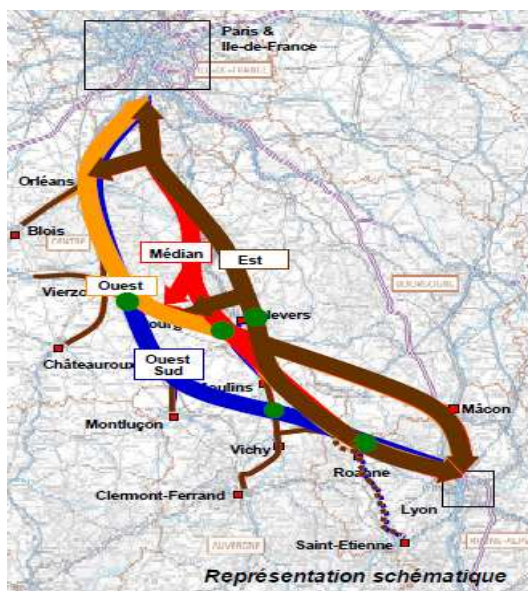


Fiche thématique

« Orléans, ville TGV » : nouvelle image, nouvelle attractivité



Les enjeux majeurs :

- Attractivité de l'agglomération vis-à-vis des sièges d'entreprises dans un contexte de concurrence forte avec des agglos comparables qui elles, ont le TGV : « Etre une ville TGV pour attirer les entreprises exogènes », conforter tous les atouts d'Orléans, image de modernité.
- Maintien des compétences dans le bassin d'emploi : attractivité pour les fonctions métropolitaines supérieures notamment.
- Sur le plan local, la desserte de l'agglomération par le TGV est nécessaire pour stimuler et conforter des projets émergents : aménagement de la zone Dessaux (quartier de la gare des Aubrais) en zone mixte tertiaire / logement / grands équipements.

Les entreprises nous ont répondu :

- Le gain d'attractivité de l'agglomération est un point déterminant à plusieurs titres : les entreprises y voient un moyen de conserver et d'attirer de nouveaux personnels qualifiés, c'est également un élément nécessaire pour conserver et attirer de nouveaux clients.



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
Longueur du barreau de raccordement entre la ligne principale Paris-Lyon (LGV) et la voie existante desservant les Aubrais	10-15 km	10-15 km	40 à 50 km	40 à 50 km

- Les perceptions : une carte qui montre une ville raccordée à 50kms ou plus renvoie une image dévalorisée par rapport à celle d'une ville directement desservie, même avec un petit raccordement d'une dizaine de kms dans laquelle le TGV « arrive », mais « ne passe pas ». Pour Orléans, seuls les scénarios ouest sont alors acceptables.

- La requalification du quartier de la gare des Aubrais :

La création d'un pôle tertiaire est prévue autour de la gare des Aubrais. L'ambition et l'attractivité de ce nouveau pôle seront d'autant plus grandes que les dessertes via les Aubrais seront importantes.

Plus la distance entre la ligne à grande vitesse Paris-Lyon et les Aubrais sera courte (barreau de raccordement), plus il y aura de trains qui s'arrêteront en gare des Aubrais.

Ainsi, le développement autour de cette gare dépendra lui aussi de la longueur du barreau de raccordement entre les Aubrais et la ligne principale Paris-Lyon.

Celui-ci serait optimal dans un cas de figure que la Ville d'Orléans et la communauté d'agglomération souhaitent proposer dans le débat : le passage de la LGV par les voies existantes au niveau de l'agglomération orléanaise.



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