



Cahier d'acteur n°68

octobre 2011

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.



Le Syndicat Mixte du Pays des Châteaux est favorable aux tracés Ouest

Le Pays des Châteaux regroupe:

- la **Communauté de communes du Pays de Chambord** soit 17 communes. Elle compte plus de 20 000 habitants. Son territoire est à la fois périurbain et rural.
- la **Communauté d'Agglomération de Blois** ses 48 communes et près de 107 000 habitants. Elle englobe l'unité urbaine de Blois.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Cahier d'acteur porté par le
Syndicat du Pays des Châteaux
Hôtel d'Agglomération
1 Rue Honoré de Balzac
41000 BLOIS

Avec près de 130 000 habitants, le Pays des Châteaux regroupe 65 communes organisées au sein de deux EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) soit plus du tiers de la population du Loir-et-Cher. Avec 120 hab. /km² la plus forte densité du département, il présente un fort dynamisme démographique notamment autour de l'unité urbaine de Blois, sur l'axe ligérien, moteur démographique du Loir-et-Cher.

Structure de contractualisation de partenariat et d'échanges, le Pays des Châteaux assure l'interface avec les services de l'Etat, avec la Région Centre, le Département de Loir-et-Cher et les divers organismes consulaires. Il a pour objectif d'assurer la concertation permettant de définir les perspectives et d'orienter les choix du développement local puis de favoriser l'émergence de projets portés par des acteurs locaux, publics, privés ou associatifs.

Situation géographique du Pays des Châteaux. Source Observatoire des territoires de Loir-et-Cher 2011



Le Pays des Châteaux s'est par ailleurs doté de la compétence accueil, promotion et commercialisation touristique par son Office intercommunal Blois - Chambord, dont il assure majoritairement le financement.

L'économie touristique du Pays des Châteaux est largement influencée par la présence sur son territoire de grands sites de renommée mondiale Chambord, Cheverny, Blois, ainsi que le Val de Loire classé au patrimoine mondial qui constituent des produits d'appels exceptionnels.

En atteste la fréquentation en 2011 des principaux châteaux :

■ 282 000 visiteurs au Château de Blois au 30 Novembre 2011

■ 300 000 visiteurs à Cheverny au 30 Novembre 2011

760 000 visiteurs au château de Chambord au 30 Novembre 2011

Le Pays des Châteaux représente aussi le premier pôle d'hébergement touristique du Loir-et-Cher et peut se prévaloir d'être référencé comme l'une des prestigieuses destinations nature et culture en France.

Traversé par des flux touristiques majeurs, le Pays des châteaux est devenu depuis quelques années une destination touristique de court séjour (3,6 nuits en moyenne sur le territoire et près de 700 000 nuitées enregistrées au Pays des Châteaux en 2010) grâce à la

Loire à Vélo, amplifiée sur son territoire par les 350 kms cyclables « les Châteaux à Vélo ».

Le Pays des Châteaux compte beaucoup sur le TGV pour figurer durablement dans le peloton de tête des grandes destinations touristiques cyclables françaises et lutter à armes égales avec ses concurrents déjà accessibles par le TGV comme la Touraine ou le littoral Atlantique et ainsi poursuivre son développement touristique en plein essor.

Pour le territoire et le bassin de vie que constitue le Pays des Châteaux, il est primordial de considérer le projet POCL avec la desserte d'Orléans et l'arrivée des TGV en gare de Blois comme un projet prioritaire. C'est pourquoi, en application d'un principe d'équité, le projet de LGV POCL devrait être réalisé avant tous les autres.



Château de Cheverny. Source : Domaine de Cheverny

1/ Les scénarios Ouest offrent les réponses les plus adaptées aux 4 objectifs fixés par l'État et répondent à un aménagement durable du territoire central Français

Objectif 1 : Améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre :

=> **Seul 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 ou 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 de la LGV POCL TGV.

=> **La desserte effective c'est-à-dire à la fois vers l'île de France et à la fois vers l'Axe Rhodanien et non pas le seul raccordement d'Orléans ne peut se matérialiser que par les tracés ouest et ouest-sud.**

Objectif 4 : Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon :

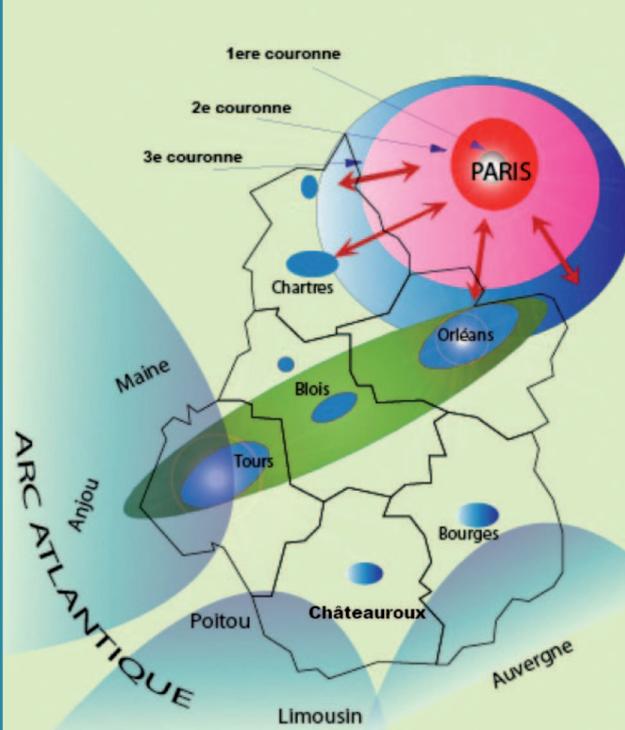
=> Les scénarios médian et Est sont trop proches de l'actuelle LGV pour répondre aux enjeux

d'aménagement du territoire Sud et Ouest du Bassin Parisien. **Seuls les scénarios 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 ; notamment par les échanges que permettrait ce tracé à Orléans, tant vers Paris et l'Île de France et par là même les capitales du Nord et de l'Est de l'Europe, que vers Lyon, l'axe rhodanien et les capitales du Sud et de l'Est.

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

Avec des temps de trajets inférieurs de 10 minutes aux temps de trajets sur la LN1, les tracés Médian et Est risquent véritablement de vider la ligne actuelle.

A l'inverse, les tracés Ouest avec des temps similaires à ceux de la ligne actuelle maintiendraient un véritable équilibre de l'offre entre ligne nouvelle et ligne existante.



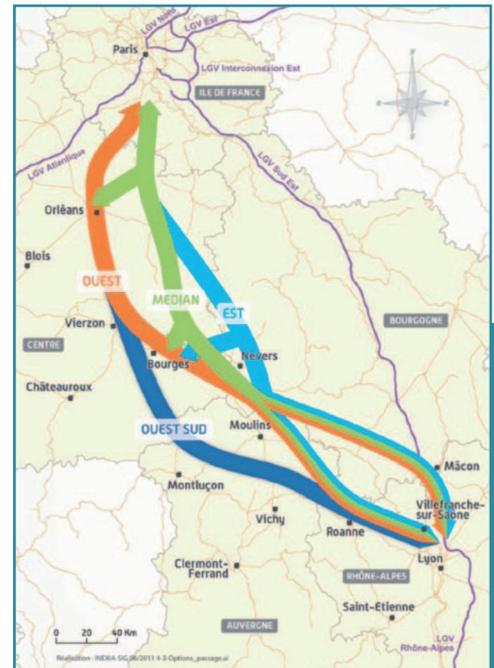
Enfin, le développement durable doit être placé au centre de ce débat.

Les scénarios Ouest se caractérisent par leur moindre impact environnemental. En effet, en Région Centre le corridor déjà formé par le POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et l'Autoroute A71, permet assez aisément d'intégrer une nouvelle LGV tout en préservant voire en améliorant le potentiel de cet espace résiduel et pourtant classé en zone natura 2000.

Les tracés ouest renforcent un maillage ferroviaire territorial équilibré

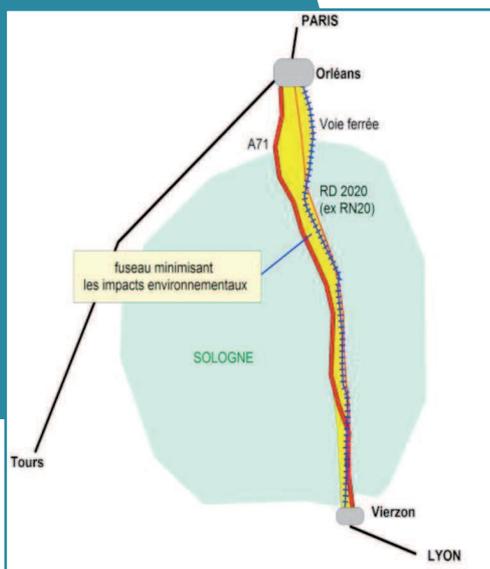
Pour le Loir et Cher

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 séjour sur le bassin de vie Blésois et l'axe ligérien en Loir et Cher. Ces scénarios sont ceux qui relient la plus forte population aux 3 aéroports internationaux Orly-Roissy et Lyon ; via la LGV



Source : Dossier du maître d'ouvrage débat public Oct. 2011-janv. 2012

Corridor ferroviaire des tracés Ouest en Sologne (source CG41)



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 le chevauchement de la ligne classique Orléans-Tours. Dans cette hypothèse, Blois serait idéalement placé 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

2/ Le Pays des Châteaux ou le bassin économique Blaisois : Un territoire au rayonnement national devant être desservi de façon optimum par le réseau ferroviaire

La gare de Blois est la porte d'entrée sur le val de Loire (classé au patrimoine mondial de l'UNESCO) : Notre bassin de vie compte également des grands événements culturels avec :

- Les Rendez-vous de l'Histoire à Blois
- Le Festival des jardins de Chaumont
- Le Gaim Fair de Chambord

L'offre de loisirs est étendue :

- Golfs de renom international (Classement PGA*) notamment celui des Bordes à Saint Laurent -Nouan* (Professional Golf Association)*
- Oenotourisme (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, Procter & Gamble), utilisent très régulièrement l'axe ferroviaire Blois-Paris et au-delà (Lille, Bruxelles,...). 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 les liens entre le Blaisois-Pays des Châteaux, la métropole parisienne et l'axe rhodanien, le TGV passant par Orléans est une nécessité.

3/ Le TGV, un enjeu majeur pour conforter le Pays des Châteaux, en tant que destination touristique de premier ordre entre Paris et Lyon

Le Pays des châteaux s'est inscrit depuis longtemps dans le développement de l'itinérance douce sur son territoire. Avec la mise en place des Châteaux à Vélo, c'est une autre façon de découvrir les joyaux patrimoniaux du Val de Loire et d'apprécier les charmes des paysages en mosaïque aux confins de la Sologne, de la Sologne Viticole, et de la Touraine...)



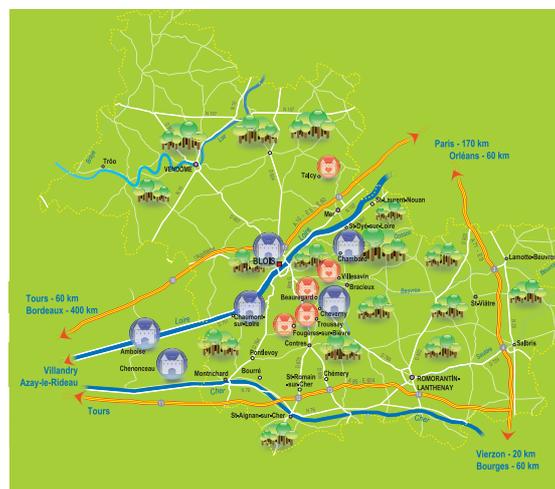
Les châteaux à Vélo : source Syndicat mixte du Pays des Châteaux

La gare de Blois est aujourd'hui la seule porte d'entrée ferroviaire pour ce territoire. Ainsi, l'arrivée du TGV en gare de Blois et l'offre de transport vélo dans les TGV permettra aux Franciliens, l'une des clientèles cible de choisir de séjourner encore plus facilement au Pays des Châteaux ou de s'y échapper pour une journée. Les campagnes de promotion de la destination touristique « Blois-Chambord » mises en place en 2010 et 2011 dans le métro Parisien ont produit immédiatement leurs effets. Avec le passage du TGV à Orléans il en sera de même pour les clientèles des régions Sud-est de la France.

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

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

Six TGV par jour en 2020 en gare de Blois apporteront une extraordinaire amélioration des services proposés aux visiteurs arrivant en gare qui souhaiteront découvrir les nombreux grands sites touristiques du territoire, soit à partir des bus navettes mis en place par le Conseil général de Loir-et-Cher, soit en utilisant tous les moyens de circulations douces.



Les châteaux à Vélo : source Syndicat mixte du Pays des Châteaux

CONCLUSION

Le Syndicat Mixte du Pays des Châteaux soutient les scénarios Ouest et Ouest-Sud du projet POCL. Ils offrent tous deux la possibilité d'un maillage territorial de qualité pour les agglomérations d'Orléans-Blois et Vierzon-Bourges avec le réseau ferré à grande vitesse existant. Il s'agit là d'une opportunité inégalée pour dynamiser le développement économique et touristique de ce territoire aux potentialités exceptionnelles mais encore trop faiblement exploitées.



COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE À 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