

Professeur Anne-Marie JOLLY
Directrice de l'école
d'ingénieurs Polytech Orléans

Professeur Christophe LÉGER
Directeur adjoint de l'école
d'ingénieurs Polytech Orléans

Objet : contribution LGV POCL

Orléans, le 11 janvier 2012,

A l'heure des discussions sur l'opportunité d'une ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon et sur le choix d'un tracé parmi les quatre proposés, je souhaite expliquer en quoi ce projet représente un enjeu majeur pour l'école d'ingénieurs Polytech Orléans.

Polytech Orléans est une école d'ingénieurs publique située sur le campus universitaire d'Orléans, ainsi que sur le site de l'IUT de l'Indre à Châteauroux pour la spécialité « Intelligence du Bâtiment ». Elle accueille chaque année 1150 élèves ingénieurs, et comprend 150 salariés : 50 personnels administratifs et techniques, 100 enseignants et enseignants chercheurs. Ces derniers effectuent leur recherche dans deux laboratoires implantés dans l'école, le GREMI et le laboratoire PRISME, ainsi que dans des laboratoires du campus CNRS d'Orléans.

Comme beaucoup d'organismes et d'entreprises de l'agglomération Orléanaise, et plus largement de la Région Centre, Polytech Orléans souffre quotidiennement du déficit d'image associé à son territoire. La création de la LGV POCL permettrait :

1. bien sûr, d'améliorer significativement le transport des usagers de Polytech, d'une part vers les grandes agglomérations françaises et européennes, d'autre part vers les aéroports internationaux,
2. mais plus important encore, d'améliorer l'attractivité de Polytech grâce à un positionnement central au sein d'un territoire rendu dynamique par l'existence de moyens de communications rapides et modernes.



École polytechnique
de l'université d'Orléans

Premier réseau français
des écoles d'ingénieurs
polytechniques des universités

■ 8 rue Léonard de Vinci
45072 Orléans cedex 2
France
Tél. +33 (0)2 38 4170 50
Fax. +33 (0)2 38 4170 63



Concrètement, il faut attendre de nombreux bénéfices liés à l'utilisation de la LGV POCL.

1. En termes de déplacements :

- Actuellement, seuls 170 élèves ingénieurs de Polytech (15 %) sont originaires du Loiret. Tous les autres (85 %) utilisent ou sont susceptibles d'utiliser régulièrement les transports en commun, notamment le train, et bien sûr le TGV, dans le cadre de leurs trajets hebdomadaires domicile/école. En effet, le recrutement de Polytech Orléans est national, et la complexité du transport par le train reste aujourd'hui un frein au déplacement des élèves, notamment pour la liaison avec la région Parisienne.
- Pendant leurs études, les élèves ingénieurs de Polytech sont amenés à se déplacer au minimum une fois par an en France, en Europe et dans le monde entier. En effet, la Commission des Titres d'Ingénieurs impose une mobilité internationale à tous les étudiants de Polytech, ce qui représente aujourd'hui plus de 100 élèves en séjours d'étude ou stage par an, et qui à terme doit atteindre une promotion complète d'élèves ingénieurs, soit 250 par an. De même, en dernière année de cycle ingénieur, les élèves doivent pouvoir se déplacer entre les écoles du réseau, ainsi qu'à l'occasion de leurs stages obligatoires de fin d'études. La LGV favoriserait ces déplacements.
- La LGV permettrait également d'améliorer notablement les échanges d'élèves et d'enseignants de Polytech Orléans avec les 12 autres écoles du réseau localisées dans les grandes villes françaises (Polytech Lille, Polytech Paris UPMC, Polytech Paris, Polytech Nantes, Polytech Tours, Polytech Clermont Ferrand, Polytech Lyon, Polytech Grenoble, Polytech Annecy-Chambéry Polytech Montpellier, Polytech Nice, Polytech Marseille). Les écoles du réseau Polytech sont principalement localisées au sud de la Loire, alors que la structuration en étoile des lignes de train à partir de Paris impose un passage par la capitale pour la majorité des déplacements en Province, rallongeant de manière significative les durées de transport. Il est ainsi courant, car plus rapide, d'utiliser la voiture pour se rendre à Lyon ou à Clermont Ferrand, plutôt que de se rendre à Paris pour attraper un TGV qui dessert sud.
- En marge du déplacement des élèves de Polytech, les personnels de l'école, notamment les enseignants, les enseignants vacataires et les enseignants-chercheurs (100 collègues), mais aussi les industriels partenaires de l'école, les chercheurs nationaux et internationaux qui collaborent avec les laboratoires de recherche associés de l'école, utilisent quotidiennement le train pour des déplacements professionnels : conférences, congrès, réunions liées à des projets de recherche, réunions pédagogiques, etc.
- Enfin, il est à noter que la LGV aurait un impact majeur sur les liaisons aéroportuaires, Orly ou Roissy Charles de Gaulle pour le nord, Châteauroux ou Bourges pour le sud. Cet aspect est très important étant donné l'accueil permanent d'étudiants, d'enseignants ou de chercheurs étrangers à Polytech, ainsi que le départ d'étudiant, d'enseignants et de chercheurs français à l'international. Actuellement, le nombre d'échanges annuels utilisant l'avion concerne 133 personnes (46 accueils, 87 départs), mais ce nombre a vocation à augmenter fortement dans les prochaines années.

2. En termes d'image :

- Que l'agglomération Orléanaise puisse disposer d'une LGV qui la desserve renforcerait considérablement son attractivité et la placerait résolument au niveau des grandes métropoles françaises. Inversement, ne pas avoir de LGV la cantonnerait au rang de petite ville de province et pas de ville étudiante. Aujourd'hui, Polytech Orléans souffre du déficit d'image de son territoire. Même s'il est difficile d'en quantifier le nombre exact, il est avéré que des candidats choisissent une autre école Polytech (Nantes, Lille, Marseille, ...) plutôt que de venir à Polytech Orléans, en raison de sa situation géographique et des infrastructures disponibles. La LGV à Orléans inverserait cette tendance et améliorerait l'attractivité de l'école.
- Le passage de la LGV à Orléans aurait également un impact sur l'image de Polytech Orléans auprès des étudiants et chercheurs européens et internationaux. Actuellement, 168 étudiants étrangers sont inscrits à Polytech, mais nous rencontrons des étudiants étrangers qui renoncent à intégrer Polytech quand ils réalisent qu'il faut plus de trois heures de transport en commun pour rejoindre l'aéroport Charles de Gaulle, ou encore perdre deux heures de trajet vers le nord pour rejoindre Paris alors qu'ils souhaitent se rendre vers le sud. En situant Orléans à une demi-heure du cœur de Paris, la LGV placerait l'école dans la toute proche couronne parisienne, qui reste une attractivité considérable pour les populations internationales.
- Parallèlement à l'attractivité d'étudiants français et étrangers, les potentialités économiques de la LGV pour l'école sont extraordinaires dans le sens où elles faciliteront :
 - Le recrutement de cadres enseignants et chercheurs d'excellence, difficile actuellement,
 - Le développement de nouveaux partenariats et contrats de recherche, qui drainent des financements et une activité locale nouvelle,
 - L'implantation dans la région d'entreprises de haute technologie, qui accueilleront en stage et embaucheront des ingénieurs de Polytech Orléans,
 - Le renforcement de la présence d'industriels et du nombre d'ingénieurs diplômés de Polytech Orléans, augmentant le niveau et la qualité des emplois, en liens avec les pôles de compétitivité.

En termes de développement durable, le projet de LGV doit prendre en compte les aspects écologiques, en envisageant les actions à mener pour garantir la faisabilité et le succès du projet. Il est aujourd'hui admis par le plus grand nombre de nos concitoyens que l'utilisation des transports en commun est préférable à l'utilisation de véhicules personnels. Les enseignements dispensés dans l'école intègrent les notions liées à l'écologie, au développement durable, aux empreintes carbone, etc., rendant les élèves ingénieurs sensibles à tous ces aspects. La LGV permettrait de mettre les actes des usagers en conformité avec les ambitions affichées dans ces domaines.

Parmi les différents tracés envisagés aujourd'hui pour la LGV, celui qui prévoit un passage à proximité immédiate de l'agglomération orléanaise est, pour Polytech, de loin celui qui doit être privilégié. De mon point de vue, il faut opter pour le « tracé ouest » ou le « tracé ouest sud », ou encore étudier la traversée même d'Orléans par la reprise des circuits existants. Il est possible ainsi d'aboutir à des solutions plus simples à mettre en œuvre en termes d'urbanisme, et avec un impact écologique moindre. Un passage de la LGV à plusieurs kilomètres du centre urbain entraînerait des inconvénients qui pourraient très fortement limiter son utilisation : temps de transport d'Orléans à la gare TGV dissuasif (attente, trajets, etc.), coût de parking décourageant, etc. Le temps d'accès à la gare TGV ne doit pas dépasser la quinzaine de minutes en trajet porte à porte. Une ligne qui passerait à 40 km n'aurait pas d'intérêt et risquerait d'augmenter le trafic vers Paris (de nombreux Orléanais utilisent leur véhicule personnel jusqu'à Etampes pour attraper le RER), ce qui limiterait l'aménagement du territoire du centre de la France. A l'inverse, il est important que ce projet LGV donne lieu à un renfort du maillage local, en proposant une gare au centre ou au sud de l'agglomération d'Orléans, afin de répondre aux besoins de transports en commun vers le sud du territoire.

Professeur Anne-Marie JOLLY

Directrice de l'école d'ingénieurs Polytech Orléans

Professeur Christophe LÉGER

Directeur adjoint de l'école d'ingénieurs Polytech Orléans