



CAHIER D'ACTEUR

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ORLEANS VAL DE LOIRE

Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire

Territoire : 22 communes, 272 000 habitants

Principales compétences : Développement économique, organisation des transports urbains, SCOT, Cohésion sociale, voiries d'intérêt communautaire, assainissement, déchets,...

Agglo

Espace Saint Marc

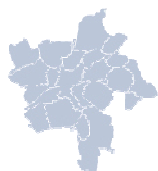
Place du 06 juin 1944 - BP 95801

45058 Orléans cedex 1.

Par l'inscription du projet POCL dans la loi Grenelle 1 du 3 août 2009, les parlementaires ont voulu réparer une injustice aussi criante qu'ancienne en donnant enfin au Centre de la France, et à deux capitales régionales que sont Orléans et Clermont-Ferrand, leur vraie place au cœur du réseau ferroviaire à grande vitesse. En citant nommément Orléans, ils souhaitent que celle-ci soit **directement** reliée à la future ligne LGV.

Avec les 400 000 habitants que compte l'aire urbaine d'Orléans, le passage de la LGV au plus près d'Orléans est essentiel :

- pour le rayonnement européen et international de l'agglomération, en reliant directement le territoire orléanais avec les aéroports parisiens, et en l'intégrant dans le réseau européen de la grande vitesse (Lyon, Marseille, Lille, Turin, Londres...),
- pour le développement local, le fonctionnement en réseau des entreprises et la synergie avec les milieux de la recherche, en particulier à Saclay,
- pour renforcer les liens avec la région parisienne et avec les villes de la région Centre.



BOIGNY SUR BIONNE - BOU - CHANTEAU - CHÉCY - COMBLEUX - FLEURY LES AUBRAIS - INGRÉ - LA CHAPELLE SAINT MESMIN - MARDIÉ -
MARIGNY LES USAGES - OLIVET - ORLÉANS - ORMES - SAINT CYR EN VAL - SAINT DENIS EN VAL - SAINT HILAIRE SAINT MESMIN -
SAINT JEAN DE BRAYE - SAINT JEAN DE LA RUELLE - SAINT JEAN LE BLANC - SAINT PRIVÉ SAINT MESMIN - SARAN - SEMOY

La LGV à Orléans doit permettre avant tout de replacer l'espace orléanais au cœur des dynamiques internationales, européennes et nationales

La réalité économique orléanaise, c'est...

... 7.000 entreprises sur le territoire dont 220 leaders mondiaux ; ces grands groupes internationaux projettent de localiser d'autres activités, souvent de back-office, sur notre territoire ;

...la première technopole de la région Centre, qui fédère 5.600 chercheurs publics et privés, aide à la création d'entreprises innovantes et facilite les transferts de technologies.

A l'heure actuelle, Réseau Ferré de France (RFF) admet volontiers que « si Orléans a des ambitions économiques nationales et internationales légitimes, sa connectivité n'est pas à la hauteur de ses besoins de mobilité ». Avec la LGV, Orléans doit être reliée aux aéroports internationaux et à l'Europe, via Lyon et l'interconnexion TGV en Ile-de-France.

A cette condition, la LGV à Orléans sera l'un des facteurs clés du dynamisme économique de l'agglomération, en favorisant la compétitivité des activités existantes et l'implantation de nouvelles entreprises sur son territoire. A ce titre, 71% des chefs d'entreprises de l'agglomération estiment que l'accès aux aéroports et aux TGV européens sera déterminant pour leur activité du fait des gains de productivité engendrés et de la fluidification de leurs relations commerciales.

Plus de 50% des entreprises du territoire estiment avoir besoin de plus de 4 liaisons quotidiennes avec Roissy (aller/retour). 18% demandent plus de 6 liaisons quotidiennes.

L'amélioration de la desserte de la région lyonnaise et de tout le sud-est sera également un point essentiel pour le développement des entreprises : 61 % d'entre elles y voient une condition nécessaire pour maintenir et renforcer leurs liens avec les nombreux clients, filiales ou partenaires hébergés en région Rhône-Alpes. Il en va de même pour la région PACA.

« La relation Orléans/Lyon n'est pas compétitive en terme de temps de parcours et ne permet pas un aller/retour dans la journée. Une relation directe serait un plus pour la qualité des relations avec nos sites de Montpellier et de la côte d'azur ». IBM France, site de Charbonnière, 450 collaborateurs.

Pour que toutes ces dessertes existent en nombre suffisant et pour qu'elles soient performantes, la LGV doit passer au plus près d'Orléans.

Orléans et son agglomération au cœur de l'économie de la connaissance

Un raccordement court vers la LGV, c'est également la voie vers une plus grande synergie entre le monde de la recherche et le monde économique à travers une liaison directe au secteur de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Paris – Saclay.

L'objectif poursuivi par l'État est de développer sur ce territoire de Paris – Saclay un pôle de recherche et d'enseignement de dimension internationale. Orléans et son agglomération peuvent contribuer à la montée en puissance d'une véritable Silicon Valley à la française grâce à :

- une offre attractive de logements permettant d'accueillir les nouveaux arrivants travaillant sur le plateau, qui par le TGV, via Orly, pourraient rapidement se rendre sur leur lieu de travail.
- la centaine de laboratoires présents sur l'agglomération, qui contribueront efficacement à la constitution d'un pôle scientifique de niveau mondial ;
- des synergies entre les pôles de compétitivité des deux territoires, notamment dans le domaine de la ressource en eau.

Ce partenariat suppose de pouvoir accéder en journée au site de l'OIN de façon régulière et en moins d'une heure : les infrastructures de transport doivent être à la hauteur des ambitions scientifiques et économiques.

Une gare TGV aux Aubrais pour accompagner les projets de requalification urbaine

La population du Loiret ne cesse de croître ; les projections démographiques prévoient une croissance de l'ordre de 16% sur la période 2005 – 2029. Il convient d'anticiper ces évolutions en procédant à des réaménagements urbains sur l'agglomération, de façon à reconstruire la ville sur elle-même. Le quartier de la gare des Aubrais est identifié dans le Schéma de Cohérence territoriale de l'agglomération d'Orléans comme le nouveau quartier d'affaire de l'agglomération. L'arrivée de TGV en gare des Aubrais permettra de donner sa vraie dimension à l'opération de requalification de l'ensemble de cette ancienne zone industrielle dite Dessaux. Directement lié à Roissy et Orly, ce nouveau quartier de 130 hectares sur 3 communes sera dans les 20 prochaines années le principal moteur du dynamisme de l'agglomération. Cela permettra également d'ouvrir à l'ouest la gare des Aubrais.

La LGV POCL contribuera ainsi à la revitalisation urbaine d'un quartier essentiel de l'agglomération, tout en s'inscrivant dans une démarche de développement durable.

La LGV à Orléans pour assurer de meilleures liaisons avec Paris et avec les villes de la région Centre et de l'Ouest

Le chiffre de 17 600 migrations quotidiennes domicile-travail entre les aires urbaines d'Orléans et de Paris illustre à lui seul le lien fort entre les deux territoires. Au total, on compte 11,7 millions annuels de déplacements entre l'Ile-de-France et Orléans. Or, parmi ceux-ci, 23% seulement s'effectuent par le train, alors que ce chiffre se monte à 46% pour Lille ou 63% pour Nantes qui bénéficient d'un accès à la grande vitesse.

La LGV POCL permettra de combler ce décalage en offrant une desserte de l'Ile-de-France plus fréquente, de meilleure qualité et reliant davantage de gares franciliennes. Ce qui induira :

- ... moins d'encombrement des réseaux routiers ;
- ...une meilleure attractivité de notre agglomération à la fois pour de grandes entreprises intéressées par des coûts de fonctionnement compétitifs et pour une main d'œuvre particulièrement qualifiée;
- ...des gains de productivité importants pour les entreprises, qui entretiennent des contacts étroits et fréquents avec la région parisienne.

<i>75% des entreprises de notre territoire estiment que le gain de 20 minutes pour rejoindre la région parisienne sera déterminant pour leur activité.</i>
--

Par ailleurs, Orléans génère d'importants mouvements avec ses voisins de l'ouest (notamment Blois et Tours). L'optimisation de la desserte d'Orléans reposant sur un passage à l'ouest se répercutera directement sur ces villes. Les relations avec Vierzon, Bourges et Châteauroux sont également essentielles pour conforter le rôle central d'Orléans, capitale régionale.

Les scénarios ouest et ouest-sud sont les seuls à répondre aux attentes de l'agglomération orléanaise

- Ce sont les seuls qui répondent aux enjeux de desserte de l'agglomération :

Comme le montrent les études complètes du maître d'ouvrage, les scénarios Médian et Est ne peuvent répondre aux enjeux cités précédemment : les dessertes non parisiennes, que ce soit vers le nord ou vers Lyon et le sud-est ne seront pas à la hauteur en raison de la longueur des raccordements. De ce même fait, l'agglomération ne bénéficiera pas des retombées liées à l'image des « *villes qui ont le TGV* ».

- Ce sont les seuls qui permettent de limiter les nouvelles coupures dans l'environnement :

Les scénarii ouest présenteraient selon le dossier de RFF un risque d'impact plus fort sur l'environnement. Cette approche est totalement biaisée car on oublie les infrastructures linéaires préexistantes comme l'A71, suffisamment importantes pour minimiser l'impact environnemental ; en outre, les scénarios Est et Médian évitent certes plus de zones classées, mais les dommages causés à la biodiversité ordinaire dans les autres zones sont plus importants, contredisant ainsi sur ces deux volets l'esprit du Grenelle de l'environnement. Enfin, les barreaux de raccordement qui seraient nécessaires pour desservir Orléans et Bourges, constitueraient autant d'obstacles à la continuité écologique des milieux naturels.

Le choix des scénarios Ouest et Ouest-sud s'inscrit donc dans la continuité de l'action de l'agglomération en faveur de l'environnement et du développement durable.

Pour aller au bout de cette logique environnementale, la communauté d'agglomération considère que l'utilisation du réseau ferré existant pour la traversée de la Loire et de l'agglomération orléanaise doit être privilégiée. Ceci permettrait à la fois de réduire significativement le coût du projet et de limiter les impacts environnementaux liés à de nouvelles infrastructures, tout en permettant un fantastique potentiel pour le nouveau quartier d'affaires Dessaux.

- Ce sont les seuls qui répondent aux enjeux d'aménagement du territoire

L'optimisation des dessertes via Orléans pour les voisins de Blois, et l'amélioration des liaisons vers le sud_ Vierzon, Chateauroux et Limoges_ représentent des atouts essentiels des scénarios ouest.

Inévitablement, un arbitrage sera nécessaire entre le temps de parcours, la desserte des pôles de vie et le coût. Nous contestons la logique qui sacralise à ce point la minute gagnée. Le choix devra être et sera un choix politique.

Il sera en effet clair : entre une logique basée exclusivement sur les surplus prévisionnels de recettes sur le trajet Paris – Lyon, qui implique un tracé plus rectiligne qui traverse des espaces jusque là préservés, et une approche beaucoup plus large, privilégiant la proximité et les territoires, conforme à l'esprit du Grenelle de l'environnement et intégrant les externalités positives créées par la mise en service de la LGV. RFF, qui est un établissement public, doit poursuivre son engagement en matière de renforcement de l'accessibilité des territoires et demeurer attentif aux attentes des citoyens-usagers. A cet égard, le maintien d'un nombre suffisant de trains de proximité assortis de tarifs modérés est indispensable.

En conclusion, l'AggLO soutient totalement le projet POCL, dans ses scénarios ouest, pour garantir à son territoire un avenir européen. Ce choix est également celui qui répond le mieux aux enjeux de développement durable et d'aménagement du territoire tout en ouvrant des perspectives d'optimisation économique du projet.