteneurs du port sec (photos : Setec Organisation).

2.2.3. Des positionnements émergents vers l'excellence technologique, le tourisme d'affaires, l'accessibilité aux handicapés.

Si la logistique constitue le fer de lance de sa diversification économique, Vierzon investit également d'autres secteurs d'activités.

Vierzon s'est ainsi dotée d'une vocation de tourisme d'affaires, suite à la reconversion récente d'une ancienne usine de la SFMAI en centre des congrès. D'une capacité totale de 600 places, il se compose de salles de réunion, d'auditoriums et d'un grand hall d'exposition. Proche de la gare et d'un restaurant étoilé, il a accueilli en 2008 salons, expositions et congrès qui ont rassemblé un total près de 47 000 visiteurs (source : Conseil régional du Centre).

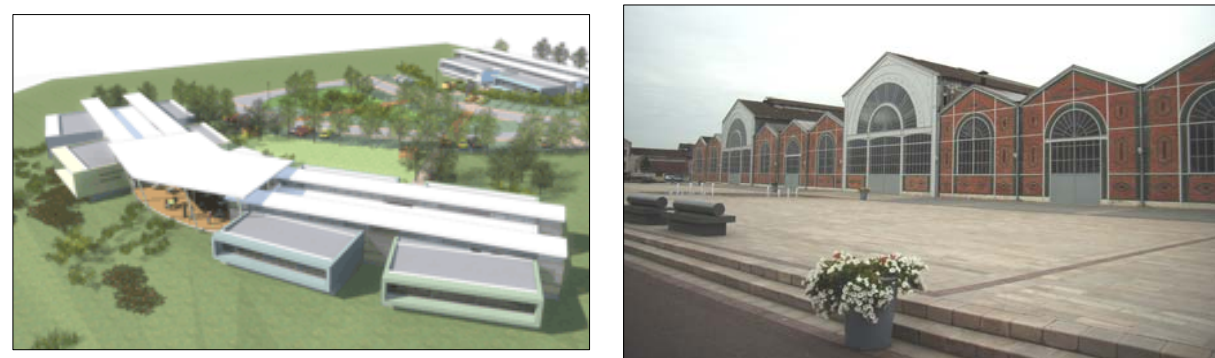
Autre élément de cette diversification, Vierzon cherche depuis quelques années à devenir un territoire de référence pour le développement de l'économie du handicap. Un pôle Handicap-Autonomie a été constitué en 2007. Il vise, par la mise en réseau d'entreprises et de structures de recherche et d'innovation, à favoriser le développement et l'implantation de projets industriels et de services liés au secteur du handicap et de la personne en perte d'autonomie, ainsi qu'à développer la formation et l'accessibilité aux handicapés. Ce pôle est rattaché à l'Université d'Orléans, via le SURéO, cellule de valorisation et de partenariat de l'université, une cellule recherche et développement. Ce pôle est en adéquation avec le profil par âges d'une aire urbaine sensiblement plus âgée que la moyenne nationale (35% de retraités contre 25,5 % en 2007, source : Insee).

Vierzon s'est également engagée dans une logique de valorisation technologique de ses savoir-faire industriels. Cette valorisation se concrétise par l'insertion de certaines entreprises et structures de formation dans les pôles de compétitivité ViaMéca et du Pôle européen de la Céramique, qui concernent les spécialisations les plus traditionnelles du territoire.

- ViaMéca concerne la filière microtechnique et mécanique. Il accompagne la mutation de l'industrie mécanique. Il s'agit du 3ème pôle de compétitivité de France par son ampleur géographique et le nombre d'entreprises. Vierzon est incluse dans le zonage recherche et développement du pôle.

- Le pôle européen de la céramique, basé à Limoges, porte sur les applications techniques de la céramique. Vierzon est le lieu d'implantation de l'un des six centres de transfert de technologie du pôle, le centre d'Innovation en céramique et matériaux avancés (ICERMA). Il fournit des prestations aux entreprises (analyses physiques et thermiques des matériaux).

L'innovation vierzonnaise procède également de synergies : avec les entreprises industrielles régionales, à travers le pôle industriel Cœur de France auquel participent quelques industriels de la zone d'emploi de Vierzon, comme Draméca, Garnoier Durand (sous-traitance d'usinage) ou MAC (mécanique) ; entre pôles de compétitivité, Vierzon ayant accueilli en 2008 le colloque MécaCéram, traitant notamment des dépôts et revêtements céramiques. La valorisation de l'excellence technologique se matérialise par la réalisation en cours d'un parc d'activités à vocation technologique, le parc technologique de Sologne. D'une superficie de 80 hectares, situé le long de la rocade nord de Vierzon, il est destinée aux PME-PMI et aux activités tertiaires (source : Communauté de communes de Vierzon, Pays des Cinq Rivières).



Figures 51 et 52 : parc technologique de Sologne, vue d'architecte (schéma : Communauté de communes du Pays de Vierzon), centre des congrès (photo : Setec Organisation).

2.3. UNE ATTRACTIVITE AYANT BESOIN D'ETRE AFFIRMEE

2.3.1. Une faible attractivité migratoire et une légère contraction démographique

L'aire urbaine de Vierzon connaît un léger recul démographique depuis près de 30 ans (source : Insee). Elle comptait 37 000 habitants en 2007 et près de 42 000 en 1982. La ville-centre, Vierzon, est la plus touchée, perdant 8 000 habitants entre 1975 et 2007, passant de 36 000 habitants à 28 000. Cette perte de population accompagne la contraction des emplois industriels à l'échelle locale.

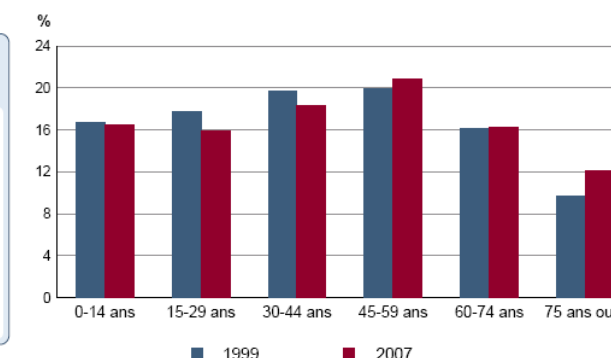
Cette perte de population résulte de soldes naturel et migratoire négatifs, aussi bien à l'échelle de la commune que de l'aire urbaine. Le déficit du solde migratoire est particulièrement significatif : négatif depuis 1975, il se situe à des moyennes élevées (-0,3 %/an entre 1999 et 2007 dans l'aire urbaine et -0,6%/an dans la ville-centre contre une moyenne nationale de +0,3%/an).

Le déficit migratoire traduit notamment les difficultés de Vierzon à retenir ses jeunes. Entre 1999 et 2007, l'aire urbaine a connu ses plus fortes pertes auprès des tranches d'âge de 15-29 ans et 30-44 ans. Il en résulte un vieillissement de la population de l'aire urbaine : le déficit du solde naturel s'est intensifié entre 1990-1999 et 1999-2007 (de -0,1%/an à -0,2%/an), la tranche d'âge des plus de 75 ans est la seule pour laquelle Vierzon gagne des habitants, tandis que les plus de 65 ans représentaient en 2007 21% de la population, contre 18% en région Centre.

	1968	1975	1982	1990	1999	2007
Population	39 493	41 827	41 863	41 114	38 519	37 000
Densité moyenne (hab/km2)	132,8	140,6	140,8	138,2	129,5	124,4

Figures 53, 54 et 55 : évolution démographique de l'aire urbaine de Vierzon entre 1968 et 2007 (en haut), décomposition selon divers indicateurs (en bas à gauche), évolution de la population par grande tranche d'âge entre 1999 et 2007 (données, tableaux et graphique : Insee).

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007
Variation annuelle moyenne de la population en %	+0,8	+0,0	-0,2	-0,7	-0,5
- due au solde naturel en %	+0,3	+0,1	+0,1	-0,1	-0,2
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+0,5	-0,1	-0,3	-0,6	-0,3
Taux de natalité en ‰	15,6	12,8	11,8	10,5	10,6
Taux de mortalité en ‰	12,6	11,6	10,7	11,4	12,6



2.3.2. Une offre en enseignement supérieur restreinte

La difficulté de Vierzon à retenir ses jeunes s'explique notamment par une offre restreinte en enseignement supérieur. Vierzon est une ville moyenne proche d'une autre ville moyenne, toutefois plus importante, Bourges, qui dispose d'une offre plus conséquente et plus variée.

En 2006, la zone d'emploi de Vierzon accueillait 260 étudiants, essentiellement en BTS, dispensés notamment par le lycée Henri-Brisson, le plus ancien lycée technique de France. Ces formations sont en rapport avec le tissu économique vierzonnais, tel le BTS Céramique, le seul à l'échelle nationale. Le lycée Henri-Brisson dispose également d'une spécialisation reconnue dans d'autres métiers de l'industrie (mécanique, fonderie). Il héberge aussi l'une des deux plates-formes technologiques (PFT)

labellisées de la région Centre, le Proto-centre, espace d'échanges entre les entreprises et l'éducation nationale favorisant le transfert de technologie, et qui développe principalement le prototypage.



Figure 56 : lycée polyvalent Henri-Brisson (photo : Setec Organisation).



Figures 59 et 60 : centre-ville de Vierzon depuis l'Yèvre, Forum-République (photos : Setec Organisation).

2.3.3. Une attractivité résidentielle ayant besoin d'être renforcée

L'offre vierzonnaise de logements rend compte d'un besoin de rénovation. Elle se caractérise par un fort taux de vacance, de l'ordre de 13% dans l'aire urbaine en 2007 et 14,5% dans la ville-centre (moyenne régionale : 7,4% ; moyenne nationale : 6,4%, source : Insee). Cette vacance est le fait d'un parc de logements anciens déqualifiés : la vacance est en effet en forte augmentation (+ 5 points dans la ville-centre entre 1999 et 2007), alors que la proportion de logements sociaux est modérée (19 % des logements en 2009 à l'échelle de la ville-centre). Le centre-ville de Vierzon est le plus touché : 25 % du parc locatif relève de l'habitat indigne, alors que 40 % de ce parc est vacant. La situation est appelée à s'améliorer avec l'engagement de plusieurs actions de requalification : Vierzon a été retenue pour le Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés ; des outils sont, par ailleurs, mis en place, sous forme d'incitations financières aux propriétaires (subventions, réductions d'impôts) ; les quartiers périphériques d'habitat collectif font l'objet de rénovation, à travers une opération Anru (quartier le Clos du Roy) et la restructuration des quartiers du Colombier et Henri-Scellier (source : Plan local de l'habitat).

Vierzon est également confrontée à une évasion commerciale importante : en 2003, plus d'un quart des achats des ménages du Pays de Vierzon échappait au commerce local (source : Schéma de développement commercial du département du Cher). La zone d'emploi de Bourges, et dans une moindre mesure celle d'Issoudun, cette dernière étant pourtant de plus petite taille, bénéficient de cette évasion. Le commerce en centre ville est particulièrement fragilisé : un nombre important de commerces sont fermés. Des projets importants sont cependant engagés : une opération du Fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce (Fisac) a été mise en œuvre en 2010 afin de revitaliser le commerce en centre-ville, alors qu'un projet de création d'une surface commerciale de plus de 20 000 m² dans la périphérie de Vierzon est en cours.



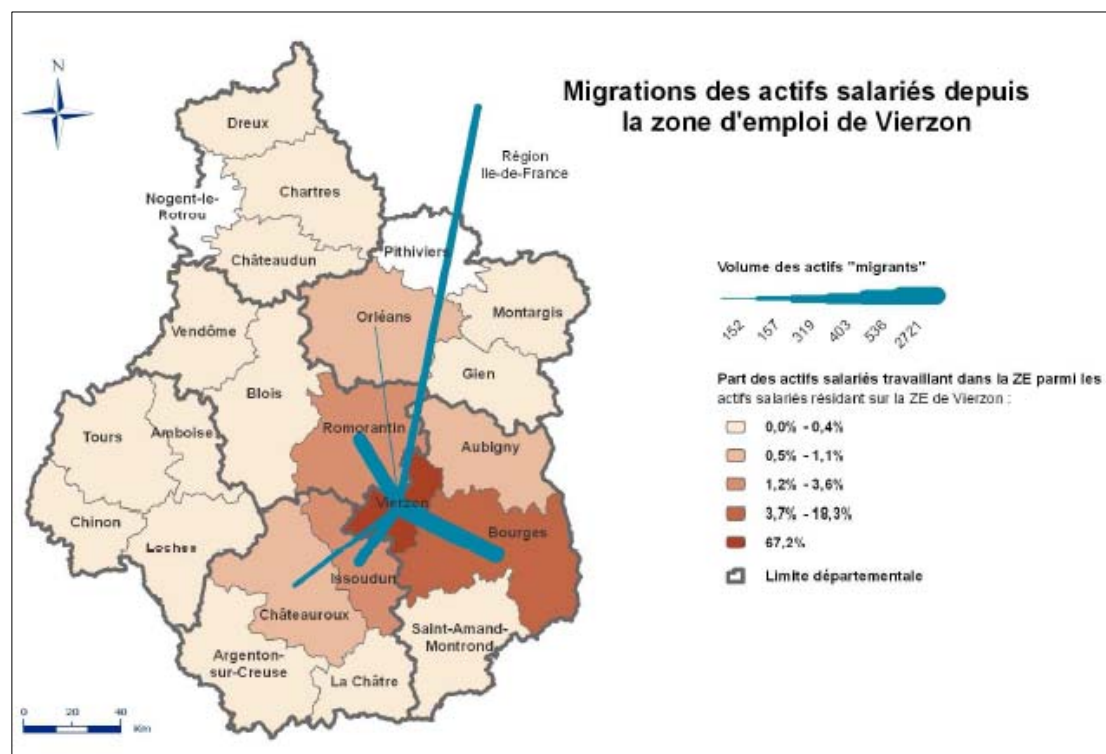
Figures 57 et 58 : centre-ville de Vierzon : rues Marat et Armand-Brunet (photos : Setec Organisation).

2.3.4. Une attractivité des pôles urbains environnants

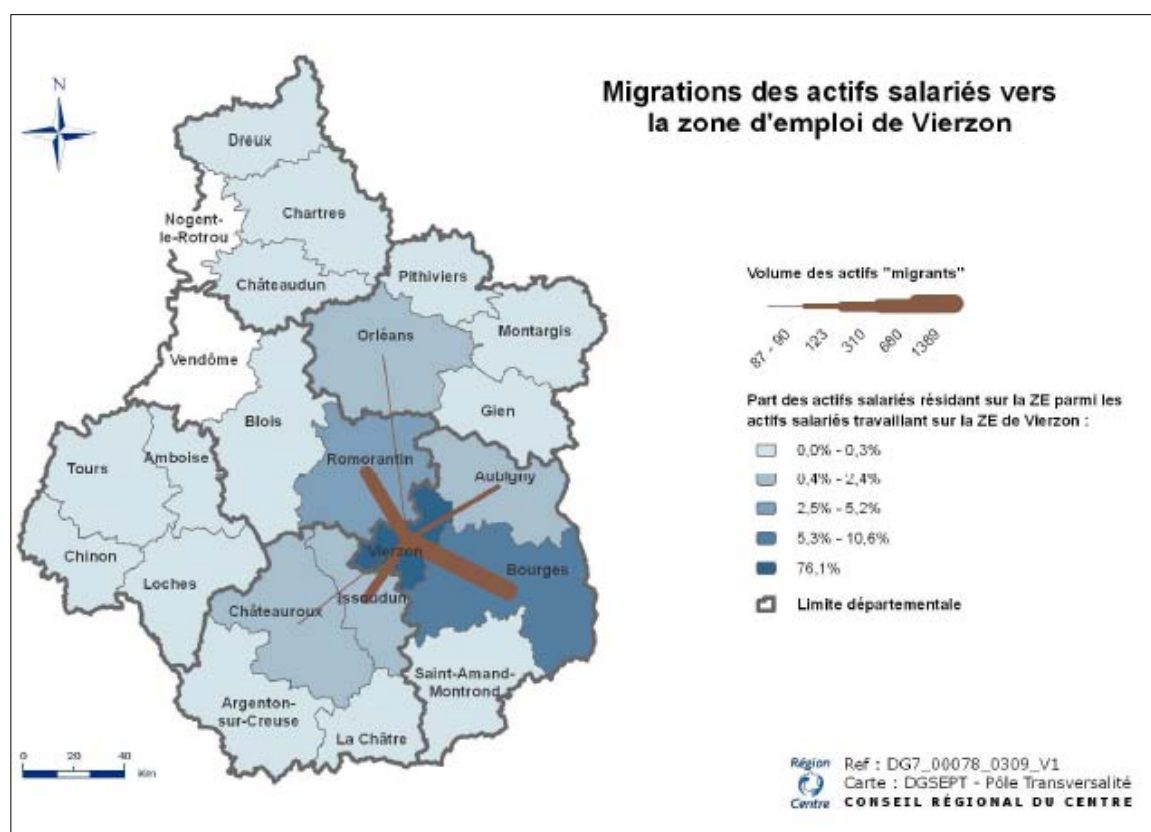
Les migrations domicile-travail s'effectuent majoritairement au sein de la zone d'emploi de Vierzon : environ 67% des actifs résidant dans la zone d'emploi de Vierzon travaillaient dans celle-ci en 2004. La commune de Vierzon concentrant les emplois et les activités de la zone d'emploi, elle capte la grande majorité des flux quotidiens de travailleurs de celle-ci.

Toutefois cette proportion rend aussi compte d'une faible polarisation de Vierzon sur son bassin de vie. Les migrations domicile-travail avec d'autres zones d'emplois régionales sont significativement plus importantes : 83% des actifs résidant dans la zone d'emploi de Bourges y travaillent, et 85% de ceux d'Orléans. Les échanges avec les pôles d'emplois les plus proches sont déficitaires, y compris avec des pôles d'emplois plus petits que Vierzon : davantage de personnes habitant la zone d'emplois de Vierzon travaillent dans un pôle extérieur, que de personnes habitant dans un pôle extérieur viennent travailler à Vierzon (4 874 sorties et 3 144 entrées en 2004, source : Insee – Conseil régional du centre). La zone d'emplois de Bourges, ville préfecture, regroupe les fonctions les plus attractives aussi bien administratives, qu'économiques, commerciales, éducatives ou culturelles, est la plus attractive pour les actifs vierzonnais (bilan des échanges déficitaire de -1 332) et dans une moindre mesure Romorantin-Lanthenay (-144 échanges), et Issoudun.

Si Vierzon n'a pas encore formalisé de coopérations institutionnelles avec d'autres territoires, les premières réflexions portant sur une coopération entre villes moyennes du Berry, mais aussi du Nivernais et du Bourbonnais émergent depuis ces dernières années, en vue d'offrir un niveau de services davantage concurrentiel par rapport aux métropoles.



Figures 61 et 62: migrations domicile-travail de la zone d'emploi de Vierzon en 2004 (source : Insee, carte : Conseil régional du Centre).



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

Le projet de LGV POCL pourrait accentuer substantiellement les actuelles stratégies de développement berruyères. Celles-ci trouvent un écho avec les effets habituellement observés sur le développement et l'aménagement des territoires. Ces stratégies visent en effet à davantage insérer Bourges dans une économie « métropolisée », c'est-à-dire à la fois diversifiée et spécialisée autour d'une notoriété économique faisant appel à des pans de l'économie du savoir et de la connaissance et aux hautes technologies. Bourges escompte ainsi recouvrer une attractivité lui permettant de relever ses défis démographiques et de davantage polariser son espace d'influence. Plus précisément, le projet de LGV POCL pourrait à la fois consolider et amplifier les dynamiques berruyères, puis une fois un certain niveau de développement atteint, lui offrir le niveau de services indispensable que son rayonnement exigera.

L'intensité des effets dépendrait à la fois de l'ampleur de ces mutations d'ici à la réalisation du projet ferroviaire et de ses modalités finales : gare nouvelle ou non, nombre de dessertes, destinations accessibles directement ou par correspondances... La réduction du temps de parcours à 1h avec Paris serait décisive (les scénarios Ouest sud et Ouest offrent un temps de parcours minimal de 55 minutes, le scénario Médian 1h et le scénario Est 1h10).

A l'échelle de l'aire urbaine de Vierzon, les effets que le projet de LGV POCL pourrait engendrer sur le développement et l'aménagement seraient davantage conditionnés, car le profil socio-économique de l'aire urbaine est moins en lien avec les effets habituellement observés de la grande vitesse ferroviaire sur les territoires. Toutefois, le projet de LGV POCL constituerait un élément qui accroîtrait l'attractivité de l'offre vierzonnaise. L'intensité de ces effets serait, pour Vierzon, très fortement liée à l'intensité des mutations que le territoire pourrait connaître d'ici à la réalisation du projet ferroviaire.

Cette analyse prospective évoque fréquemment la desserte d'une possible gare TAGV au sein de la plateforme aéroportuaire d'Orly. Cette gare fait partie du projet de LGV d'Interconnexion Sud Ile-de-France et non du projet de LGV POCL. Dans le cas des interactions entre les deux projets, pour ce qui concerne l'arrivée en Ile-de-France, le projet de LGV POCL se réserve l'opportunité de desservir une gare TAGV à Orly, si elle est réalisée dans le cadre du projet de LGV d'Interconnexion Sud.

3.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR FAVORISER PUIS ACCOMPAGNER L'ESSOR DES NOUVEAUX POLES TECHNOLOGIQUES DE BOURGES

Le projet de LGV POCL pourrait accroître considérablement le nombre de destinations accessibles depuis Bourges. Il pourrait permettre :

- de nouvelles dessertes avec les principales portes d'entrée de l'espace français, les aéroports de Paris-CDG et de Paris-Orly via les gares d'Aéroport CDG 2-TGV et une éventuelle gare nouvelle desservie par les TAGV à Orly, également gares d'interconnexion avec les autres réseaux de grande vitesse ferroviaire, notamment étrangers (Thalys, Eurostar...),
- de nouvelles dessertes avec des pôles métropolitains franciliens et notamment avec le Cône de l'innovation (Plateau de Saclay, Evry-Corbeil...) via une éventuelle gare nouvelle desservie par les TAGV à Orly, avec Marne-la-Vallée - Val d'Europe, via la gare de Marne-la-Vallée-Chessy, avec Paris Rive Gauche - Ivry Confluences, via un éventuel arrêt en gare de Bibliothèque François-Mitterrand ;
- de nouvelles dessertes avec de nombreuses grandes agglomérations régionales françaises, par correspondance via les gares d'interconnexion franciliennes de Marne-la-Vallée-Chessy (près de 150 arrêts quotidiens de programmés), d'Aéroport CDG 2-TGV et d'Orly en cas de réalisation d'une gare TAGV ;
- davantage de dessertes directes avec Orléans, effectuées en TAGV sur ligne classique, sans emprunt de la LGV, donc sans amélioration du meilleur temps de parcours actuel (environ 55 minutes en 2010), via des dessertes intersecteurs au départ d'Orléans vers la Méditerranée.

3.1.1. Une opportunité pour accompagner le développement des pôles technologiques

Les activités de recherche, d'enseignement supérieur et de commerce qui composent ces pôles se nourrissent intensément de réseaux et d'échanges inter-régionaux, européens et internationaux. Le haut niveau de compétences induit en effet un fonctionnement en réseau avec les autres pôles spécialisés dans ces domaines, tandis que l'innovation génère de l'interdisciplinarité et donc également des coopérations avec des structures extérieures au territoire d'implantation de ces pôles. Par ailleurs, la spécialisation de ces pôles et leur niveau technologique conduisent les entreprises membres sur des marchés dont le rayonnement est interrégional et très souvent national, européen voire international.

En accroissant la connectivité de Bourges, le projet de LGV POCL pourrait ainsi démultiplier les possibilités de collaborations multidirectionnelles dont se nourrissent les activités liées à la prévention et à la maîtrise des risques, à l'électronique, aux capteurs et aux automatismes, à la mécanique et aux matériaux et à la propulsion aéronautique et spatiale. Il pourrait, à titre d'exemple, faciliter l'accès depuis Bourges à des territoires « stratégiques » au regard des projets actuels comme :

- de grandes agglomérations régionales comportant un Institut national des sciences appliqués (INSA), soit Lyon, Rennes, Rouen, Strasbourg et Toulouse, réseau avec lequel l'Ecole nationale supérieure d'ingénieurs de Bourges a récemment établi un partenariat (cf. 1.2.1.) ;
- d'autres territoires spécialisés dans le risque, outre Orléans, comme Aix-en-Provence, siège du pôle compétitivité Risques, concentré en régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon, mais nourrissant des ambitions internationales, ou le Valois, territoire délimité par les agglomérations de Creil, Compiègne et Senlis, proche de Paris-CDG, qui accueille notamment le siège de l'Institut national de l'environnement et des risques (Ineris) à Verneuil-en-Halatte ;
- les pôles du Sud francilien (plateau de Saclay, Evry-Corbeil) réunissant une concentration exceptionnelle d'acteurs incontournables de tous ces pôles et notamment ceux relatifs aux

capteurs et à la propulsion aéronautique et spatiale, à travers des sièges décisionnels, des établissements de recherche et d'enseignement supérieur (Snecma, Aérospatiale, Safran le campus télécom (ex Int),

- Orléans, avec laquelle Bourges entretient d'étroits rapports pour la plupart de ses activités d'enseignement supérieur et de recherche, d'ordre administratifs (la plupart des laboratoires de recherche et les formations universitaires dépendent de l'université d'Orléans) et scientifiques (cf. 1.2.1.),
- les aéroports parisiens (Paris-CDG, éventuellement Paris-Orly), portes d'entrées internationales de la France.

3.1.2. Un élément favorable pour Bourges assumer un statut de tête de réseau en cas d'essor de ses pôles technologiques et de s'affirmer comme une destination de tourisme d'affaires

Bourges rassemble de manière volontariste et progressive les différents éléments pour devenir une place structurante de filières sur lesquelles elle a décidé de se reconverter suite à la réduction des commandes des industries de l'armement (cf. 1.2.1.). Cette stratégie place l'innovation au cœur du développement économique et articule formation, recherche et entreprises. Si ces pôles connaissent un développement important au point de devenir des références nationales et internationales dans leur domaine comme l'escomptent les acteurs berruyers, notamment celui des risques, ils conféreront à Bourges une attractivité pour développer de nouvelles activités :

- organisation de manifestations d'ampleur nationale ou internationale : congrès, colloques, salons spécialisés, attirant les meilleurs spécialistes ;
- implantation d'antennes de grands groupes, attirés par une proximité avec les dernières innovations et par la possibilité de développer de nouvelles synergies entre laboratoires et entreprises.

Un tel développement susciterait des attentes en matière de déplacements d'un nouveau niveau qualitatif, attentes auxquelles une desserte de Bourges telle qu'envisagée par le projet de LGV POCL serait de nature à répondre.

Ce développement donnerait également une activité et surtout une notoriété et une légitimité (une image) pour affirmer Bourges comme destination de tourisme d'affaires et la singulariser parmi les autres aires urbaines d'importance situées à 1h de Paris. Cette perspective suppose la mise en place d'une stratégie spécifique et d'équipements adaptés à ces nouvelles activités d'affaires. Vierzon, quant à elle dispose déjà d'un équipement de haut niveau dans ce domaine (cf. 2.2.3.).

3.1.3. Une opportunité pour renforcer l'esprit d'initiative et d'innovation berruyer

Le renforcement de l'esprit d'initiative interne au territoire constitue un enjeu important pour Bourges et son bassin de vie : d'une part, parce que Bourges, grâce à l'armement, a pendant longtemps vécu à l'écart de la compétition économique, sur des marchés protégés, relevant de centres de décision extérieurs, et, d'autre part, parce que le principe d'une démarche économique basée sur l'innovation repose largement sur la création d'entreprises, de « start-up », développant de nouvelles applications directement issues de la recherche effectuée sur place et de l'enseignement supérieur qui y est dispensé. Cette orientation fait déjà l'objet d'une action volontariste de la part des acteurs partiprenantes du développement berruyer et berrichon à travers le programme Berrinnov' (cf. 1.2.1.). La promotion de cet esprit auprès des étudiants de Bourges inscrits dans des filières spécialisées et la capacité de les retenir sur place revêtent une grande importance.

Le projet de LGV POCL pourrait ouvrir plus facilement Bourges vers l'extérieur. En favorisant les échanges, les possibilités de collaborations avec des spécialistes issus d'autres territoires, en faisant venir davantage d'acteurs références, qu'ils soient chercheurs, enseignants, acteurs économiques, le projet de LGV POCL pourrait contribuer à créer un environnement favorable à l'initiative et à l'innovation parmi la population et les étudiants et à les inciter à s'implanter à Bourges et dans son bassin de vie.

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

- accompagnement des pôles technologiques de Bourges pour favoriser leur essor : plus grande intégration dans les réseaux d'échanges, développement de nouvelles collaborations avec des acteurs nationaux et internationaux...
- stratégie de développement du tourisme d'affaires tant en termes de positionnement que d'équipement,
- stratégie de promotion de l'initiative, de l'innovation, de la recherche auprès de la population, des acteurs économiques et étudiants berruyers.

Par ailleurs, plus la desserte de l'aire urbaine sera importante, plus le nombre de destinations avec de grandes agglomérations régionales, avec des pôles franciliens, avec les aéroports sera importante plus ces effets pourraient avoir de l'ampleur. Ces effets potentiels supposent également un rabattement efficace entre la(es) gare(s) qui desservira(ont) l'aire urbaine de Bourges et les sites stratégiques, et notamment le technopole Lahitolle et le campus de Turly, les centres de recherche et le centre-ville.

3.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER INCOMPARABLE POUR BOURGES SE POSITIONNER COMME POLE RELAIS PRIVILEGIE DE LA CROISSANCE PARISIENNE ET VIERZON DAVANTAGE BENEFICIER DE LA PROXIMITE FRANCILIENNE

Le projet de LGV POCL améliorerait très substantiellement les dessertes de Bourges et de Vierzon avec Paris et la métropole francilienne.

- Il réduirait de manière très significative le temps de parcours, actuellement de 1h50 environ pour Bourges, qui pourrait être ramené entre 55 minutes et 1h10 environ selon les scénarios, créant ainsi un net différentiel de temps avec les trajets automobiles (2h30 environ en 2010, source : ViaMichelin) ; pour Vierzon, le temps de parcours serait également améliorée, pouvant être ramené entre environ 50 minutes et 1h10 selon les scénarios.
- Il augmenterait nettement le nombre de dessertes directes pour Bourges, celles-ci étant aujourd'hui limitées à 4 allers-retours quotidiens.
- Il augmenterait le nombre de territoires franciliens desservis depuis Bourges : aujourd'hui connectée directement uniquement avec la gare de Paris-Austerlitz, Bourges disposer de dessertes directes avec les aéroports de Paris-CDG, éventuellement Paris-Orly, avec des pôles franciliens structurants (Marne-la Vallée, et éventuellement le plateau de Saclay, Evry-Corbeil, Paris-Rive-Gauche-Ivry Confluences).

Le projet de LGV POCL pourrait de la sorte changer les situations de Bourges et de Vierzon par rapport à Paris et à l'Île-de-France. De villes de franges du Bassin parisien, elles pourraient devenir des villes du cœur de ce Bassin, comptant parmi les villes situées à 1 h de Paris. Cette situation offrirait de nouvelles perspectives de développement, en phase avec les stratégies actuelles de valorisation de la situation géographique et de diversification économique, notamment pour Bourges (cf. 1.2.2 et 2.2.3).

3.2.1. Une opportunité pour adosser la croissance économique de Bourges à celle de Paris et de la métropole francilienne, et pour Vierzon de renforcer son attractivité

Bourges a en effet jusqu'ici très peu profité de la déconcentration industrielle des Trente Glorieuses et relativement peu de la déconcentration tertiaire en cours, du fait notamment de sa situation à 2 h de Paris.

En reliant Bourges à Paris en environ 1 h, le projet de LGV POCL offrirait à Bourges la possibilité d'une forte attractivité auprès des activités cherchant à redistribuer leurs implantations, en les délocalisant des métropoles ou des grandes agglomérations et les relocalisant dans des villes moyennes accessibles. Les activités tertiaires de services aux entreprises et notamment 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 seraient particulièrement concernées. Une situation à 1 h de Paris permettrait des échanges fréquents et donc la proximité nécessaire entre ces implantations, leur siège, leurs clients et leurs marchés qui eux restent concentrés dans les plus grandes agglomérations et singulièrement à Paris et dans la métropole francilienne. Une situation à 1 h de Paris constituerait également une opportunité pour renforcer l'enseignement supérieur ou la vocation administrative à travers l'accueil d'antennes de formations d'audience nationale ou d'administrations centrales. La nouvelle proximité lyonnaise (environ 1h10 – 1h15 selon les scénarios) étendrait d'autant le rayonnement des excellences berruyères.

Cette perspective entre en résonance avec la stratégie de la Communauté d'agglomération de Bourges Plus visant à disposer de réserves foncières substantielles pour les activités économiques.

A long terme, l'attractivité de Bourges pourrait être sensiblement renforcée si un barreau Est-Ouest, desservi par des TAGV, en prolongement du projet de LGV POCL voit le jour. Bourges pourrait alors

disposer d'une situation discriminante par rapport à d'autres villes du Bassin parisien, car elle serait proche de nombreuses autres grandes agglomérations françaises. Cette perspective suppose toutefois de disposer d'un bassin d'emploi suffisamment vaste et suffisamment formé pour en tirer pleinement parti.

Vierzon, qui bénéficie déjà d'une desserte ferroviaire performante (temps de parcours d'environ 1h25 environ avec Paris, environ 11 dessertes quotidiennes dans chaque sens), pourrait également bénéficier d'une dynamique favorable. Elle disposerait de davantage d'arguments notamment pour développer les activités au sein de ses implantations industrielles actuelles qui dépendent de groupes nationaux et internationaux et participer quelque peu à la diversité de ses activités. Cette dynamique serait d'autant plus affirmée si la promotion économique s'effectue à l'échelle d'un seul ensemble territorial, Bourges augmentant sa masse critique, Vierzon pouvant bénéficier de la dynamique insufflée par Bourges.

3.2.2. Une opportunité pour retrouver une attractivité démographique et résidentielle

Le projet de LGV POCL pourrait générer des temps de parcours suffisamment attractifs et des dessertes suffisamment fréquentes pour permettre l'intensification des migrations pendulaires (déplacements domicile-travail et domicile-études) entre Bourges et Paris et entre Vierzon et Paris, à l'instar de celles que connaissent les aires urbaines d'Orléans, Tours, Le Mans ou, dans une moindre mesure, Vendôme, toutes situées à 1h de Paris. Les migrants pendulaires s'implantent dans ces villes, tout en travaillant à Paris, attirés qu'ils sont par un cadre de vie qu'ils jugent plus attractifs dû aux aménités du territoire, à la proximité des espaces naturels et à des prix de l'immobilier moindres.

Le projet de LGV POCL pourrait être un levier pour Bourges et son aire urbaine recouvrer une attractivité résidentielle et relever ses défis démographiques. Si les cadres supérieurs et professions intermédiaires constituent la catégorie socio-professionnelle la plus représentée, que ce soit au Mans, à Tours ou à Vendôme et celle qui progresse le plus, ces déplacements de « navetteurs » concernent un large public allant du cadre supérieur à l'employé, en passant par les étudiants. L'attractivité auprès de nouvelles populations pourrait être d'autant plus forte que le nombre de destinations aisément accessibles depuis Bourges serait important, facilitant les déplacements familiaux et touristiques des nouveaux habitants.

Ces nouvelles attractivités économique et résidentielle pourraient être le support d'un renforcement des services proposés par l'aire urbaine et pour engager un cercle vertueux de développement : Bourges et son bassin de vie disposeraient en effet de davantage de masse critique pour développer de nouveaux commerces, de nouveaux services culturels, sportifs, médicaux... ou pour engager des opérations d'aménagement et d'urbanisme d'envergure.

En fonction de l'ampleur du renouvellement de son cadre de vie (cf. 2.3), que ce soit en termes d'habitat que de services résidentiels d'ici la réalisation du projet de LGV POCL, Vierzon et son aire urbaine pourraient également bénéficier d'une certaine attractivité résidentielle auprès de la population active francilienne. Dans le cas où ces conditions préalables seraient remplies, les scénarios permettant un temps de parcours de 50 minutes environ entre Paris et Vierzon seraient nettement plus propices au développement de migrations de travail quotidiennes que les scénarios permettant un temps de parcours de 1h10 environ.

Toutefois, la nouvelle proximité parisienne et francilienne expose concomitamment Bourges et Vierzon à un risque d'une plus grande d'« aspiration » de leurs compétences par le dynamisme parisien, si elles ne parviennent pas à renforcer leur attractivité endogène, d'où le besoin d'affirmer leurs excellences et de renforcer leurs formations.

La concrétisation de ces effets suppose des mesures d'accompagnement émanant des territoires.

- la mise en place d'une stratégie de développement économique orientée vers les échanges parisiens,
- la mise en œuvre d'une prospection économique offensive en lien avec ce positionnement,
- d'actions visant à disposer de réserves foncières suffisantes, d'une offre immobilière adaptée...
- d'actions visant à disposer d'un bassin d'emplois ayant suffisamment de substance tant en termes démographique que de compétences,
- d'actions visant à renforcer et adapter l'appareil de formations supérieures et spécialisées de Bourges à des emplois tertiaires de « back office »,
- d'actions poursuivant la stratégie technopolitaine autour des pôles technologiques,
- d'actions pour favoriser l'accueil de nouvelles populations travaillant à Paris et en Ile-de-France,

Par ailleurs, plus la desserte des aires urbaines sera importante, plus les arrêts dans les gares d'interconnexion de grande vitesse ferroviaire franciliennes seront importants, plus les horaires seront adaptés au rythme des déplacements domicile-travail, plus ces effets pourraient avoir de l'ampleur. Ces effets potentiels supposent également un rabattement efficace entre la(es) gare(s) qui desservira(ont) l'aire urbaine de Bourges et le continuum urbain où se concentrent habitat, population et activités (cf. 1.4.3).

3.3. TROISIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE DE BOURGES ET LA POSITIONNER EN PORTE D'ENTREE D'UN BASSIN DE TOURISME CULTUREL A L'ECHELLE D'UN ESPACE CENTRAL ENTRE BASSIN PARISIEN ET MASSIF CENTRAL

Le projet de LGV POCL permettrait une meilleure connectivité entre Bourges et les grands bassins émetteurs de tourisme culturels, Paris et la métropole francilienne, mais aussi Lyon et les grandes agglomérations régionales, notamment en provenance de la Vallée du Rhône, du pourtour méditerranéen, du Nord, de l'Est et de l'Ouest de la France, voire de l'international (grâce à des trains directs ou des correspondances dans les gares implantées au sein des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG, Paris-Orly si elle se réalise et Lyon-Saint-Exupéry). Ce potentiel serait intensifié, à long terme, si un barreau Est-Ouest, desservi par des TAGV, en prolongement du projet de LGV POCL voit le jour. Une relation ferroviaire directe avec Châteauroux pourrait également prendre tout son sens si l'aéroport de Châteauroux-Centre devient la porte d'entrée du tourisme chinois en France (cf. document sur l'aire urbaine de Châteauroux).

3.3.1. Une opportunité pour affirmer la vocation de Bourges comme destination de tourisme culturel et urbain

Sa meilleure connectivité donnerait à Bourges une nouvelle image de proximité. Cette proximité serait incitative au déplacement ; en train bien sûr, mais aussi en voiture. Une telle perspective est d'autant plus envisageable que la grande connectivité berruyère pourrait aussi apporter davantage de notoriété, le nom de Bourges étant davantage visible en gare, en train, sur internet, notamment dans le cadre d'offres promotionnelles de transporteur(s). La préexistence d'un capital d'image apporté par le Printemps et le classement Unesco de sa cathédrale (cf. 1.3.2.) faciliteront la perception de Bourges comme destination de tourisme culturel. Ces éléments pourraient être propices à ce que Bourges devienne, bien plus qu'aujourd'hui, l'excursion provinciale d'un séjour parisien pour les visiteurs étrangers, comme peuvent l'être actuellement Chartres ou Reims.

3.3.2. Une opportunité pour étendre cette vocation touristique à l'échelle d'un espace central entre Bassin parisien et Massif Central et promouvoir l'émergence d'un tourisme de séjours

Cette vocation de destination de tourisme culturel pourrait, si l'on y veille, profiter également à l'ensemble d'un espace central de la France entre Bassin Parisien et Massif Central, correspondant peu ou prou au Berry, au Nivernais voire au Bourbonnais, ce dernier étant toutefois plus éloigné de Bourges. Tous ces territoires partagent un profil touristique commun : éloignés de la mer et de la montagne, distincts de la Loire et de ses châteaux ainsi que des moyennes montagnes et volcans du Massif Central, ils possèdent un important patrimoine architectural et naturel, à la fois diffus et peu connu. Ils demeurent à l'écart des grands flux touristiques et certains sites nécessitent de disposer d'un plus grande mise en valeur. Les sites les plus emblématiques (château de Valençay, abbaye de Noirlac, centre historique de Nevers, vignoble du Sancerrois, Nohant, Parc naturel régional de la Brenne...) ne disposent pas d'une image affirmée.

En cas de promotion touristique commune et d'association d'image avec Bourges, la LGV POCL pourrait contribuer à la fois à étendre les gains d'image berruyers à l'ensemble et suggérer l'idée qu'il s'agit d'un vaste bassin présentant un nombre important de curiosités et d'activités. La récente promotion touristique commune opérée par les comités départementaux du tourisme du Cher et de l'Indre, sous le nom « Berry » contribue déjà à la promotion d'une unicité territoriale et d'une image plus favorable, non connotée de reconversion économique. Le projet de LGV POCL pourrait faciliter ainsi

l'émergence d'un tourisme de séjours et non plus de passage, comme c'est le cas actuellement, y compris pour Bourges. Selon cette perspective, Bourges pourrait revêtir un rôle de porte d'entrée qui favoriserait d'autant sa fréquentation touristique.

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

- mise en réseau de la promotion touristique entre les différents territoires et mise en place d'une promotion offensive auprès des publics et acteurs cibles ;
- renforcement de la valorisation et de la professionnalisation de l'offre touristique, tant au niveau de l'accueil, des sites que de l'hébergement et de la restauration ;
- en cas de réalisation d'une gare nouvelle dans l'aire urbaine de Bourges, nécessité d'engager une réflexion sur sa dénomination, de façon à ce qu'elle entre en cohérence avec cette potentialité d'effet.

Par ailleurs, plus la desserte de l'aire urbaine sera importante, plus le nombre de destinations avec de grandes agglomérations régionales, avec des pôles franciliens, avec les aéroports sera importante, plus ces effets pourraient avoir de l'ampleur. Ces effets potentiels supposent également un rabattement efficace entre la(es) gare(s) qui desservira(ont) l'aire urbaine de Bourges et le centre-ville. L'existence de services TER efficaces depuis la ou les gare(s) berruyère(s) desservie(s) par les TAGV vers les différents territoires de cet espace central pourrait être un autre élément favorable.

3.4. QUATRIEME EFFET : SELON LES SCENARIOS, LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR DEVELOPPER LES COOPERATIONS ENTRE BOURGES, VIERZON ET LES AIRES URBAINES MOYENNES PROCHEES

Selon les scénarios, le projet de LGV POCL induirait des aménagements ferroviaires complémentaires, sur ligne classique, qui pourraient renforcer les services ferroviaires entre Bourges et plusieurs aires urbaines moyennes proches. Ces configurations de desserte diffèrent selon les scénarios et impliquent :

- La desserte de la gare existante de Nevers par des TAGV en provenance de Bourges dans le scénario Ouest sud,
- La desserte de Châteauroux par des TAGV en provenance de Bourges dans le scénario Médian (création un barreau pour desservir Châteauroux),
- La desserte de Montluçon par des TAGV en provenance de Bourges, dans tous les scénarios

Ces configurations spécifiques permettraient d'augmenter les possibilités de dessertes et donc probablement leur nombre (cas de Bourges-Nevers qui, en plus de la desserte TER, pourrait bénéficier d'une desserte TAGV), amélioreraient les temps de parcours (pour Bourges - Issoudun - Châteauroux, pour Bourges - Saint-Amand-Montrond - Montluçon), permettraient des dessertes directes. Ils pourraient ainsi fournir une offre de déplacement plus attractive que l'offre actuelle, qu'elle soit ferroviaire ou routière. Ils viendraient compléter l'offre déjà performante existante Bourges et Vierzon.

De la sorte, le projet de LGV POCL pourrait être un support favorable pour développer la coopération territoriale. Les aires urbaines du Berry, du Nivernais et du Bourbonnais organisent un vaste territoire dépourvu des rangs supérieurs de la hiérarchie urbaine (cf. 1.3.1.). Toutes doivent faire face à des enjeux d'accroissement de leur attractivité et de renouvellement démographique. Une coopération territoriale entre ces aires urbaines moyennes pourrait être une opportunité pour renforcer leur positionnement 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 ses partenaires 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 projet d'agglomération de la Communauté d'agglomération de Bourges Plus (cf. 1.3.1.).

Pour l'heure, aucune des différentes aires urbaines n'appartient à un réseau de coopération institutionnel formalisé. Cependant des premières réflexions sur les échanges possibles entre les maires et intercommunalités des principales aires urbaines du Berry se font jour. Le développement d'échanges avec Châteauroux revêt d'autant plus d'enjeux pour Bourges qu'elle est relativement proche et forme avec Issoudun et Vierzon, un espace sous influence urbaine continu regroupant, en 2007, un peu plus de 270 000 habitants, et que de premières coopérations interdépartementales, notamment en matière de tourisme et de promotion de l'innovation ont émergé.

La concrétisation de ces opportunités suppose, de la part des territoires, la mise en œuvre d'une coopération entre les aires urbaines moyennes des départements du Cher, de l'Indre, de Nevers, de Moulins et de Montluçon, permettant l'émergence de stratégies coordonnées dans les domaines précités.

4. SOURCES

4.1. POUR L'AIRE URBAINE DE BOURGES

4.1.1. Documents stratégiques et de planification, articles et ouvrages généraux, études statistiques

- Bilan d'activités 2009, Ecole nationale supérieure d'ingénieurs de Bourges, 2010.
- Bourges Technopole Lahitolle, innovation, prévention des risques, bâti, Communauté d'agglomération Bourges Plus, 2009.
- Infos Plus et Bourges Plus Magazine, magazine d'information municipal de la Communauté d'agglomération Bourges Plus, numéros parus en 2009 et 2010.
- Les Nouvelles de Bourges, magazine d'information municipal de la Ville de Bourges, numéros parus en 2009 et 2010.
- Projet d'action stratégique de l'État dans le Cher (Pased), Préfecture du Cher, novembre 2004.
- Projet d'agglomération 2020, Communauté d'agglomération Bourges Plus, 2006.
- Portrait de territoire, Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
 - Portrait du département du Cher, juin 2010,
 - Portrait de la commune, de l'unité urbaine, de l'aire urbaine et de la zone d'emplois de Bourges, juin 2010.
- Portrait de l'aire urbaine de Bourges – Référentiel territorial urbain, Insee Centre, février 2005.
- Regard sur la zone d'emploi de Bourges, 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 de l'agglomération berruyère, rapport de présentation, Syndicat intercommunal pour la révision et le suivi du Schéma directeur de l'agglomération berruyère (Sidarb), 2008.
- Schéma de développement commercial pour le département du Cher, Chambre de commerce et d'industrie du Cher, 2005.
- Tableau de bord statistique du pôle de compétitivité Elastopole, édition 2009, Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Emploi, Datar.
- Tableau de bord statistique du pôle de compétitivité Pôle européen de la Céramique, édition 2009, Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Emploi, Datar.
- Tableau de bord statistique du pôle de compétitivité ViaMéca, édition 2009, Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Emploi, Datar.

4.1.2. Contributions d'acteurs aux études préalables au Débat public

- LGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon, éléments de réflexion, contribution commune de la Ville de Bourges et de la Communauté d'agglomération Bourges Plus, juillet 2010.
- Contribution de l'Association Bourges TGV, juillet 2010.
- Contribution du Conseil général du Cher, août 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.
- Contribution du réseau des Chambres de commerce et d'industrie du Centre, juillet 2010.

4.1.3. Sitographie synthétique

- www.aero-centre.fr : site du pôle d'excellence régional Aérocentre.
- www.agglo-bourgesplus.fr : site de la Communauté d'agglomération Bourges Plus.
- www.berry.fr : site du Berry (ex Berry Républicain), quotidien régional d'information.
- www.berryprovince.com : site portail commun du Comité départemental du tourisme de l'Indre et de l'Agence de développement touristique du Cher.
- www.cg18.fr : site du Conseil général du Cher.
- www.cher.cci.fr : site de la Chambre de commerce et d'industrie du Cher.
- www.cher.gouv.fr : site portail des services de l'Etat dans le Cher.
- www.defense.gouv.fr : site du ministère de la Défense.
- www.economie-cher.com : site de l'Agence de développement économique du Cher.
- www.ensi-bourges.fr : site de l'Ecole nationale supérieure d'ingénieurs de Bourges.
- www.nexter-group.fr : site du groupe Nexter
- www.regioncentre.fr : site du Conseil régional du Centre.
- www.sidarb.fr : site du Syndicat intercommunal pour la révision et le suivi du Schéma directeur de l'agglomération berruyère (Sidarb).
- 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 : site de l'Université d'Orléans.
- www.ville-bourges.fr : site de la Ville de Bourges.

4.2. POUR L'AIRE URBAINE DE VIERZON

4.2.1. Documents stratégiques et de planification, articles et ouvrages généraux, études statistiques

- Diagnostic socio-économique du bassin d'emploi de Vierzon, Syndicat mixte du Pays de Vierzon, mai 2010.
- Portrait de territoire, Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
 - Portrait du département du Cher, juin 2010,
 - Portrait de la commune, de l'unité urbaine, de l'aire urbaine et de la zone d'emplois de Vierzon, juin 2010.
- Projet d'action stratégique de l'État dans le Cher (Pased), Préfecture du Cher, novembre 2004.
- Programme local de l'Habitat du Pays de Vierzon, Syndicat mixte du Pays de Vierzon, 2009.
- Regard sur la zone d'emploi de Vierzon, 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 développement commercial pour le département du Cher, Chambre de commerce et d'industrie du Cher, 2005.
- Tableau de bord statistique du pôle de compétitivité Pôle européen de la Céramique, édition 2009, Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Emploi, Datar.
- Tableau de bord statistique du pôle de compétitivité ViaMéca, édition 2009, Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Emploi, Datar.

4.2.2. Contributions d'acteurs aux études préalables au Débat public

- Contribution de la Ville de Vierzon, juillet 2010.
- Contributions de l'Association Urgence ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, juin et juillet 2010.
- Contribution du Conseil général du Cher, août 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.
- Contribution du réseau des Chambres de commerce et d'industrie du Centre, juillet 2010.

4.2.3. Sitographie synthétique

- www.berry.fr : site du Berry (ex Berry Républicain), quotidien régional d'information.
- www.berryprovince.com : site portail commun du Comité départemental du tourisme de l'Indre et de l'Agence de développement touristique du Cher.
- www.cc-vierzon.fr : site de la Communauté de communes de Vierzon, Pays des Cinq Rivières.
- www.centrecongresvierzon.com : site du Centre des congrès de Vierzon.
- www.cg18.fr : site du Conseil général du Cher.
- www.cher.cci.fr : site de la Chambre de commerce et d'industrie du Cher.
- www.cher.gouv.fr : site portail des services de l'Etat dans le Cher.
- www.economie-cher.com : site de l'Agence de développement économique du Cher.
- www.paysdevierzon.com : site du Syndicat mixte du Pays de Vierzon.
- www.regioncentre.fr : site du Conseil régional du Centre.
- 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.ville-vierzon.fr : site de la Ville de Vierzon.

