

## La gare TGV de Vendôme Villiers-sur-Loir a 30 ans

La gare TGV de Vendôme Villiers-sur-Loir a été inaugurée le 28 septembre 1990, il y a un peu plus de 30 ans, mettant le Vendômois à 42 minutes de Paris.

Elle est positionnée sur l'axe « Atlantique », reliant Paris à Bordeaux.

Dans un article publié dans le bulletin municipal de 2010, j'avais donné la parole à Gaston Pézière, ancien maire de Villiers-sur-Loir qui a vécu les différentes phases du projet.

Celui-ci rappelait que l'histoire avait véritablement commencé par un coup de téléphone reçu en septembre 1984 par Henri Mésange, maire à l'époque de Villiers-sur-Loir l'informant du passage de la future ligne TGV en Vendômois au-dessus de Montrieux entre Paris et Tours.

### Historique du projet de la gare

Remettons en perspective la création de la gare TGV de Vendôme dans le contexte du lancement de l'ambitieux programme de train à grande vitesse en France dès la fin des années soixante. Dans la foulée de l'inauguration de la ligne TGV entre Paris et Lyon en 1981 et après la décision de construire celle reliant Paris à la Bretagne, la décision est prise de créer la ligne Grande vitesse atlantique entre Paris et Bordeaux.

Très vite, la question est posée du tracé entre Paris et Tours et en particulier la traversée de la Beauce. Le choix se porte finalement sur la variante empruntant le Perche vendômois au détriment d'une autre qui passait entre Vendôme et Blois.

La dure négociation s'achève avec la création d'une gare qui sera finalement construite à cheval sur les communes de Vendôme et de Villiers-sur-Loir. La localisation précise de son emprise sur le cadastre à plus de 90% sur Villiers-sur-Loir a d'ailleurs eu des conséquences notamment en termes de répartition de la taxe professionnelle.

Aujourd'hui encore, la création de cette gare apparaît comme une particularité voire une exception. En effet, la quasi-totalité des gares TGV sont construites dans des grandes villes, certaines ont été construites entre 2 agglomérations. La nôtre dessert une ville de sous-préfecture au sein d'un bassin de vie de 35 000 personnes. Après Vendôme Villiers-sur-Loir, plus aucune gare n'a d'ailleurs été construite pour desservir une ville de moins de 18 000 habitants. Nous devons certainement sa création à des interventions et négociations « politiques ».

Doit-on y voir un lien avec le bruit qui a couru dès la construction de la gare et jusqu'à aujourd'hui évoquant son caractère « démontable » en cas de trafic insuffisant

Mais revenons à sa genèse. La perspective de création de la ligne TGV Atlantique et son impact sur le Vendômois occasionne un vif débat dans la région. Des manifestations seront organisées en 1985 pour ou contre le TGV. Les inquiétudes sont notamment exprimées par des agriculteurs car la construction de la voie TGV oblige à des cessions de parcelles (qui se feront sans expropriation sur le Vendômois) et nécessite l'extraction d'une importante quantité de granulats pour les remblaiements. Au total, ce sont 25 hectares d'emprise de terrain sur la commune de Villiers qui seront réservés à la construction de la ligne et de la gare qui donneront lieu à compensation pour les propriétaires fonciers. Dans ce cadre, une autorisation d'exploitation d'une carrière à Villiers-sur-Loir est donnée à la suite du lancement d'une enquête publique. Il est prévu une remise en culture à la fin de son exploitation. Finalement, au terme d'une lutte entre les « pour » et les « contre », le « trou » ne sera pas rebouché et deviendra le plan d'eau que nous connaissons aujourd'hui.

Les travaux de la voie ont débuté avec le terrassement en 1986 pour se terminer en 1990, soit plus de 4 ans de chantier. Les Villiersois qui ont connu cette période se rappellent de l'ampleur des travaux sur les 25 hectares d'emprise communale avec la valse des gros camions et engins, la pose de kilomètres de rails, de ballastes, de terre, des clôtures...

Avant son ouverture, la perspective d'un tel équipement suscite toujours à la fois des espérances et des inquiétudes. Les études prévisionnelles conduites mettaient notamment en

avant les impacts en termes économiques. On envisageait facilement à l'époque l'installation d'entreprises sur le tout neuf parc technologique de 120 hectares créé autour de la gare et du développement d'une plateforme touristique avec la proximité d'un certain nombre de châteaux de la Loire et de Vendôme, ville d'art et d'histoire.

### **La réussite de la création de la gare**

L'ouverture de la ligne et de la gare TGV a donné lieu à des réjouissances durant près d'un mois en septembre et octobre 1990. Parmi les événements proposés :

- l'Office de tourisme a proposé à 500 Vendômois de prendre le TGV quelques jours avant l'ouverture officielle de la gare pour monter à Paris
- organisation d'une journée champêtre au bois de l'oratoire le jour de l'arrivée du 1<sup>er</sup> TGV en gare
- des animations de différentes natures sur les bords du Loir en clôture de la semaine de fête.

La réalité fut quelque peu différente car le flux s'est surtout développé autour des trajets domicile-travail qui, depuis les années 90, a profité de l'évolution des modes de vie liés à de nouvelles aspirations sociales qui ne liaient plus nécessairement le lieu de vie et la localisation professionnelle.

Cela dit, il ne fallait pas être devin pour imaginer qu'un équipement ne suffit pas à créer une dynamique d'implantation d'entreprises autour de lui, surtout au début lorsque le trafic se résume à un ou deux trains dans chaque sens de circulation.

Sur ce point, la création de la gare TGV a certainement conforté l'implantation d'entreprises du Vendômois qui ont trouvé un moyen facile et rapide pour être connecté à la capitale dans le cadre de leur business.

Puis, accompagnant le développement important du trafic, nous avons assisté à une forte croissance du nombre de dessertes qui est de l'ordre d'une quinzaine entre Vendôme et Paris dans les 2 sens de circulation.

Dans ce contexte, l'attractivité du parc technologique a commencé à se révéler. La première implantation importante d'entreprise remonte à 2004 avec l'installation du siège de la mutuelle d'assurance Monceau à l'entrée de la gare. En 2020, la société Louis Vuitton a acquis un terrain de 5 hectares pour implanter un atelier de 6 000 m<sup>2</sup> destiné à accueillir 300 personnes dans un premier temps.

L'attractivité du Vendômois s'est aussi renforcée avec le prolongement de la ligne grande vitesse jusqu'à Bordeaux en juillet 2017, positionnant la capitale girondine à 2 heures de Paris et la rapprochant de fait du Vendômois.

Le fort développement du trafic en gare TGV amène à considérer que la création de cette gare constitue une vraie réussite, alors que rien ne laissait le présager à sa création. En effet, les conditions n'étaient pas optimales au début car les premiers usagers de la gare bien téméraires ne disposaient que d'un train le matin pour se rendre à Paris et d'un train pour revenir le soir.

### **L'action de l'ASUTGV pour les usagers et le Vendômois**

Cette situation explique en grande partie, dès 1990, la constitution de l'association des usagers du TGV de la gare de Vendôme Villiers-sur-Loir (ASUTGV).

Depuis 30 ans, l'ASUTGV défend les intérêts des usagers de la gare en négociant avec la SNCF.

Les relations ont été particulièrement tendues au début avec la SNCF se traduisant notamment par des descentes sur les voies d'usagers et d'élus pour réclamer plus de dessertes.

Durant ces 30 années, les principales négociations avec la SNCF ont concerné :

- l'augmentation du nombre de dessertes : son action a rendu possible la création de 4 dessertes supplémentaires au cours des années 90 puis à nouveau 4 nouvelles durant la décennie 2000, portant la grille à 15 dessertes journalières (7 dans le sens Vendôme-Paris et 8 dans le sens inverse) depuis 2013 ;

- la ponctualité des trains qui a souffert de la mise en TGV jusqu'à Bordeaux et depuis plusieurs années par les nécessaires travaux de rénovation des voies et équipements de la ligne Paris-Tours ;
- les questions financières avec le souci de modération des augmentations tarifaires, la politique d'indemnisation des retards, la mise en place du système d'abonnement et la prise en compte de la fidélité ;
- le parking de la gare en lien avec l'augmentation du nombre de places (aujourd'hui de l'ordre de 600), la mise en place de barrières pour lesquelles l'association n'était favorable (système installé en 2017 qui ne fonctionne toujours pas à 100%), la négociation à la fois sur la tarification et le système d'abonnement.

De plus, pour les questions communes aux différentes lignes TGV en France, l'ASUTGV participe aux négociations nationales dans un mode de discussion inter-associations avec la SNCF nationale. Le dernier sujet de négociation en cours avec la SNCF concerne l'adaptation des systèmes d'abonnement face au développement des nouvelles pratiques de télétravail.

L'ASUTGV se positionne également comme un acteur du développement du Vendômois en travaillant avec les élus et les acteurs économiques afin d'accroître l'attractivité de la région en lien avec la gare TGV. Pour cela, elle participe à l'effort de communication pour faire connaître l'existence de la gare TGV et les attraits du Vendômois auprès notamment des habitants de la région parisienne.

L'ASUTGV est toujours très réactive aux sollicitations des médias (Téles nationales ou étrangères) pour illustrer des nouveaux modes de vie rendus possibles par l'utilisation du TGV en liaisons domicile-travail. Elle répond régulièrement à des sollicitations de familles candidates à l'installation sur le Vendômois avec la perspective d'utilisation du TGV pour que l'un des conjoints puisse rester travailler sur Paris.

L'ASUTGV est aussi un partenaire des collectivités dans la discussion sur les modalités de transports en bus entre la gare et la ville de Vendôme mais aussi par exemple sur les conditions d'accès à la gare.

Pour jouer ses différents rôles, l'ASUTGV peut s'appuyer sur des enquêtes auprès des usagers de la gare permettant de connaître leurs pratiques et leurs besoins. A ces différentes occasions, nous avons pu vérifier que les utilisateurs de la gare vivaient sur un périmètre géographique très étendu. Déjà en 2010, le bassin de population concerné couvrait plus de 80 communes et 30 km autour de la gare. Rien que sur notre commune, on peut estimer qu'au moins 30 familles vivent en lien avec le TGV.

L'ASUTGV a organisé 2 anniversaires de la gare au terme des 10 et 20 ans. Celui de 2010 a permis d'organiser avec la ville de Vendôme :

- . un concours de dessins en direction des scolaires et un concours de photos sur la transformation du Vendômois depuis l'arrivée du TGV ;
- . une exposition sur le TGV sur le Vendômois, d'hier à aujourd'hui ;
- . un film avec parole d'habitants ;
- . une soirée-débat entre élus, usagers et acteurs économiques.

Ces anniversaires sont aussi l'occasion de mieux faire connaître le TGV et l'univers un peu particulier des « navetteurs ». En effet, ces manifestations ont permis d'aller à l'encontre d'une certaine image les accompagnant et qui a pour effet de ne pas les considérer totalement comme des Vendômois parce qu'ils passent leurs journées de la semaine à Paris. Même si leur vie professionnelle peut paraître surprenante générant des pratiques étonnantes (cf encadré ci-dessous), ces navetteurs et leur famille sont bien ancrés sur le Vendômois car les enfants sont à l'école locale et le conjoint travaille souvent sur le Vendômois.

### **30 ans de trajet TGV quotidien entre Vendôme et Paris, c'est :**

- . 2 1600 000 kms parcouru par un TGViste**, soit 54 fois le tour du monde
- . 12 000 réservations utilisées** (équivalent d'une pile de plus de 3 m de haut)
- . Environ 150 000 € payé par un voyageur** (équivalent coût 2010)

#### **L'impact de la gare sur le Vendômois**

Si la part des abonnés, souvent appelés les « navetteurs » est importante, il ne faut pas oublier que le TGV a aussi rapproché les Vendômois de la capitale et, au-delà de Paris, sur le reste du territoire national, contribuant ainsi à l'ouverture de notre petite région sur l'extérieur. On peut cependant regretter le coût du trajet qui constitue encore un frein à son utilisation pour le plus grand nombre.

L'impact réel du TGV sur le Vendômois s'est fait ressentir dans différents domaines :

- la démographie, grâce à un apport de population relativement jeune (beaucoup de familles s'installant sur le Vendômois en lien avec le TGV ont moins de 40 ans et arrivent avec des enfants ou nourrissent le projet d'en avoir) ;
- le développement économique : même si cela ne s'est pas traduit par un nombre très important d'installation d'entreprises, la gare a contribué au maintien d'entreprises locales ;
- l'apport de pouvoir d'achat sur le Vendômois en lien avec les revenus ramenés par les personnes travaillant à Paris : on peut l'estimer à plus de 5% des revenus du Vendômois ;
- la vie culturelle : une bonne proportion des Vendômois travaillant à Paris s'investit dans les associations locales ;
- l'habitat : la rénovation d'un certain nombre de bâtis a été favorisée par l'arrivée des nouveaux Vendômois qui s'est accompagnée d'une hausse du prix de l'immobilier
- l'image du Vendômois en France et au-delà, est devenue certainement plus « moderne » en lien avec la présence de la gare TGV ;

2 événements exceptionnels ont été l'occasion de faire parler du Vendômois dans le monde grâce à la gare TGV :

. Avant l'ouverture de la ligne TGV en mai 1990, la SNCF a utilisé le nouveau tracé pour battre le record du monde de vitesse en train avec 513,3 km/h (sur la portion un peu après la gare de Vendôme Villiers-sur-Loir en direction de Tours).

. Quelques mois après la mise en fonctionnement de la ligne le 11 juin 1992, la gare de Vendôme-Villiers sur Loir a reçu la visite de la Reine d'Angleterre, invitée par François Mitterrand afin de lui faire découvrir le TGV français.

Sur Villiers-sur-Loir, l'impact du TGV a été important à plus d'un titre :

- une contribution forte à l'augmentation du nombre d'habitants de 30% entre 1990 et 2000, suivie d'une stabilisation et même d'une faible rétractation depuis quelques années (les possibilités de location ou d'achat sont plus rares désormais sur une commune de petite taille) ;
- un apport en termes de rajeunissement de la population (les nouveaux venus sont en partie des jeunes couples) ;
- la transformation d'une partie du parc de résidences secondaires en résidences principales et la restauration de maisons ;
- la nécessité d'agrandir ou d'accélérer la modernisation d'équipements publics (école, cantine et salle des associations) ;
- la création du plan d'eau et d'équipements sportifs.

La création de la gare a été aussi l'occasion de l'ouverture d'un bar-restaurant « La marmite express » au sein des locaux de la gare qui anime véritablement le site en proposant des repas et des produits du terroir (cf article dans le n° 112 du Bulletin municipal). Il reste le dernier restaurant présent sur la commune de Villiers-sur-Loir.