

Cahier d'acteurs de
l'Ecole Nationale d'Ingénieurs du Val de Loire (ENIVL)
rue de la Chocolaterie, BP 3410, 41034 BLOIS CEDEX
tél. +33 (0)2 54 55 84 00
fax : +33 (0)2 54 55 84 35



Enjeux de la LGV POCL pour l'ENIVL

Forte de ses 491 étudiants en 2011-2012, l'Ecole Nationale d'Ingénieurs du Val de Loire (ENIVL) est une école publique située à Blois qui forme en 5 ans des ingénieurs généralistes. Le recrutement des étudiants à l'ENIVL se faisant principalement hors région, avec une proportion importante d'étudiants venant de l'Ile de France, l'attractivité de l'école passe par une desserte ferroviaire solide.

De plus, l'école héberge deux équipes de recherche de l'Université de Tours, l'une membre du Laboratoire de Mécanique et Rhéologie (LMR), l'autre membre du Groupement de recherche en Matériaux, Microélectronique, Acoustique et Nanotechnologies (GREMAN). Ces 2 laboratoires sont multi-sites, localisés à Tours et Blois.

En outre, l'ENIVL adhère à trois pôles de compétitivité (Elastopole, S2E2, Cosmetic Valley) et s'insère dans le PRES Centre-Val de Loire Université.

Dans ce contexte de fortes interactions régionales, la ligne SNCF Tours-Blois-Orléans-Paris et le projet de la LGV POCL sont stratégiques tant sur le plan de l'enseignement supérieur que de la recherche, où la concurrence est renforcée.



L'École Nationale d'Ingénieurs du Val de Loire est une école publique située à Blois qui forme en 5 ans des ingénieurs généralistes. Avec le choix d'une option parmi les 16 proposées en cinquième année en France ou à l'étranger, nos élèves ingénieurs optent pour l'orientation qu'ils vont donner à leur diplôme d'ingénieur généraliste. Quatre stages d'une durée totale de 13 mois permettent aux jeunes ingénieurs de l'ENI du Val de Loire d'être immédiatement opérationnels à la sortie de l'école. Les périodes de stages et missions industrielles les mettent en situation de poser et résoudre des problèmes technologiques concrets liés à la conception et à la fabrication de systèmes et de services dans un grand nombre d'activités industrielles. L'étude des langues est privilégiée afin que toutes les opportunités de carrière, y compris à l'international, puissent être envisagées par nos jeunes diplômés. L'ENIVL est accréditée par la commission des titres d'ingénieur. La CTI est un organisme indépendant chargé par la loi française depuis 1934 d'habilitier toutes les formations d'ingénieur et de développer la qualité des formations. En outre, l'ENIVL est membre du groupe des Ecoles Nationales d'Ingénieur comptant 5 écoles publiques. C'est en tout 12000 ingénieurs diplômés ENI qui constituent un réseau actif sur lequel les élèves ingénieurs ENIVL peuvent compter.

Au sein de l'ENIVL, les enseignants ont l'un des trois statuts suivants : certifié, agrégé ou enseignant-chercheur (Maître de Conférence ou Professeur des Universités) et sont au nombre de 33, auxquels s'ajoutent des enseignants vacataires. Cette équipe est soutenue par une équipe administrative forte d'une soixantaine de personnes. Les promotions d'étudiants ont un effectif stable : en 2011-2012, 491 étudiants répartis sur les 5 années.

L'école héberge deux équipes de recherche de l'Université de Tours, l'une membre du LMR, l'autre membre du GREMAN.

Le Laboratoire de Mécanique et Rhéologie (LMR) est un laboratoire de l'Université François Rabelais de Tours (EA 2640) qui développe des travaux dans deux directions : la mécanique des matériaux et les vibrations. Il dispose d'une expertise en modélisation et simulation de matériaux tels que les composites, les élastomères ainsi que les milieux granulaires. L'équipe est partenaire de deux centres d'Etudes et Recherches, l'un sur les outils coupants (CEROC), l'autre sur les élastomères (CERMEL) et mène de nombreux projets en collaboration avec des entreprises régionales.

Le GREMAN, Groupement de recherche en Matériaux, Microélectronique, Acoustique et Nanotechnologies (Université François Rabelais de Tours, CNRS UMR 7347), a été créé le 1^{er} janvier 2012 pour réunir trois anciens laboratoires : le LEMA, Laboratoire d'Electrodynamique des Matériaux Avancés (Université François Rabelais de Tours, UMR 6157 CNRS/CEA) ; le LMP (Université François Rabelais de Tours, EA 3246) et une partie de l'Unité INSERM U930. Les activités du GREMAN se déploient sur trois thématiques en forte interaction : Elaboration de matériaux innovants et nouvelles méthodes de caractérisation ; Physique des matériaux et milieux complexes ; Nanotechnologies, micro/nanosystèmes, composants et intégration.

Ces deux laboratoires sont multi-sites, localisés à Tours et Blois.

Enfin, l'ENIVL adhère à trois pôles de compétitivité (Elastopole, S2E2, Cosmetic Valley) et s'insère dans le PRES Centre-Val de Loire Université.

Dans ce contexte de fortes interactions régionales, la ligne SNCF Tours-Blois-Orléans-Paris et le projet de la LGV POCL sont stratégiques, tant sur le plan de l'enseignement supérieur que de la recherche, où la concurrence est renforcée.

D'une part, dans un contexte de développement durable, il est essentiel de maintenir la desserte des gares intermédiaires. En effet, la dissociation du domicile et du lieu de travail est fréquente, dans des professions (personnel administratif ou de l'enseignement et la recherche) où les recrutements par concours ont lieu dans un périmètre géographique large. D'autre part, le métier d'enseignant-chercheur s'accompagne de déplacements fréquents (réunions internes de laboratoires multi-sites, cours dispensés dans d'autres établissements régionaux ou nationaux, colloques, réunions d'avancement de projets nationaux ou internationaux, accès à des plate-formes technologiques mutualisées telles le CERTeM à Tours) et ceci à des moments divers de la journée, y compris tardifs (notamment lorsque le trajet Paris-Blois succède à un vol atterrissant à Paris).

Cette mobilité touche également les étudiants, amenés à suivre des enseignements dans plusieurs universités du PRES, par exemple le Master Recherche ESM. Leur cursus est jalonné de stages, qu'ils peuvent effectuer dans des entreprises (grands groupes ou PME ou PMI) régionales. Le rapprochement, souvent mis en valeur, entre enseignement supérieur, recherche et tissu industriel régional, nécessite des moyens de transport pratiques (nombre de dessertes) et adaptés en fréquence.

Le remplacement de l'usage du train par celui de la voiture est perçu désormais comme une alternative, même si elle s'accompagne de contraintes financières ou de risques sur la santé (risques d'accidents, pollution des habitations voisines des axes de circulation). Est-ce souhaitable dans un contexte où le développement durable apparaît comme essentiel afin de préparer un avenir aux générations futures ? Cette optique ne peut satisfaire les personnels de l'ENIVL, qui ont en grande majorité choisi le train lorsque leur lieu d'habitation le leur permet (Tours, Onzain, Mer, Beaugency, Orléans ou Fleury-les-Aubrais). Ils soutiennent donc fortement la modernisation de la ligne SNCF Tours-Blois-Orléans-Paris (tant en qualité et ponctualité du trajet, qu'en fréquence des dessertes de toutes les gares) et le projet de la LGV POCL.