



Cahier d'acteur n°82

décembre 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.

Les acteurs du Loir-et-Cher s'unissent en faveur des tracés Ouest

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

LOIR-ET-CHER



**CONSEIL GENERAL
DE LOIR-ET-CHER**

Hôtel du département
Place de la république
41020 BLOIS Cedex

La LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon dans ses tracés Ouest est un outil majeur d'aménagement et de développement de nos territoires : Loir-et-Cher, Région Centre, bien sûr, mais également Région Auvergne, Rhône-Alpes et Ile de France.

Le Loir-et-Cher approuve l'ensemble des objectifs fixés par l'Etat auxquels doit répondre ce maillon essentiel du réseau des lignes à grande vitesse, notamment le positionnement d'Orléans sur le réseau des trains à grande vitesse, l'amélioration de la desserte des villes du grand centre (dont Blois, Bourges, Châteauroux et Vierzon), l'amélioration des relations transversales entre la façade Atlantique, Rhône-Alpes et au-delà.

Le Loir-et-Cher soutient donc avec enthousiasme les tracés Ouest qui sont les seuls à répondre en totalité aux objectifs fixés et permettent des mises en service de tranches fonctionnelles, lissant ainsi les investissements.

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

Objectif 1

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 2 h00.

Objectif 2

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 efficace d'Orléans ne peut se matérialiser que par les tracés ouest.

Objectif 3

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 4

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

- › Les scénarios médian se situent à proximité de l'actuelle LGV. Seuls les scénarios Ouest peuvent raisonnablement être considérés comme des alternatives à l'actuelle LGV. Ce sont ces scénarios qui répondent le mieux aux enjeux d'aménagement du territoire.

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

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'A71, permet d'intégrer assez aisément une nouvelle LGV tout en préservant à la fois le potentiel de biodiversité de cet espace classé Natura 2000 (comme les 348 000 ha de la Sologne) et à la fois, les grands équipements touristiques et sportifs qui s'y trouvent, comme le Parc équestre fédéral à Lamotte-Beuvron, Center Parcs, la ferme de Courcimont, le Centre de rencontre des générations, le Domaine de Chalès et, bien évidemment, la qualité de vie des habitants.

Les tracés ouest permettent un maillage territorial équilibré

En Loir-et-Cher

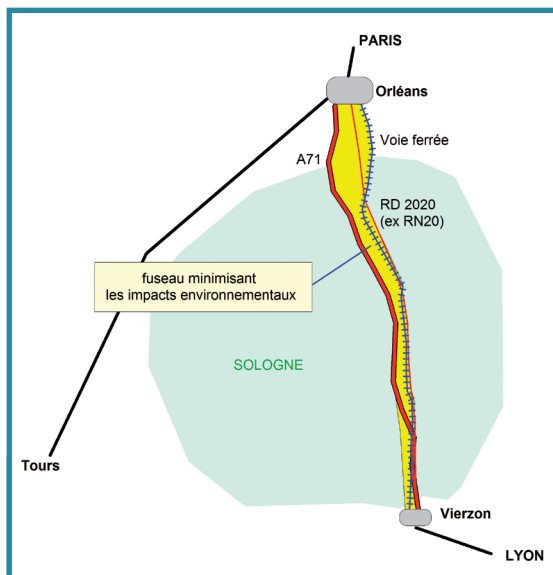
Le choix d'un tracé Ouest permettra au Loir-et-Cher de renforcer ses atouts économiques et touristiques en favorisant l'accueil et la fidélisation des entreprises et le développement d'un tourisme de séjour.

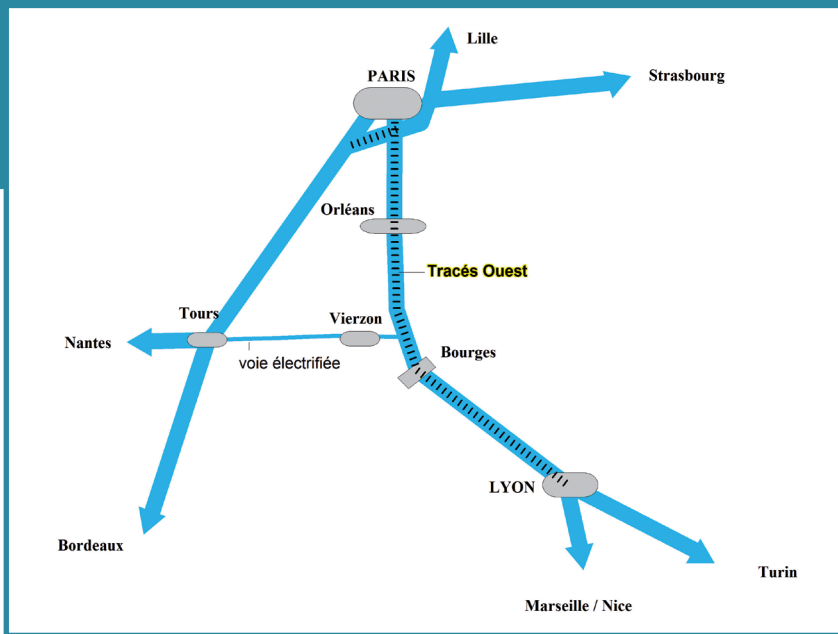
Ces scénarios sont ceux qui relient la plus forte population aux 3 aéroports internationaux via la LGV.

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

Les tracés Ouest 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.

Fuseau des infrastructures de Sologne (A71, Ligne ferroviaire POLT, tracés ouest POCL): Minimisation des impacts environnementaux
Source: Conseil Général de Loir-et-Cher





■ L'axe Est-Ouest-Atlantique

Le contournement de l'agglomération Orléanaise par l'ouest suppose le chevauchement de la ligne classique Orléans-Tours. Dans cette hypothèse, Blois et le Loir et Cher seraient idéalement placés sur un itinéraire alternatif entre Paris et Tours, pour soulager, à moyen ou long terme, la LGV Atlantique Paris-Tours. Surtout, les tracés Ouest sont les plus compatibles avec une future ligne Est-Ouest-Atlantique sans passer par l'Île-de-France.

Les scénarios Ouest sont les seuls à offrir un vrai itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon et à permettre des investissements lissés dans le temps

Avec des temps de trajets inférieurs de 10 minutes aux temps actuels, les tracés médian et Est vont totalement cannibaliser la ligne existante, selon les propres dires de RFF lors des réunions publiques, la rendant ainsi inutilisée, sauf les quelques liaisons avec la Suisse !!! Au contraire, les tracés Ouest avec des temps similaires à ceux de la ligne actuelle permettent un vrai équilibre entre ligne nouvelle et ligne créée

De surcroît, les tracés Ouest sont les seuls à permettre des phasages en 4 tranches fonctionnelles avec mises en service successives permettant de répondre à un étalement dans le temps des investissements, cette ouverture par tranches fonctionnelles (Orléans et Blois, puis Bourges et Vierzon puis Clermont-Ferrand et enfin Lyon) offrant progressivement les recettes commerciales correspondantes.

Le bassin économique blaisois et la Sologne : Un territoire au rayonnement national devant être desservi de façon optimale par le réseau ferroviaire.

- **Une offre touristique et culturelle de premier plan :**
La gare de Blois est la porte d'entrée sur le Val de Loire (classé au patrimoine mondial de l'UNESCO) :
- En atteste la fréquentation de nos châteaux en 2010 :
 - 730 000 visiteurs à Chambord
 - 262 000 visiteurs à Blois
 - 300 000 visiteurs à Cheverny,
- Les gares futures d'Orléans et de Vierzon/Bourges permettraient de desservir
 - Center Parcs : 1 200 000 nuitées/an – 550 emplois,
 - Le Parc équestre fédéral et les autres équipements touristiques importants,

- 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% provenant de l'étranger
- Ces bassins de vie comptent également plusieurs grands événements culturels avec :
 - Les Rendez-vous de l'Histoire à Blois
 - Le Festival des jardins de Chaumont
 - Les compétitions nationales équestres à Lamotte-Beuvron.

L'offre de loisirs est vaste : golfs de renommée internationale, oenotourisme (AOC Cheverny, Touraine, Touraine Mesland), 1000 kilomètres de pistes cyclables (Loire à Vélo, Sologne à vélo, et Châteaux à vélo), la chasse, l'équitation, la découverte nature...

■ Économie et Enseignement supérieur

Les salariés de nombreuses entreprises, PME et grands groupes de ce territoire (Ex : Cadbury France, Humanis, Procter & Gamble), utilisent très régulièrement les axes ferroviaires vers Paris et les grandes métropoles nationales et européennes.

Par ailleurs, plusieurs pôles de compétitivité et grappes d'entreprises du territoire 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, la Sologne et la métropole parisienne mais également vers les trois aéroports internationaux situés à Roissy, Orly et Lyon et vers les grandes métropoles nationales et européennes, le train à grande vitesse est une nécessité pour le développement du territoire.

Les enjeux de la LGV POCL pour le Loir-et-Cher

Paris-Orléans-Blois est considéré par le maître d'ouvrage, lui-même, comme une "liaison à fort potentiel". En effet, 2,7 millions de voyageurs par an empruntent la ligne Paris-Orléans et 0,85 million la ligne Orléans-Blois. Un gain de temps de transport pourrait permettre d'augmenter significativement le trafic à une hauteur estimée de près de 4 millions de voyageurs annuels. L'impact financier mais aussi sur l'attractivité du territoire loir-et-chérien serait, on le constate, très important.

De plus, dans un schéma d'amélioration global du transport dans notre département, la perspective d'une LGV fait office de moteur, plaçant la gare de Blois au centre d'un maillage efficace vers les points

touristiques et économiques du département (Sologne, Loire, Châteaux, vignobles, entreprises...)

Le développement d'un tourisme de séjours nécessite une desserte ferroviaire de qualité. Avec quelque 2 780 000 nuitées enregistrées en 2010, 1 360 000 visiteurs payants dans les principaux châteaux du Loir-et-Cher (Chambord, Cheverny, Blois, Chaumont-sur-Loire), l'impact du tourisme sur l'économie du département est majeur. Mais il s'agit encore souvent d'un tourisme de transit. La LGV POCL permettra de créer une véritable offre de séjours en brisant le relatif isolement ferroviaire de ce territoire.

CONCLUSION

Les acteurs du Loir-et-Cher choisissent les scénarios Ouest pour :

- Une logique de maillage régional cohérente,
- Des perspectives crédibles de connexions nord-sud et est-ouest,
- Un impact sur la nature minoré par la présence des infrastructures existantes dans la traversée de la Sologne,
- De formidables perspectives économiques et touristiques pour le Loir-et-Cher et la Région Centre,
- une possibilité de lissage des investissements avec des mises en service de tronçons fonctionnels.

LOIR-ET-CHER



CONSEIL GENERAL

CONSEIL GENERAL

DE LOIR-ET-CHER

Hôtel du département
Place de la République
41020 BLOIS Cedex

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