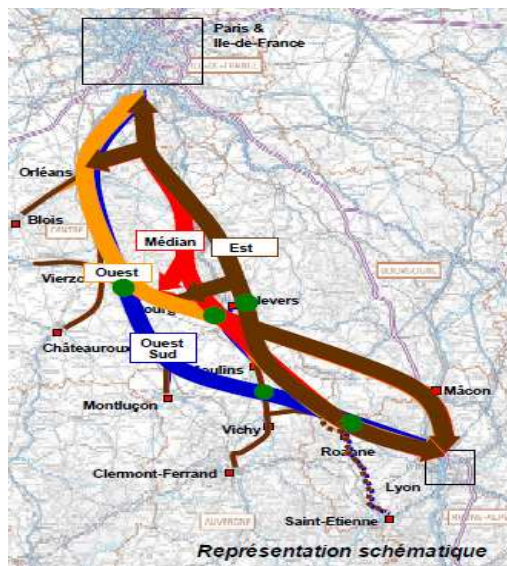


## Fiche thématique

### Les aéroports vus d'Orléans



#### L'enjeu majeur :

Faciliter et dynamiser les relations commerciales métropolitaines, européennes et internationales des entreprises. D'où la nécessité d'une desserte performante des aéroports internationaux, de Lyon et des grandes métropoles européennes.

#### Les entreprises nous ont répondu :

- 71% des entreprises considèrent que l'accès aux aéroports et aux TGV européens est déterminant pour leur activité.
- 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 des aéroports permettra à de nombreuses entreprises d'éviter des déplacements en voiture ou la location de navettes.

#### RFF attend votre position :

- Le maître d'ouvrage présente comme une option la possibilité de faire une gare TGV à Orly pour une desserte Orléans / Orly en 40 à 45 minutes et pour un coût estimé entre 600 M€ et 1 000 M€ : cette gare est essentielle, pour l'accès au plateau de Saclay et pour l'intermodalité air/fer.



BOIGNY SUR BIONNE - BOU - CHANTEAU - CHÉCY - COMBLEUX - FLEURY LES AUBRAIS - INGRÉ - LA CHAPELLE SAINT MESMIN - MARDIÉ -  
MARGNY 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 PRYVÉ SAINT MESMIN - SARAN - SEMOY



Est-ce que les scénarios répondent à vos attentes ?

	Ouest-sud	Ouest	Médian	Est
Temps de parcours sans arrêt Les Aubrais / Roissy	01h05	01h05	01h10	01h10
Temps de parcours sans arrêt Les Aubrais / Orly	00h40	00h40	00h45	00h45
Nombre de liaisons (A/R) journalières Les Aubrais / Roissy par la LGV	4 à 5	5	3	3

Toutes les dessertes ne sont pas définies dans le dossier de RFF car ce sera le rôle des opérateurs de transports. Néanmoins, certaines hypothèses ont été annoncées par le maître d'ouvrage, en lien avec leurs modélisations de trafic.

Ainsi, sont notamment annoncées :

- 5 dessertes journalières Les Aubrais – Roissy dans les scénarios *Ouest-sud* et *Ouest* contre 3 dessertes de Roissy, dans les scénarios *Médian* et *Est*. Source : étude de trafic Ingerop 2011.

D'une manière générale, toutes les dessertes et les temps de transport n'étant pas listés dans le dossier du maître d'ouvrage, on peut souligner l'existence de risques liés aux barreaux de raccordement :

- seuls certains trains s'arrêteront aux Aubrais, le plus grand nombre faisant Paris Lyon sans arrêt : plus court sera le raccordement plus faciles à obtenir seront les dessertes, plus long sera le raccordement, plus ardue sera la négociation pour les obtenir.
- **Le financement des raccordements** est en principe prévu dans le budget total, mais la réalisation sera phasée, avec priorité pour la ligne principale, avec un risque de retard, technique et financier pour les dessertes, d'autant plus grand qu'elles seront longues.
- Dans les scénarios *Médian* et *Est*, la LGV traverse l'est du département du Loiret (à l'est de Pithiviers), mais il n'y aura **aucun arrêt avant Bourges ou Nevers**.

Le raccordement entre Les Aubrais et la ligne principale mesure entre **40 et 50 km** dans les scénarios *Médian* et *Est*, contre une **dizaine de km** dans les scénarios *Ouest-sud* et *Ouest*, voire 0 dans le cas d'une utilisation de la voie existante en traversée de l'agglomération.



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 RUEILLE - SAINT JEAN LE BLANC - SAINT PRYVÉ SAINT MESMIN - SARAN - SEMOY