



# Cahier d'acteur n°61

décembre 2011

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.

## Enjeux du POCL pour les entreprises du territoire du Loiret

*Dans un contexte de compétition internationale, les entreprises du Loiret ont la nécessité d'avoir accès aux réseaux grandes vitesses nationaux et européens.*

L'UDEL – MEDEF Loiret opte pour les **scénarios OUEST** qui doivent donner aux entreprises la possibilité :

- d'être reliées avec facilité et sans rupture de charge aux aéroports parisiens (Orly / Roissy)
- d'être reliées directement au réseau national LGV de la région Rhône-Alpes qui est un marché stratégique et d'avenir pour nos entreprises
- d'être également reliées au réseau nord européen d'avoir un accès à la Méditerranée (Marseille, Montpellier, Barcelone, Turin).

**Notre association partage avec les autres partenaires économiques locaux les enjeux cruciaux en terme d'image, d'attractivité, de proximité du Loiret pour les entreprises Orléanaises et celles qui souhaiteront s'y implanter.**

*Orléans, capitale régionale dont l'aire urbaine représente 415 000 habitants, a été trop longtemps écartée des réseaux nationaux et européens à grande vitesse.*

L'UDEL – MEDEF Loiret considère qu'il est nécessaire que Orléans soit intégrée au réseau LGV Français et européen.

*Les partenaires économiques travaillent ensemble de longue date pour valoriser le territoire du Loiret. Le fait qu'Orléans soit privée de liaison directe au réseau grande vitesse entraînerait pour elle une perte de ses atouts économiques et la priverait de la venue de sièges sociaux.*

**Les scénarios Médian et Est, nous semblent ne pas répondre aux besoins du Loiret.**

*Les études montrent que les dessertes non franciliennes, que ce soit vers le Nord comme vers le Centre et le Sud-Est, ne sont pas à la hauteur des performances attendues en raison de la longueur des raccordements qu'ils entraînent.*

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

**UDEL**  
Union des Entreprises du Loiret

  
**MEDEF Loiret**

UDEL – MEDEF Loiret  
Syndicat Interprofessionnel  
Union Des Entreprises du Loiret  
Mouvement Des Entreprises  
de France  
14, Boulevard Rocheplatte  
45058 ORLEANS Cedex 1  
Tél. : 02 38 78 18 10

- Représentation territoriale :  
Beaugency / Gien – Briare / Montargis / Pithiviers
- 500 Adhérents directs
- 32 000 salariés

# La ligne à grande vitesse doit permettre de placer les entreprises de notre territoire dans les dynamiques nationales, européennes et internationales

La LGV doit permettre à nos entreprises d'être reliées aux **aéroports internationaux, à l'Europe** via Lyon et à **l'interconnexion TGV** en Ile-de-France.

La LGV sera un élément fondamental du **dynamisme économique** du Loiret, elle favorisera **la compétitivité de nos entreprises et l'implantation de nouvelles entreprises**.

**71 % de nos chefs d'entreprise estiment que les accès aux aéroports et aux TGV européens sont déterminants pour leur activité.**

L'accès à la région lyonnaise et bien sûr au Sud-Est, est un point essentiel pour le développement de

nos entreprises. Pour certaines, c'est une condition nécessaire pour maintenir et renforcer les liens avec leurs clients ou partenaires des régions Rhône-Alpes et PACA. Elles insistent sur le fait que la liaison Orléans/Lyon n'est pas compétitive en termes de temps de parcours. En effet, elle ne permet pas un aller-retour dans la journée.

La liaison avec Lyon donnera aux entreprises du Loiret une **ouverture européenne vers l'Italie et l'Espagne**. Il est également indispensable que cette LGV soit reliée avec l'ensemble des **LGV rayonnant vers Paris** donnant ainsi l'accès aux **multiples destinations Françaises de LGV** mais également permettre des **relations vers la Grande-Bretagne, le Benelux, l'Allemagne**.

## La LGV à Orléans pour assurer de meilleures liaisons avec Paris et avec les villes de la région centre

La LGV à Orléans doit permettre de gagner en temps et en fréquence sur les trajets à destination de Paris. Quand on sait que seulement 23 % de ces déplacements (17 000 quotidiens) s'effectuent en train contre 46 % pour Lille ou 63 % pour Nantes qui bénéficie d'un accès LGV. Elle pourra combler ce décalage en offrant une desserte vers l'Ile-de-France plus fréquente et de meilleure qualité, ce qui provoquera :

- moins d'encombrement des réseaux routiers,
- une meilleure attractivité du Loiret pour les entreprises intéressées par des coûts de fonctionnement compétitif et par une main-d'œuvre qualifiée
- des gains de productivité pour les entreprises qui ont des liens fréquents avec la région Parisienne

Le choix pour un scénario OUEST se répercutera sur l'activité des entreprises de Blois et Tours ayant un lien avec Orléans et la région parisienne. Les entreprises de Bourges et Châteauroux pourront voir un nouvel essor dans leur développement lié à une durée de trajet n'excédant pas deux heures pour relier la région parisienne. Parallèlement, l'ouverture vers Lyon, Montpellier, Marseille, leur permettra de renforcer leur dynamisme économique et aura un impact démographique favorable. Ces liaisons avec Vierzon, Bourges et Châteauroux sont également **essentiels pour conforter le rôle central d'Orléans comme capitale régionale**.

# Environnement et qualité de vie préservés

Avec un tracé OUEST, les gains de temps et la fréquence des dessertes vont avoir un effet incitatif sur le comportement des chefs d'entreprise, salariés, étudiants, qui utiliseront le rail plutôt que la voiture pour les trajets Paris, Lyon, Clermont-Ferrand.

Cette LGV permettra, aux entreprises, une véritable alternative à l'avion pour les destinations Nord, Sud-Est, Europe du Sud, et surtout avec des points de départ et d'arrivée situés dans les centres villes. Ce report de déplacements sur le fer, entraînerait ainsi, d'après les estimations de la SNCF, **une économie de 500 milliers de tonnes de CO<sub>2</sub> par an.**

Les études prospectives des modes de transport démontrent que le développement du recours au rail

est incontournable pour le fret. Il s'inscrit pleinement dans une politique d'économie de CO<sub>2</sub>.

Cette ligne est donc conforme à la loi Grenelle, notamment dans sa dimension "aménagement" visant à relier les capitales régionales entre elles par des modes autres que la route.

Quant à la traversée des zones naturelles, le tracé rail peut être accolé aux infrastructures autoroutières existantes afin de limiter les dépossessions foncières et les atteintes à l'environnement et à la biodiversité.

**Ces projets OUEST** s'inscrivent donc dans la continuité de l'action des partenaires économiques du Loiret en faveur de l'environnement et du développement durable.

## Un quartier d'affaires

La population du Loiret ne cesse de croître, les projections démographiques évaluent cette croissance de 16 % sur la période 2005 / 2029. Il convient donc de procéder à des réaménagements urbains. Le quartier de la gare des Aubrais a été identifié comme un nouveau quartier d'affaires dans le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale).

L'arrivée du TGV en gare des Aubrais permettra de donner

une vraie dimension à l'opération de requalification de l'ensemble de cette ancienne zone industrielle de 130 ha en quartier d'affaires (30 000 emplois, 5 500 logements, 6 000 habitants).

La LGV POCL apportera une revitalisation urbaine tout en s'inscrivant dans une démarche de développement durable.

## Une formidable opportunité pour le triptyque université, recherche, entreprises

Le bassin Orléanais dispose d'une concentration très forte dans ces trois domaines. La LGV ne peut faire fi de ces données et du potentiel étant étroitement associé. L'attractivité de notre territoire est indissociable de cet ensemble. **Notre richesse économique et les emplois de très haute qualification qui y sont liés, attendent urgemment que nous soyons dotés d'un moyen de communication ferroviaire digne de notre concentration d'enseignants, de chercheurs, d'attractivité des étudiants sur notre campus.**

Faut-il rappeler que nous disposons du BRGM, du CNRS, de l'INRA, de laboratoires de renommée qui impliquent **des liaisons permanentes avec les grandes métropoles, tant en France qu'à l'international.**

Faut-il rappeler que nous avons une école d'ingénieurs reconnue, en constante progression. L'affirmation de son rayonnement ne peut se faire, notamment pour **assurer les relations entre les entreprises qui accueillent**

ses stagiaires, que par des dessertes efficaces, rapides, réduisant les contraintes. Là encore, les tracés OUEST jouent un rôle majeur. C'est également prendre en compte la duplication progressive de l'Université en direction du centre-ville d'Orléans avec l'ouverture de nouvelles formations, sans compter l'arrivée de la jeunesse et de son dynamisme, gage de renforcement et de mixité.

C'est aussi le choix de Saint-Jean de Braye fait par LVMH, pour l'implantation de son centre national de recherche, qui a fait le pari de l'aire urbaine Orléanaise.

C'est également la propulsion de la Cosmétique Valley, nouvelle richesse d'envergure internationale, en attente légitime d'un mode de connexion nécessaire à l'affirmation de sa notoriété.

L'arrivée de la LGV à Orléans répondra aux multiples besoins exprimés et attendus par les entreprises. Le dynamisme engagé de longue date par tous les acteurs économiques est un tremplin qui permet

de dénombrer aujourd'hui 7 000 entreprises dont 220 leaders mondiaux.

En outre, le triptyque Université, Recherche, Entreprises a un besoin criant de la LGV qui autorise une proximité plus compatible avec le plateau Paris / Saclay, source constante d'échanges.

Pour le triptyque Université, Recherche, Entreprise, la LGV est la voie vers une plus grande synergie entre le monde de la recherche et le monde économique à travers une liaison directe Paris-Saclay.

A cela, vient se greffer le nouveau quartier d'affaires Dessaux sur une emprise de 130 ha autour de la gare, les pôles de compétitivité, les pôles médicaux Nord et Sud. Le nouvel hôpital sud –en cours de réalisation- est actuellement le plus important chantier de France. Le pôle médical Nord est, quant à lui, la plus grande clinique privée de France et ouvrira en 2013.

## En conclusion

- Les scénarios "OUEST" sont les seuls qui donnent satisfaction aux besoins des entreprises du Loiret.
- La LGV fera d'Orléans un nœud de liaisons ferroviaires ouvert sur les grandes métropoles nationales et européennes donnant ainsi un élan de développement à nos entreprises.
- En termes d'aménagement, la LGV permettra l'irrigation en profondeur de notre territoire régional provoquant un nouvel essor à nos entreprises du Sud de la région.
- La naissance d'un quartier d'affaires à Orléans, capitale régionale, relié directement à Roissy et Orly et aux grandes métropoles nationales et européennes, sera un moteur de dynamisme pour notre territoire et par conséquent pour nos entreprises.
- Le triptyque Université, Recherche, Entreprises attend d'urgence la mise en œuvre de la LGV pour répondre à ses besoins d'échanges actuels en connexion directe avec le plateau de Saclay.

**UDEL**  
Union des Entreprises du Loiret



**MEDEF Loiret**

UDEL – MEDEF Loiret  
Syndicat Interprofessionnel  
Union Des Entreprises du Loiret  
Mouvement Des Entreprises  
de France  
14, Boulevard Rocheplatte  
45058 ORLEANS Cedex 1  
Tél. : 02 38 78 18 10

Le dynamisme du Département du Loiret, son poids économique, la valorisation de son aire urbaine, la projection de son développement, sont des arguments qui plaident en faveur de la LGV. Au-delà, nous considérons que seuls les tracés OUEST sont les mieux placés et sont à même de répondre aux attentes.

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

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