

Conseil de Développement de Bourges Plus

AVIS CODEV B+ / 12.07.2022 / V5

A propos de l'aménagement de l'échangeur de l'A71 (Sortie 7) - Bourges

Préambule :

Dans le cadre du projet de territoire pour lequel il a émis un avis en mai 2021, et afin de poursuivre la réflexion engagée, le Conseil de Développement de Bourges Plus a constitué des groupes de travail. L'un traite des Mobilités, entre autres, de la circulation routière. Bien entendu, l'enquête en cours, quant à la création d'une bretelle complémentaire au niveau de l'échangeur autoroutier de Bourges, s'est invitée au débat de notre instance, en conséquence de quoi, et nous inscrivant dans le calendrier de consultation publique, nous avons jugé utile de livrer le fruit de nos premières réflexions.

Compte tenu des délais, le présent avis se limite à quelques réflexions générales ; il sera repris, dès septembre, par le groupe Mobilités du CODEV pour être complété et enrichi, si nécessaire, puis intégré à un avis plus large sur les mobilités territoriales.

Ce présent avis sera communiqué dans le cadre de la concertation publique qui s'achève le 22 juillet. Il sera également transmis à la Présidente de Bourges Plus et aux élus communautaires.

La réflexion qui accompagna un précédent avis :

Chacun semble avoir pris conscience des problèmes actuels d'accès à l'autoroute. Problèmes qui ne sont pas nouveaux, mais que la densification du trafic met un peu plus en évidence au fil du temps qui passe. Après plusieurs années de débats sur le sujet, l'émergence d'idées pas toujours des plus élaborées, il semble que l'on revienne à plus de pragmatisme et que l'on veuille étudier, plus concrètement, des solutions permettant une amélioration et une sécurisation du trafic.

En 2018, dans la mandature précédente du Conseil de Développement, nous nous étions interrogés et avons cherché à comprendre pourquoi un tel problème et plus encore, pourquoi tant de solutions imaginées : une deuxième sortie au nord ; ou au sud, voire deux... Disposait-on de tous les paramètres de l'équation ? Avions-nous une idée précise du trafic à prendre en considération ? Nous primes le temps de l'échange et fîmes l'analyse suivante :

- Un seul accès (l'actuel) confiné et difficile (mais pas impossible) à agrandir.
- Un trafic conséquent, par épisodes, mais dense parfois, ainsi qu'un trafic poids lourds en croissance, se décomposant comme suit : un trafic PL qui dessert l'agglomération ; un trafic PL allant et venant, associé aux plateformes logistiques ; un trafic PL sur la RD 2076 (de l'ordre de

3500 véhicules jour) qui transite principalement dans l'axe Vierzon-Macon / Vierzon-Roanne, dans les deux sens.

- Deux problèmes principaux : Un encombrement de la sortie, particulièrement dans le sens Vierzon-Bourges, qui pose des problèmes importants de sécurité. Un encombrement important, à certains moments, dans le sens de l'entrée de l'échangeur actuel.

A l'époque, nous avons concentré notre réflexion sur la recherche d'une solution qui pourrait faire que le trafic PL impacte moins la barrière de péage berruyère ; et nous en étions venus, assez rapidement, à nous interroger sur le « pourquoi tant de véhicules sur cet axe déclassé qu'est la RD 2076 ? ».

La réponse nous apparut alors assez évidente : Ces véhicules qui viennent de Roanne, de Macon, du Sud ou de l'Est, doivent normalement rejoindre l'autoroute à Montmarault et emprunter l'A71 vers le nord. Idem dans l'autre sens. Sauf que, utiliser l'axe Bourges - Sancoins - Moulins, c'est faire 50 kms de moins et ne pas avoir à supporter la contrainte d'un péage. Il ne faut sans doute pas chercher beaucoup plus loin le pourquoi de la préférence donnée à ce parcours.

C'est là que nous découvrons qu'un cabinet conseil lyonnais est sollicité pour faire une étude et proposer des solutions... Nous décidons d'entrer en contact. Nous le faisons téléphoniquement, et durant une heure environ...et nous avons un échange riche d'enseignements :

- Nous constatons rapidement que notre interlocuteur ne travaille que sur plan ; et qu'il n'a jamais vu, de visu, l'échangeur en question.
- Nous découvrons avec stupéfaction que le trafic de la RD 2076 lui est inconnu et qu'il n'est pas pris en considération dans l'équation que le cabinet conseil a à résoudre.
- Il semble bien que la seule idée qui prévaut, à ce moment-là, est d'argumenter une sortie nord ??? Quid de la zone Natura 2000 ? Il ne sait pas qu'elle existe...

Nous en restons là, nous disant tout de même que le sujet mérite mieux. Nous informons alors, oralement, les élus. Nous ne savons pas ce qu'a coûté cette étude aux collectivités et quelles en sont les conclusions. Nous serions en tout cas intéressés d'en connaître les résultats.

A l'époque, nous étions convaincus - et nous le sommes encore aujourd'hui - que le principal problème de l'échangeur est le trafic de la RD 2076 et qu'il vaudrait mieux agir sur les causes plutôt que sur les conséquences...

L'avis du CODEV de Bourges Plus sur une bretelle complémentaire :

Nous pensons qu'elle présente de l'intérêt ; évidemment, et sur le plan de la sécurité en premier lieu : Il est en effet essentiel de pouvoir quitter aisément l'A71 et, de ce point de vue, la solution présentée répond aux attentes.

Mais nous avons tout de même quelques difficultés à établir un lien entre cette « simple » bretelle de sortie et le fait de servir « un territoire attractif » et « un pôle économique majeur » (Voir le dossier de présentation du projet). Quant à parler « d'équipement stratégique » ... Cela nous a fait sourire...

S'il avait été question de doubler l'ensemble du dispositif actuel, entrées-sorties et dans les deux sens, nous aurions pu comprendre le lien fait avec l'attractivité du territoire et imaginer de futures implantations d'entreprises qui en découleraient ; En l'occurrence, il s'agit « juste » d'un problème de sécurité qu'il est essentiel de régler !

La nécessité d'agir sur les causes...

Notre assemblée est revenue, à plusieurs reprises, sur cette nécessité d'agir sur les causes... plutôt que « de mettre des pansements » ! Et de ce point de vue, **nous pensons que le premier (et principal) problème à traiter est celui du trafic poids-lourds de la RD 2076 !**

- C'est essentiel pour la qualité de vie et la santé des riverains. Il suffit de constater ce qu'est le centre bourg de Blet, ou la traversée de Saint-Just, pour comprendre...
- C'est essentiel pour la sécurité : Chaque année, ce sont des accidents, des blessés, des morts et la plupart du temps, des PL sont en cause.
- C'est essentiel pour les contribuables du département que nous sommes, qui avons à charge l'entretien de cette route ; une route essentiellement dégradée par des PL en transit (1 PL = 3000 voitures légères, pour ce qui est de l'usure du revêtement).
- Et puis, ce sont autant de véhicules supplémentaires qui se présentent dans les barrières de péage de Bourges, qui posent des problèmes d'encombrement et de sécurité, et qui obligent à des travaux, des agrandissements... à charge de notre territoire !

En conséquence de quoi, nous considérons que c'est là, et sur cette question précise du trafic poids-lourds sur la RD 2076 qu'il faut agir. Il fut un temps question d'éco portiques consistant à imposer une taxe de transit : Imposer une taxe équivalente au coût du péage du tronçon de l'A71 Montmarault-Bourges, et une grande partie du problème que nous constatons, disparaîtra certainement ! Ou bien, envisager une limitation de tonnage ou une restriction d'usage, ou les deux... Quelle que soit la solution retenue, la situation constatée impose une action déterminée !

En conclusion :

- **Oui, il faut améliorer les capacités du péage de Bourges, avec le concours d'experts du domaine, et en premier lieu dans un souci de sécurité des usagers.**
- **Oui, il faut prendre « à bras le corps », simultanément, le problème de la RD 2076 et rechercher la solution de « réorienter le trafic PL vers l'A71 (Montmarault), comme cela avait initialement été imaginé.**