



# Cahier d'acteur n°106

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## LGV POCL : les tracés Ouest seuls véritables projets d'aménagement du territoire

*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*



**Chambre de commerce et d'industrie  
territoriale de Loir-et-Cher**

16, rue de la Vallée Maillard  
41018 BLOIS Cedex

Tél. : 02 54 44 64 00

Fax : 02 54 74 78 20

e-mail : [contact@loir-et-cher.cci.fr](mailto:contact@loir-et-cher.cci.fr)

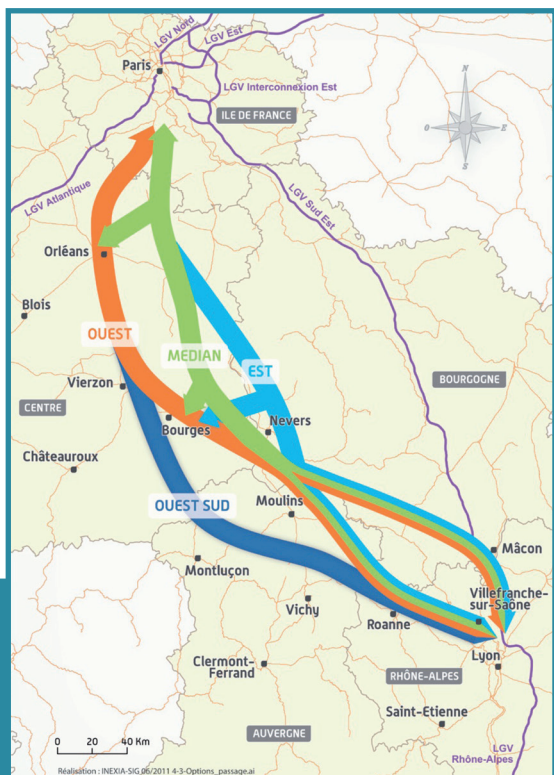
La Chambre de commerce et d'industrie de Loir-et-Cher qui œuvre au quotidien pour assurer le développement économique des entreprises considère la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL) comme la réponse tant attendue en matière d'aménagement du territoire de la région Grand Centre Auvergne.

Pour autant, tous les tracés qui ne desserviraient pas convenablement la Région Centre, 5ème région industrielle française et surtout directement sa capitale régionale, Orléans, manqueront définitivement cet objectif de l'Etat.

Les 10 500 établissements industriels et commerciaux du département qui représentent plus de 78 000 emplois souffrent d'une dégradation continue de la desserte ferroviaire avec l'une des quatre lignes les plus malades de France. La réalisation de la LGV, au plus proche du Loir-et-Cher, leur permettra d'accéder plus rapidement au réseau TGV et ainsi à Paris et Lyon.

La CCI de Loir-et-Cher soutient donc pleinement le choix des tracés Ouest et Ouest-Sud qui répondent le mieux aux objectifs de l'Etat, contribuent au développement de notre département et au respect de l'environnement.

# Les scénarios Ouest et Ouest-Sud répondent parfaitement aux 4 objectifs fixés par l'État



Représentation des 4 scénarios

## Réduire le temps de transport

Le premier objectif du projet est d'assurer à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures. Sur ce point tous les tracés répondent à la demande et la différence entre le tracé le plus rapide et les tracés Ouest (2h00) et Ouest-Sud (1h55) n'est qu'au maximum de 10 minutes.

## Relier enfin Orléans au réseau des trains à grande vitesse

A ce jour Orléans, capitale de la Région Centre, n'est toujours pas reliée au réseau à grande vitesse ce qui apparaît tout à fait

anormal. Le deuxième objectif est donc de desservir de manière effective Orléans ce que permettent uniquement les tracés Ouest et Ouest-Sud.

Au contraire, les tracés Est et Médian maintiendront définitivement la ville en dehors du tracé d'une LGV et feront d'Orléans une simple déviation du réseau TGV.

## Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre

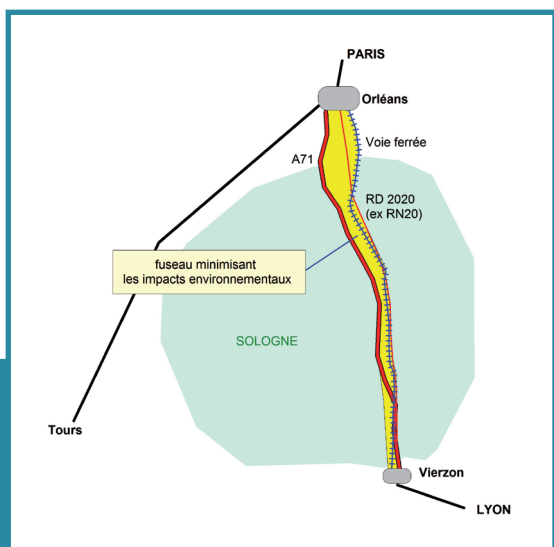
Le troisième objectif répond à la nécessité de desservir directement et efficacement les villes du Grand Centre. Sur ce point, seuls les tracés Ouest permettent d'améliorer la desserte de Bourges et de désenclaver les villes intermédiaires que sont Blois, Vierzon, Châteauroux en Région Centre mais aussi Montluçon et Vichy en Auvergne.

## Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon

Dernier objectif celui d'offrir un itinéraire alternatif au PARIS-LYON. Il est parfaitement réalisé par les tracés Ouest. Ils assureront de plus un maillage avec l'axe Est-Ouest (ligne NANTES-LYON). L'itinéraire sera d'autant plus pertinent que son positionnement sera plus proche des villes de Vierzon et Bourges. Les scénarios Médian et Est se situant trop à proximité de l'actuelle LGV ne desserviront aucun nouveau territoire.

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

# Les scénarios Ouest et Ouest-Sud ont l'impact environnemental le plus faible



Fuseau ferroviaire en Sologne

La réalisation d'un tel projet structurant de 500 Km aura nécessairement, selon les tracés, des impacts environnementaux plus ou moins importants pour les territoires traversés.

A l'heure du développement durable cet aspect du projet mérite que le maître d'ouvrage en tienne compte dans sa décision finale.

Et sur ce point les différents

tracés n'offrent pas les mêmes potentialités.

Contrairement aux tracés Est et Médian qui passent sur des sites vierges, les scénarios Ouest, eux, se caractérisent par leur moindre impact environnemental grâce à des infrastructures déjà existantes.

En effet, en Région Centre, les tracés de la LGV pourront facilement s'intégrer dans le fuseau déjà constitué par la RD2020, la voie ferrée POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et l'A71. Cet atout indiscutable permet ainsi de préserver la Sologne, zone Natura 2000.

La LGV pourra longer sur une très grande partie l'A71 ce qui limitera ainsi la fragmentation du territoire et ne remettra pas en cause les continuités écologiques. Il conviendra cependant de veiller à ce que les activités économiques ne soient pas remises en cause.

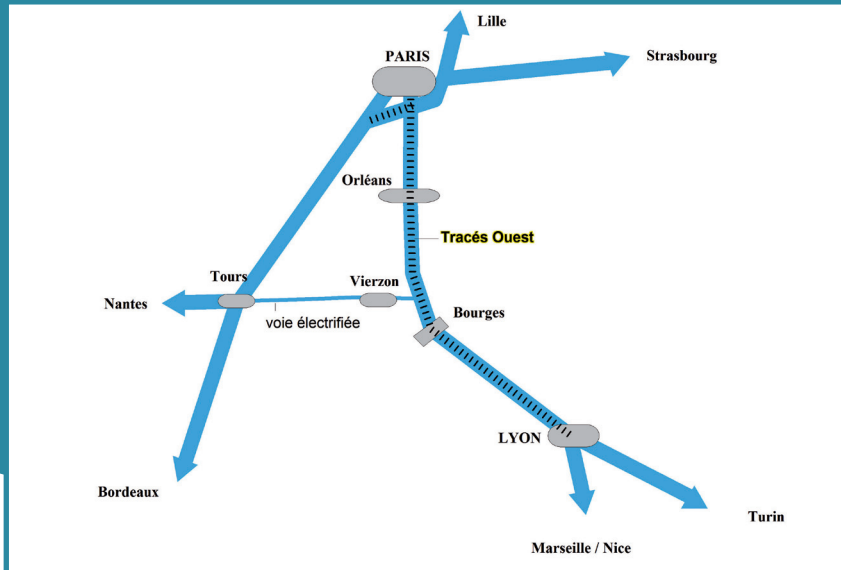
# Les tracés Ouest offrent un maillage territorial équilibré

Les tracés ouest en Région Centre

## Au niveau régional

Les villes de la région Centre sont rattachées entre elles par une logique de partenariat géographique, touristique et économique. Les scénarios Ouest

permettront de les desservir en favorisant les liaisons transversales à la fois pour l'axe nord-sud mais aussi Est-Ouest. Autant de clientèle supplémentaire pour assurer rentabilité de la future LGV.



## Renforcement de L'axe Nord-Sud (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse)

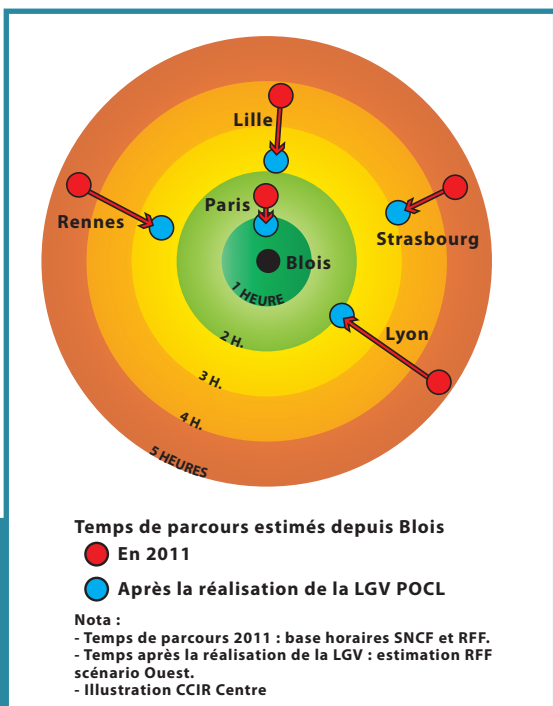
Les tracés Ouest et Ouest Sud offrent un nouveau souffle à l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, grâce à une juxtaposition prolongée au moins jusqu'à Vierzon, entre la ligne classique actuelle et la future ligne à grande vitesse.

## 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.

# Les enjeux des lignes LGV Ouest pour le bassin économique Blaisois



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. En outre, ces scénarios sont ceux qui relient la plus forte population aux 3 aéroports internationaux via la LGV, facteur supplémentaire déterminant d'attractivité et de développement économique et touristique pour tous les acteurs du projet.

## BLOIS-PARIS en 55 mn

Ces scénarios Ouest sont les seuls qui garantissent

entreprises	Effectifs
Daher Aerospace / CSI	2 242
Delphi Diesel System	1 750
Groupe Humanis	940
Recam Sonofadex	859
CEC - Cadbury	576
Atos Worldline	530
ActiCall SAS	450
Procter et Gamble SAS	444
Center Parcs SCS	400

à Blois un accès à PARIS en 55 mn, contre 1h25 aujourd'hui. Le contournement d'ORLEANS par l'Ouest est à ce titre à privilégier afin d'encourager l'utilisation du TGV en le rapprochant du fort potentiel de voyageurs du bassin blaisois (850 000 voyageurs/an). La faculté, notamment pour les responsables d'entreprises de réaliser des allers-retours à PARIS sur une 1/2 journée encouragera l'utilisation des TGV. Le Loir-et-Cher accueille en effet de nombreuses entreprises (cf encadré) dont les sièges sociaux sont à

Temps de parcours estimés depuis Blois

l'extérieur du département et principalement sur Paris. Souffrant d'une dégradation continue des dessertes ferroviaires entre Blois et Paris, la LGV permettra aux entreprises de conforter leur implantation en Loir-et-Cher. Elle permettra en outre aux PME dont le siège est dans l'agglomération blaisoise d'accéder plus facilement aux aéroports et aux donneurs d'ordres présents dans les capitales européennes.

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...)

Le Loir-et-Cher développe également une offre touristique et culturelle de premier plan reconnue internationalement :

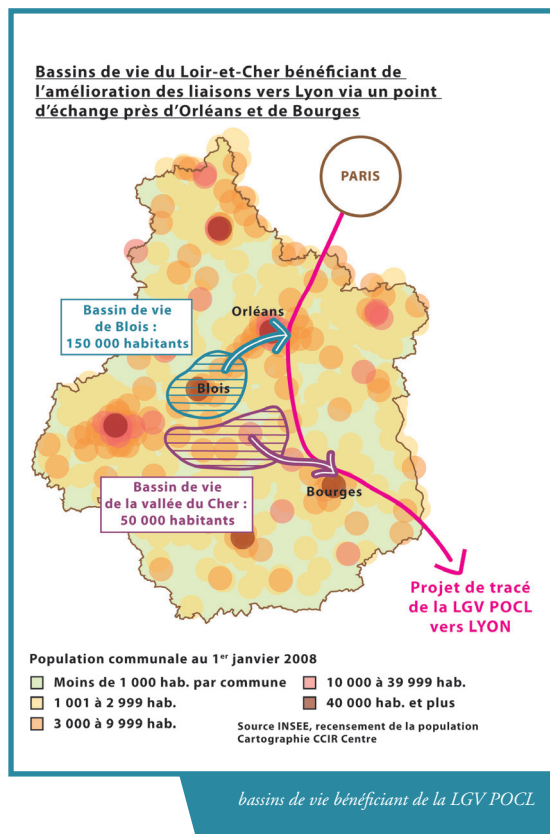
- Des sites historiques prestigieux avec une très forte fréquentation annuelle : le Château de Chambord 717 000 visiteurs, Cheverny 300 000 visiteurs et Blois 274 000 visiteurs.
- Des grands événements culturels nationaux rassemblant chaque année des milliers d'amateurs : Les Rendez-vous de l'Histoire, le Festival BD Boum à Blois, le festival des jardins de Chaumont.
- Une offre de loisir très étendue :
- Golfs de renom international (Les Bordes et Cheverny)
- La Loire à vélo (1 000 kilomètres de pistes cyclables)
- Oenotourisme (AOC Cheverny, Touraine, Touraine Mesland) et La Chasse en Sologne
- Le parc de Loisirs Center Parc (3000 lits occupés à 90%) et Le Zoo de Beauval (540 000 visiteurs/an)

La gare de Blois est la porte d'entrée sur le Val de Loire (classé au patrimoine mondial de l'UNESCO). Les scénarios Ouest de la LGV POCL permettront ainsi à la clientèle française et étrangère d'accéder plus rapidement aux sites touristiques du Loir-et-Cher. Notre territoire profitera alors du développement constant de la demande en matière de loisirs et de séjours.

## Blois-Lyon : vers les 2 heures de parcours

Le Loir-et-Cher attend avec impatience le gain de temps et les relations simplifiées avec LYON et le Sud-Est de la France et de l'Europe. De nouveaux marchés seront ainsi ouverts à nos entreprises et une nouvelle clientèle profitera de nos sites touristiques. Actuellement 13 % des touristes viennent des Régions PACA et Rhône-Alpes contre 27 % de l'Ile-de-France. Il y a là pour notre département un fort potentiel de clients.

Les liaisons avec LYON pourront passer par Orléans pour les 150 000 habitants du bassin de vie de Blois ou par Bourges pour les 50 000 habitants de la vallée du Cher.



## CONCLUSION

La Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Loir-et-Cher, ainsi d'ailleurs que l'ensemble des acteurs du Loir-et-Cher, sont unanimes pour soutenir les tracés Ouest et Sud Ouest, avec un contournement d'ORLEANS par l'Ouest, seuls véritables projets d'aménagement du territoire, permettant ainsi :

- Le meilleur développement économique et touristique du Loir-et-Cher,
- L'amélioration des dessertes vers Paris et Lyon
- Une logique de maillage régional et national,
- Un renforcement des liaisons particulièrement Est-Ouest,
- Une minoration importante des impacts environnementaux grâce aux infrastructures existantes.



Chambre de commerce  
et d'industrie territoriale  
de Loir-et-Cher

16, rue de la Vallée Maillard  
41018 BLOIS Cedex  
Tél. : 02 54 44 64 00  
Fax : 02 54 74 78 20  
e-mail :  
contact@loir-et-cher.cci.fr

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR  
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLEANS / 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