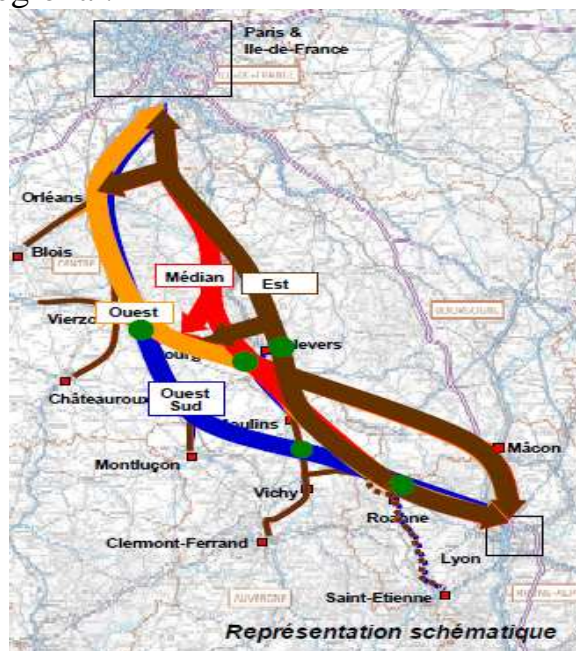


## Pour mieux comprendre...

### 1. L'enjeu du débat public pour le monde économique

Enjeu majeur : Confirmer que le projet doit se faire et faire pencher pour le(s) scénario(s) qui desservent le mieux Orléans, capitale régionale (aire urbaine de 400000 habitants) et l'ensemble du territoire régional.



Des questions transversales sur lesquelles le monde économique est invité à s'exprimer :

- Gare d'Orly en option 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.
- Place du temps dans le débat : Quelles sont les priorités des entreprises ? 20 minutes de gagnées sur un trajet d'1h semblent déterminantes pour 75% des entreprises. Quand il s'agit de gagner 10 minutes sur un trajet d'environ 2 h (Paris-Lyon), est-ce que l'argument du temps de trajet est prioritaire par rapport aux enjeux de sécurisation du temps de transport, de la régularité, de l'absence de rupture de charges... ? Selon RFF, il y aura environ 1 million de voyageurs de plus qui prendront le train entre Paris et Lyon dans le cas des scénarios Médian et Est grâce au report modal air-> fer. Ce million n'est pas pris en compte dans le cas des scénarios ouest (+10 minutes de temps de parcours). Cette hypothèse nous semble contestable.





- Les éléments discriminants entre les scénarios RFF, vus du monde économique

o Les temps de parcours

	Ouest-sud	Ouest	Médian	Est
Temps de parcours Paris / Orléans	35 min	35 min	40 min	40 min
Temps de parcours Lyon / Orléans	1h30	1h30	2h00 (desserte via Vierzon)*	2h00 (desserte via Vierzon)*

- 5 minutes en faveur de l'*Ouest-sud* et l'*Ouest* pour les dessertes vers le nord (Paris, Orly, Roissy, Lille). Source : dossier RFF pages 67, 73, 79, 85 + étude Infrastructures Ingerop 2011.

- 30 minutes en faveur de l'*Ouest-Sud* et l'*Ouest* pour les dessertes vers le sud (Lyon, Marseille...). En effet, en pratique, le schéma de desserte envisagé pour relier Orléans à Lyon dans les scénarios *Médian* et *Est* prévoit un passage par Vierzon sur la ligne existante. Le temps de parcours correspondant est alors de 30 minutes de plus que dans les scénarios *Ouest* et *Ouest-sud*. Source : étude de trafic Ingerop 2011 et étude d'infrastructures Ingerop 2011.

\*un temps théorique de 1h40 pour le Médian et 1h35 pour l'Est est indiqué dans le dossier : il s'agit d'une possibilité permise par l'infrastructure (raccordement direction Lyon) au nord-est d'Orléans (vers Pithiviers), mais qui ne serait emprunté par aucun train selon la modélisation de RFF.

o Les dessertes

	Ouest-sud	Ouest	Médian	Est
Nombre de liaisons (A/R) journalières Les Aubrais / Roissy par la LGV	4 à 5	5	3	3
Nombre de liaisons (A/R) journalières Les Aubrais / Bourges par la LGV	5	5	0	0
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



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



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 Orléans – 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.
- Liaison LGV directe Orléans – Bourges existante dans les scénarios *Ouest-sud* et *Ouest* (5 a/r par jour), absente dans les scénarios *Médian* et *Est* qui ne prévoient qu'une liaison par la ligne existante. 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*.

La Ville d'Orléans et la communauté d'agglomération souhaitent même aller jusqu'à proposer l'étude d'une option non présentée dans le dossier de RFF : le passage de la ligne principale par les voies existantes dans la traversée de l'agglomération orléanaise (barreau = 0).



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



## 2.1 Les hypothèses de trafic

	Ouest-sud	Ouest	Médian	Est
Gain de voyageurs (en millions de voyageurs)	5,1	5,3 à 5,7	6,1 à 6,5	6,2 à 6,5

Les scénarios *Médian* et *Est* présentent d'après le dossier RFF un potentiel de fréquentation plus important que les 2 autres (alors même qu'ils desservent moins bien les territoires. En effet, RFF s'appuie sur des hypothèses de report de trafic de l'avion vers le train pour les déplacements Paris-Lyon ou Paris-Sud-Est : ainsi ce sont près de 1 million de voyageurs qui préféreraient le TGV à l'avion dans les scénarios *Médian* et *Est*, mais qui continueraient de prendre l'avion dans les scénarios *Ouest* et *Ouest-sud*, du fait des 10 minutes de trajet supplémentaires.

Cet argument est mis en avant comme un argument essentiel pesant contre les scénarios *Ouest-sud* et *Ouest*. Le temps n'est pourtant pas le seul élément guidant le choix des passagers : les ruptures de charges, les temps d'attente, les aléas ne sont-ils pas également déterminants ?

Gagner 10 minutes sur Paris Lyon et Paris-Nice au détriment d'une véritable desserte d'Orléans et de Bourges-Vierzon, ne semble par ailleurs pas recevable en termes d'éthiques et de logique d'aménagement du territoire.

## 2.2 Le rôle 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 RUELLE - SAINT JEAN LE BLANC - SAINT PRYVÉ SAINT MESMIN - SARAN - SEMOY



## 2.5. Le coût

	Ouest-sud	Ouest	Médian	Est
Estimation des coûts d'investissements	14 mds €	12,5 à 12,9 mds €	12,2 à 12,8 mds €	12,5 à 13,1 mds €

A ce stade, seul le scénario Ouest-Sud est plus cher que les autres. L'estimation du scénario Ouest est très proche de celle des scénarios médian et est.

Le coût n'est donc pas être un élément en faveur des scénarios médian et est.

## 2. Les enjeux

### Les principaux enjeux identifiés pour les entreprises :

- 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.
- 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.
- 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.
- Maintien et développement des activités existantes.
- Maintien des compétences dans le bassin d'emploi : attractivité pour les fonctions métropolitaines supérieures notamment.
- Proximité avec les équipes et partenaires parisiens (entreprises multi-sites, sous-traitants,...)
- Sur le plan local : 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.



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 PRYVÉ SAINT MESMIN - SARAN - SEMOY



### **Les principaux enjeux vus du monde de la recherche et de l'enseignement supérieur :**

- Liens essentiels avec le plateau de Saclay : connexion via une nouvelle gare à Orly. Offrir des logements aux chercheurs. Accroître les synergies entre laboratoires, écoles...
- Attractivité pour les enseignants-chercheurs. Condition pour garantir le prestige des établissements.
- Développement de l'innovation / pôles de compétitivité : fonctionnement en réseau.

### **En conclusion :**

Au-delà de l'intérêt d'Orléans et de la région Centre, les entreprises peuvent s'interroger sur la faisabilité économique, financière et environnementale de la ligne nouvelle Orléans-Clermont-Lyon et du barreau LGV limoges-Poitiers.

Dès lors que les scénarios ouest de POCL, associés à partir de Vierzon à la ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), satisfont aux intérêts du Limousin (Paris Limoges en 2h au lieu de 2h46 aujourd'hui), cela peut générer :

- une économie de 1,5 à 2Mds€ (coût estimé du barreau Limoges Poitiers),
- l'épargne environnementale de l'emprise du barreau,
- l'apport de 1 million de voyageurs (du et vers le Limousin) sur la ligne POCL tracé Ouest (chiffres de RFF).

Cet argument de poids en faveur des scénarios ouest doit être pris en considération, non seulement au nom de la pertinence globale du réseau LGV mais aussi et surtout au nom de l'intérêt général national.



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 PRYVÉ SAINT MESMIN - SARAN - SEMOY



## Bilan du sondage auprès des chefs d'entreprises :

Sur 1200 entreprises interrogées, 120 ont répondu soit un taux de réponse de 10%.

L'analyse des réponses conduit aux résultats suivants :

1. 76% des entreprises considèrent que le gain de 20 minutes sur le trajet Paris-Orléans est déterminant pour leur activité.
2. 71% des entreprises considèrent que l'accès aux aéroports et aux TGV européens est déterminant pour leur activité.
3. 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.
4. 61% des entreprises considèrent que l'amélioration de la desserte de Lyon est déterminante pour leur activité. 49% pour le sud-est.
5. Un quart des entreprises pensent que l'amélioration de la desserte du plateau de Saclay est déterminante pour leur activité.

Les principaux arguments mis en avant par les entreprises sont les suivants :

- compte-tenu de la fréquence des déplacements sur Paris (siège parisien, réunions, rendez-vous commerciaux, donneurs d'ordre...), le gain de 20 minutes est essentiel en termes de productivité : outre le gain de temps, il permet d'éviter de prendre la voiture, de louer une chambre d'hôtel,...
- cet argument est également mis en avant pour l'accès aux aéroports. Aujourd'hui, l'accès aux aéroports se fait en voiture ou en navettes.
- 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.
- L'amélioration des dessertes avec Lyon et avec le Sud-Est est également un point déterminant pour faciliter et accroître les relations commerciales et les partenariats avec la région Rhône-Alpes en premier lieu et avec la région PACA.



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