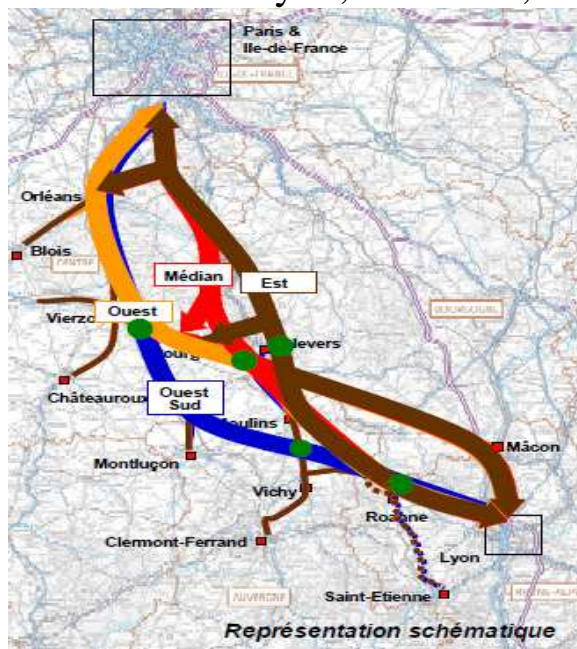


Fiche thématique

L'accès au réseau TGV : Lyon, Marseille, Turin, Lille...



Les enjeux majeurs :

- 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.
- Développement de l'innovation et des pôles de compétitivité : fonctionnement en réseau.

Les entreprises nous ont répondu :

- 61% des entreprises considèrent que l'amélioration de la desserte de Lyon est déterminante pour leur activité. 49% pour le sud-est.



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



Est-ce que les scénarios répondent à vos attentes ?

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

- L'analyse du dossier du maître d'ouvrage permet de mettre en évidence un écart 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.

- L'écart des temps de parcours est de 5 minutes en faveur de l'*Ouest-sud* et l'*Ouest* pour les dessertes vers le nord (Paris, aéroports, Lille, ...). Source : dossier RFF pages 67, 73, 79, 85 + étude Infrastructures 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**.



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