



Cahier d'acteur n°136

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

La LGV POCL : une chance pour desservir les villes du grand Centre

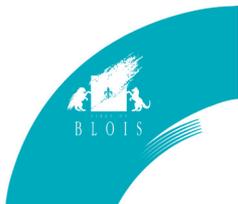
Parmi les 4 objectifs fixés par l'État en matière de transports dans le cadre de la réflexion sur la Ligne grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon, figure l'amélioration de la desserte des villes du grand centre ; le bassin blésois, riche de 175 000 habitants, répond parfaitement à cette ambition nationale.

Situés au cœur du Val de Loire, poumon économique, lieu de vie et d'échange de la région Centre, Blois, son agglomération et le département de Loir-et-Cher, doivent s'inscrire pleinement dans ce projet structurant que constitue le projet de LGV POCL.

Ces raisons ont été motrices dans notre décision d'unir nos efforts pour convaincre la SNCF, Réseau Ferré de France, le Conseil Régional et l'État (en charge de l'organisation des transports ferroviaires) de la nécessité d'améliorer la desserte ferroviaire de Blois aujourd'hui comme demain.

Ce document conçoit la LGV POCL comme un élément de développement régional et national pour une desserte performante et utile. Nous pensons que Paris et Lyon, qui structurent cette LGV, ont besoin des territoires qui les séparent. Cette LGV doit donc permettre un accès rapide et facile des 13 villes du grand centre dont Blois fait partie.

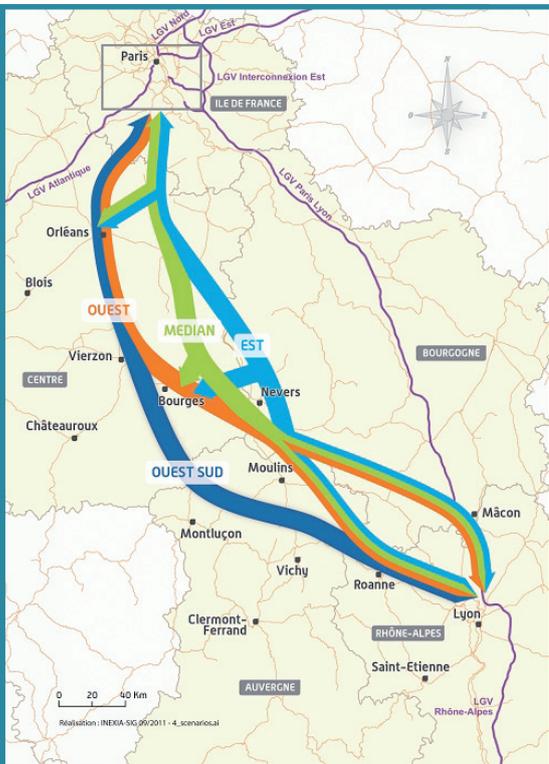
Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Ville de Blois

9 Place Saint-Louis
41000 Blois
Tél. : 02 54 44 50 12
blois.fr

Les scénarios ouest offrent la meilleure réponse aux 4 objectifs fixés par l'État et à l'aménagement durable du territoire



- **Objectif 1 :** Améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre :
■ Seuls les tracés ouest permettent de desservir directement et efficacement les villes du grand centre. (Orléans-Blois et Vierzon-Bourges).
- **Objectif 2 :** Assurer, à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures :
■ Les tracés ouest permettent de relier Paris à Clermont-Ferrand en 1h55 à 2h00.
- **Objectif 3 :** Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse :
Les tracés Est et Médian ne permettent pas de positionner Orléans sur le tracé du TGV.
■ La desserte d'Orléans ne peut se matérialiser que par les tracés ouest et ouest-sud.
- **Objectif 4 :** Fixer la constitution d'un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon :
■ Les scénarios Médian et Est se situent trop à proximité de l'actuelle LGV (LN1). Seuls les scénarii Ouest peuvent raisonnablement être considérés comme des alternatives à l'actuelle LGV. Ce sont donc les scénarios Ouest qui répondent le mieux aux enjeux d'aménagement du territoire à court, moyen et surtout long terme.

Au regard de ces éléments il apparaît que **les tracés Ouest permettent de répondre à l'ensemble des exigences exprimées par l'État.**

Avec des temps de trajets inférieurs de 10 minutes aux temps actuels, les tracés Médian et Est vont totalement vider la ligne existante. Au contraire, les tracés ouest avec des temps de parcours similaires à ceux de la ligne actuelle permettent un vrai équilibre entre ligne nouvelle et ligne existante.

Enfin, le développement durable doit être placé au centre de ce débat.

Les scénarios Ouest se caractérisent par leur moindre impact environnemental. En effet, en Région Centre, le fuseau déjà formé par le POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et l'A71 permet d'intégrer facilement une nouvelle LGV tout en préservant cette zone Natura 2000.

Les tracés ouest permettent un maillage territorial équilibré

■ En Loir-et-Cher

Le choix d'un tracé Ouest ou Ouest-Sud permettra au Loir-et-Cher de renforcer ses atouts économiques et touristiques en favorisant l'accueil et la fidélisation des

entreprises et le développement d'un tourisme de séjours. Ces scénarii sont ceux qui relient la plus forte population aux 3 aéroports internationaux via la LGV.

■ Renforcement de l'axe Nord-Sud (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse)

Les tracés Ouest et Ouest-Sud offrent un nouveau souffle à l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, grâce à

une juxtaposition prolongée au moins jusqu'à Vierzon, entre la ligne classique actuelle et la future ligne à grande vitesse.

■ L'axe Est-Ouest-Atlantique (via Blois)

Le contournement de l'agglomération orléanaise par l'ouest nécessite le chevauchement de la ligne classique Orléans-Tours. Dans cette hypothèse, Blois serait idéalement placée sur un itinéraire alternatif à grande vitesse entre Paris et Tours, pour soulager, à terme, la LGV Atlantique Paris-Tours.

Surtout, les tracés Ouest et Ouest-Sud sont les plus compatibles avec une future ligne Est-Ouest-Atlantique sans passer par l'Île-de-France.

Le bassin économique blaisois : un territoire au rayonnement national devant être desservi de façon optimale par le réseau ferroviaire

Une offre touristique et culturelle de premier plan :



Château Royal de Blois
Crédit photo : Ville de Blois /
Jean-Philippe Thibault

La gare de Blois est la porte d'entrée du Val de Loire (classé au patrimoine mondial de l'UNESCO), en atteste la fréquentation de nos châteaux qui s'est élevée à 1 500 000 visiteurs en 2010 (Chambord, Blois, Cheverny et Chaumont-sur-Loire).

L'origine des touristes est liée à l'axe desservi par la LGV POCL :

- 27 % issus d'Île de France
- 8% de Rhône-Alpes
- 5% de PACA
- 34% proviennent de l'étranger

Notre bassin de vie compte également des grands événements culturels avec :

- Les Rendez-vous de l'Histoire à Blois
- Le Festival international des jardins de Chaumont-sur-Loire
- Le Festival de bande dessinée (Bd Boum)

L'offre de loisirs est étendue : golfs, œnotourisme (AOC Cheverny, Touraine, Touraine Mesland), 1000 kilomètres de pistes cyclables (Loire à Vélo et Châteaux à vélo).

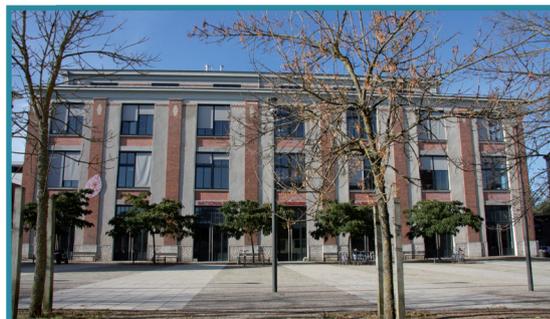
Économie et enseignement supérieur

Les salariés de nombreuses entreprises, PME et grands groupes de notre territoire (ex : Cadbury France, Humanis, Delphi, Procter & Gamble) utilisent très régulièrement l'axe ferroviaire Blois-Paris.

Par ailleurs, notre territoire est irrigué par plusieurs pôles de compétitivité et grappes d'entreprises qui nécessitent des liens réguliers entre leurs membres (ex : Cosmetic Valley, Shop Expert Valley...)

Enfin le pôle d'enseignement supérieur de Blois compte des écoles de commerce, une école d'ingénieur (ENIVL), l'École Nationale Supérieure de la Nature et du Paysage, plusieurs filières universitaires de l'Université François Rabelais, un IUT, des lycées professionnels, un lycée hôtelier...

Pour conforter et développer nos liens avec la métropole parisienne mais également avec les trois aéroports internationaux situés à Roissy, Orly et Lyon, le TGV est une nécessité pour le développement de notre territoire.



École nationale de la nature et du paysage
Crédit photo : Ville de Blois / Jean-Philippe Thibault

La LGV POCL : un atout essentiel pour compléter et dynamiser la qualité de notre desserte

La desserte ferroviaire de Blois est une préoccupation continue de la Ville de Blois, de son agglomération, du Pays des Châteaux et de la Chambre de commerce et d'industrie territoriale du Loir-et-Cher qui, en 2009, ont participé à la création de l'association Blois Paris Illico, partant du constat que depuis une dizaine d'années, la desserte entre Blois et Paris s'est fortement dégradée.

Alors que le temps de trajet était de 90 minutes il y a 30 ans, il est le plus souvent de 2 heures aujourd'hui. Si l'on y ajoute les horaires inadaptés, les retards récurrents et le manque d'équipements des rames, on explique sans peine l'utilisation croissante de la voiture pour relier Blois à Paris.

Actuellement, nous disposons de 15 trains reliant Blois à Paris. **Le projet de LGV prévoit 6 arrêts à Blois hors desserte TET restante.** Il paraît essentiel que, parallèlement aux travaux de rénovation des voies que la SNCF mène actuellement, la desserte TET demeure une priorité, que le nombre de parcours entre Blois et Paris reste de la même teneur et que soit mis en circulation un matériel roulant de meilleure qualité, tout ceci afin d'améliorer la fréquence horaire ainsi que le confort pour les usagers.

Cette préoccupation se traduit également par un investissement important dans le Quartier Gare. À l'horizon 2020, le secteur gare aura un nouveau visage

avec pour optique de poursuivre notre développement touristique et culturel, ainsi que de créer de l'activité économique. Ce futur pôle gare n'aura de sens que s'il s'appuie sur sa proximité avec la gare et permet une accessibilité renforcée aux transports en commun et en premier lieu, le train. En ce sens, le projet de LGV POCL arrive à point nommé.

Cette LGV devra s'adosser à un maillage territorial de qualité à la fois localement et plus largement. La création de cette ligne devra donc aller de pair avec la mise en place d'une interconnexion de bonne qualité pour les trains qui ne rallieront pas directement Blois.

Le secret de sa réussite résidera dans la prise en compte de critères économiques et financiers

Le TGV représente une chance pour notre territoire. Il nous permettra d'être mieux reliés aux métropoles nationales et nous mettra en lien avec les aéroports (Paris, Lyon, Marseille). **Ce facteur de compétitivité important, favorisera de nouvelles implantations et permettra d'envisager plus facilement de nouveaux développements d'entreprises.**

Vue aérienne de Blois
Crédit photo : Ville de Blois /
Jean-Philippe Thibault



Blois, par le dynamisme de ses entreprises et de ses laboratoires de recherche dans des domaines de pointe comme le cosmétique, l'automobile et la grande consommation, requiert une desserte ferroviaire de qualité, en particulier parce que la liaison Paris-Orléans-Blois, et ses 850 000 déplacements annuels, se caractérise par une forte proportion de déplacements domicile-travail/domicile-études (45%) mais aussi de déplacements professionnels (30%).

Fort de son bassin de 10 000 entreprises comprenant 78 000 emplois et de son dynamisme culturel et touristique avec ses 1 800 000 nuitées en Loir-et-Cher en 2010, Blois constitue un lieu de passage obligé pour cette ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

Les besoins du territoire sont nombreux :

- Accueillir et fidéliser les entreprises
- Développer le tourisme
- Conforter l'enseignement supérieur et la recherche

Afin que le TGV constitue une réussite et soit utilisé par le plus grand nombre, il est essentiel que soient maintenus des tarifs abordables pour l'ensemble des voyageurs et en particulier, pour les salariés, pour qui le train est un moyen de transport quotidien. Il faudra envisager la mise en place d'abonnements de travail à des prix raisonnables. C'est pour cela qu'il est important que le plan de financement de la LGV POCL soit exposé assez rapidement, afin d'évaluer la part à laquelle chaque entité (État, Collectivités locales et partenaires privés) sera sollicitée.

CONCLUSION

Nous soutenons le projet POCL dans ses scénarii Ouest et Ouest-Sud, dans la mesure où il permettra à la fois de posséder une ligne à grande vitesse accessible au plus grand nombre, mais aussi de disposer d'une infrastructure favorisant un aménagement cohérent du territoire.



Ville de Blois
9 Place Saint-Louis
41000 Blois
Tél. : 02 54 44 50 12
blois.fr

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL