

En attendant la LGV... (tronçon Tours-Poitiers) Quelle place des infrastructures ferroviaires à grande vitesse dans la planification territoriale ?



Auteurs

Master 2 « Management des territoires et urbanisme de l'urbanisme » (MTU)
Université de Tours, promotion 2014-2015

Juin 2015

LISEA, Société concessionnaire, a mis en place en partenariat avec RFF, concédant de la ligne grande vitesse Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux, un observatoire socio-économique destiné à évaluer les effets directs et indirects de la construction, puis de l'exploitation de la ligne.

Les travaux tirés de l'observatoire doivent pouvoir :

- ▶ Être utiles aux acteurs locaux afin qu'ils intègrent au mieux la LGV sur leur territoire ;
- ▶ Participer aux bilans et argumentaires nationaux, établis par l'État et RFF, sur les effets des lignes ferroviaires à grande vitesse et en tirer profit dans le cadre d'une démarche prospective ;
- ▶ Préparer le bilan LOTI.

Le programme de travail de l'observatoire socio-économique pour la période 2013-2020 s'organise autour de six axes :

1. Effets « chantier »,
2. Offre de transport et mobilité,
3. Effets « gare LGV »,
4. Dynamiques métropolitaines et territoriales,
5. Tourisme et LGV,
6. Stratégies des acteurs et organisations.

Ce rapport financé par l'observatoire socio-économique de LISEA s'inscrit dans le cadre de l'axe 6 « stratégies des acteurs et organisation ». Il a été encadré par Corinne Manson, Hovig Ter Minassian, Fabrizio Maccaglia et Nora Semmoud de l'université de Tours, et réalisé par les étudiants de la promotion 2014-2015 du master 2 Management des territoires et urbanisme » (MTU) :

ABELLARD Vincent
BENAMARA Mohamed
CHARPENTIER Clément
DELABROSSE Sarah
GIBLET Quentin
LELEU Mathilde
MARTINEAU Claire
MIGAULT Mathieu
RANGDE Marie
ROUSSELET Mathilde
ROUYER Jean-Baptiste
SILLAS Adeline
SOUM Elhame

Sauf mention contraire, toutes les illustrations ont été réalisées par les étudiants du MTU.

SOMMAIRE

Introduction	p. 4
1. La prise en compte de la LGV dans les documents de planification et d'urbanisme	p. 6
1.1 Une place inégale accordée à la LGV dans les documents de planification et d'urbanisme	p. 6
1.2 Une réflexion plus poussée dans les territoires desservis	p. 8
1.3 La LGV SEA, un atout pour les agglomérations	p. 11
1.4 Un projet souvent peu structurant dans les stratégies de développement local	p. 12
2. Vendôme-Villiers-sur-Loir, retour d'expérience et perspectives futures	p. 14
2.1 Rappel historique sur la gare TGV de Vendôme-Villiers-sur-Loir	p. 14
2.2 Les impacts de la LGV sur l'évolution du territoire vendômois	p. 17
2.3 L'évolution de la gare et du parc technologique du Bois de l'Oratoire	p. 20
2.4 Quelles perspectives pour le territoire vendômois en lien avec la LGV SEA ?	p. 24
3. L'arrivée de la LGV : une opportunité pour les quartiers de gare	p. 28
3.1 Élaboration d'un outil de prospective foncière adapté au contexte local	p. 28
3.1.1 Gradient environnemental : un espace naturellement contraint	p. 32
3.1.2 Gradient d'occupation des sols : un usage foncier mixte	p. 34
3.1.3 Gradient de protection réglementaire : marqueur des enjeux et de la volonté politique locale	p. 38
3.1.4 Bilan du diagnostic par croisement des gradients	p. 40
3.2 Perspectives d'aménagement d'un îlot à proximité de la gare	p. 42
Conclusion générale	p. 48
Annexes	p. 49
Table des illustrations	p. 53
Bibliographie	p. 54

INTRODUCTION

Les lignes à grande vitesse (LGV) constituent des projets à long terme, qui recourent les stratégies et les calendriers d'élaboration et de mise en œuvre, par les acteurs locaux, de la planification territoriale. Parfois considérées comme des projets « d'aménagement frontal » (Lolive, 1999), c'est-à-dire imposées par des décisions externes aux territoires d'accueil, elles font aussi l'objet d'interrogations récurrentes concernant leur coût (Cour des Comptes, 2014), leur rentabilité (Clément, Morain, 2014), ou leur efficacité en termes de retombées économiques (DDT 71, 2007 ; De Rus, 2008). Enfin, les expériences précédentes sur d'autres lignes (Sud-Est, Est Européenne mais aussi le tronçon Paris-Tours) montrent que les attentes de développement autour des gares accueillant la LGV, et en particulier les gares dédoublées, se heurtent parfois à la réalité des dynamiques de développement économique.

Des études techniques récentes telles que le rapport de la DDT 71 (2007) sur les gares de TGV de la grande vallée du Rhône, confirment ainsi que la mise en service d'une gare TGV n'est pas suffisante pour enclencher de nouvelles dynamiques territoriales. En revanche, elle peut contribuer à amplifier des dynamiques préexistantes. Par ailleurs, l'ampleur de ces infrastructures est telle que leur prise en compte est nécessaire, y compris dans les territoires traversés et non desservis, afin d'anticiper les éventuels effets positifs (attractivité territoriale ou de desserte régionale), mais aussi négatifs (coupure paysagère, nuisances provoquées par la présence de l'infrastructure ferroviaire). Il convient alors de regarder précisément la manière dont les acteurs locaux des territoires traversés peuvent prendre compte sur le moyen ou le long terme le chantier d'une LGV et sa mise en œuvre.

Cette interrogation constituait la base du travail qui fait l'objet du présent rapport, en prenant pour étude de cas l'ouverture en 2017 de la ligne SEA (Sud Europe Atlantique). Même s'il n'est pas prévu de gare nouvelle entre Saint-Pierre des Corps et Bordeaux, on peut s'interroger sur l'effet de redynamisation que pourrait apporter la mise en service de ce nouveau tronçon de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique pour les territoires prochainement desservis, tant dans ses impacts positifs (amélioration de la desserte inter-urbaine, réduction des distances-temps aux grandes métropoles nationales, attractivité des territoires etc.) que négatifs (consommation d'espace, nuisance sonore etc.). Il s'agissait donc de proposer une analyse de la prise en compte de la

construction de la LGV SEA dans les documents d'aménagement et de planification territoriale des territoires traversés. L'étude montre ainsi que ce type de projet, à moyen ou long terme, est parfois peu anticipé ou mal articulé aux projets de développement des territoires pourtant concernés, alors même qu'il peut constituer une opportunité de développement économique et territoriale essentielle, dès lors que les projets qui lui sont liés sont intégrés suffisamment en amont dans les stratégies locales.

Méthodologie de l'étude

Sur la base de cette hypothèse, trois pistes de travail ont été menées. La première piste visait à regarder la manière dont le chantier de la LGV, puis son inauguration future, ont été ou sont pris en compte dans l'élaboration des documents d'urbanisme et de planification territoriale (PLU, SCOT etc.), en particulier dans le SCOT de l'agglomération de Tours, le SCOT du Seuil du Poitou mais aussi le PLU du Grand Poitiers. La méthodologie d'étude a inclus la collecte et l'analyse fine des documents concernant les territoires traversés par le tronçon Tours-Poitiers de la LGV.

La deuxième piste a consisté en une étude plus précise du cas de Vendôme, à partir d'un retour d'expérience sur la gare de Vendôme-Villiers-sur-Loir, inaugurée en 1990 sur le tronçon Paris- Saint-Pierre-des-Corps, et l'étude des stratégies futures de développement du territoire. La méthodologie a inclus l'étude des documents de planification et d'urbanisme et des entretiens avec des acteurs du territoire vendômois¹.

La troisième piste a consisté en un travail à une échelle plus fine sur les opportunités d'aménagement urbain que peut susciter l'arrivée de la ligne LGV, à partir de l'étude de cas du quartier de gare de Poitiers. Le travail s'est appuyé sur une méthodologie incluant un diagnostic foncier, des analyses statistiques et une cartographie par SIG.

¹ Les entretiens ont été réalisés en février 2015 auprès des personnes suivantes :

- Xavier Garnavault, directeur du développement économique, Ville et Communauté du pays de Vendôme ;
- Lucie Auchart, secteur « autorisations du droit des sols », Ville et Communauté du pays de Vendôme ;
- Jérôme Lefer, secteur « transports, risques et forêt », Ville et Communauté du pays de Vendôme ;
- Stéphane Adam, président de l'ASUGTV, association d'usagers de la gare TGV de Vendôme-Villiers-sur-Loir.

1. La prise en compte de la LGV dans les documents de planification et d'urbanisme

La ligne à grande vitesse SEA a pour objectif de désaturer la ligne ferroviaire classique Paris-Bordeaux tout en améliorant le gain de temps sur les parcours entre les agglomérations. Si ces objectifs sont ceux affichés par L'État et LISEA, société concessionnaire de la ligne, on peut aussi s'interroger sur la manière dont ce projet a été pris en compte à l'échelle locale. L'hypothèse de départ était justement que ce type de projets est parfois peu anticipé, voire inexistant, dans les documents étudiés, avec une différence nette entre *territoires desservis directement* et *territoires traversés*. Pour le montrer, deux types de documents ont été étudiés, les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU), qui constituent aujourd'hui les deux principaux outils de planification et d'urbanisme en France. L'étude s'est focalisée sur les différents documents de planification et d'urbanisme, à des échelles variables, dans le département de l'Indre et Loire et dans le département de la Vienne (voir annexe 1).

1.1 Une place inégale accordée à la LGV dans les documents de planification et d'urbanisme

Deux SCOT ont été étudiés dans le cadre de ce travail : celui de l'agglomération tourangelle et celui du seuil du Poitou. Un projet de territoire, faisant préfiguration pour l'élaboration d'un SCOT ou d'un PLUi, sur la communauté de communes de Sainte-Maure de Touraine a également été pris en compte dans notre étude.

Tableau 1. Les documents de portée supérieure dans les territoires traversés, selon le degré de prise en compte de la ligne SEA

Documents	Aucune information	Simple mise en compatibilité	Evocation de la LGV
SCOT de l'a agglomération tourangelle			✓
SCOT du Grand Ligueillois	✓		
PLH du Chinonais			✓
Projet de territoire de Sainte-Maure de Touraine			✓
SCOT du Seuil du Poitou			✓
PLUi du Grand Poitiers			✓

Elaboration : MTU 2014-2015

Tableau 2. Les PLU des territoires traversés selon le degré de prise en compte de la ligne SEA

Communes concernées	Aucune mention relative à la LGV SEA	Mise en compatibilité du PLU	Indications plus précises relatives à la LGV SEA
Saint-Avertin	✓		
Chambray-lès-Tours			✓
Veigné		✓	
Monbazon		✓	
Monts	✓		
Sorigny		✓	
Villeperdue	✓		
Saint-Epain	✓		
Sainte-Catherine de Fierbois	✓		
Saint-Maure de Touraine			✓
Sepmes	✓		
Drachés	✓		
Maillé	✓		
Nouâtre	✓		
Ports	✓		
Pussigny	✓		
Antogny-le-Tillac	✓		
Marigny-Marmande	✓		
Mondion	✓		
Leigné-sur-Usseau	✓		
Saint-Gervais les trois clochers	✓		
Thuré	✓		
Sossais	✓		
Saint-Genest d'Ambière	✓		
Scorbé-Clairvaux	✓		
Colombiers	✓		
Marigny-Brizay	✓		
Jaunay-Clan	✓		

Elaboration : MTU 2014-2015

Suite au décret du Premier Ministre du 10 juin 2009, « déclarant d'utilité publique et urgents, les travaux nécessaires à la réalisation entre les communes de Saint-Avertin et de Xambes du tronçon Tours-Angoulême de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes », la déclaration d'utilité publique (DUP) s'impose à tous les documents d'urbanisme locaux. Les PLU doivent donc se mettre en compatibilité avec cette dernière.

Toutefois, rien ne les oblige à prendre en compte plus amplement la LGV. C'est ainsi que certains documents, soit par manque de moyen pour le réviser ou le modifier, soit parce que la commune est faiblement concernée, indiquent simplement une mise en compatibilité à la DUP et ne prennent pas en compte la LGV par la suite (tableau 2). Ces documents qui ne contiennent pas d'informations sur la LGV ont été écartés de l'analyse.

1.2 Une réflexion plus poussée dans les territoires desservis

C'est logiquement dans les **territoires desservis directement**, et pas seulement traversés, que la prise en compte de la ligne SEA est la plus poussée. C'est le cas du **SCOT de l'agglomération tourangelle** qui aborde la ligne SEA à travers plusieurs thématiques. D'abord, cette dernière est présentée comme une réelle opportunité de coopération avec le Sud-Ouest de la France, mais également au-delà, vers la péninsule ibérique. Elle serait aussi l'occasion de délester la ligne ferroviaire classique de Tours à Bordeaux *via* Poitiers et Angoulême d'une partie de son trafic actuel, libérant de fait des sillons pour les TER et le transport de fret.

Sur la thématique environnementale, le SCOT de l'agglomération tourangelle indique également que comme tous les projets de cette envergure, la LGV SEA va nécessiter l'apport de matériaux pour répondre aux besoins en termes de granulats. L'extraction, la transformation et le transport de ces matériaux aura inévitablement des incidences notables sur l'environnement, notamment sur la biodiversité et la destruction de certains milieux. Enfin, concernant les nuisances sonores, l'élaboration d'une étude d'impact acoustique a été prévue. Elle devrait permettre d'assurer le respect de la réglementation en vigueur, et surtout, le cas échéant de définir les mesures appropriées d'évitement, de réduction ou de compensation permettant le respect des niveaux de bruit aux abords du projet.

Ainsi, dans le cas du territoire de l'agglomération tourangelle, le projet de LGV SEA est présent dans les différentes composantes du SCOT, à travers la question des incidences sur l'environnement au sens large (gaz à effet de serre, eau, biodiversité, bruit etc.). En revanche, le SCOT, à l'échelle qui est la sienne, et compte tenu de sa nature même, celle d'un document d'urbanisme intercommunal, se contente de prévoir l'arrivée de la LGV SEA et d'aborder de manière générale et finalement générique ses impacts environnementaux.

Dans les **territoires traversés mais non desservis directement**, la ligne SEA est souvent évoquée de manière plus superficielle. C'est le cas dans le **SCOT du Seuil du Poitou**, dont les études de diagnostic ont démarré en 2012, qui mentionne la LGV dans les éléments de portée à connaissance, dans le diagnostic socio-économique et dans l'étude diagnostic stratégique. Mais malgré l'importance d'un tel document nous constatons que la LGV n'est que faiblement évoquée. Ainsi, le paragraphe intitulé « Les projets

d'infrastructures ferroviaires » du portée à connaissance, énumère les communes concernées par la DUP ainsi que des orientations à prendre en compte dans les documents d'urbanisme comme par exemple d'intégrer la LGV ou encore de protéger les oiseaux des effets engendrés par la LGV. De même, dans le diagnostic socio-économique, une interrogation sur le devenir d'Angoulême plane : « De son côté, Angoulême est très liée à Bordeaux, à tel point que la DATAR la considère déjà dans l'orbite Bordelaise, ce constat pourrait s'amplifier avec la future ligne LGV ». Enfin, dans l'étude de diagnostic stratégique deux volets intègrent la LGV. Tout d'abord, nous retrouvons une interrogation sur le coût de la LGV, de la protection de l'environnement ainsi que des nuisances produites dans le volet « déplacement ». Ensuite, quelques mesures compensatoires sont citées tel que le reboisement. Mais dans l'ensemble, les références à la ligne SEA restent peu développées et essentiellement tournées sur les incidences négatives ou les mesures compensatoires.

La **Communauté de Communes de Sainte-Maure de Touraine** offre un cas particulier, car elle devrait accueillir une base de maintenance pérenne à Nouâtre-Maillé après l'inauguration de la LGV SEA. Ainsi, logiquement, la place de l'infrastructure dans le projet de territoire de la Communauté de Communes est affirmée, selon différentes caractéristiques que nous proposons de résumer dans le tableau suivant :

Tableau 3. La prise en compte de la LGV SEA dans le projet de territoire de la CC de Sainte-Maure de Touraine

	Avantage	Inconvénient	Factuelle	Détaillée	Phase travaux	Long terme
Base de travaux	✓			✓	✓	
Base de maintenance	✓		✓			✓
Amélioration de la desserte TER	✓			✓		✓
Développement de l'intermodalité	✓			✓		✓
Connexion au réseau européen	✓		✓			✓
Coupure paysagère		✓	✓			✓
Mesures de compensation sur les milieux naturels		✓	✓		✓	
Mesures d'insertion paysagère		✓	✓		✓	
Dispositifs de protection acoustique		✓	✓		✓	
Perte d'attractivité résidentielle		✓	✓			✓
Barrière géographique		✓	✓			✓

Elaboration : MTU 2014-2015

On peut remarquer que la plupart des inconvénients renvoient à des temporalités courtes correspondant à la phase de travaux et pour lesquels des mesures ont été prises en vue de compenser les nuisances. Les avantages, au contraire sont (pour la plupart d'entre eux) présentés sur un plus long terme. C'est en effet le cas de la base de maintenance, la libération des lignes TER, le développement de l'intermodalité, de la connexion au réseau européen. Par exemple, l'existence d'une base pérenne de maintenance permet la création de 70 emplois. De même, la connexion au réseau européen dépasse le simple horizon de la phase de travaux. Enfin, il convient de mentionner une étude sur les transports qui a été menée en 2011 au sein de la communauté de communes, et qui interroge l'arrivée de la LGV sur les conséquences du réseau TER (MTI Conseil, 2011). Il est précisé que la construction de la ligne LGV devrait permettre de libérer des créneaux horaires sur la ligne classique ouvrant des perspectives d'amélioration de l'offre TER. L'accessibilité des gares et la réflexion sur les modes doux sont aussi des thèmes abordés dans l'étude. Des atouts et des faiblesses sont identifiés comme par exemple les contraintes foncières, les habitudes des citoyens concernant l'utilisation de la voiture à la descente des trains TER.

D'après ces premiers constats tirés du document de planification de la communauté de communes de Sainte-Maure de Touraine, la LGV SEA apparaît donc comme un projet ayant des retombées négatives sur le court terme mais présentant des avantages sur le long terme. Les impacts négatifs sont liés au chantier, à la phase de travaux et ont été pris en compte à travers des mesures compensatoires. Ils ne semblent pas nécessiter une réflexion d'aménagement. Au contraire, les avantages mis en avant, concernant le transport par exemple, sont des sujets qui structurent le territoire. C'est pourquoi on ne pouvait que s'attendre à ce que soit engagée une réflexion sur le réseau ferroviaire TER, l'intermodalité et l'accessibilité des gares.

Cependant, d'autres sujets, ayant une perspective de long terme, sont abordés de manière factuelle alors qu'ils mériteraient sans doute une attention spécifique. Concernant certains avantages d'abord : les retombées économiques de la base pérenne de maintenance et la connexion au réseau européen. S'il est mentionné que 70 emplois sont créés grâce à cette base située à Nouâtre-Maillé, des interrogations subsistent sur le type d'emplois locaux, directs, indirects, et sur le type de contrat (CDD ou CDI). On ne sait pas quel effet cela peut avoir sur le territoire. On aurait pu s'attendre à avoir plus d'informations, de données à propos de la mise en place de cette base de maintenance puisqu'elle est présentée comme un avantage économique résultant de l'arrivée de la LGV.

Concernant la connexion au réseau européen, étant donné que la communauté de communes ne dispose pas de gare desservie par la LGV SEA, il est difficile d'imaginer les conséquences de ce rapprochement entre les réseaux à grande vitesse de la France et de l'Espagne, sur le territoire intercommunal. On s'est donc interrogé sur la pertinence de

mentionner un tel aspect pour cette intercommunalité, d'autant que la commission d'enquête publique concernant les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax dans le cadre du GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest) a émis un avis négatif à ces nouvelles lignes, dans un communiqué datant du 30 mars 2015.

Du côté, des inconvénients de long terme comme la perte d'attractivité résidentielle mentionnée pour certaines communes ainsi que la coupure géographique, ce sont effectivement des inconvénients qui dépassent la phase des travaux et qui interrogent l'aménagement du territoire et sa réorganisation à la suite de l'arrivée de la LGV. Le document ne donne toutefois pas d'indications sur une éventuelle réflexion concernant la politique de l'habitat. Concernant la barrière géographique, si on la considère autrement que comme une simple coupure paysagère, le document ne précise pas non plus pour cette question les conséquences sur le territoire et les réflexions menées pour retrouver une cohérence territoriale.

En conclusion, le projet de territoire de la communauté de communes de Sainte Maure de Touraine offre un bilan en demi-teinte, en évoquant :

- d'un côté des impacts négatifs plutôt de court terme, sur lesquels la marge de manœuvre de la structure intercommunale est limitée ;
- de l'autre des effets (positifs comme négatifs) sur le territoire et sur le long terme, mais ne faisant pas l'objet de préoccupations particulières.

1.3 La LGV SEA, un atout pour les agglomérations

Les incidences positives de la future ligne à grande vitesse sont souvent portées par les documents concernant les territoires métropolitains. Ainsi, le **PLUi du Grand Poitiers** voit l'arrivée de la LGV globalement comme un atout pour son territoire. Elle pourrait permettre à l'agglomération de constituer un point d'ancrage dans le réseau LGV et notamment par rapport à la façade atlantique. Il est noté que la gare de Poitiers a une position de carrefour ferroviaire et que la LGV permettra d'affirmer sa place au sein de l'axe Atlantique. Le diagnostic territorial souligne d'ailleurs la dimension d'intérêt général du projet de LGV.

Ainsi, dans la partie consacrée à l'évaluation environnementale, il est recommandé que la LGV s'insère dans les meilleures conditions d'insertion paysagère, écologique et urbaine afin d'apporter un paysage de qualité. Dans l'annexe 1 du dossier de mise en compatibilité du PLUi avec le projet LGV, il est noté qu'un peu plus d'un hectare d'espaces boisés classés ont été déclassés à Migné-Auxances, avec un impact sur les mammifères et les amphibiens. L'impact sur la faune et la flore est donc clairement identifié, mais il est rappelé qu'il est néanmoins de faible importance par rapport à l'échelle globale du projet

LGV : « Au regard de ces surfaces, l'impact supplémentaire engendré sur ces espèces est considéré comme négligeable à l'échelle globale du projet LGV SEA ».

Dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), on note qu'en termes d'économie pour l'implantation des entreprises, le passage de la LGV pourrait être perçu comme un handicap en termes d'aménagement, mais comme un atout en termes d'acquisitions foncières, et que des dialogues ont été établis entre les différents acteurs et les exploitants agricoles. Enfin, la LGV devrait aussi permettre de donner une image positive de l'agglomération.

En conclusion, l'étude du PLUi du Grand Poitiers, montre que ce document d'aménagement a véritablement pris en compte l'arrivée de la future LGV sur son territoire, en ce qui concerne les impacts tant négatifs que positifs. Le PLUi du Grand Poitiers considère l'arrivée de la LGV sur son territoire comme un véritable atout qui permettra le développement de Poitiers, mais également l'interconnexion entre les territoires. Mais, au moment de l'écriture du présent rapport, en l'absence d'indications précises concernant l'offre de service de la SNCF à partir de 2017, ce dernier argument reste à prendre avec précaution.

1.4 Un projet souvent peu intégré dans les stratégies de développement local

Au terme de cette analyse, il apparaît que selon les territoires et les documents d'urbanisme, des réflexions sur l'aménagement du territoire en lien avec la ligne SEA ont bien été menées, mais de manière inégale.

En effet, en général les PLU étudiés comptent peu ou pas d'informations concernant l'arrivée de l'infrastructure ferroviaire. Lorsqu'elle est mentionnée, c'est essentiellement en termes d'impacts négatifs sur l'environnement et de mesures compensatoires prises en conséquence. Ces allusions sont plutôt factuelles et ne concernent au final que la période des travaux. De plus, elles n'engagent pas de réflexion sur l'organisation – ou plutôt la réorganisation – du territoire. Il faut noter que les communes traversées par la LGV sont aussi couvertes par des projets de territoire d'une échelle territoriale supérieure. Ainsi, la commune de Chambray-lès-Tours fait partie du territoire couvert par le SCOT de l'Agglomération tourangelle, tandis que la commune de Sainte-Maure-de-Touraine fait partie d'un espace couvert par le projet de territoire de la communauté de communes de Sainte-Maure-de-Touraine. Dans les deux cas, le PLU évoque donc peu le projet de ligne TGV.

Ainsi on peut introduire l'idée d'une différence de degré de prise en compte en lien avec les caractéristiques des territoires. Sans compter les communes de Saint Avertin, de Chambray lès Tours et de Poitiers, il faut souligner que la plupart des communes traversées sont des communes de moins de 10 000 habitants. Sur les 31 communes étudiées, 13

ont moins de 1 000 habitants. De ce fait, il est logique que les réflexions d'aménagement des territoires, notamment suite à l'arrivée de la LGV, ne soient pas menées à cette échelle mais à une échelle plus significative et structurante que sont les intercommunalités.

Les PLU ne présentent donc pas de réelles anticipations de l'arrivée de la LGV. À l'inverse, le SCOT de l'Agglomération tourangelle et le PLUi du Grand Poitiers présentent le projet de LGV comme un réel avantage. Ce sont en effet deux territoires métropolitains qui affichent l'arrivée de la grande vitesse comme un atout et un élément de différenciation. Le projet de territoire de Sainte-Maure-de-Touraine quant à lui est moins tranché. Il expose des avantages et des inconvénients. Cela peut s'expliquer par le fait que cette intercommunalité regroupe certes 13 communes mais ne représentant que 11 600 habitants. Les communes sont traversées et aucune d'entre elles ne bénéficiera d'un arrêt en gare.

Si la différence est nette entre PLU et documents de planification à l'échelle intercommunale, au sein de ces derniers l'arrivée de la LGV semble être peu prise en compte, à l'exception du PLUi du Grand Poitiers. Au vu de la mobilisation des acteurs locaux (élus, représentants d'associations, citoyens) notamment au moment de l'enquête publique, de la création d'association de réaction à la LGV SEA, on aurait pu s'attendre à trouver traces de réflexions communes sur le devenir des territoires impactés. Des réflexions – bien entendu - proportionnelles à la nature des enjeux du territoire. Des questions se posent alors concernant les relations de pouvoir entre l'échelon national et l'échelon local, ainsi que sur la structuration et l'ingénierie territoriale des communes et des intercommunalités. En effet, comment l'État peut aider les échelons locaux à intégrer des projets d'envergure nationale dans l'organisation de leurs territoires ? Comment renforcer l'accompagnement des communes et des intercommunalités dans le cas de ces grands projets ?

Au regard des éléments que nous venons de développer, la commune de Vendôme offre un cas d'étude particulier. Elle a bénéficié dès 1990 de la mise en service d'une gare TGV en rase campagne sur le tronçon Paris-Tours, mais dont les effets escomptés en termes de développement économique et territorial n'ont pas été au rendez-vous. Aujourd'hui se pose donc la question, dans ce territoire, de la prise en compte de l'expérience passée et d'une réorientation possible des stratégies de développement local au regard de la mise en service du tronçon Tours-Bordeaux et d'une possible désaffectation de la gare de Vendôme-Villiers-sur-Loir.

2. Vendôme-Villiers-sur-Loir, retour d'expérience et perspectives futures

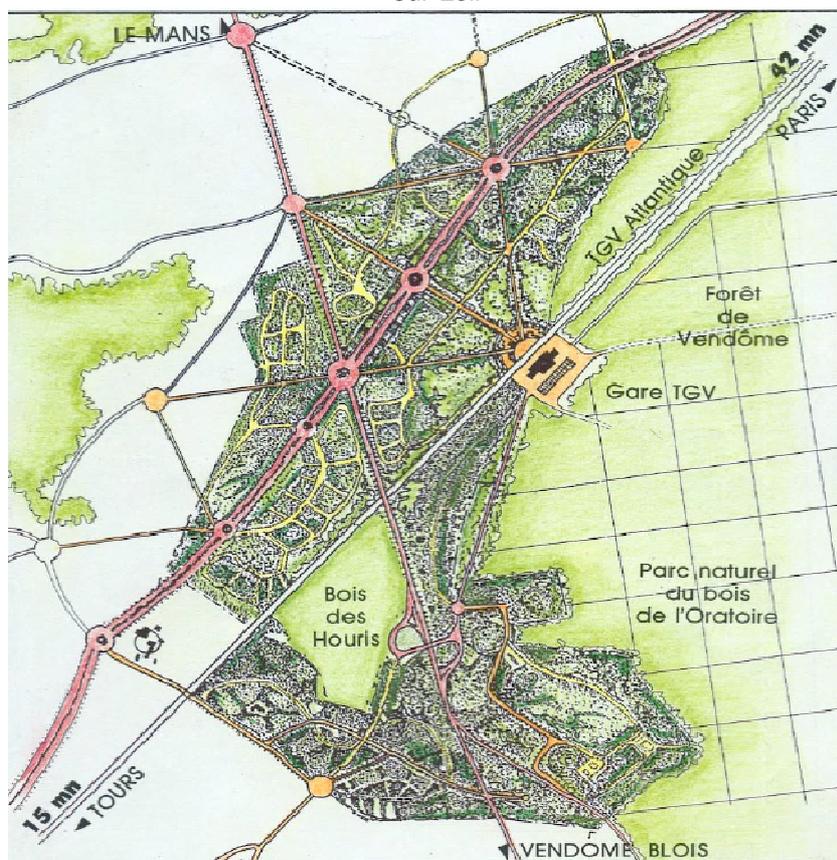
L'étude de la gare TGV de Vendôme-Villiers-sur-Loir s'inscrit dans un débat national sur les gares TGV françaises. En 2014, la Cour des Comptes a rendu public son rapport sur la grande vitesse ferroviaire, et s'est interrogée sur son apport réel à la collectivité. Pourtant, et ce malgré certaines études qui remettent en cause les dits « effets structurants » des gares TGV périphériques, l'implantation apparaît encore, pour de nombreux élus, comme un facteur de retombées économiques importantes. Or, si le TGV est un outil d'aménagement, ce dernier ne peut être perçu comme un agent de développement en soi, comme l'illustre le cas de la gare TGV de Vendôme-Villiers-sur-Loir.

2.1 Rappel historique sur la gare TGV de Vendôme-Villiers-sur-Loir

Le 28 septembre 1990, le ministre des Transports Michel Delebarre et Daniel Chanet, maire de Vendôme, inauguraient avec fierté la gare de Vendôme-Villiers-sur-Loir, dont la naissance tient essentiellement à la mobilisation des acteurs locaux, contre le souhait, à l'origine, de la SNCF. Ainsi, en 1986, quatre communes, dont celles de Vendôme et de Villiers-sur-Loir, créaient le SIEABIG (Syndicat Intercommunal d'Etude et d'Aménagement du Bassin d'Influence de la Gare TGV) pour anticiper l'arrivée du TGV.

Dans le cas de Vendôme, l'implantation d'une gare TGV a dépassé le simple enjeu de la mobilité. Ici, les attentes formulées par les élus du territoire vendômois envers le TGV, portaient tout autant sur la qualité de la desserte ferroviaire avec Paris, que sur la possible implantation et le développement d'une zone d'activités aux abords de la gare. Cette zone devait permettre l'installation d'entreprises industrielles de pointe et d'entreprises du secteur tertiaire. Une centaine d'élus locaux groupés dans un SIVU et une SEM pour le développement du Vendômois ont fait alors ce qu'ils appelaient un « *pari sur l'avenir* », selon les brochures de l'époque, envisageant un parc technologique entre la gare TGV et la ville de Vendôme. Ce parc d'activités devait être spécialisé dans les productions liées aux arts graphiques (Vendôme hébergea longtemps l'imprimerie des Presses Universitaires de France, en particulier pour la production de la collection « Que sais-je ? »). Aux entreprises devaient s'adjoindre un hôtel ACCOR, un golf, des résidences, le tout à 42 minutes de Paris, avec un accès possible à Roissy, cet ensemble devant entraîner la création de 1 000 emplois dans un bassin de population de 65 000 habitants (FNAUT, 2007). En 1989, le SIEABIG devenait donc le maître d'ouvrage de la création et de l'aménagement d'une ZAC dite du « Bois de l'Oratoire », aux alentours immédiats de la future gare du TGV Atlantique.

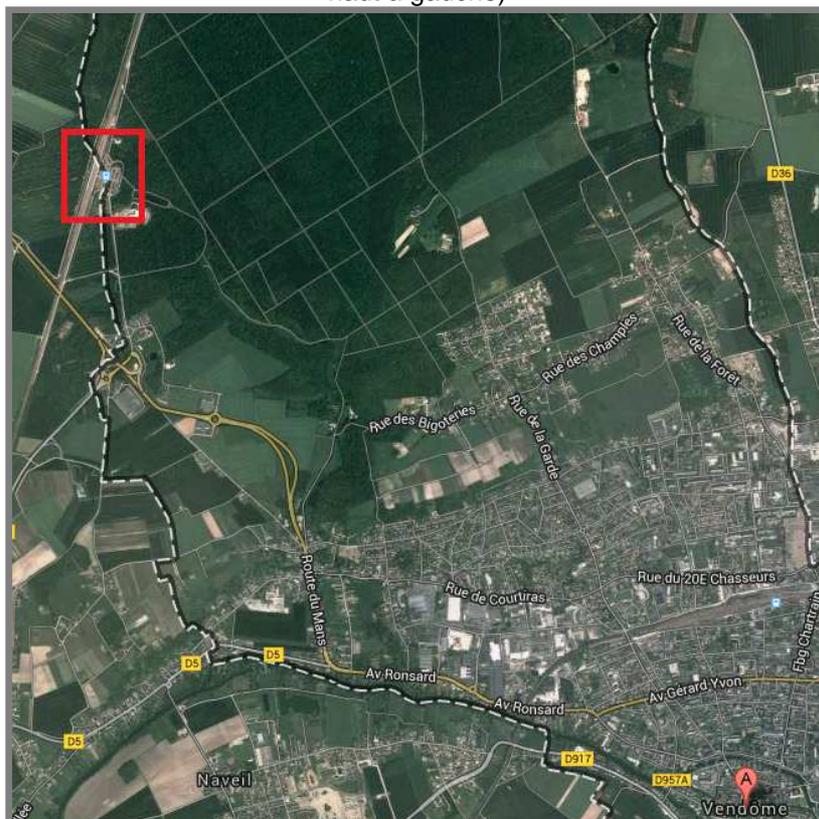
Carte 1. Plan d'origine du projet de la gare TGV Vendôme-Villiers-sur-Loir



Source : Commune de Vendôme

Ainsi, dans les années 1990, les actions en faveur du développement économique du Pays de Vendôme étaient principalement centrées sur le parc technologique. C'est à la même époque qu'a été créée la communauté du pays de Vendôme, directement en lien avec l'arrivée du TGV, puisque ce regroupement était le moyen pour les élus locaux de développer des actions publiques de plus grande ampleur (guichet économique unique, centre intercommunal d'action sociale, taxe professionnelle unifiée...). La tendance était alors au développement surtout tourné vers Paris et l'international. Pour autant, le parc technologique a connu, durant toute cette période, un très faible taux d'occupation. Beaucoup de projets prévus à l'origine n'ont pas eu lieu, en partie du fait d'un contexte économique national difficile.

Photo 1. Localisation de la gare TGV par rapport à Vendôme (en haut à gauche)



Source : Google Earth
Réalisation : MTU 2014-2015

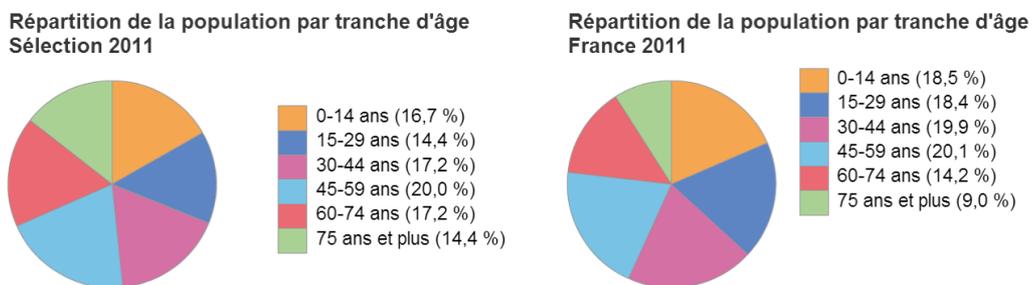
Depuis les années 2000, les difficultés rencontrées ont encouragé les élus du Pays de Vendôme à développer des actions plus diffuses, notamment avec la création de nouvelles zones d'activités économiques pas nécessairement en lien avec la gare TGV. Le retour vers des dynamiques régionales s'est fait alors tout en continuant parallèlement à mener une politique d'attractivité des entreprises internationales pour le parc technologique. Signe de ce défi, en 2014, le Pays de Vendôme décide d'employer un cabinet de marketing pour travailler sur la lisibilité identitaire de son territoire, le choix se portant sur la mise en avant de quelques grands établissements industriels, comme Thales ou le groupe Getinge. Le TGV n'est désormais plus perçu comme le seul atout du territoire, mais bien comme un élément parmi d'autres. Les stratégies de développement se tournent alors vers le renforcement de l'attractivité territoriale s'appuyant sur la structuration des réseaux, l'innovation économique et le cadre de vie. Aujourd'hui se pose donc la question de l'adaptation de stratégies de développement local des acteurs du territoire vendômois à l'horizon 2017, c'est-à-dire au moment de l'inauguration du tronçon Tours-Bordeaux.

2.2 Les impacts de la LGV sur l'évolution du territoire vendômois

Avec 12 communes et une population totale de 27 876 habitants en 2011, la communauté du Pays de Vendôme est un territoire qui a connu une forte évolution démographique.

La commune de Vendôme est la ville-centre de cette communauté d'agglomération et concentre la majorité de la population présente sur l'ensemble du territoire vendômois. Sa population est assez homogène, la tranche d'âge entre 45 et 59 ans prédomine, mais cependant, on note une part plus importante de personnes âgées de 75 ans et plus, par rapport aux moyennes métropolitaines. Le territoire vendômois est vieillissant, même ce phénomène ne lui est pas spécifique.

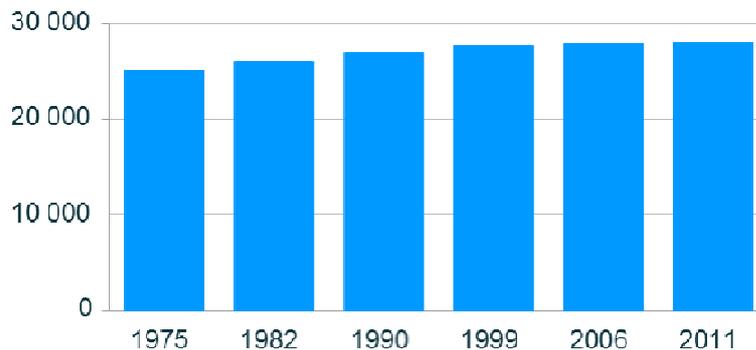
Graphique 1. Répartition de la population vendômoise par tranche d'âge



Source : INSEE, RP exploitation principale
Réalisation : MTU 2014-2015

L'évolution de la population est en constante augmentation depuis les années 1970, même si cette croissance reste très faible. Le taux de croissance annuel moyen du secteur fait partie des moins élevées des communautés du département (+ 0,15 % contre + 0,37 %), sur les cinq dernières années.

Graphique 2. Evolution de la population vendômoise depuis 1975



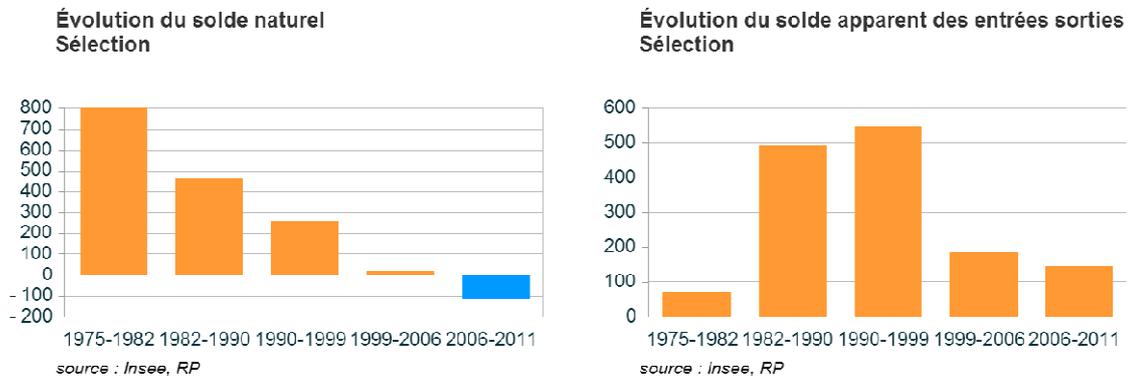
source : Insee, RP

Source : INSEE, RP exploitation principale
Réalisation : MTU 2014-2015

Aujourd'hui, l'apport migratoire constitue le seul moteur de la croissance démographique du territoire. On constate que l'évolution de cette population n'est pas due au solde naturel,

puisque celui-ci décroît nettement dès le recensement de 1999 tandis que le chiffre des arrivées dans le territoire vendômois est largement positif. L'arrivée du TGV durant cette période, peut expliquer une part de ce pic de croissance du nombre d'entrées dans les années 1990.

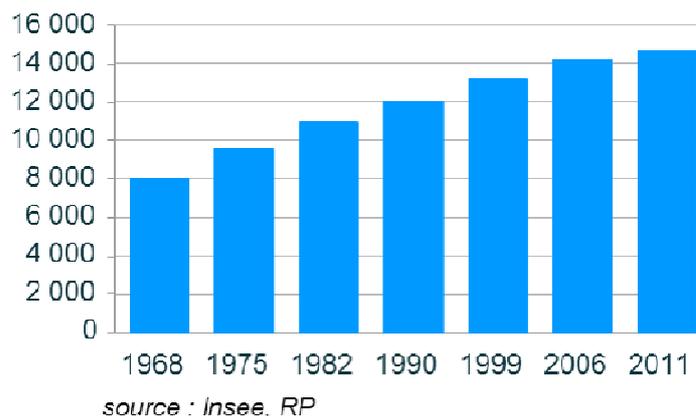
Graphique 3. Evolution du solde naturel et du solde migratoire à Vendôme depuis 1975



Source : INSEE, RP exploitation principale
Réalisation : MTU 2014-2015

Parallèlement aux évolutions démographiques, le nombre de logements connaît lui aussi un accroissement constant. La majorité des logements se trouvant dans le territoire du Pays de Vendôme, sont des résidences principales, accueillant majoritairement des ménages avec enfants et des actifs diplômés. Le tissu périurbain a largement profité de l'arrivée des néo-habitants (notamment dans les communes périphériques à la gare).

Graphique 4. Evolution du nombre de logements (tous types confondus) à Vendôme depuis 1968



Source : INSEE, RP exploitation principale
Réalisation : MTU 2014-2015

La croissance démographique profitant aux communes périurbaines et aux quartiers extérieurs au centre de Vendôme, a permis, à l'échelle de l'agglomération vendômoise, de voir la population augmenter de 5,3 % entre 1990 et 2010. Lorsque nous observons le nombre d'abonnées

On compte 98 emplois pour 100 actifs résidant dans le périmètre, avec un indice de concentration de l'emploi plutôt élevé par rapport à d'autres territoires. Le territoire dénombre ainsi 9 500 résidents qui travaillent sur place, 5 000 actifs qui viennent y travailler ainsi que 3 500 personnes qui occupent un emploi à l'extérieur de l'agglomération, dont un nombre significatif vers l'agglomération de Blois mais aussi, en deuxième lieu, vers l'Île-de-France (carte 2).

La comparaison entre l'évolution du solde migratoire, la localisation de l'ancienne résidence des habitants récemment installés dans le territoire vendômois, ainsi que le nombre d'abonnement au TGV au départ de la gare de Vendôme-Villiers-sur-Loir, nous invite à considérer un « effet TGV » sur la croissance démographique du bassin de vie, historiquement rural et en perte de vitesse, du Pays de Vendôme.

2.3 L'évolution de la gare et du parc technologique du Bois de l'Oratoire

Entre 1990 et aujourd'hui, **la gare TGV de Vendôme-Villiers-sur-Loir** a modifié les stratégies territoriales du bassin de vie de Vendôme et engendré des effets variables. Certains paraissent positifs.

Ainsi, en 2010, environ 300 000 voyageurs ont pris le TGV à Vendôme, dépassant largement les prévisions initiales de la SNCF qui était de 100 000 et 130 000 voyageurs par an pour les 20 premières années de service. Le nombre d'abonnés usagers du TGV pour des déplacements quotidiens a atteint les 450 abonnements en 2010 et 550 utilisateurs journaliers en 2014³.

Cependant, construite sur des terrains cédés par la ville, la gare TGV périphérique de Vendôme-Villiers-sur-Loir, la gare reste encore mal reliée au cœur du territoire vendômois. Le coteau du Loir et la forêt de Vendôme constituent des discontinuités physiques. La situation périphérique de la gare la place à l'écart des dynamiques spatiales de l'agglomération : assez mal desservie par les transports en commun cette gare reste difficilement accessible en partance du Centre. La voiture est donc le mode de transport le plus utilisé et cela n'est pas sans poser de problème puisque les stationnements (payants) en gare ne sont pas assez nombreux. L'accessibilité piétonne et cycliste reste également difficile. Une enquête de 2010, auprès des usagers du TGV de Vendôme-Villiers-sur-Loir a révélé que les liaisons domicile-gare sont à 70 % assurées en véhicule personnel. La pratique du covoiturage reste faible mais l'utilisation des 2 roues s'amplifie.

Par ailleurs, la gare TGV de Vendôme-Villiers-sur-Loir est complètement déconnectée du réseau TER et de la centralité

³ Chiffres fournis par le président de l'association ASUTGV.

urbaine. La discontinuité est forte entre la gare TGV et celle de centre-ville à Vendôme, distantes de 5 km environ, mais reliées uniquement par route, alors que la LGV coupe 5 km plus au sud un embranchement donnant accès à la ligne Paris-Tours par Châteaudun et desservant Vendôme.

Un des effets observés concernant les gares périphériques est le renforcement de l'utilisation de la voiture individuelle. Ici la place de l'automobile est omniprésente. L'enquête de 2010 sur les usagers de la gare a ainsi pu montrer que dans 80 % des cas ces derniers résidaient à environ 20 minutes de la gare et que nombre d'entre eux avaient le souhait de s'installer à proximité de la gare (moins de 10 minutes).

L'arrivée sur la zone se fait par la départementale 957. Au sein de cet espace seul l'individu motorisé semble trouver sa place. La situation périphérique de la gare de Vendôme oblige l'utilisateur du transport en commun ferroviaire à user de son automobile pour ensuite profiter du transport en commun. Les avantages écologiques du transport en commun ferroviaire sont donc ici affaiblis par cette situation.

Carte 3. Accessibilité routière de la gare TGV de Vendôme-Villiers-sur-Loir



Source : Geoportail
Réalisation : MTU 2014-2015

Actuellement les lignes de bus allant du centre ville à la gare TGV sont au nombre de deux, la ligne A rejoint la Zone Industrielle Sud à la Gare TGV en 30 minutes et fait de larges détours, sa plage horaire est étendue dans la journée. Quant à la ligne G, elle rejoint le centre ville à la gare TGV en 10 minutes mais ne propose que deux trajets aller le matin entre 6 et 7h et deux trajets retour le soir, la plage horaire étant plus large le week-end.

Les horaires et temps de parcours sont donc contraignants, de plus les horaires de bus ne coïncident pas parfaitement avec les horaires de trains. Nous pouvons enfin noter la modicité des tarifs pratiqués par les bus navettes, largement

subventionnés : 1 euro pour le trajet Vendôme TGV-Vendôme Ville. Le principal frein à leur utilisation n'est donc pas financier mais directement lié au service.

Face à ces constats, les usagers avertis se sont regroupés en association, pour tenter de faire d'améliorer l'offre de service. Ainsi, l'association a organisé plusieurs actions au fil des années afin de garder constant le nombre d'arrêts en gare TGV. Depuis 1990, le nombre d'arrêt a plus que doublé, et cela grâce aux actions de cette association (voir tableau 4).

Tableau 4. Nombre de liaisons directes Paris-Vendôme en jour de semaine (en juin 2015)

Vendôme- Paris	8 départs en gare de Vendôme ou Vendôme Villiers-sur-Loire : 6h41 / 7h18 / 7h38 / 8h40 / 12h31 / 16h22 / 18h07 / 19h02
Paris-Vendôme	10 arrivées en gare de Vendôme ou Vendôme Villiers-sur-Loire : 7h10 / 12h11 / 13h57/ 16h11 / 17h20 / 17h52 / 18h26 / 19h11 / 19h14 / 20h34

Source : voyages-sncf.com, consulté en juin 2015

Réalisation : MTU 2014-2015

Depuis avril 2015, les usagers en gare de Vendôme ont lancé un comptage pour défendre la desserte au départ de Paris après 20h, ainsi qu'une pétition. Avec l'ouverture de la ligne SEA en 2017, les usagers restent vigilants et tiennent leur position afin que la future offre de desserte ne soit pas dégradée. Alors que la SNCF promettait en novembre 2014 qu'il n'y aurait pas de suppression de train, les négociations entre les élus de Vendôme et la SNCF sont encore en cours, au moment de la rédaction du présent rapport. Acteur incontournable pour la bonne vie de la gare, l'association porte des actions concernant les tarifs des abonnements, en tentant de réduire les prix pour chaque usager, mais aussi sur la desserte des trains en gare, sur l'existence et le maintien des guichets en gare de Vendôme. Cette association tiens aussi à améliorer la desserte de la gare par les bus de l'agglomération. En effet, l'accessibilité de la gare demeure aujourd'hui restreinte, d'autant que le trajet de la navette faisant la liaison entre la gare TGV et le centre de Vendôme a été modifié en 2013, rallongeant le trajet de 15-20 min et par conséquent, modifiant le temps d'attente des usagers en gare ainsi que leur retour au domicile.

En ce qui concerne la **zone technologique du Bois de l'Oratoire**, elle regroupe en 2015 environ 3 % de l'emploi dans le territoire du pays de Vendôme. Ce pourcentage assez faible montre que les effets structurants du TGV, qui étaient attendues, ne sont pas atteints aujourd'hui, par rapport au simple critère de la création d'emplois. En 2011, sur la zone d'activités seulement 6,6% de la surface du parc, soit 8 ha,

étaient urbanisés. De plus, les entreprises présentes semblent avoir préféré s'être installées à proximité de la route départementale que de la gare. Les créations d'emplois ont donc été limitées. Le parc technologique possède un règlement spécifique qui n'autorise que les entreprises du secteur tertiaire et secondaire supérieur, ce qui explique, en partie seulement, le faible taux d'occupation de la zone.

Carte 4. Entreprises implantées dans le parc technologique du Bois de l'Oratoire (Pays de Vendôme)



Source : Pays de Vendôme

Aujourd'hui, le nombre d'emplois sur la zone représente 3 % de l'aire urbaine et la majorité des entreprises présentes sont d'anciennes entreprises des alentours s'étant réinstallés dans la zone d'activités. Le nombre d'entreprises venant d'une autre région est limité. Il faut cependant noter que pour la plupart des entreprises, si le TGV valorise l'espace il n'est pas le premier facteur de choix d'implantation. Valérie Facchinetti-Mannone (2013) a montré à travers ses entretiens réalisés auprès des entreprises implantées dans la zone d'activité et portant sur leur choix d'installation, que les arbitrages étaient faits en fonction tout autant de l'accessibilité ferroviaire que de l'offre immobilière, les disponibilités foncières et les besoins spécifiques liées au type d'activité. De plus, pour certaines d'entre elles, l'éloignement avec l'autoroute reste un handicap plus important que l'éloignement de la gare TGV.

Ainsi, Monceau Générale Assurance MGA par exemple a choisi le parc technologique, pour implanter son centre de formation des cadres, en raison de la proximité du TGV. C'est l'une des rares entreprises à réellement avoir fait le choix du parc technologique du Bois de l'Oratoire pour la desserte ferroviaire à grande vitesse. Ce type de stratégie ne crée pas de véritable dynamique vertueuse à l'intérieur du bassin de vie

puisque ne réside à Vendôme qu'une infime partie des employés de Monceau, la plupart ne venant sur le site que pour des formations occasionnelles. À l'inverse, l'entreprise Thales est montrée comme un exemple de réussite. Ce fabricant d'équipements de pointe pour la défense et l'aéronautique vient de transférer une partie de ses chercheurs bordelais à Vendôme, afin de les rapprocher de Paris.

2.4 Quelles perspectives pour le territoire vendômois en lien avec la LGV SEA ?

Concernant les perspectives autour de la gare TGV de Vendôme-Villiers-sur-Loir, plusieurs faits peuvent être exposés. Tout d'abord, la stratégie nationale cherche à diminuer les distances-temps entre les grands pôles économiques et bassins d'emploi, notamment sur le plan des transports. Si l'offre de desserte en gare de Vendôme-Villiers-sur-Loir et plus largement sur la façade ouest est en cours de définition au moment de la rédaction du présent rapport, il n'en reste pas moins que la dégradation de la desserte est à envisager, dans une logique de gain de temps et de rentabilité de la ligne. Le risque serait alors que la gare TGV Vendôme-Villiers-sur-Loir souffre à l'avenir d'une certaine forme d'effet tunnel.

Parallèlement, des perspectives d'avenir peuvent être dégagées sur trois grands thèmes :

- le développement local ;
- les entreprises ;
- le logement.

Tableau 5. Perspectives d'évolution en matière de développement local dans le pays de Vendôme

Volet du développement local	Recensement des actions en cours ou envisagées de la part des pouvoirs publics
Développement économique	- Mise en avant de l'innovation et des services : la main d'œuvre/ le foncier/ la fibre optique. - Pépinières d'entreprises et espace de co-working.
Cadre de vie	- Projet d'AVAP (Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine) lancé en 2013
Transports	- Réflexions sur les possibilités de réaménagement de la gare TER de Vendôme (aire de covoiturage/ site de covoiturage spécialisé)
Tourisme	- Promotion du patrimoine architectural (AVAP), des événements culturels et du tourisme rural.

Réalisation : MTU 2014-2015

Sur le plan du **développement local**, plusieurs adaptations ont déjà été mises en place⁴. En effet, afin de dynamiser le territoire au maximum et d'éviter ainsi le départ des travailleurs et usagers du TGV actuel vers d'autres territoires, le Pays de Vendôme mise sur l'innovation en termes de services, avec la mise à disposition du très haut débit *via* la fibre optique notamment. Cela répond ainsi à une stratégie claire de maintien ou d'attractivité des entreprises à haute valeur technologique dans le paysage vendômois. Parallèlement à cette initiative, la municipalité de Vendôme se consacre actuellement à la construction et au développement d'une pépinière d'entreprises, à laquelle s'ajouteraient plusieurs espaces de *co-working*. L'objectif de cette double démarche est assez clair : rendre le territoire attractif, notamment dans la zone d'activités du Bois de l'Oratoire, et capter de nouvelles entreprises à haute valeur ajoutée, ou du moins maintenir celles-ci présentes sur le territoire.

Concernant le cadre de vie, les acteurs publics locaux misent d'ores et déjà sur la mise en valeur patrimoniale de Vendôme, soulignée notamment par la mise en place d'aire de valorisation architecturale et paysagère (AVAP) sur le territoire, ainsi que le soutien à des équipements ou des activités culturelles. La stratégie du territoire vendômois n'est pas tant de se consacrer et de se tourner uniquement sur le parc d'activités et la gare TGV, mais d'agir sur plusieurs fronts en même temps. Ceci, afin de dynamiser au mieux le territoire, de le rendre attractif et de parer au risque éventuel de diminution du nombre d'arrêts en gare de Vendôme Villiers-sur-Loir, tout en pointant du doigt l'intérêt touristique du territoire.

Sur le plan du transport, plusieurs choses doivent être soulignées. Dans un premier temps, la municipalité de Vendôme continue ses négociations avec la SNCF afin d'optimiser au mieux l'afflux d'informations concernant la desserte du territoire, dans une logique d'articulation entre la potentielle modification des horaires de passage de chaque TGV avec la desserte en transport public de la gare TGV. En effet, l'histoire de la gare a montré une limite concernant la transparence d'informations circulant de la SNCF vers les services publics du territoire du Vendômois. À de nombreuses reprises, une désynchronisation avait lieu entre les transports en commun et les départs et/ou arrivées des TGV en gare dans la mesure où les informations concernant les changements d'horaires avaient en général lieu au dernier moment. Parallèlement et dans une optique visant à parer ce risque, des aires de covoiturage pourrait être mises en place afin de démultiplier les modes de déplacements de la gare aux différents lieux centraux du territoire vendômois. La mise en place de cette démarche permettrait également de participer à la régulation de la concentration d'automobiles sur le parking

⁴ Suite aux entretiens effectués auprès de différents services de la Communauté du Pays de Vendôme en février 2015.

de la gare TGV, aujourd'hui trop petit pour accueillir l'ensemble des véhicules des usagers. En effet, une forme de stationnement sauvage a actuellement lieu chaque jour au sein de la zone technologique, aux abords de la gare ainsi qu'à la lisière du bois.

Concernant **les entreprises** dont l'implantation au sein de la zone technologique du Bois de l'Oratoire résulte exclusivement de sa proximité avec la gare TGV et de sa connexion rapide avec la capitale, une délocalisation pourrait être un risque dans le cas où le nombre d'arrêts à Vendôme serait diminué, dans la mesure où ceci ralentirait et/ou perturberait les échanges avec la capitale.

Concernant les petites et moyennes entreprises intégrées dont le critère premier d'implantation est le coût du foncier et/ou de la main d'œuvre, on pourrait supposer qu'elles ne souffriraient pas particulièrement de la diminution du nombre d'arrêts de TGV en gare, puisque peu d'échanges se font avec Paris.

Enfin, au cours de nos enquêtes de terrain nous avons pu rencontrer des agences immobilières qui s'accordent sur le fait que la diminution du nombre d'arrêts entraînerait très probablement une chute de la clientèle ainsi qu'un renforcement des difficultés (déjà présentes) à louer ou vendre du pavillonnaire ancien.

Sur le plan du **logement** et dans un contexte où le nombre d'arrêt se verrait diminué, deux choses peuvent être soulignées. D'une part, la hausse du nombre de résidences secondaires pourrait se poursuivre, en particulier en ce qui concerne le bâti patrimonial. Par ailleurs, la vacance des logements pourrait augmenter sur des biens pavillonnaires situés au sein d'espaces périurbains. Ceci, dans la mesure où les occupants actuels et majoritaires de ces logements travaillent en général à Paris ou en couronne parisienne.

Enfin, plusieurs prospectives peuvent être faites vis-à-vis des profils sociaux des usagers du TGV ou des personnes rattachées de près ou de loin au fonctionnement de la gare de Vendôme Villiers-dur-Loir. Tout d'abord, les actifs travaillant sur Paris, usagers du TGV et n'ayant pas particulièrement d'attache sur le territoire vendômois risqueraient de migrer vers d'autres territoires, au cadre de vie similaire mais mieux desservis sur le plan du transport ferroviaire.

Ensuite, les personnes actives, travaillant sur Paris mais ayant des attaches de divers ordres (familiales ou personnelles), captifs du territoire, devraient trouver des solutions face à une éventuelle diminution de la desserte en TGV. Ainsi, le télétravail, le covoiturage, l'usage de l'automobile ou encore l'aménagement de la semaine de travail en fonction des horaires du TGV pourraient être envisagées. Parallèlement à ces solutions, un travail continu de négociations avec la SNCF serait maintenu afin de faire attribuer à la gare TGV un maximum d'arrêts.

De manière générale, ces réflexions nous amènent à conclure que finalement, par une éventuelle diminution du nombre d'arrêts en gare de Vendôme Villiers-sur-Loir, l'économie locale pourrait être affectée de manière négative, autant que la démographie. Cette situation pourrait avoir un impact sur le dynamisme et l'attractivité du territoire vendômois.

Malgré ces perspectives hypothétiques, plusieurs actions sont actuellement en cours, notamment initiées par les usagers et l'association des usagers du TGV: négociations permanentes avec la SNCF et maintien d'un lien constant entre acteurs. L'objectif pour le territoire est finalement de maintenir un dynamisme démographique et de maintenir son activité. Ainsi, si le nombre d'arrêts venait à diminuer et dans un contexte où Vendôme souffrirait d'un effet tunnel vis à vis de la ligne TGV, la municipalité se prépare d'ores et déjà à limiter les impacts, en ne se concentrant pas exclusivement sur le dynamisme porté par la ligne.

Ainsi, le travail mené autour de ce retour d'expérience de la gare TGV Vendôme Villiers-sur-Loir nous conduit à construire un bilan à demi-teinte. Bien que la gare connaisse un succès incontestable étant donné le nombre d'usagers se rendant quotidiennement, pour leur plus grand nombre en agglomération parisienne pour motifs professionnels, elle connaît des difficultés en ce qui concerne les retombées économiques espérées sur le parc technologique adjacent.

Aujourd'hui, les élus du Pays de Vendôme et les usagers de la gare de Vendôme-Villiers-sur-Loir se soucient grandement de l'impact de la ligne SEA sur la desserte, voire même la survie de cette gare. Suite à ces inquiétudes, les stratégies de la municipalité se développent telles que la mise en place de l'espace *co-working* dans les locaux face à la gare ou encore de promouvoir Vendôme et sa gare TGV avec une campagne de publicité sur Paris et la région parisienne afin de promouvoir le bassin d'emploi de la ville. Mais la municipalité ne veut pas seulement renforcer l'attractivité de son territoire par la gare TGV mais aussi en mobilisant les autres atouts de celui comme le développement des divers zones d'activités sur l'agglomération.

3. L'arrivée de la LGV : une opportunité pour les quartiers de gare

L'arrivée à Poitiers de la LGV SEA devrait placer Poitiers à 1h15 de Paris et à 1h05 de Bordeaux. La position de carrefour régional qui en résulte sera confortée par la connexion au réseau européen de la grande vitesse qu'apportera la LGV. Avec plus de deux millions de voyageurs annuels⁵, la gare de Poitiers occupe une position de carrefour ferroviaire dont les principales destinations sont Paris, La Rochelle, Bordeaux et Limoges. L'arrivée de la LGV fait également l'objet d'une orientation du Plan Local d'Urbanisme de l'agglomération du Grand Poitiers, qui a pour ambition de pouvoir être, pour le Centre-Ouest, un « point d'ancrage au réseau à grande vitesse et à la façade Atlantique » (PLUi de Poitiers, rapport de présentation, 2011).

Un premier projet de réhabilitation de la gare historique de Poitiers, achevé en 2008, suivait cet objectif. Ce projet ne concernait néanmoins que l'équipement de la gare et de ses abords immédiats. Le tarissement du foncier vacant dans le périmètre de l'agglomération, le rôle d'entrée de ville que le quartier de gare pourrait jouer dans un rapport renouvelé à la mobilité ferroviaire, tel que préconisé par le rapport Keller (2009), justifient une étude prospective des opportunités de développement qu'offre le secteur de la gare.

L'objectif sera de saisir comment le contexte géographique de la gare de Poitiers peut offrir, avec ses atouts et ses contraintes, un potentiel foncier mobilisable dans le cadre d'une opération d'envergure visant à maintenir l'agglomération dans son rôle de carrefour au sein du tracé de la LGV-SEA.

3.1 Élaboration d'un outil de prospective foncière adapté au contexte local

Il existe aujourd'hui plusieurs méthodes permettant d'évaluer le potentiel d'évolution d'un territoire urbain selon son degré de constructibilité et son occupation actuelle : on parle alors d'évaluation de la « dureté foncière ». La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) définit ces opérations comme visant « à intégrer à la stratégie foncière la difficulté à mobiliser ou acquérir des terrains par rapport au découpage parcellaire, au nombre et au type de propriétaire (personne physique, morale, publique...), à la complexité des partages de droit de propriété (indivision, héritages...) »⁶. L'analyse de ces différentes méthodologies, et notamment de celles utilisées par les études du CEREMA⁷ dans le contexte spécifique des abords de gares, permet dans

⁵ Selon le diagnostic territorial du PLUi du Grand Poitiers, adopté en 2011.

⁶ <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/durete-fonciere-a3506.html>

⁷ Le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement est né en 2014 de la fusion de différents centres d'études publics dont le CERTU.

un premier temps de constater l'importance grandissante de ces démarches dans une visée pré-opérationnelle. Situées en amont des acquisitions foncières et des projets d'aménagement, ces méthodes sont tout particulièrement propices à des projets de restructuration urbaine. Le cas du quartier de la gare de Poitiers nous pousse à proposer une méthodologie spécifique, plus intégratrice des contraintes de site et des dimensions territoriales des dynamiques foncières. Dégager les enjeux et les spécificités du quartier de la gare de Poitiers sera ici une étape décisive.

Tableau 6. Exemple d'une grille méthodologique d'évaluation de la mutabilité d'un bien

Critères objectifs	Mou (0)	Moyen (1 point)	Dur (2 points)	Très dur (3 points)
Bâti / non bâti	Non bâti	Bâti léger	Bâti dur	Bâti - pollution
Affectation Activité	Friche, terrain agricole	Activité avec - de 5 emplois Installation légère (- de 100 m ²)	Activité de 5 à 20 emplois Installation légère ou lourde (100 à 1000 m ²)	Activités de plus de 20 emplois Installation lourde et/ou dangereuse
Affectation Habitat	Jardin privé	Stationnement privé, maison individuelle, habitat de 2 à 5 logements	Habitat de 5 à 20 logements	Habitat de plus de 20 logements
Affectation Public	Espace public non bâti	Espace public bâti Services ou équipements municipaux	Espace public bâti Équipements scolaires, culturels (médiathèque, bibliothèque), locaux départementaux	Église Mairie Cimetière
Composition occupation / propriété	1 occupant	2 à 5 occupants	5 à 20 occupants	Plus de 20 occupants
Occupation	Vacant, non occupé	Occupation temporaire	Occupé	Équipements ou installations lourdes. Occupation particulière (matériel radiographique)
État	Mauvais état, abandon	État correct, entretenu	Rénové, remis à neuf	Neuf



Bâti dur :	2 points
Activité (<5 emplois) :	1 point
Habitat 5 à 20 logements :	2 points
5 à 20 occupants :	2 points
Occupé :	2 points
État correct :	1 point
Total :	10 points

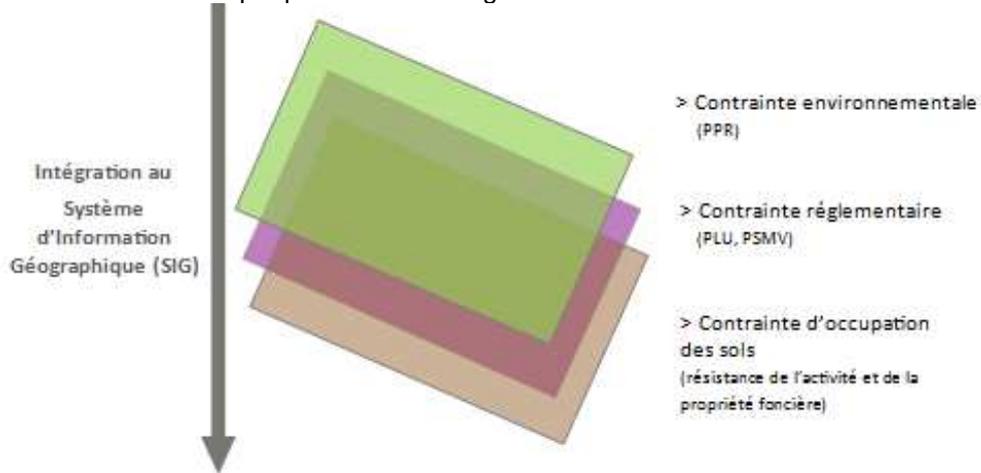
Source : Agence d'urbanisme de la région grenobloise, 2011. Grille d'évaluation du potentiel de renouvellement urbain. Notice d'utilisation, p.7.

Source : tableau reproduit dans CERTU, 2013

La démarche de prospective foncière est donc considérée comme un pré-requis nécessaire avant une opération d'aménagement, qui peut être particulièrement utile dans le cas des structures parcellaires complexes que présentent souvent les abords de gare. Le critère habituellement retenu, soit l'occupation des sols, ne nous a pas paru rendre compte à lui seul, des contraintes physiques du site. Nous avons donc pris le parti d'y agréger plusieurs autres critères pour intégrer dans notre proposition des variables essentielles telles que les aléas naturels (inondation notamment) et les dispositions réglementaires sur le site (comme le PPRI ou le PSMV). Nous avons procédé par l'intégration et l'agrégation au sein d'un système d'information géographique (SIG) de trois couches de

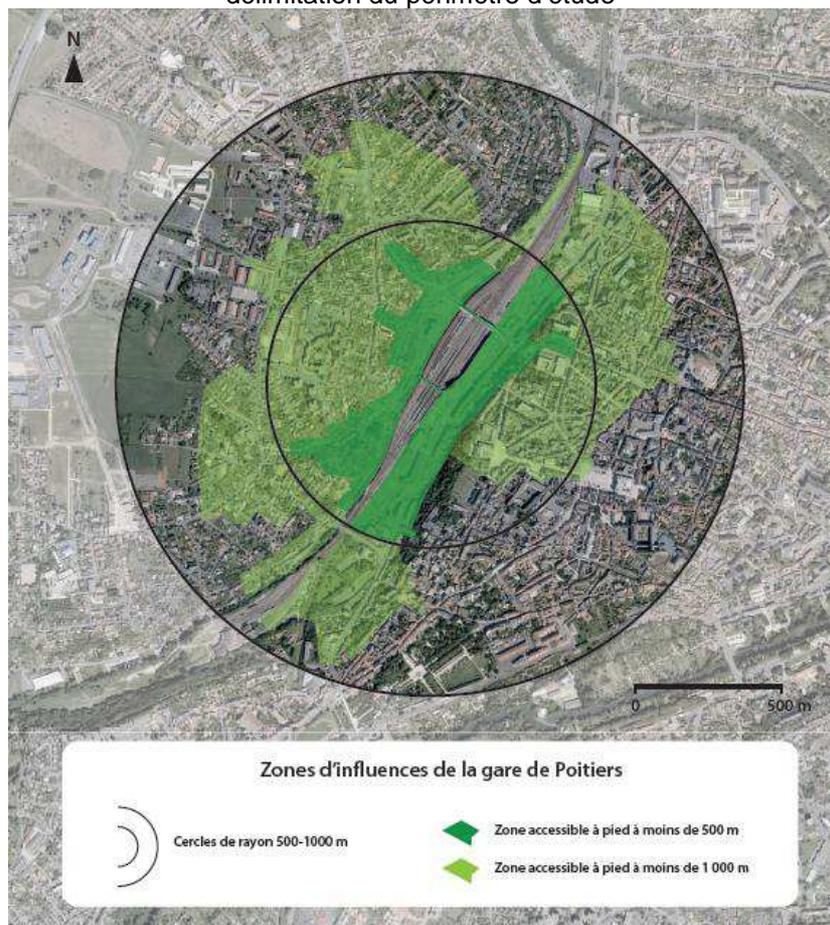
données : les **contraintes environnementales**, l'**occupation des sols** et les contraintes **réglementaires**.

Graphique 5. Méthodologie de traitement des données



Réalisation : MTU 2014-2015

Carte 5. La proximité géographique une donnée essentielle : délimitation du périmètre d'étude



Réalisation : MTU 2014-2015

La délimitation du périmètre d'étude a été effectuée de manière classique, au regard des méthodes généralement

utilisées pour saisir les impacts spatiaux des infrastructures de transports. Il s'agit d'une délimitation basée sur l'accessibilité considérée comme raisonnable des espaces basée sur les modes de déplacement actifs (marche et vélo).

Ainsi, le rapport distances/temps retenu a été de 500 mètres en 5 minutes et 1 000 mètres en 10 minutes. La première approche, théorique, consiste à faire figurer des cercles d'accessibilité à vol d'oiseau autour des quais de gare (carte 4).

Carte 6. Le quartier de la gare de Poitiers : un espace fortement contraint



Réalisation : MTU 2014-2015.

La seconde étape a consisté à adapter ces distances théoriques à la réalité du terrain, intégrant ainsi la disposition de la voirie (carte 5). Les espaces qui se dessinent sont alors révélateurs de certaines contraintes pesant sur le site. D'une part, la topographie concentre la zone d'accessibilité proche dans le lit de la vallée de la Boivre. Cette approche permet de tempérer l'une des lacunes de la méthode classique, à savoir

l'absence de prise en compte des temps de déplacements supplémentaires induits par les fortes déclivités du terrain. D'autre part, le réseau ferré crée une coupure marquée entre les espaces est et ouest aux abords de la gare en termes de déplacement. Plusieurs aménagements récents, ont néanmoins permis de compenser en partie ces deux obstacles.

3.1.1 Gradient environnemental : un espace naturellement contraint

La géographie spécifique et la composition naturelle du site sont des éléments ayant encouragé à adopter une démarche de diagnostic plus originale. En effet, ils rendent peu opérants les diagnostics classiques de dureté du foncier. Se limitant à une approche ciblée sur la propriété, ils auraient ici tendance à rendre particulièrement constructibles les flancs de falaises ou le lit des cours d'eau, et ne permettent donc pas de saisir les contraintes environnementales telles que la topographie ou encore l'exposition au risque. Or, le cas d'étude du quartier de la gare de Poitiers est particulièrement représentatif des limites que peuvent induire ces facteurs sur le potentiel d'évolution de l'occupation des sols.

Par ailleurs, le quartier de la gare se situe dans la vallée de la Boivre au niveau même de sa confluence avec le Clain dont il est un affluent direct (photo 2).

Photo 2. L'encaissement de la vallée de la Boivre dans le quartier de la gare de Poitiers



Auteurs : MTU 2014-2015

Au fil des siècles, la Boivre a découpé une vallée encaissée dans le plateau calcaire (avec un dénivelé allant de 20 à 40 mètres). Si le versant est, largement urbanisé, correspond à l'implantation de la cité historique de Poitiers, celui de l'ouest est plus abrupt, offrant par endroit des percées de falaises. Cette topographie est une limite forte pesant sur la mutabilité du site et tout particulièrement sur la zone d'accessibilité à 5 minutes. Deux indices seront dissociés pour traduire cette contrainte :

- la pente marquée, classée en indice 2, concerne environ 20 % du foncier à 500 mètres ;
- la pente forte et falaise, classée en indice 7 couvre 1/10^e du foncier proche.

La quasi-totalité du périmètre d'accessibilité proche se situe dans la vallée de la Boivre, en amont de sa confluence avec le Clain. Cet espace constituait autrefois un vaste marais, avant de devenir un étang (qui fut utilisé comme pêcheurie autour du IX^e siècle). Cette zone humide fut finalement asséchée par remblais à la fin du XIX^e siècle en vue de l'implantation des infrastructures ferroviaires et d'installations industrielles. Aujourd'hui, la Boivre est quasiment invisible puisqu'en partie enterrée sous les infrastructures, les constructions et les liaisons routières. Lorsqu'elle réapparaît à l'air libre, elle reste étroitement canalisée (photo 3).

Photo 3. La Boivre le long du faisceau ferroviaire à Poitiers



Auteurs : MTU 2014-2015

Ces aménagements couplés à la position d'extrême aval du bassin versant de la Boivre expliquent que cet espace soit tout particulièrement exposé au risque d'inondation. Le cours d'eau a connu à ce titre trois crues majeures ces trois dernières décennies (1983, 1994 et 1995). Ce périmètre est ainsi recouvert par le Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) sur lequel s'appuient trois nouveaux niveaux de risque :

- l'aléa inondation faible ;
- l'aléa inondation forte en zone bâtie ;
- l'aléa inondation en zone naturelle.

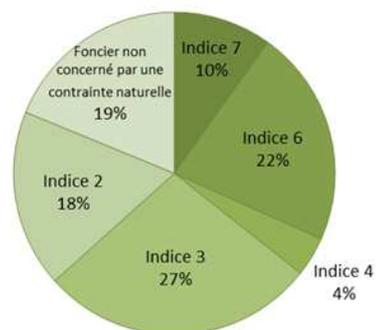
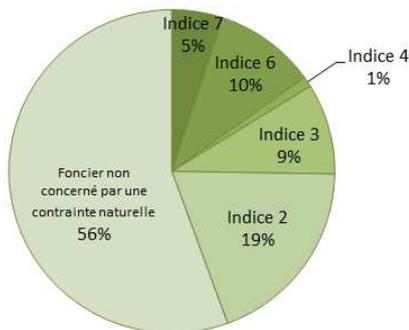
Au final, c'est 54 % du foncier de la zone d'accessibilité à 5 min (contre 20 % à 10 minutes) qui est concerné par le risque de submersion de la Boivre.

Carte 7. Cartographie du gradient environnemental



à dix minutes à pied

à cinq minutes à pied



Réalisation : MTU 2014-2015.

3.1.2 Gradient d'occupation des sols : un usage foncier mixte

L'occupation des sols dans la zone d'étude est très variée. On retrouve une mixité fonctionnelle importante, masquant une certaine opposition entre la partie de la vallée, principalement à vocation économique, plateau ouest, plus spécialement occupé par l'habitat et les plateaux est des quartiers historiques mixtes et denses. La difficulté rencontrée dans le cadre de cette étude concernant ce gradient fut l'impossibilité d'accéder au parcellaire au format SIG. L'occupation des sols renseignée par le diagnostic de terrain et par photo-interprétation des clichés aériens a ici été intégrée par îlots.

La partie centrale du quartier de la gare, c'est-à-dire le fond de vallée, est largement occupé. Plus particulièrement, le tronçon central entre le boulevard du Grand Cerf et les voies ferrées, est notamment marqué par la dualité entre la partie centrale où se situe la gare, et ses franges nord et sud.

La gare elle-même a fait l'objet d'un important programme d'aménagement mené par la SEM locale et achevé en 2008. Il s'agissait alors de réhabiliter l'image de cet espace en le modernisant et en promouvant l'implantation d'activités tertiaires (notamment à travers la construction d'un centre d'affaires, d'un centre de conférences et de la Délégation régionale du Centre National de la Fonction Publique Territoriale). Cette opération avait également comme objectif de positionner la gare comme un point de passage central pour les mobilités locales. Pour cela un pôle multimodal a été créé, qui permet une liaison directe entre le réseau ferré, celui des autocars régionaux, le réseau de bus de l'agglomération (BHNS), complété un parking automobile surélevé de 800 places. Les liaisons douces ont, elles aussi, été prises en compte dans les aménagements notamment *via* le grand projet de viaduc nouvelle génération (Léon-Blum), devenu un élément structurant de liaison (pédestre et par le BHNS) entre les deux plateaux de part et d'autre de la vallée mais aussi entre la ville haute et la gare située en contrebas (avec liaison douce *via* le pôle multimodal). Dans la continuité de l'opération, une activité hôtelière moderne et compétitive s'est implantée au sud de la gare.

En dehors de la partie centrale ayant fait l'objet d'une rénovation en profondeur, **les espaces situés au Nord de l'îlot (jusqu'à la Porte de Paris) et au Sud (jusqu'au Pont Achard)** n'ont pas fait l'objet d'un tel traitement visant à redonner une cohérence à cet espace pourtant stratégique. Une dichotomie marquée existe entre ces deux franges. La partie Nord est marquée par une architecture industrielle, semi-industrielle ou par un habitat caractéristique de l'époque de la reconstruction. On retrouve les marques d'une activité économique en relative déprise avec des entrepôts et des locaux, dont certains sont en activité (photo 4), tandis que d'autres sont inoccupés de longue date, voir totalement abandonnés (photo 5).

On retrouve également une offre commerciale importante mais ne répondant pas à un besoin de proximité pour les habitants : concessionnaires et garages automobiles, magasins de dépôt-vente ou de déstockage, etc. On peut également noter que se développe depuis plusieurs années un certain nombre d'activités alternatives, nocturnes et festives, à destination des étudiants et marquant un regain de dynamisme pour cette partie du territoire. Il est également à noter que l'espace public est largement dégradé et qu'il ne permet pas de conférer au lieu une ambiance réellement urbaine. Les enseignes et les façades n'offrent pas de cohérence avec l'architecture des façades de cette partie du quartier, le tout comme un patchwork de paysages urbains.

Photo 4. L'ancien hôtel des ventes de Poitiers



Auteurs : MTU 2014-2015

Photo 5. Bâtiments abandonnés dans le quartier de la Gare de Poitiers



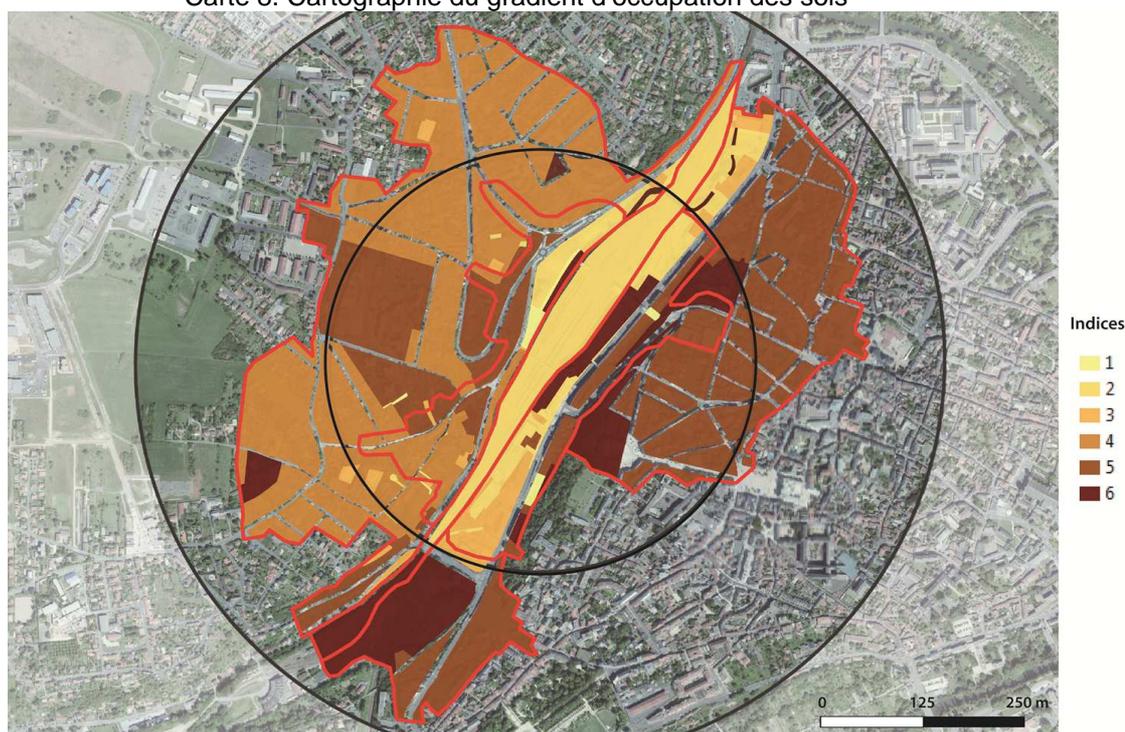
Auteurs : MTU 2014-2015

Le foncier présent dans la partie sud va quant à lui être largement mobilisé par les propriétés publiques nécessaires à l'exercice de services et par les équipements. On retrouve dans un premier temps la caserne de pompiers du Pont Achard. Du fait de l'importance d'un tel équipement, il lui a été attribué un gradient élevé dans l'étude. Néanmoins, le déménagement de ces locaux est en projet puisque ceux-ci ne correspondent plus aux standards des casernes actuelles et nécessiteraient des travaux trop importants de remise aux normes. Selon l'évolution de ce projet, l'indice attribué à ce foncier pourrait basculer radicalement. Un équipement sportif (gymnase et piscine Joël Potreau), uniquement accessible aux écoles et associations est mitoyen à la caserne au Sud. En cœur d'îlot, plusieurs constructions, entre les parkings, sont utilisées pour les activités de la SNCF (notamment un centre médico-social).

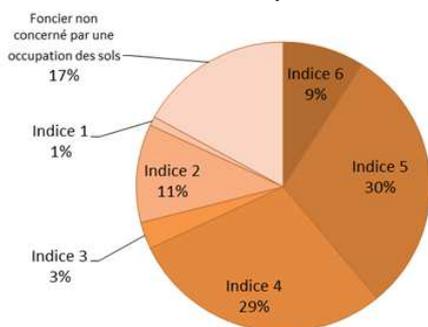
Les **espaces de plateaux** pris en compte dans l'étude sont, quant à eux, largement occupés par l'habitat. On retrouve une ambiance urbaine sur les deux plateaux avec, à l'Ouest, une occupation très dense et des constructions à forte valeur patrimoniale.

En effet la majeure partie du plateau historique est occupée par des maisons principalement de la fin du XVIII^e et du XIX^e siècle, construites sur des parcelles étroites. On retrouve également plusieurs structures remarquables comme l'Hôtel de Préfecture (1886) et ses jardins, situé sur le plateau et visible depuis la place de la gare. Inauguré en 2008, le Théâtre de l'Auditorium de Poitiers (TAP) surplombe le pôle multimodal au niveau du viaduc et constitue l'un des principaux pôles culturels de l'agglomération. Accessible depuis la gare, il pourrait contribuer à la valorisation des espaces en contrebas. Les espaces situés sur le plateau présentent une urbanisation plus récente. Les constructions se sont établies en terrasses sur les pentes ou en contrebas des falaises. Constituant les anciens faubourgs, les façades bâties des avenues et des grandes rues sont denses avec, en milieu d'îlot, des jardins privatifs en pente. Cette contrainte topographique limite la densification des cœurs d'îlots. Ces bâtis à vocation d'habitat sont principalement situés dans la zone d'accessibilité à 10 minutes où se trouvent 60 % d'entre eux contre 30 % dans les espaces proches de la gare.

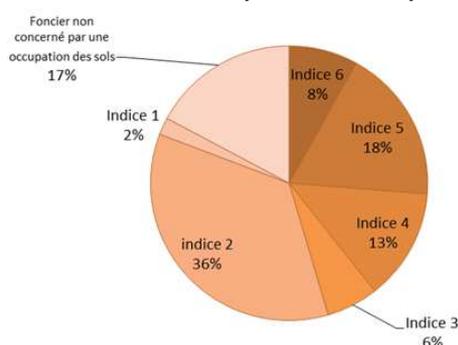
Carte 8. Cartographie du gradient d'occupation des sols



à dix minutes à pied



à cinq minutes à pied



Réalisation : MTU 2014-2015

3.1.3 Gradient de protection réglementaire : marqueur des enjeux et de la volonté politique locale

Sur notre périmètre d'étude, deux documents de planification régissent les règles générales : un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) et un Plan de Sauvegarde et de Mise en valeur (PSMV).

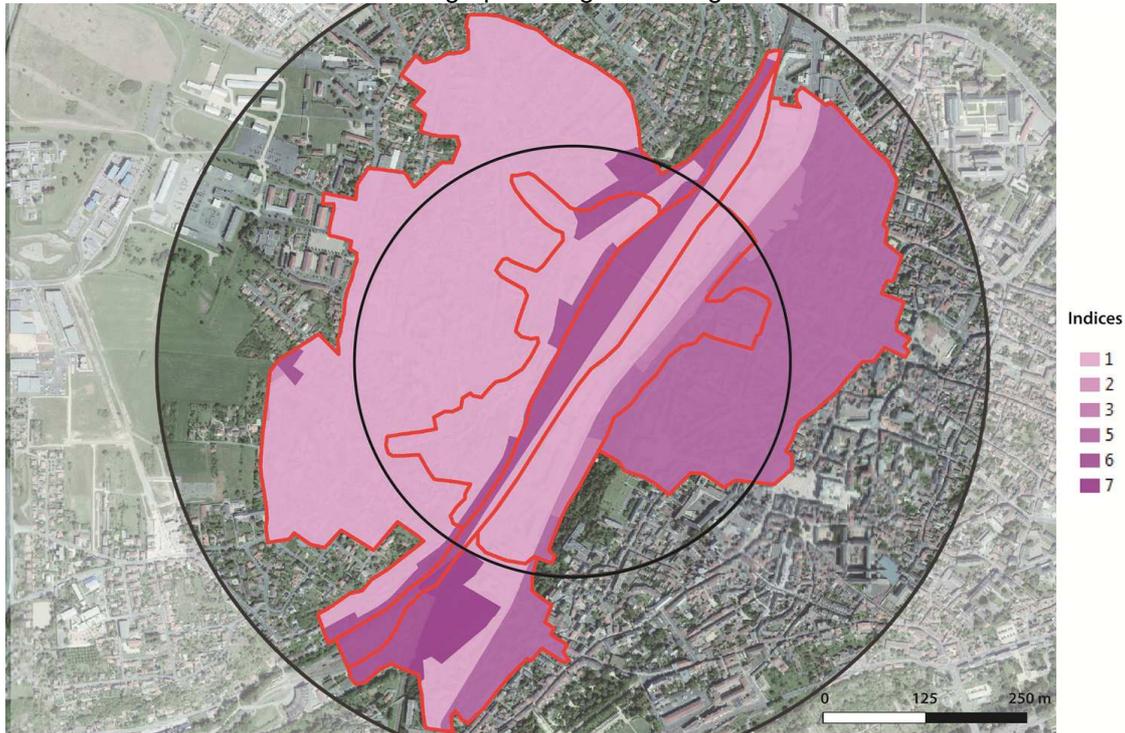
L'espace de la vallée de la Boivre et le Plateau ouest sont couverts par le **PLU intercommunal** porté par la communauté d'agglomération de Grand Poitiers. Celui-ci couvre les 13 communes de l'agglomération et sa forme actuellement approuvée est issue de la 6^{ème} révision du plan en date du 1^{er} avril 2011. Le document fixe le projet politique de l'agglomération dans son PADD et, à ce titre, l'arrivée de la LGV SEA a été particulièrement prise en considération,

comme nous avons le voir dans la première partie de cette étude.

Nous nous sommes appuyés sur le zonage issu des documents graphiques pour délimiter les zones d'attribution des indices. Du fait de la nécessaire compatibilité entre PADD et le reste des documents, nous considérons en effet que le zonage est le reflet des orientations et des projets locaux. Les servitudes mises en place sur les espaces voisins de la gare traduisent donc la volonté de permettre une mutation sur le site. Les zones naturelles (N) montrent ainsi la volonté de renforcer la trame verte et bleue (TVB) et l'objectif général de protection des espaces naturels des vallées. Ce zonage traverse le quartier de la gare selon un axe Nord-Est/Sud-Ouest. Il s'agit du zonage offrant la plus forte résistance à l'urbanisation. À l'inverse, les zones urbanisées (U) offrent la plus importante possibilité de mutabilité. En effet, pour répondre aux objectifs de lutte contre l'étalement urbain fixés par le Grenelle de l'environnement et réaffirmé par la loi ALUR, le PLUi encourage la densification des espaces déjà urbanisés, offrant ainsi l'indice le plus faible.

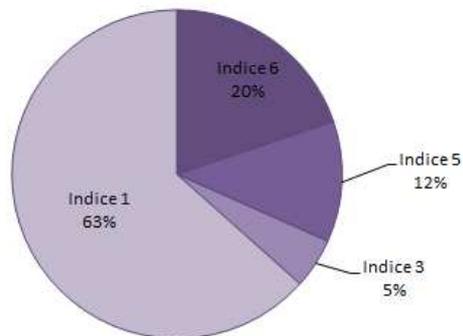
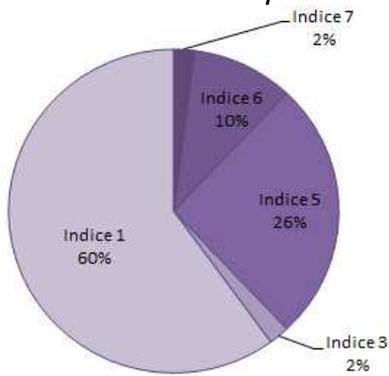
Par ailleurs, depuis le 25 juillet 2013, la superficie d'application du **PSMV de Poitiers** s'est vue élargie pour correspondre aux limites historiques des remparts. Ce document vise à valoriser la qualité patrimoniale du centre-ville en le protégeant tout en permettant des aménagements harmonieux. Il est donc largement plus restrictif que le PLU concernant le renouvellement des parcelles déjà construites et les modifications de façades, en rendant l'avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) obligatoire pour toute demande d'occupation des sols. Le PSMV identifie néanmoins des secteurs où la restructuration des espaces urbains est possible, voire à encourager. C'est le cas des immeubles ou parties d'immeubles dont la démolition ou la modification peut être imposée à l'occasion d'aménagements publics ou privés. Sur notre territoire d'étude, plusieurs parcelles le long du boulevard Grand Cerf sont concernées, comme un concessionnaire automobile ou des bâtiments de logement en semi-collectif datant années 70 à 80, dont l'intégration paysagère est aujourd'hui peu satisfaisante.

Carte 9. Cartographie du gradient réglementaire



à dix minutes à pied

à cinq minutes à pied

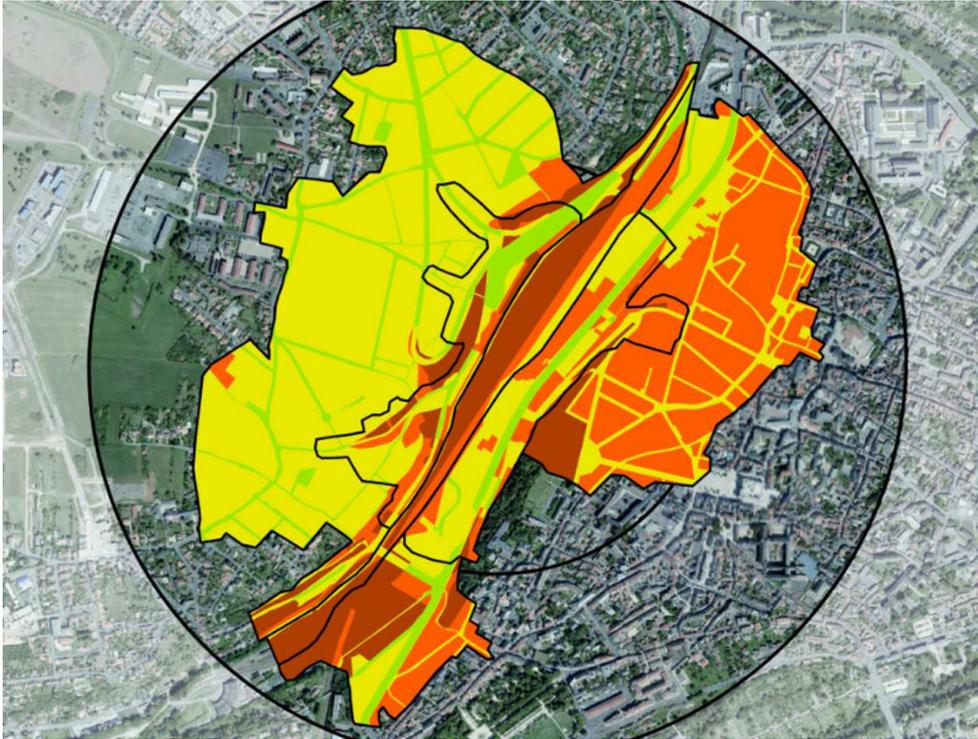


Réalisation : MTU 2014-2015

3.1.4 Bilan du diagnostic par croisement des gradients

La répartition des indices par gradient témoigne d'une résistance différenciée du quartier de la gare de Potiers aux mutations foncières et aux potentiels aménagements, selon les portions de la zone d'étude.

Carte 10. Carte de synthèse des différents gradients associés



	Indice global
Foncier très mutable	1
	2
	3
	4
Foncier mutable	5
	6
	7
	8
Foncier à la mutabilité complexe	9
	10
	11
	12
	13
Foncier à la mutabilité improbable	14
	15
	16
	17
	18
	19

Réalisation : MTU 2014-2015

De manière globale, on observe une plus forte résistance des espaces situés à moins de 5 minutes de la gare. Néanmoins, une analyse fine des facteurs expliquant cette dureté plus importante montre que celle-ci est principalement induite par les facteurs environnementaux, comme les risques d'inondation, la topographie de vallée et la plus forte présence d'espaces naturels protégés par le Plan local d'urbanisme (voir annexes 2, 3 et 4).

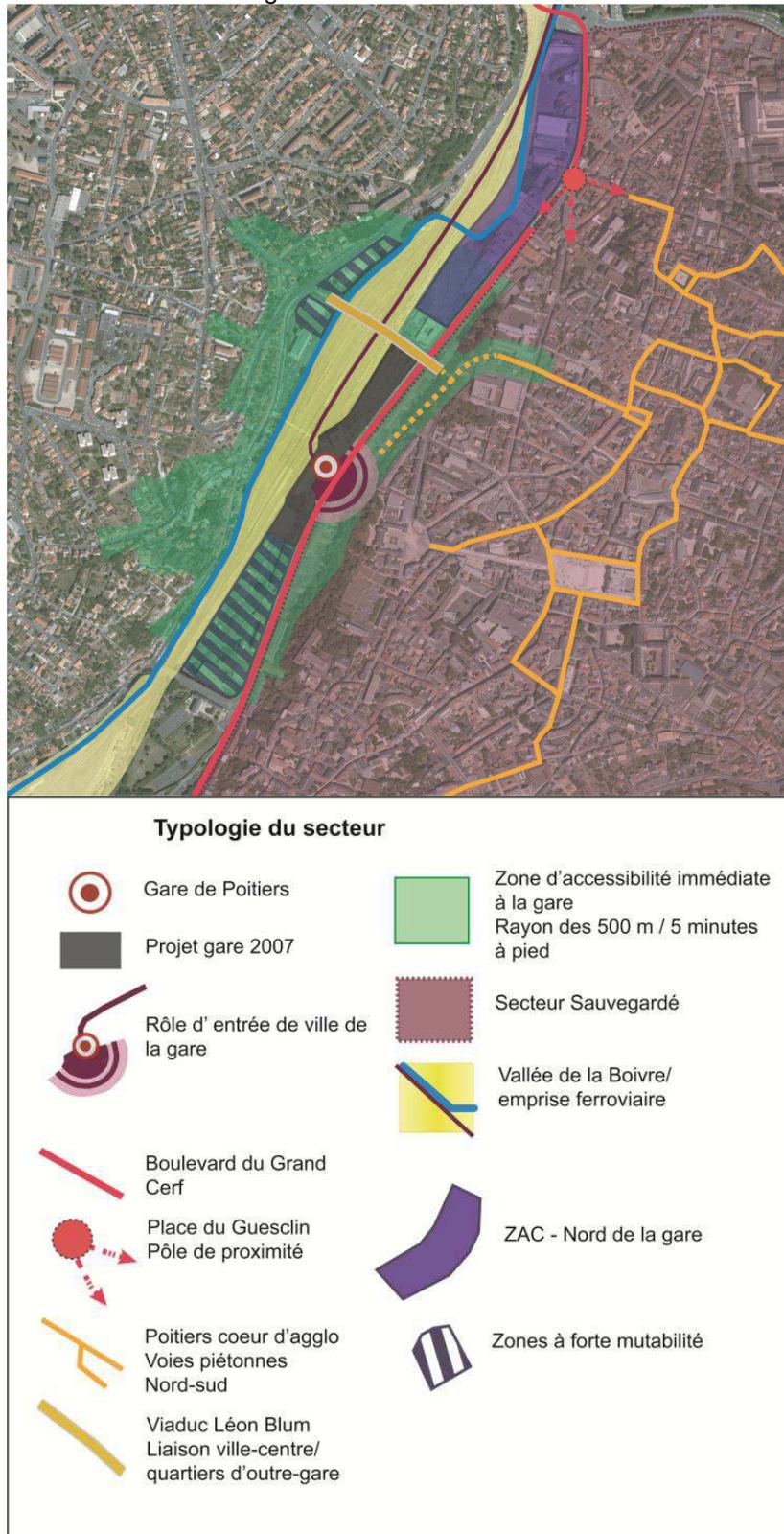
La méthodologie élaborée dans le cadre de cette étude permet donc de conclure qu'à l'échelle du quartier, **le plateau ouest est l'espace le plus mutable** et s'oppose en cela au plateau historique de Poitiers, dense et protégé pour sa valeur patrimoniale. Ce contexte préexistant oppose le cas de Poitiers à celui de nombreuses autres agglomérations puisqu'il suppose que les projets d'aménagement à venir seront largement plus contraints que dans d'autres agglomérations qui présentent des espaces moins accidentés avec des réserves foncières à proximité.

Comme nous allons pouvoir le voir, les acteurs locaux se sont déjà saisis de ces contraintes dans leurs réflexions sur le devenir de cet espace stratégique.

3.2 Perspectives d'aménagement d'un îlot à proximité de la gare

Après l'analyse et le traitement des données SIG, deux secteurs à fort potentiel de mutabilité sont mis en évidence (carte 11).

Carte 11. Diagnostic des enjeux et des dynamiques du quartier de la gare et de ses alentours



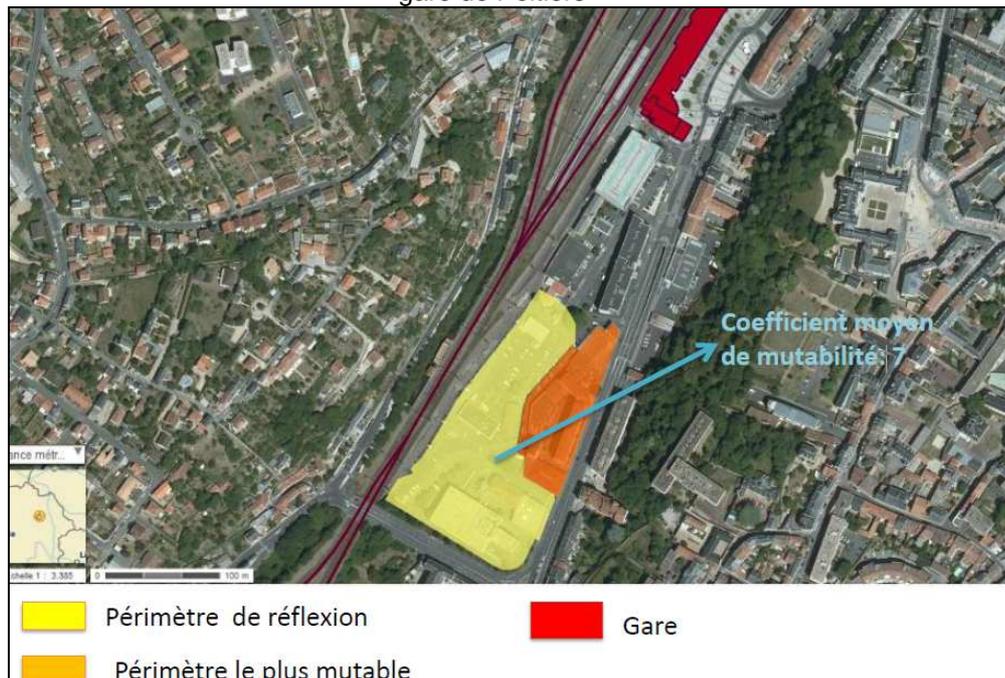
Réalisation : MTU 2014-2015

Nous avons fait le choix de nous intéresser principalement au **secteur sud**, issu de l'analyse, pour deux raisons. Tout d'abord, ce dernier est ancré spatialement dans la continuité

directe de la gare et de ses abords. Il se situe également le long du Boulevard du Cerf, axe majeur de la ville de Poitiers. Ensuite, un projet de renouvellement urbain existe déjà sur le Secteur nord.

Sur ce secteur sud, nous identifions deux périmètres d'action : un périmètre opérationnel, le plus mutable, et un périmètre de réflexion, moins mutable en ce sens qu'il semble plus difficile de mobiliser le bâti existant pour un opérateur de l'aménagement urbain. Ce point est abordé plus tard dans l'analyse.

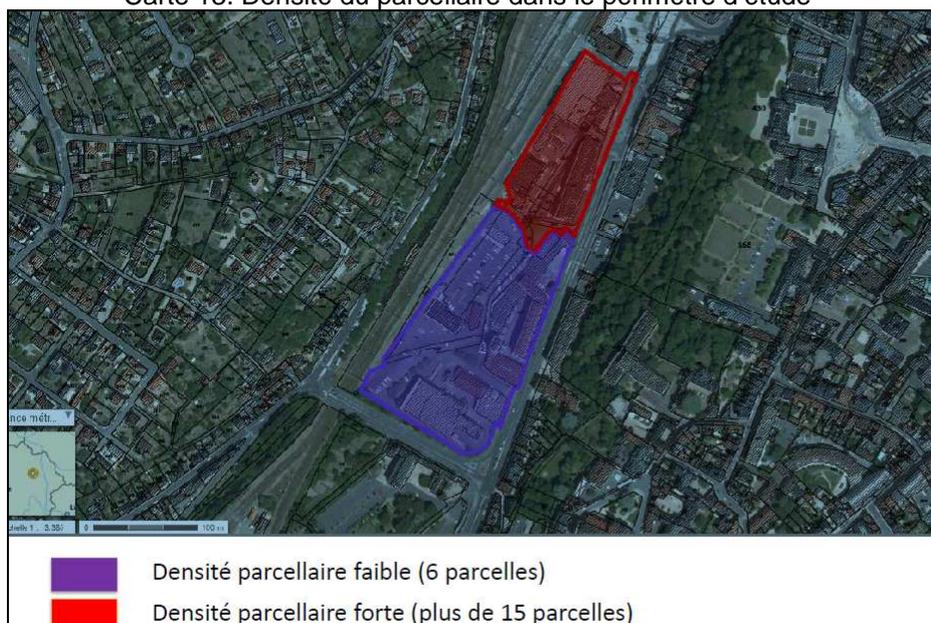
Carte 12. Proposition de périmètre d'action dans le quartier de la gare de Poitiers



Réalisation : MTU 2014-2015

Ce périmètre d'action est également issu d'une autre réflexion qui, elle, prend en compte l'état du parcellaire environnant (carte 13). Comme on peut le constater, la densité du parcellaire au Nord de notre périmètre d'action est telle que nous avons délibérément choisi de ne pas l'intégrer dans le ledit périmètre, étant donné la difficulté que cela représenterait pour un porteur de projet à mobiliser le foncier.

Carte 13. Densité du parcellaire dans le périmètre d'étude



Réalisation : MTU 2014-2015

Pour compléter les résultats obtenus par la méthode des gradients de mutabilité du foncier, nous avons utilisé les statistiques INSEE IRIS de 2011. L'exploitation de ces données nous permet d'avoir des résultats précis sur la population résidente et les caractéristiques du parc immobilier sur la frange sud du quartier de la gare.

Le quartier étudié se caractérise ainsi par un nombre important d'entreprises et établissements publics. Il est composé de 75 locaux d'activité dont 28 % de services administratifs et des entités exerçant des activités scientifiques. Le secteur a pour particularité d'accueillir 11 commerces de réparation automobile, ce qui, visuellement, a un impact fort sur le paysage urbain.

Le parc immobilier du quartier de la gare est composé de 437 logements dont 96 % de logements collectifs. 77 % des logements sont des T1, ce qui démontre une absence de mixité de l'habitat. On juge généralement qu'un certain taux de vacance peut être considéré comme incompressible (entre 5 % et 7 %). Il s'explique notamment par les délais de déménagements et d'amélioration, ainsi que par le renouvellement du parc de logements. Le taux de vacance dans le quartier de la gare est très élevé (13 %) alors qu'il est seulement de 8 % sur l'ensemble de la commune. L'offre en logement ne correspond sans doute pas ou plus à la demande et ne permet pas aux habitants de s'installer durablement et seulement 6 % des ménages ont emménagé depuis 10 ans ou plus. Il y a ainsi un fort *turn over* dans les logements du secteur étudié, puisque 78 % des ménages ont emménagés depuis moins de 4 ans. Cette absence de mixité de l'habitat et cette inadéquation entre l'offre et la demande de logement a naturellement des conséquences sur la capacité du parc immobilier à accueillir une population diversifiée.

Effectivement, 79 % des habitants sont locataires et 192 habitants (52 %) ont entre 18 et 24 ans.

On peut également constater un écart important de revenus entre ceux de la population résidente et ceux pour l'ensemble de la population de Poitiers ; le revenu brut médian annuel des résidents du secteur est de 15 929 € alors que le revenu brut médian annuel moyen de la ville est de 22 414 €, ce qui représente un écart de 40,7 % (selon les données de la Direction Générale des Finances Publiques portant sur les revenus fiscaux localisés des ménages en 2011). Nous pouvons donc considérer que la typologie des logements participe à l'absence de mixité sociale dans le secteur étudié.

Le croisement entre l'analyse de la mutabilité foncière et les statistiques INSEE IRIS 2011 nous conforte donc dans notre choix de privilégier le secteur sud dans un éventuel projet de requalification urbaine du quartier de la gare.

Rappelons qu'il existe déjà aujourd'hui un projet urbain à l'étude sur le secteur Nord du quartier de la gare. Porté par les Ateliers Lion Associés, il s'agit d'un projet de requalification urbaine visant les objectifs suivants :

- affirmer l'identité du site par un redécoupage des formes urbaines et des volumes ;
- créer une nouvelle desserte viaire ;
- mettre en valeur la visibilité et la proximité du pôle multimodal ;
- initier une morphologie du projet pensée pour s'adapter à diverses évolutions programmatiques ;
- adapter au mieux la requalification urbaine et la mixité fonctionnelle en fonction des enjeux de l'agglomération.

Dans cette même logique, notre proposition portant sur le secteur sud du quartier de la gare, cherche à mettre au jour un périmètre cohérent qui puisse parfaitement s'intégrer dans l'environnement urbain renouvelé de la gare. Pour autant, au vu de notre sujet d'étude, il ne s'agit pas de proposer un parti pris urbain ou des éléments programmatiques mais uniquement de grandes orientations issues de notre réflexion et de notre analyse. Pour ce faire, notre proposition de projet se situe dans l'une des zones de notre analyse SIG où le potentiel de mutabilité est le plus fort. Le projet profiterait directement d'une excellente accessibilité puisqu'il serait positionné le long du boulevard du Grand Cerf et à proximité immédiate de la gare. Par ailleurs, plusieurs éléments urbains sont fortement mutables : les locaux France Télécom inoccupés, la caserne des pompiers qui va être délocalisée en un autre emplacement de la ville et un parking (photo 6).

Photo 6. Proposition d'identification des bâtiments les plus mutables dans le quartier de la gare de Poitiers



Réalisation : MTU 2014-2015

CONCLUSION GENERALE

Les infrastructures ferroviaires de type LGV sont d'abord et principalement dédiées à faciliter la mobilité des usagers. En cela, elles constituent un mode de transport interurbain, privilégiant la desserte des métropoles dans une logique de rentabilité économique. Mais elles peuvent aussi générer des effets sur le développement et l'aménagement des territoires, aussi bien à l'échelle régionale que locale, comme par exemple dans le cas d'un projet de requalification d'un quartier de gare.

Ces effets sont bien entendu loin d'être systématiques. Elles dépendent des caractéristiques socio-économiques du territoire desservi, de la qualité de la desserte (nombre de gares TGV et nombre d'arrêts à ces gares), mais aussi et peut-être surtout de la manière dont les projets de développement territorial sont pensés en accompagnement, ou en articulation, avec le TGV. Cette articulation peut se faire à différentes échelles :

- celle des Régions, à condition de mener une réflexion pour éviter les effets de concurrence inter-métropolitaine ;
- celle des territoires, à condition que les impacts positifs comme négatifs de la nouvelle infrastructure soient pris en compte suffisamment en amont ;
- celle des quartiers de gare dynamisés par l'arrivée de la LGV, à condition d'identifier le plus précisément possible les réserves foncières disponibles ou bien le potentiel de mutabilité du foncier déjà bâti.

Les expériences précédentes nous montrent ainsi que les effets de la grande vitesse ferroviaire sont plus largement révélateurs de dynamiques déjà présentes, que générateurs de dynamiques nouvelles. Si la LGV peut servir de support à un projet de développement, celui-ci ne peut se faire sans l'implication des acteurs qui est, comme nous l'avons montré, variable selon le type d'acteurs, la taille des communes et leur place dans le projet (territoire desservi ou traversé).

Pour faire de l'outil TGV un facteur de développement territorial, les stratégies de gouvernance locale, impliquant aussi bien les acteurs publics que ceux du rail et les associations d'usagers, sont d'une importance capitale, au risque de faire des lignes à grande vitesse non pas des instruments d'attractivité mais de hiérarchisation et de production d'inégalités territoriales.

ANNEXES

Annexe 1. Les documents d'aménagement et d'urbanisme présents dans les territoires traversés par la LGV SEA

Structures(EPCI)	communes/territoires	doc.superieur	documents (echelle communale)	km traversés	Nbr des ouvrages d'art	Nombre d'habitant	
C.A. de Tours Plus	Saint avertin	scot de l'agglomération tourangelle	PLU (2002) révisé (2007)	0,52km	0	14 006	
	Chambray-les-tours		PLU (2013)	2,57km	5	10 719	
C.C. du val de l'indre	Veigné		PLU (2005)	4,97km	11	5 938	
	Montbazoin		PLU (2002-2009)	0,84km	0	3 920	
	Monts		PLU (2007)	1,99km	2	6 973	
	sorigny		PLU (2014)	6,14km	19	2 105	
C.C. de ste-Maure-de-Touraine	Villeperdue		scot du pays de chinonais (en cours d'élaboration)	PLU (2003)	2,78km	7	940
	Saint-épain			PLU pas encore numérisé	0	0	1 529
	Sainte-Catherine-de-Fierbois			PLU pas encore numérisé	4,76km	10	653
	Sainte-Maure-de-Touraine			PLU(2002)	3,67km	3	4 007
C.C.de Grand Ligueillois	Sepmes	scot du grand ligueillois	PLU pas encore numérisé	2,88km	2	661	
	Drachés		PLU pas encore numérisé	3,77km	5	679	
C.C. de ste-Maure-de-Touraine	Maillés	scot du pays de chinonais (en cours d'élaboration)	aucun document de planification trouvé	5,39km	10	614	
	Nouâtre		aucun document de planification trouvé	1,43km	1	803	
	Ports		aucun document de planification trouvé	2,13km	5	355	
	Pussigny		aucun document de planification trouvé	3,58km	2	195	
	Antogny-le-Tillac		aucun document de planification trouvé	0,22km	0	530	
C.C.de Pays de Richelieu	Marigny-Marmande		aucun document de planification trouvé	4,93km	3	617	
c.c.les porte du poitou	Mondion	scot de seuil de poitou (en cours d'élaboration)	aucun document de planification trouvé	2,92km	2	140	
	leigné-sur-Usseau		aucun document de planification trouvé	0.00	0.00	450	
	st-Gervais-les-Trois-Clochers		PLU pas encore numérisé	5,5km	5	1340	
C.A.de Pays Châtelleraudais	Thuré		PLU pas encore numérisé	3,29km	6	3022	
C.C. de lançloîtres	Sossais		aucun document de planification trouvé	0,79 km	1	403	
	Saint-Genest-d'Ambière		PLU pas encore numérisé / CONSEILS MUNICIPAUX	3,56 km	2	1210	
	Scorbé-Clairvaux		PLU pas encore numérisé	3,25km	12	2376	
C.A.de Pays Châtelleraudais	Colombiers		aucun document de planification trouvé	1,99km	3	1546	
C.C.du Val Vert le Clain	Marigny-Brizay		30/09/2004, PLU révisé (2011)	5,75km	11	1206	
	Jaunay-Clan		PLU (2005) révisé (2012)	5,02km	7	5805	
C.A. de poitiers(grand poitiers)	Chasseneuil-du-Poitou	PLU révisé (2011)	3,89km	5	4665		
	Migné-Auxances		2,36/3,40 km	7	6100		
	Poitiers		3,18km	4	91 395		

Réalisation : MTU 2014-2015

Annexe 2. Pourcentage de la superficie selon le gradient environnemental
(quartier de la gare de Poitiers)

Indice environnemental	Variable	Superficie (en ha)	Pourcentage de la superficie à 10 min	Superficie (en ha)	Pourcentage de la superficie à 5 min
2	Faible contrainte topographique (cavités)	28,1	19 %	6,5	18 %
3	Aléa inondation faible	13,5	9 %	10,0	28 %
4	Risque inondation fort en zone bâtie	2,0	1 %	1,3	4 %
6	Risque inondation fort en zone Naturelles	15,7	10 %	7,9	22 %
7	Falaises	7,8	5 %	3,5	10 %
Total		67,1	45 %	29,3	81,00%

Réalisation : MTU 2014-2015

Annexe 3. Pourcentage de la superficie selon le gradient d'occupation des sols
(quartier de la gare de Poitiers)

Indice d'Occupation des Sols	Variable	Superficie (en ha)	Pourcentage de la superficie à 10 min	Superficie (en ha)	Pourcentage de la superficie à 5 min
1	Friches industrielles	8	1 %	0,7	2 %
	Espaces en friche				
2	Décharges et dépôts	169	11 %	12,5	35 %
	Emprises industrielles				
	Axes ferroviaires principaux				
3	Jardins, prairies, maraîchages,	49	3 %	2,3	6 %
4	Habitat résidentiel	438	29 %	4,8	13 %
	Emprise commerciale				
5	Habitat continu dense	449	30 %	6,5	18 %
	Habitat collectif				
6	Projet "Gare 2007"	136	9 %	3	8 %
	Espaces verts, bois, forêts (etc.)				
	Plans d'eau, rivières				
Total		125	83 %	30	83 %

Réalisation : MTU 2014-2015

Annexe 4. Pourcentage de la superficie selon le gradient réglementaire
(quartier de la gare de Poitiers)

Indice réglementaire	Variable	Superficie (en ha)	Pourcentage de la superficie à 10 min	Superficie (en ha)	Pourcentage de la superficie à 5 min
1	Zone U	90	60 %	23,2	64 %
3	PSMV "tendre"	3	2 %	1,7	5 %
5	PSMV	39	26 %	4,3	12 %
6	Zone N	15	10 %	7,4	20 %
7	Zones N2	3	2 %	-	-
Total		150	100 %	36,6	100 %

Réalisation : MTU 2014-2015

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Table des cartes

Carte 1. Plan d'origine du projet de la gare TGV Vendôme-Villiers-sur-Loir	p. 15
Carte 2. Les déplacements domicile-travail dans le pays de Vendôme en 2011	p. 19
Carte 3. Accessibilité routière de la gare TGV de Vendôme-Villiers-sur-Loir	p. 21
Carte 4. Entreprises implantées dans le parc technologique du Bois de l'Oratoire (Pays de Vendôme)	p. 23
Carte 5. La proximité géographique une donnée essentielle : délimitation du périmètre d'étude	p. 30
Carte 6. Le quartier de la gare de Poitiers : un espace fortement contraint	p. 31
Carte 7. Cartographie du gradient environnemental	p. 34
Carte 8. Cartographie du gradient d'occupation des sols	p. 38
Carte 9. Cartographie du gradient réglementaire	p. 40
Carte 10. Carte de synthèse des différents gradients associés	p. 41
Carte 11. Diagnostic des enjeux et des dynamiques du quartier de la gare et de ses alentours	p. 43
Carte 12. Proposition de périmètre d'action dans le quartier de la gare de Poitiers	p. 44
Carte 13. Densité du parcellaire dans le périmètre d'étude	p. 45

Table des tableaux

Tableau 1. Les documents de portée supérieure dans les territoires traversés, selon le degré de prise en compte de la ligne SEA	p. 6
Tableau 2. Les PLU des territoires traversés selon le degré de prise en compte de la ligne SEA	p. 7
Tableau 3. La prise en compte de la LGV SEA dans le projet de territoire de la CC de Sainte-Maure de Touraine	p. 9
Tableau 4. Nombre d'arrêts TGV en gare de Vendôme	p. 22
Tableau 5. Perspectives d'évolution en matière de développement local dans le pays de Vendôme	p. 24
Tableau 6. Exemple d'une grille méthodologique de dureté foncière	p. 29

Table des photos

Photo 1. Localisation de la gare TGV par rapport à Vendôme	p. 16
Photo 2. L'encaissement de la vallée de la Boivre dans le quartier de la gare de Poitiers	p. 32
Photo 3. La Boivre le long du faisceau ferroviaire à Poitiers	p. 33
Photo 4. L'ancien hôtel des ventes de Poitiers	p. 36
Photo 5. Bâtiments abandonnés dans le quartier de la Gare de Poitiers	p. 36
Photo 6. Proposition d'identification des bâtiments les plus mutables dans le quartier de la gare de Poitiers	p. 47

Table des graphiques

Graphique 1. Répartition de la population vendômoise par tranche d'âge	p. 17
Graphique 2. Evolution de la population vendômoise depuis 1975	p. 17
Graphique 3. Evolution du solde naturel et du solde migratoire à Vendôme depuis 1975	p. 18
Graphique 4. Evolution du nombre de logements (tous types confondus) à Vendôme depuis 1968	p. 18
Graphique 5. Méthodologie de traitement des données	p. 30

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages, articles, études et rapports

- Association des consommateurs et d'usagers CLCV, 2013, *Les voyages SNCF, Enquête prix et satisfaction*.
- Association des régions de France, 2014, *Manifeste des régions pour le renouveau du système ferroviaire, des régions en mouvement pour une France modernisée*.
- ASTUGV, 2014, *Compte rendu Assemblée Générale 2013*.
- Auxiette J. 2013, *Un nouveau destin pour le service public ferroviaire français : les propositions des Régions*.
- Bérion P., 2008, *Observation des effets des grandes infrastructures de transport. Méthodes, pratiques et résultats*.
- Bianco J.-L., Sardais C., 2013, *Réussir la réforme du système ferroviaire*.
- LISEA, Université Paris 1, *L'arrivée de la grande vitesse, le cas du territoire angoumois : diagnostic, tendances, enjeux, perspectives*.
- Boutonnet J.-C., Paul-Dubois-Taine O., Rouier J., Giraud C., Millot A., Chenais J.-P., 2014, « La filière ferroviaire française à la croisée des chemins : comprendre la situation et les enjeux », *IESF Les Cahiers*, No.15.
- CERTU, 2012a, *Stratégies foncières aux abords des gares TER. Fiche n°1 : Mettre les gares TER au cœur des stratégies territoriales : Pourquoi ? Comment ?*
- CERTU, 2012b, *Stratégies foncières aux abords des gares TER. Fiche n° 2 : Les typologies de gares. Quels enjeux ? Quelles méthodes ?*
- CERTU, 2012c, *Stratégies foncières aux abords des gares TER. Fiche n° 3 : Le foncier ferroviaire. Acteurs et modalités d'intervention*.
- CERTU, 2013, *Stratégies foncières aux abords des gares TER. Fiche n°4 : Repérer et maîtriser le foncier stratégique autour des gares TER. Enjeux et outils à disposition des collectivités*.
- Clément L., Morain J.-É, 2014, « Requiem du calcul socio-économique appliqué aux projets ferroviaires », *La revue Transport*, No.484, 5-15.
- Comité des directeurs transports, 2005 *Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport*.
- Commissariat général au développement durable, Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable, 2011, « Impact de la LGV EST sur le prix de l'immobilier », *Études & documents*, No.59.
- Commission européenne, 2011, *Livre Blanc : feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*.
- Commission Mobilité 21, 2013, *Mobilité 21, pour un schéma national de mobilité durable*, Rapport au ministre chargé des transports de la mer et de la pêche.
- Cour des Comptes, 2014, *La grande vitesse ferroviaire : un modèle de porté au delà de sa pertinence*.
- DDT 71, 2007, *Les impacts d'une gare TGV sur un territoire*.
- De Rus G., 2008, *Les effets économiques de l'investissement dans le rail à grande vitesse*, Centre conjoint de recherche sur les transports, document de référence n° 2008-16.
- Didier M., Prud'homme D., 2007, *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, Paris, La Documentation Française.
- Facchinetti-Mannone V., Bavoux J.-J., 2010, « L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales », *Belgeo*, No.1-2, 9-22.
- Facchinetti-Mannone V., 2013, « Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ? », *Géotransports*, No.1-2, 51-66.
- Legendre H., Liebermann, 2010, *Projet de gare nouvelle dans le secteur d'Arrou-courtalain*.
- Keller F., 2009, *La gare contemporaine*.
- Lolive J., 1999, *Les contestations du TGV Méditerranée*, Paris, L'Harmattan.
- Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, 1992, *Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse*.

Observatoire de l'Economie et des Territoires de Loir-et-Cher, 2014, *La plate-forme PILOTE 41*.

Paul-Dubois-Taine O., 2012, « Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux », *Centre d'analyse stratégique. Rapports & Documents*, No.47.

Quinet E., « L'évaluation socio-économique des investissements publics », *Commissariat général à la stratégie et à la prospective. Rapports & Documents*.

Rapoport J., 2013, « Le projet de réforme ferroviaire : entre atouts et interrogations », *Infrastructures & Mobilité*, No.133.

RFF, 2014, *Document de référence du réseau ferré national*.

Richez É., 2011, *Ville de Vendôme, approche environnementale de l'Urbanisme*, Réunion publique, Atelier Péré Architectures Atlante.

Rivier R., Putallaz Y., 2005, *Audit sur l'état du réseau ferré national français*.

Commissariat général au développement durable, 2010, *La mobilité des Français : Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*.

SETRA, 2012, *Évaluation de l'accessibilité territoriale à partir d'étude de cas*, Rapport d'étude.

SNCF, 2013, *Les mobilités en Europe : état du marché des transports de voyageurs et de marchandises*.

Taroux J.-P., Quinet É., 2013, « Bilans ex-post d'infrastructures : analyse des coûts et des trafics », *Commissariat général à la stratégie et à la prospective. Rapports & Documents*.

Troin J.-F., 2008, *Les Gares nouvelles du TGV « exurbanisées », fonctionnement et relation au territoire*.

Articles de presse

« Les usagers du TGV. Sur la brèche depuis dix ans », *Les usagers du TGV*, 25 octobre 2001.

« Dix ans sur la brèche », *la Nouvelle République*, 29 octobre 2001.

« Le TGV dix ans après », *La Nouvelle République*, 2 novembre 2001.

« Les clients du TGV réclament davantage de trains », *la Nouvelle République*, 23 juin 2005.

« TGV Paris-Vendôme : assez d'abus et de diktat ! », *L'Écho de la vallée du loir*, 21 novembre 2008.

« TGV Pairs-Vendôme : enfin des bonnes nouvelles ! » *la Nouvelle République*, 29 janvier 2010.

« Pas de fermeture prévue ! », *la Nouvelle République*, 29 octobre 2010.

« Vendôme, les cadres franciliens adorent, les entreprises moins », *Le parisien*, 7 avril 2011.

« Le boom des villes TGV », *Le Point*, 13 octobre 2011.

« TGVistes, les nouveaux banlieusards » *L'express*, 4 novembre 2011.

« Les échecs du Creusot et de Vendôme », *Les Échos*, 15 mars 2012.

« Questions publiques sur l'avenir de la ville », *la Nouvelle République*, 14 mai 2012.

« Troisième circonscription : terre de contraste », *la Nouvelle République*, 6 juin 2012.

« Touche pas à ma navette de « tégéviste » ! », *la Nouvelle République*, 15 avril 2013.

« Le réseau de bus s'étend en sept lignes », *La Nouvelle République*, 31 août 2013.

« Quel avenir pour la ligne Tours-Paris ? », *TMV Mag Tours*, 18 septembre 2013.

« Vendre le Vendômois pour développer l'économie », *la Nouvelle République*, 3 octobre 2013.

« Nouveaux habitants : l'effet TGV joue toujours », *la Nouvelle république*, 17 novembre 2013.

« Les usagers du TGV s'invitent aux élections », *la Nouvelle République*, 12 mars 2014.

« Économie : « vendre » Vendôme », *la Nouvelle République*, 18 mars 2014.

« TGV, boulot, dodo sur la ligne Paris-Tours », *Libération*, 19 mars 2004.

« Vendôme : un marché très segmenté, Vendôme », *la Nouvelle république*, 7 avril 2014.

« Bus : la navette TGV remise en service », *la Nouvelle République*, 8 juillet 2014.

« Navette TGV : des habitudes à retrouver » *la Nouvelle République*, 12 septembre 2014.

« Vers une synergie positive », *la Nouvelle République*, 13 septembre 2014.

« Le TGV devient un omnibus », *la Nouvelle République*, 28 septembre 2014.

« Économie : « vendre » Vendôme », *la Nouvelle République*, 28 octobre 2014.
« Les élus municipaux déjà à l'heure du bilan », *la Nouvelle République*, 6 décembre 2014.
« Le projet actuel de SNCF-RFF de desserte TGV Tours-Paris : oui, le premier projet prévoit bien une baisse de fréquence.... », *Blog des usagers du TGV Tours-Vendôme-Paris*, 7 décembre 2014.