

Cahier d'acteurs

« Projet ligne à grande vitesse POCL »

Section de Bourges du Parti Socialiste

Un TGV par tous et pour tous

Ce débat est une vraie opportunité et c'est tout naturellement qu'il nous a semblé indispensable que nous puissions, en tant que citoyens engagés pour améliorer la situation, à Bourges notamment, participer par le biais d'un cahier d'acteurs. Car depuis plusieurs années, trop souvent, d'aucuns ont cherché à faire du TGV « leur » projet, presque leur jouet. Aujourd'hui, ce grand débat public permet de rendre à tous ce nécessaire débat. Nul besoin d'être spécialiste ferroviaire pour avoir un avis sur le tracé, sur l'emplacement des futures gares ou sur les enjeux environnementaux.

Le dispositif tel qu'il a été mis en place par la commission particulière du débat public offre à tous l'opportunité de s'exprimer, de poser ses questions au maître d'œuvre ou, plus simplement, de se tenir informé de l'avancée du projet. Et nous espérons que de nombreux citoyens sauront saisir cette chance et ainsi afficher, de manière claire, qu'ils revendiquent leur place dans ce projet. Le débat public est la fin d'une appropriation parfois partisane et nous nous en réjouissons. Il ne faut jamais avoir peur du débat ni de l'avis des citoyens. Cet avis est toujours légitime.

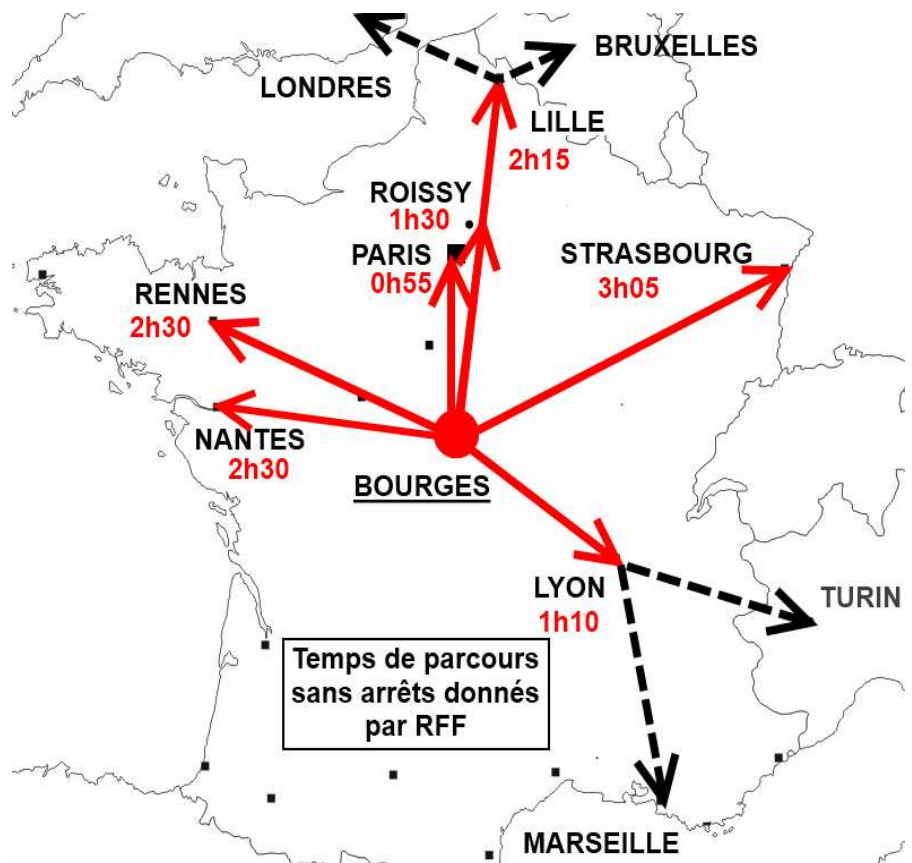
Bourges et les Berruyers méritent le TGV

Le 19^{ème} siècle a mis Bourges à l'écart des grandes liaisons ferroviaires, le 20^{ème} a pris tout son temps pour lui donner un accès au réseau autoroutier, le 21^{ème} devra faire mieux en plaçant notre ville au cœur du réseau des lignes ferroviaires à grande vitesse.

Il n'y a pas de fatalité à ce que Bourges, placée au cœur d'une région à la géographie tout à fait accueillante, soit ignorée des grands projets structurant du territoire national.

Bourges a besoin de la LGV POCL comme levier de dynamisation, mais le rééquilibrage des territoires, valeur fondamentale de la République, y trouvera également son compte.

Le projet de LGV POCL est une occasion historique de replacer



Temps de trajet et correspondances haute vitesse depuis Bourges

Bourges sur une voie de communication de niveau européen. Le véritable enjeu n'est, en effet, pas tant d'obtenir un temps de parcours minimum entre Bourges et Paris que la diversité des relations permises : par une connexion au contournement LGV de l'Ile de France, vers Strasbourg, Lille et les possibilités de prolongement vers Londres et Bruxelles ; vers Lyon et la dynamique région Rhône-Alpes, la vallée du Rhône, la Méditerranée voire l'Italie du Nord ; vers l'ouest grâce à l'attrait retrouvé de la liaison Lyon-Nantes.

Evidemment les temps de parcours seront quelque peu supérieurs à ceux sans arrêt donnés par RFF, mais, en changeant d'échelle par rapport à ce qui est possible aujourd'hui, ils modifient la géographie, donnent une nouvelle ouverture et une nouvelle attractivité à notre cité.

Cela doit bénéficier aux industriels présents sur l'agglomération qui témoignent sans cesse des difficultés qui sont les leurs pour attirer de jeunes cadres dans cette ville à l'écart des courants de circulation.

En matière de développement universitaire, Bourges, avec près de 4000 étudiants, a vocation à grandir encore. Un projet de développement de l'école d'ingénieurs pour intégrer le réseau des INSA est en cours, preuve d'un dynamisme réel. Une plate-forme de formations sanitaires et sociales va également voir le jour sous peu. L'ensemble de ces écoles serait grandement renforcé par le passage du TGV, par exemple en terme de secteur de recrutement des étudiants.

Cela doit permettre à tout un chacun, pour ses besoins professionnels comme pour ses besoins personnels, de bénéficier des avantages permis par une mobilité à moyenne et longue distance facilitée.

Notre ambition est que les opportunités permises par la facilité de déplacement soient offertes au plus grand nombre. Pour cela, l'existence d'une infrastructure ne suffit pas. Il faudra des trains avec une fréquence suffisante, des tarifs intégrant une dimension sociale pour les rendre accessibles à tous et aussi une complémentarité avec les autres services ferroviaires.

Saisir l'opportunité d'une desserte de Bourges par la LGV POCL c'est le premier pas indispensable pour offrir le TGV à tous les Berruyers.

Pour un passage en gare actuelle de Bourges

Quel que soit l'intérêt (et il est grand), que ce projet suscite, il ne peut emporter sur son passage toute considération de moyen et long terme sur l'aménagement durable du territoire. A cet égard, l'insertion dans le tissu urbain des gares de desserte nous paraît indispensable. Prévoir l'arrivée du TGV, c'est penser à 10 ou 15 ans. Il ne s'agit pas d'essayer de reproduire des modèles actuels qui seront, d'ici là, complètement obsolètes.

A ce titre, tout projet de gare nouvelle, aura un intérêt fortement limité. Nos modes de vie changent à une vitesse digne d'un TGV. L'utilisation systématique de la voiture est exemplaire des comportements d'hier dont le futur ne voudra pas et ne veut déjà plus. Le prix de l'essence, dopé par des stocks de pétrole en constante diminution, ne va pas cesser sa folle augmentation. Les déplacements individuels vont devenir un luxe financier pour les citoyens et leur limitation doit, aujourd'hui, être au cœur de nos préoccupations.

Parmi les réponses qui, nécessairement, doivent être apportées à cette problématique, se pose la question des transports en commun. Leur taux d'utilisation ne décolle pas, ni à Bourges ni dans aucune ville de province. Les voitures, toujours mieux équipées, toujours plus grosses, continuent de représenter plus de 50% des déplacements dans Bourges. La mise en place d'un Plan de Déplacement Urbain, en cours, doit

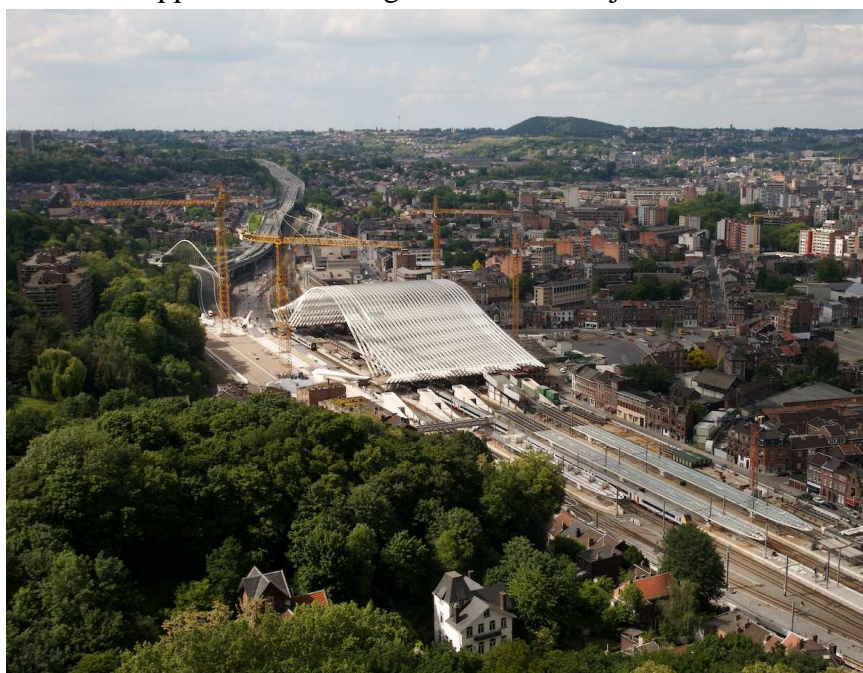
absolument apporter des réponses rapides sur des modes de transport alternatifs. Dans la perspective de l'arrivée du TGV en gare de Bourges, la mobilisation de l'ensemble des acteurs pourrait permettre d'offrir aux usagers un accès pratique et économique à la gare actuelle.

Car l'enjeu est là. Si on veut changer les comportements, il faut bien sûr que les transports en commun soient plus performants que l'usage de la voiture individuel. Mais il faut surtout concevoir un urbanisme suffisamment regroupé pour rendre la ville durablement attirante. Une gare TGV en dehors de la ville, même raccordée au réseau ferré existant poussera une partie importante des usagers à utiliser les parkings créés pour l'occasion, mangeant au passage des terres supplémentaires. Seule la gare existante permet de relier la grande vitesse au réseau ferré classique tout en offrant des conditions d'accès optimales.

Dans 15 ans, le TGV en gare de Bourges, c'est une opportunité exceptionnelle de revoir totalement le quartier de la gare : regroupement des gares routières (Lignes 18 et Agglobus), meilleure desserte des quartiers nord, raccordement au centre-ville via un transport en commun en site propre, proximité immédiate du COMITEC et de l'avenue de la Prospective (zones d'activités),... La présence de foncier disponible autour du site actuel rend possibles les aménagements indispensables et l'accueil de nouvelles entreprises de services. L'arrivée du POCL permettrait également à l'agglomération de Bourges de renforcer son renouvellement. Les efforts réalisés en la matière sont importants. Le Plan de Renouvellement urbain a profondément changé la ville mais n'a pas réglé les questions sociales et d'emploi. Les quartiers populaires touchant le quartier de la gare offrent un fort potentiel de main d'œuvre, répondant ainsi aux demandes des entreprises s'installant sur place. La grande vitesse doit donc également donner à ces quartiers la dynamique économique qui leur fait défaut.

L'ensemble de ces éléments font que la desserte de la gare actuelle nous semble essentielle et incontournable. L'aménagement du territoire ne se décrète pas. On ne crée pas un dynamisme par un coup de baguette magique. Or rien ne permet d'affirmer qu'une gare en périphérie de Bourges ne se résumera pas à une gare « Betterave » telle que celle de Vendôme-TGV. Ce dernier exemple est précisément ce que nous voulons éviter. De la même manière que nous défendons des politiques publiques territorialisées, nous défendons un aménagement du territoire ancré dans les réalités du terrain. Et l'exemple de la gare « Valence – TGV » qui a consommé des hectares de terres agricoles ne nous semble pas acceptable alors qu'une desserte en gare actuelle est possible. Cet appétit en terres agricoles vient s'ajouter aux autres

défauts connus pour les gares nouvelles : isolement, risque de dilution de la ville, contraintes liées aux changements de mode de transport en périphérie urbaine et environnement peu favorable au développement économique. La gare de Mâcon n'a, par exemple, attiré sur les zones d'activités attenantes, que 6 entreprises. Alors que les gares urbaines apportent de réelles opportunités d'affaires. L'exemple récent de la gare de Liège-Guillemins, rénovée entièrement pour accueillir les Thalys et qui a donné à un quartier excentré, comparable à ce que l'on a à Bourges, un dynamisme très important doit nous inspirer et nous servir de modèle.



Gare de Liège-Guillemins

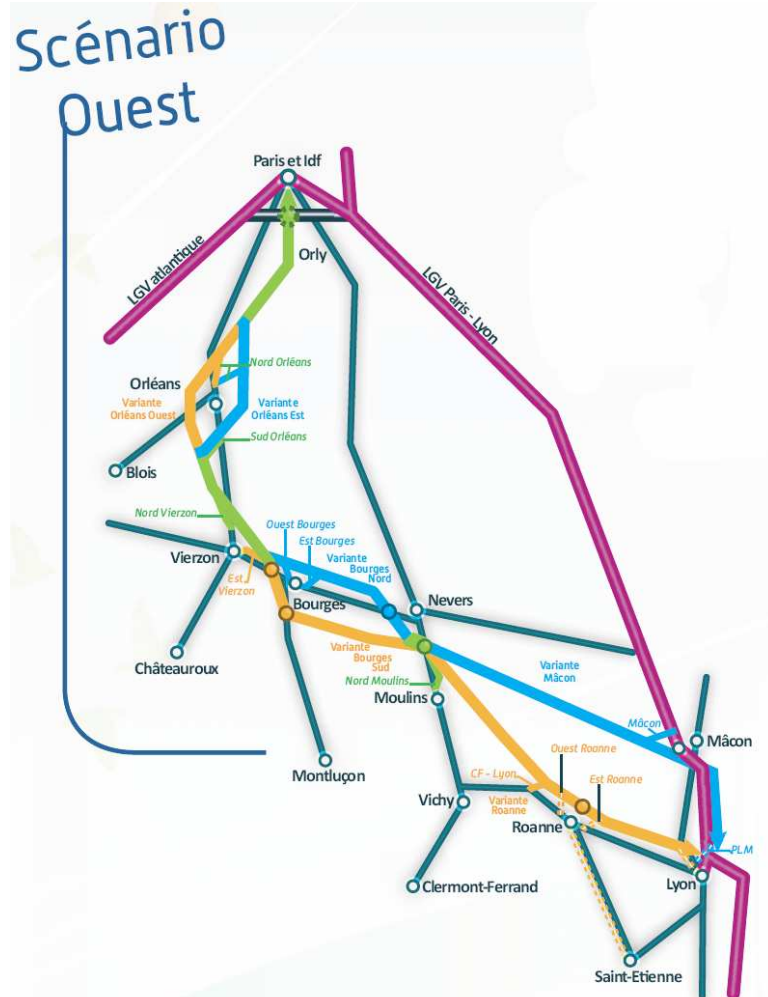
Un train à grande vitesse maillon d'une chaîne de mobilité complète

Le projet de TGV va-t-il mobiliser toutes les énergies au détriment des autres moyens de transport collectifs, y compris ferroviaires ? C'est la crainte de certains.

Il serait naïf de négliger les enjeux financiers d'un tel projet et il faudra beaucoup d'attention, de solidarité financière, de vigilance citoyenne, pour qu'il ne se réalise pas au détriment des autres maillons de la chaîne de mobilité.

Car bien sûr, les petits déplacements de la vie quotidienne méritent la plus grande attention. Le transport urbain nécessite d'être modernisé et peut-être d'être étendu. Les transports interurbains départementaux, qui l'ont été ces dernières années, nécessitent un effort maintenu. Dans le ferroviaire, les TER développés grâce à l'action de la Région, mais aussi les trains inter-villes dits d'équilibre du territoire, placés directement sous la responsabilité de l'État, doivent être renforcés et pouvoir bénéficier d'un réseau mieux entretenu qu'il ne l'a été ces dernières décennies.

Mais les besoins de déplacements longues distances sont tout aussi réels et touchent chacun d'entre nous, même si ce n'est pas quotidiennement. Le TGV complètera ainsi la gamme des solutions offertes pour répondre à la diversité des besoins de chacun et, en se posant comme alternative à la voiture, contribuer à la réduction des impacts environnementaux de nos déplacements futurs.



Scénario Ouest et ses variantes selon RFF

Conclusion

La section de Bourges du Parti Socialiste se prononce en faveur du projet de LGV POCL, pour donner à Bourges une nouvelle ouverture, la plaçant sur un grand couloir de circulation et, grâce à la desserte de la gare existante bien connectée aux autres réseaux de transport, permettant l'accès de tous les Berruyers aux formidables performances du TGV.

Dans la forme actuelle des scénarios, c'est celui désigné Ouest, avec sa variante au nord de Bourges, qui répond le mieux à l'ensemble de ces objectifs.