



# Cahier d'acteur n°151

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## Les entreprises du Loiret plébiscitent les tracés ouest

*La Chambre de Commerce et d'Industrie du Loiret considère que les scénarii "ouest / sud" et "ouest", avec la prise en compte d'une desserte d'Orly, sont les seuls qui satisfassent les besoins de mobilité des entreprises du Loiret et qui soient compatibles avec les attentes du plus grand nombre de territoires en matière d'aménagement durable :*

- *Ce sont les seuls qui permettent d'accélérer le développement durable de territoires injustement orphelins de la grande vitesse,*
- *Ce sont ceux qui présentent le meilleur compromis en termes d'aménagement durable du territoire pour l'ensemble des territoires oubliés de la grande vitesse,*
- *En desservant la gare de Fleury-les-Aubrais, ils vont favoriser l'essor du futur quartier d'affaires d'Orléans, capitale régionale dont l'aire urbaine compte 415 000 habitants, et qui sera implanté à proximité immédiate de celle-ci.*

*Les scénarii "Médian" et "Est", ne répondent pas aux attentes du Loiret et plus particulièrement à celles d'Orléans capitale régionale. Les études du maître d'ouvrage montrent que les dessertes non franciliennes, que ce soit vers le nord comme vers le centre et le sud-est, ne seront pas à la hauteur en termes de performances escomptées en raison de la longueur des raccordements qu'ils induisent.*

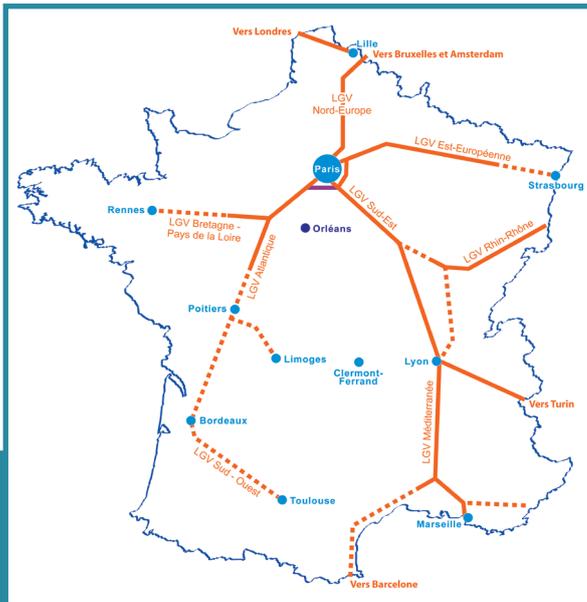
*Par ailleurs, pour la prise en compte des attentes légitimes des entreprises de l'est du Loiret (Montargis, Gien, Briare), la Chambre de Commerce et d'Industrie du Loiret souhaite que la ligne Paris-Nevers soit reliée au réseau à grande vitesse via la future interconnexion sud des TGV, par exemple à Sénart, en interconnexion avec la ligne D du RER.*

*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*



19 000 établissements inscrits au RCS d'Orléans  
142 000 salariés  
Chambre de Commerce  
et d'Industrie Territoriale du Loiret  
23, place du Martroi  
45044 ORLÉANS CEDEX 1  
Tél. : 02 38 77 77 77  
Fax : 02 38 53 09 78  
[www.loiret.cci.fr](http://www.loiret.cci.fr)

# Toute une région exclue du réseau à grande vitesse



Malgré leur situation géographique avantageuse, une région (la région Centre), un département (le Loiret) et une capitale régionale (Orléans) souffrent d'une réelle situation d'exclusion :

- Absence d'accès au réseau français et européen des TGV (hormis l'expérimentation du Brive-Lille dont la fréquence est limitée) sauf à accepter plusieurs ruptures de charges,
- Pas d'accès rapide sans rupture de charge aux aéroports internationaux d'Orly et de Roissy.
- Pas d'accès rapide à la région Rhône-Alpes qui est un marché stratégique d'avenir pour les entreprises du Loiret, tout comme à la Méditerranée (Montpellier, Marseille, Barcelone, Turin...) sans passer par Paris.

Cartographie : CCIT du Loiret

## D'immenses attentes

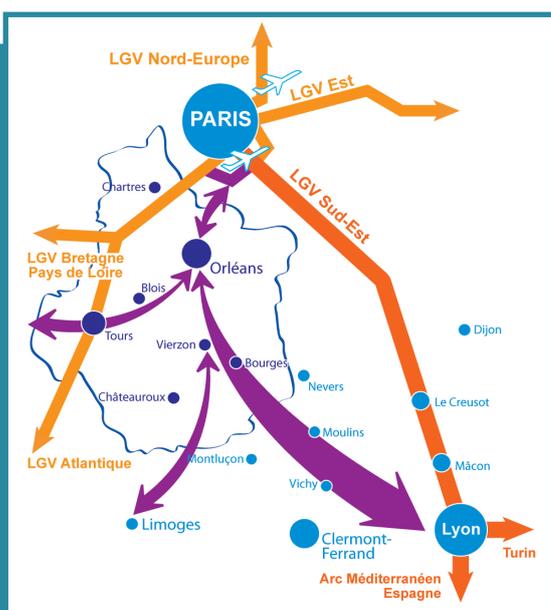
La LGV POCL doit permettre prioritairement aux entreprises du Loiret et de la région Centre :

- De bénéficier de toutes les potentialités de destinations offertes par le réseau à grande vitesse national et européen,

- De rejoindre avec facilité, rapidité et sans rupture de charge, les aéroports internationaux d'Orly et de Roissy,
- De tisser des liens quotidiens avec les chercheurs de l'Opération d'Intérêt National (OIN) de Massy, Palaiseau, Saclay, Versailles, St-Quentin-en-Yvelines.

A cet égard, il est opportun de réfléchir à l'implantation d'une gare sous Orly, en complément de celle qui est prévue sur l'interconnexion sud des TGV. En effet, cela permettrait :

- La mise en réseau des chercheurs et des entreprises de l'OIN, via la ligne Orly-Saclay-La Défense du Grand Paris Express avec les chercheurs et les entreprises situées sur la LGV POCL,
- Des connexions entre TGV pour des échanges province-province,
- L'accès direct à la plate-forme aérienne d'Orly.



- De pouvoir accéder directement à la région Rhône-Alpes qui est un marché stratégique d'avenir pour les entreprises du Loiret tout comme à la Méditerranée (Montpellier, Marseille, Barcelone, Turin...),
- D'établir un lien avec l'Auvergne via la liaison directe avec Clermont-Ferrand.

Par ailleurs, pour une réelle complémentarité et des retombées larges sur tout l'espace central il est essentiel que la future LGV :

- Se raccorde à la gare de Fleury-les-Aubrais reconfigurée, modernisée, et multimodale,
- Se connecte aux infrastructures existantes via des correspondances ou des prolongements de parcours hors LGV avec :
  - La ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse,
  - La ligne classique Nantes-Lyon (en cours d'électrification sur l'ensemble du parcours),
  - La LGV Paris-Tours-Bordeaux (via les deux barreaux en ligne classique, Orléans-Blois-Tours et Vierzon-Tours),
  - Les principales liaisons TER et grandes lignes,
  - Les principaux modes de transports urbains.

Afin que ces dessertes participent pleinement au développement du territoire départemental il sera essentiel de disposer **d'un niveau de service élevé de la part des opérateurs ferroviaires**. Les liaisons offertes devront être cadencées, avec une fréquence élevée et des horaires adaptés aux besoins des entreprises. A cet égard, le besoin exprimé majoritairement par les entreprises se situe dans les créneaux 6h00-8h00 et 17h00-20h00.

Cartographie : CCIT du Loiret

# La naissance d'un futur quartier d'affaires



Le quartier de la gare des Aubrais a été identifié dans le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) de l'agglomération d'Orléans comme le futur grand quartier d'affaires de l'agglomération (130 ha, 30 000 emplois, 2 500 logements, 6 000 habitants) et son principal moteur de croissance dans les 20 ans à venir. L'arrivée du TGV dans une gare de Fleury-les-Aubrais reconfigurée, modernisée, et multimodale est fondamentale pour son essor. Il apportera au nouveau quartier services de mobilité et image forte.

*Naissance d'un futur quartier d'affaires*  
Crédit photo : CCIT du Loiret - B.H. MONNIER -  
D. JOUSSET - F. BERNARD

## Pourquoi le choix des scénarii ouest ?

Une LGV est un levier fort pour accroître l'attractivité d'une région en termes d'accessibilité, d'ouverture et de notoriété (il y a les villes TGV et les autres...) et pour accélérer (voire simplement maintenir) son développement économique et les emplois en résultant.

Elle va concourir au développement économique endogène et exogène tout en renforçant la dynamique démographique. Une LGV desservant les principales villes de la région est synonyme d'ouverture sur l'extérieur et de rayonnement en procurant un accès rapide aux aéroports internationaux d'Orly et de Roissy ainsi qu'une connexion au réseau européen de la grande vitesse. Cette amélioration de l'environnement des entreprises et des pôles de recherche est le meilleur moyen de préserver le tissu économique local et de le

développer en créant un haut niveau de services propice à l'implantation et au développement d'entreprises.

Elle va également irriguer le grand projet, pour les deux décennies à venir, de quartier d'affaires à proximité de la gare de Fleury-les-Aubrais. Il est destiné à accueillir des sièges sociaux d'envergure, notamment des sièges sociaux franciliens étranglés par le coût et la rareté du foncier.

Facteur de mobilité, la grande vitesse ferroviaire peut aider le Loiret à conserver ses forces vives (salariés, chercheurs, étudiants) et à en attirer de nouvelles en leur offrant un accès aisé aux principaux pôles de formation, de vie, et d'emploi. Elle contribuera à faciliter le recrutement des entreprises, à attirer professeurs et chercheurs dans les pôles de formation et de recherche.

## Des richesses naturelles et une qualité de vie préservée

Ce projet présente un intérêt fort en termes de réduction de CO<sub>2</sub> (500 milliers de tonnes économisées par an d'après les estimations de la SNCF) et doit permettre une avancée importante en faveur du report modal vers le fer, moins émetteur de CO<sub>2</sub>, en encourageant habitants et salariés à prendre le train plutôt que la voiture ou l'avion.

Les gains en temps attendus et la fréquence des dessertes auront un effet incitatif sur le comportement des entrepreneurs, salariés, étudiants, et plus globalement sur l'ensemble des acteurs de l'économie, qui pourront enfin recourir à un moyen autre que la voiture pour leurs trajets vers Paris, Lyon ou Clermont-Ferrand.

Pour des déplacements allongés, à destination du nord, du sud-est ou de l'Europe du sud, cette infrastructure offrira à terme une véritable alternative à l'avion, surtout avec des points de départ et d'arrivée situés dans les centres-villes.

Le report modal passera aussi par la libération de sillons sur les lignes classiques permise par la LGV POCL, au profit du fret ferroviaire, favorisant ainsi le transport des marchandises par train plutôt que par la route.

Le développement d'une telle ligne est donc conforme à la loi Grenelle et à son esprit, notamment dans sa dimension « aménagement » visant à relier les capitales régionales entre elles par des modes autres que la route. Cela le sera d'autant plus en réalisant les travaux destinés à améliorer l'intermodalité dans l'ensemble des zones où s'arrêtera le TGV.

La préservation des richesses naturelles régionales (forêts et étangs de Sologne, Loire, vignes du sanercois...) ne signifie pas sanctuarisation. Ces zones naturelles peuvent être traversées, mais avec intelligence grâce à un tracé adapté (pouvant par exemple être accolé aux infrastructures ferroviaires et autoroutières existantes (ligne POLT-A 71) afin de limiter les ponctions foncières et les atteintes à la biodiversité et à l'environnement).

# Les scénarii ouest : un choix à coût global maîtrisé.

La LGV POCL pourrait reprendre, dans sa traversée d'Orléans, la ligne POLT actuelle. Cela permettrait d'avoir une gare traversante au sein du futur quartier tertiaire gage de clientèle supplémentaire, d'éviter la construction d'un pont coûteux sur la Loire et de réduire l'impact environnemental du projet. Cela favoriserait également une connexion naturelle à l'agglomération de Blois et à ses 90 000 habitants.

Par ailleurs, il convient de rappeler qu'en ces temps de ressources contraintes il n'est ni réaliste ni raisonnable,

au nom de l'intérêt général, de maintenir deux projets, le barreau Limoges-Poitiers et le POCL, alors que le POCL, associé à partir de Vierzon à la ligne POLT mettrait Limoges à 2 h de Paris au lieu de 2h46 aujourd'hui. Cette solution permettrait une économie de 2 milliards d'euros (coût actuel du barreau), supprimerait les impacts fonciers et environnementaux du projet tout en apportant, en provenance du Limousin, le million de voyageurs manquant, compensant ainsi largement les 800 000 voyageurs supplémentaires virtuels espérés de l'aérien avec les scénarii Est.

## CONCLUSION

- La LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon est incontournable pour accélérer le développement durable de territoires injustement orphelins de la grande vitesse ferroviaire en leur donnant un accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux capacités accrues d'échanges qu'il permet tout en respectant les objectifs du Grenelle de l'Environnement.
- Les scénarii "ouest / sud" et "ouest" avec la prise en compte d'une desserte d'Orly, sont les seuls qui satisfassent les besoins de mobilité des entreprises du Loiret.
- Faisons des économies en réutilisant les voies existantes pour traverser l'agglomération d'Orléans et raccordons le POLT au projet de LGV POCL.
- L'arrivée du TGV dans une gare de Fleury-les-Aubrais reconfigurée, modernisée, et multimodale permettra l'essor du futur quartier d'affaires d'Orléans capitale régionale auquel il apportera services de mobilité et image forte.
- Pour favoriser le développement de l'est du Loiret (Montargis, Gien, Briare), il sera essentiel de favoriser un accès au réseau à grande vitesse via la future interconnexion sud des TGV, par exemple à Sénart, en interconnexion avec la ligne D du RER.
- L'enjeu du projet en termes d'aménagement du territoire est vital pour la population et les entreprises du Loiret et du Centre (mais aussi pour celles d'Auvergne, du Limousin et de la Bourgogne). Cette dimension cruciale ne saurait être sacrifiée sur l'autel de la très grande vitesse. Que pèsent 5 mn gagnées par rapport à l'aménagement du territoire ?



**Chambre de Commerce  
et d'Industrie Territoriale du Loiret**  
23, place du Martroi  
45044 ORLEANS CEDEX 1  
Tél. : 02 38 77 77 77  
Fax : 02 38 53 09 78  
www.loiret.cci.fr

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR  
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67  
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org  
www.debatpublic-lgv-pocl.org

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL