

# Chantier de transport combiné de l'Orléanais

**SNCF**  
RÉSEAU

Concertation publique  
du 13 janvier au 10 février 2025

**Dossier de concertation**



 Cofinancé par  
l'Union européenne

  
PRÉFÈTE  
DE LA RÉGION  
CENTRE-VAL  
DE LOIRE  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

RÉGION  
CENTRE  
VAL DE LOIRE

  
RÉGION  
NORMANDIE

  
RÉSEAU

# Chantier de transport combiné de l'Orléanais : la concertation

Vous tenez entre les mains le dossier de concertation présentant le projet de réalisation du **futur chantier de transport combiné de l'Orléanais**. Il s'agit d'un projet stratégique du point de vue environnemental et économiquement porteur pour le territoire, financé par l'Union Européenne, l'État et les deux Régions Centre-Val de Loire et Normandie.

## Les objectifs

Compte tenu des enjeux, SNCF Réseau a décidé de mener une démarche de concertation pour :

- Informer les parties prenantes sur le contexte du projet et ses objectifs ;
- Illustrer les aménagements nécessaires pour la réalisation du projet ainsi que les impacts ;
- Présenter les différents scénarios d'aménagement identifiés ;
- Répondre aux questions sur le projet ;
- Enrichir le projet des contributions des parties-prenantes pour optimiser sa réalisation.

Cette concertation s'adresse à **tous les publics concernés par le projet** : les habitants des communes et usagers du secteur, les élus, les collectivités concernées, les associations, les acteurs institutionnels et économiques... Ce dossier de concertation présente les éléments de contexte nécessaires pour faciliter la compréhension du projet et permettre à tous de prendre part à la concertation.

## Comment participer ?

### Le site projet :

Une plateforme numérique de concertation est accessible en ligne, à tous, depuis le lancement de la phase de concertation jusqu'à la publication du bilan.

Inscrivez-vous aux rencontres, retrouvez l'information sur le projet et contribuez en ligne sur : [ctcorleanais.jenparle.net](https://ctcorleanais.jenparle.net).

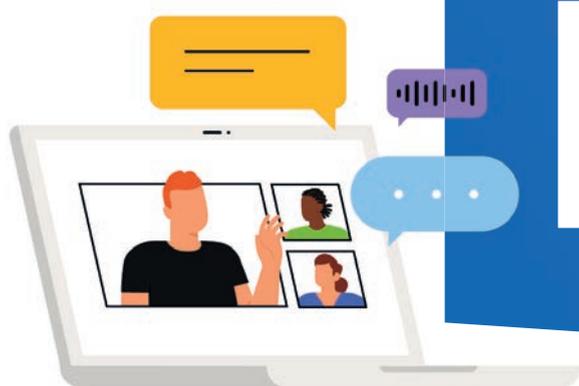
### Les rencontres :

- Une **réunion publique** le 22 janvier, de 18h30 à 20h30, au centre culturel La Passerelle à Fleury-les-Aubrais (57, boulevard de Lamballe);
- Un **atelier en ligne pour les acteurs économiques**, le 17 janvier, de 9h00 à 11h00. Le lien de connexion sera envoyé aux personnes inscrites en amont de la réunion.

### Les cahiers d'acteurs :

Tous les acteurs du territoire (collectivités territoriales, associations, entreprises, chambres consulaires, collectifs...) peuvent exprimer leur avis sur le projet de façon argumentée en utilisant le gabarit fourni par SNCF Réseau.

**Bon à savoir :** un guide est disponible en ligne pour vous aider à remplir votre cahier d'acteur. Vous êtes ensuite invité à le déposer sur le site du projet.



**S'informer,  
s'exprimer,  
et participer**

du 13 janvier  
au 10 février 2025 sur  
[ctcorleanais.jenparle.net](https://ctcorleanais.jenparle.net)

# Un CTC : de quoi s'agit-il ?

Un chantier de transport combiné est une infrastructure aménagée pour pallier le mode routier avec le ferroviaire ou le mode fluvial.

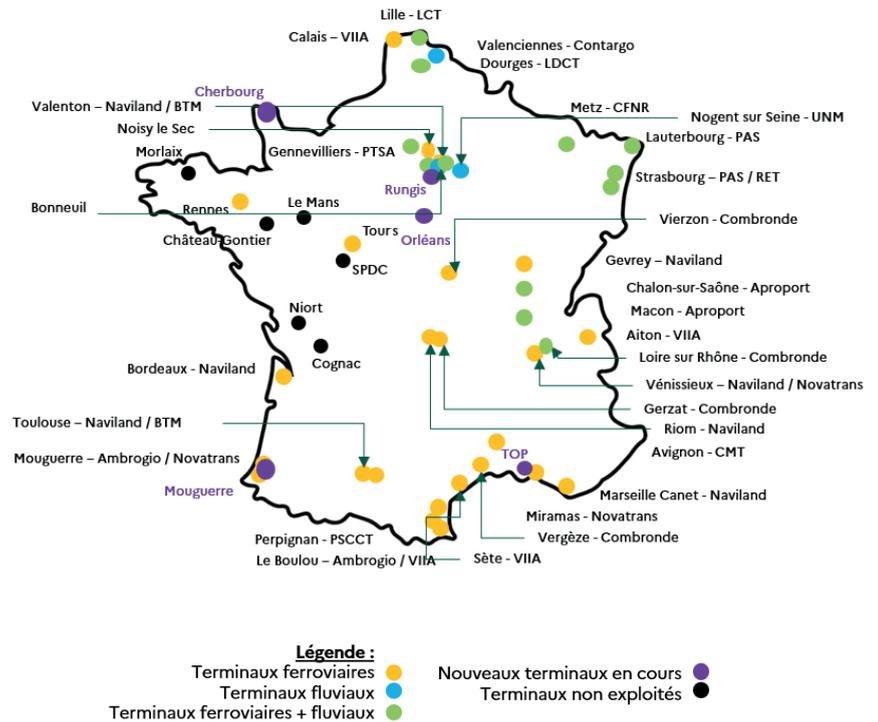
**Le chantier de transport combiné est** une infrastructure (« chantier ») au service d'un mode de transport plus durable et responsable, qui contribue à diminuer significativement le nombre de camions sur les routes et à développer le mode ferroviaire et/ou fluvial.

**Le chantier de transport combiné organise** plusieurs modes de transport (route, rail, eau) en un seul système (« transport combiné »). Dans ce processus, ce ne sont pas les marchandises transportées qui sont transbordées, mais un contenant de transport – dans la plupart des cas un conteneur. La plus grande partie de la distance parcourue (trajet principal) doit l'être en train ou en bateau, et les trajets de pré-acheminement et post-acheminement doivent être aussi courts que possible.

Chaque installation en plus constitue une étape vers la décarbonation du transport de marchandises.

## Terminaux intermodaux

**À retenir :** Le projet du CTC de l'Orléanais s'intègre dans le schéma directeur national.



**1 train de fret**

= 40 camions environ  
= 9 fois moins de CO<sub>2</sub>

**+ 30% tonnes/km**

= le trafic 2022 de transport combiné par rapport à 2019

**1 milliard d'euros**

= plan relance du fret soutenu par le Gouvernement

En savoir plus sur [ecologie.gouv.fr](https://ecologie.gouv.fr)



**Note de glossaire :** dans ce dossier de concertation il sera désormais employé le terme de « CTC » pour éviter toute confusion avec le terme « chantier ».

# Le CTC de l'Orléanais : des bénéfices économiques et environnementaux

Le projet du CTC de l'Orléanais représente un levier pour le développement du fret ferroviaire français, au bénéfice d'un transport de marchandises plus durable. Il participe ainsi à la transition écologique en contribuant à diminuer le nombre de camions sur les routes.

Entre 2020 et 2022, afin de permettre à la Région de créer un centre de maintenance pour les trains TER à Orléans, SNCF a dû démanteler un ancien site de transport combiné, sur le site « Québec ». Depuis, le besoin de développer le transport combiné sur l'Orléanais a été exprimé par les acteurs économiques pour répondre à trois grands objectifs :

- Disposer, sur le territoire Orléanais, d'une plateforme d'échange multimodale entre le fer et la route afin d'effectuer un **rééquilibrage territorial dans la région Centre-Val de Loire** car deux CTC sont déjà actifs à Tours et Vierzon ;
- Augmenter la part de **marchandises transportées plus vertueusement**, entre les régions Centre-Val de Loire et Normandie notamment pour répondre aux besoins d'**HAROPA port**, groupement des ports du Havre, de Rouen et de Paris, dans le cadre de sa stratégie de développement de son hinterland ferroviaire ;
- **Développer une interconnexion accrue des flux de fret ferroviaires nationaux, européens et maritimes pour accélérer la transition écologique.**



## Le transport de marchandises par train en Centre-Val de Loire c'est :

- **2 chantiers de transport combiné et 8 cours de marchandises ;**
- **289 km de lignes capillaires dédiées au fret ;**
- **112 installations terminales embranchées ;**
- **4,5 millions de tonnes de marchandises/an.**



## Quelle sera l'activité du CTC ?

- Actif de **6h00 à 19h00**
- **3 heures** de flux maximal (11h00, 12h00, 14h00)
- Du **lundi au vendredi** uniquement
- **40 camions** par jour au lancement de l'activité\*

\* Hypothèse de trafic généré par le projet, réalisée en 2024.

Exemple de chantier de transport combiné à Lyon.



# « Les Vallées » : un site adapté par son emplacement et ses dimensions

Le site dit « Les Vallées », sur la commune de Fleury-les-Aubrais, en bordure de la commune de Saran, a été retenu pour l'installation du nouveau CTC de l'Orléanais, car il offre :

- Une insertion efficace dans le **maillage ferroviaire**, le site étant placé sur un corridor de fret national et européen ;
- Une facilité d'accès par la **route (dont l'autoroute A10)** ;
- Une facilité d'accès au **tissu urbain** ;
- Une proximité avec un **pôle industriel et logistique**.

La configuration du site et son emplacement, faciliteront les opérations ferroviaires grâce à des voies ferrées de service permettant de :

- **Stationner des trains entiers** (jusqu'à 750 mètres);
- **Assembler ou séparer des trains** composés de coupons (groupes de wagons) de 250 mètres;
- **Changer facilement de direction**, pour les trains, grâce à des connexions vers plusieurs itinéraires, Tours, Vierzon, Chartres (côté sud), Paris, Montargis, Pithivers (côté nord).



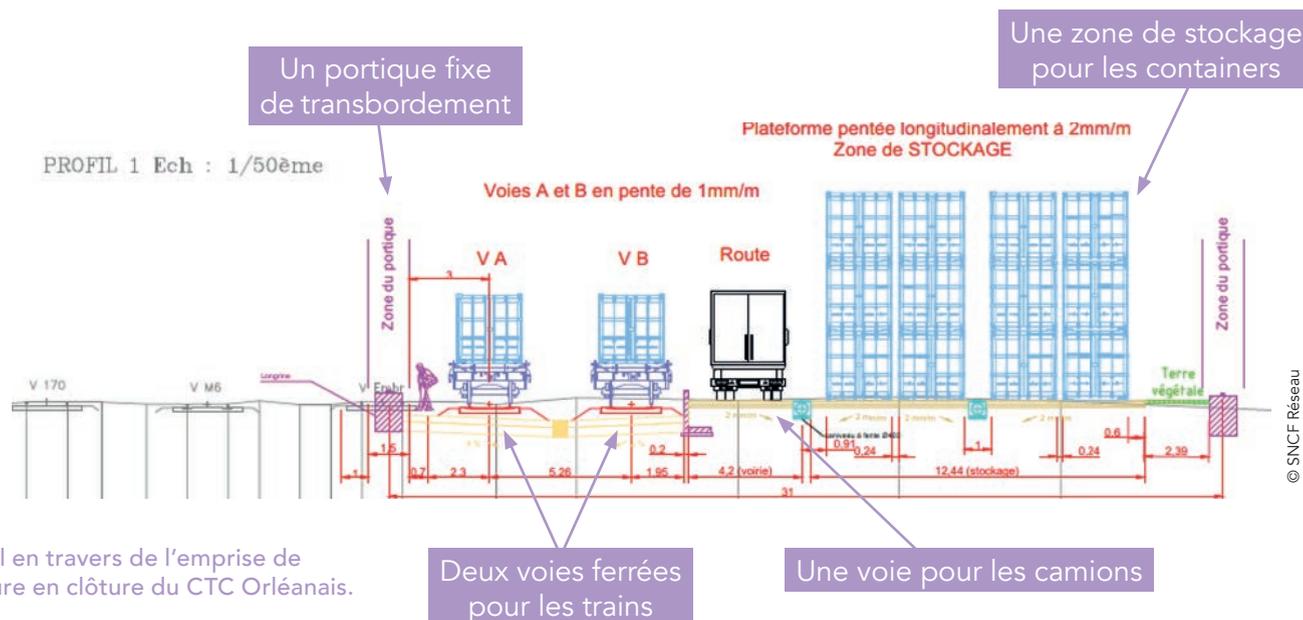
**À RETENIR :** Le site des Vallées est faiblement peuplé. En effet, il s'agit d'une zone d'activités industrielles et tertiaires.

Densité de population sur la zone d'étude

- 0 - 25
- 25 - 50
- 50 - 100
- 100 - 125

# Caractéristiques principales du CTC de l'Orléanais

Le futur CTC sera composé de quatre structures essentielles :



Profil en travers de l'emprise de clôture en clôture du CTC Orléanais.

Installé au-dessus des voies ferrées, **le portique, équipé d'une grue**, sert à soulever les containers de marchandises ainsi qu'à les déplacer d'un train vers une remorque de poids lourds, et vice-versa.

Grâce à l'espace disponible de **1,1 hectare**, la zone de stockage pourra abriter jusqu'à **4 rangées de containers sur 3 niveaux en hauteur**.

## Quels sont les travaux à venir ?

- Le remplacement des voies ferrées existantes par deux nouvelles.
- Le terrassement du site qui rend possible l'accès aux camions.
- Des travaux de signalisation, d'alimentation électrique et de télécommunications.
- La création d'une emprise comprenant deux portails.
- La mise en place du portique de transbordement et son alimentation électrique.
- L'éclairage et la clôture du site.
- La construction d'un bassin de rétention des eaux pluviales.



# Les aménagements envisagés pour l'entrée du site

Parmi ses avantages, le site des Vallées possède également celui d'être un espace déjà circulé par des camions : jusqu'en 2023, le site accueillait une cour de marchandises en vrac. Le site ne changera donc pas de destination.

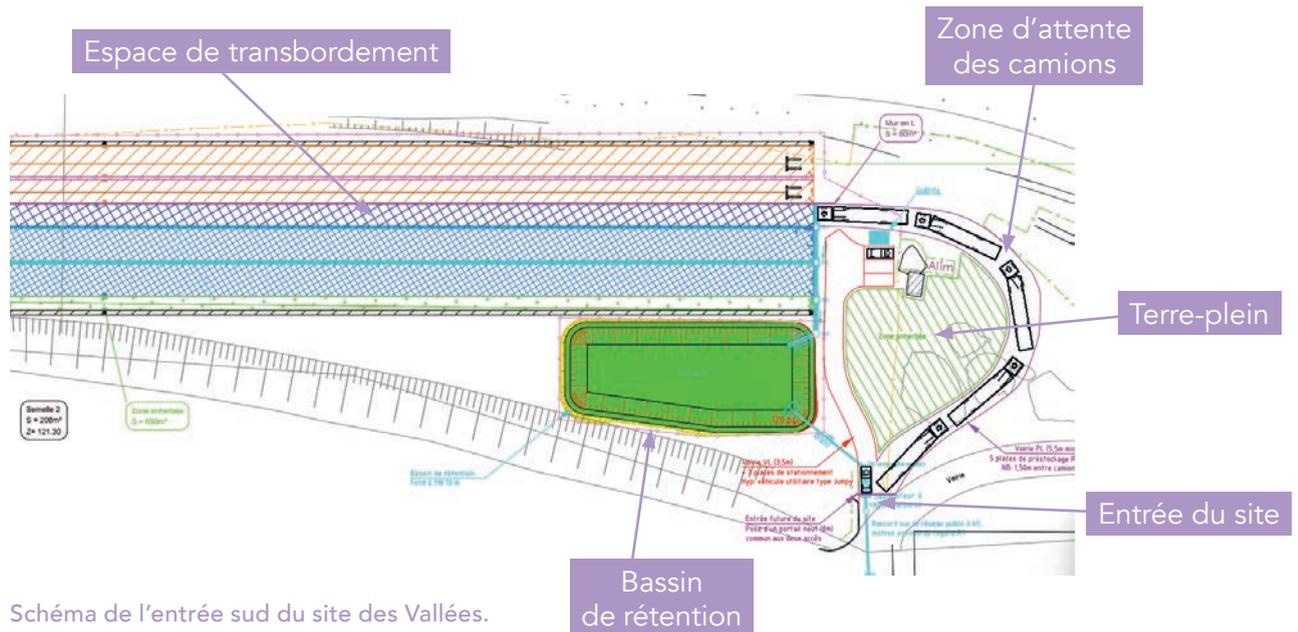


Schéma de l'entrée sud du site des Vallées.

Aujourd'hui, c'est une **entrée au sud du site** qui a été identifiée comme la plus adaptée car elle permettrait aux camions de **pénétrer sur le site**, en garantissant :

- La sécurité routière ;
- La fluidité du trafic ;
- La quantité de transbordements réalisés par jour.

Cela est rendu possible par l'aménagement par SNCF Réseau, d'un **terre-plein** qui évite aux camions de bloquer la route en permettant de garer jusqu'à 5 camions en plus des 2 déjà présents sur le site.

**Bon à savoir :** l'aménagement du terre-plein permettra d'absorber pendant une heure le trafic des camions (en heure de pointe).



## Les sorties côté sud écartées pour des raisons de sécurité routière et de capacité de stockage

Au départ, les scénarios envisagés prévoyaient une entrée pour les camions depuis la rue Fernand et Marcelle Rivière, puis un retournement sur site ou sur la voie de circulation de l'aire événementielle Chapit'O, pour ensuite une sortie également du côté sud.

### Dans le cas d'un retournement sur site :

- Le futur exploitant du site, Naviland, n'a pas pas l'espace suffisant pour poser 4 files de containers. Or, cette condition est requise pour une exploitation optimale du site et un modèle économique viable ;
- Le rayon de giration est insuffisant et les camions ne peuvent donc pas opérer un demi-tour en toute sécurité (risque de basculement).

### Dans le cas d'un retournement sur la voie du Chapit'O :

- Les camions partagent les voies de circulation avec les voitures, réduisant ainsi les conditions de sécurité routière.

# Plusieurs scénarios de sortie à l'étude

La concertation constitue une étape indispensable pour enrichir les réflexions de SNCF Réseau et de ses partenaires. Quatre possibilités d'aménagement de la zone nord du site sont à l'étude pour l'emplacement de la sortie des camions.

## Scénario 1

Sortie par l'impasse des Moulins, sur du foncier appartenant à Saran.

### Implication :

Achat de trois parcelles dont deux appartenant à des tiers et une appartenant à la commune de Saran.

## Scénario 2

Sortie par l'impasse des Moulins, sur du foncier appartenant à une entreprise privée.

### Implication :

Achat d'une parcelle appartenant à un acteur industriel.

## Scénario 3

Sortie par le parking de l'aire événementielle Chapit'O, sur du foncier appartenant à Orléans Métropole

### Implications :

- Diminution de la surface de stationnement du parking du Chapit'O.
- Compensation à proximité des places de stationnement supprimées : aucun foncier n'a été identifié à date.

Préalablement à la concertation publique, des échanges ont été organisés entre SNCF Réseau et les collectivités. Afin de proposer une alternative à la circulation des camions par l'impasse des Moulins, un nouveau scénario prévoyant **la séparation des flux du Chapit'O et du CTC**, est proposé par la commune de Saran pour une meilleure sécurité routière.

## Scénario 4

Sortie par la rue Fernand et Marcelle Rivière, sur du foncier appartenant à Fleury-les-Aubrais.

### Implication :

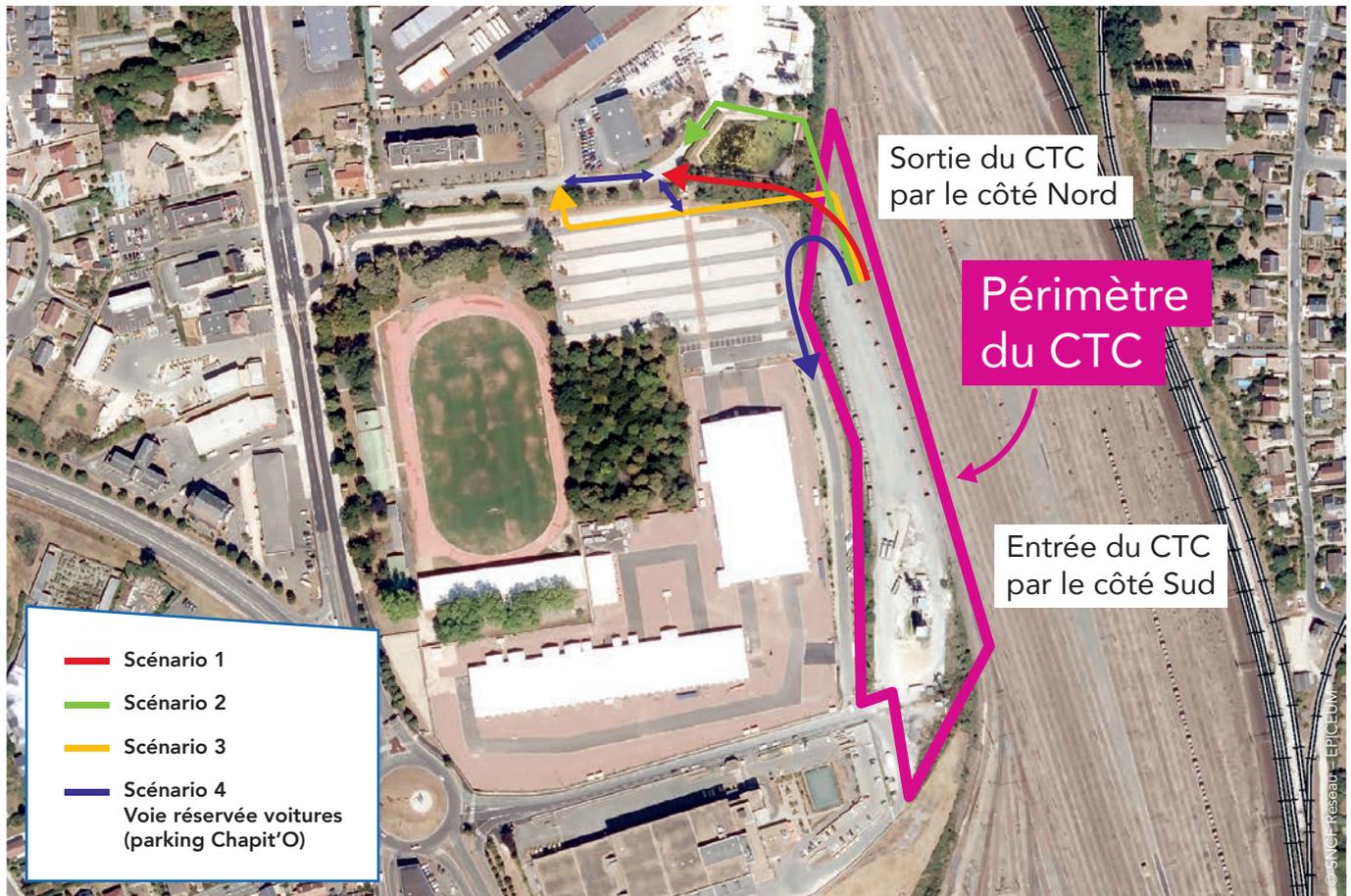
Aménagement d'une voie dédiée aux voitures pour accéder au parking du Chapit'O **uniquement** par l'impasse des Moulins.

**À retenir :** cette variante prévoit l'entrée et la sortie des camions au CTC directement par la rue Fernand et Marcelle Rivière.

Plateforme de transport combiné du terminal Dijon-Bourgogne : portique de transbordement (vue sortie).



## Les quatre scénarios soumis à la concertation



**Bon à savoir :** ces scénarios permettent une répartition des flux sur chacune des communes.

Quel est le budget de l'opération ?

**10,3 M€\***

dont 2 M€ financés par l'Union européenne



Qui sont les financeurs ?



**20%**

L'Europe (FEDER)



**40%**

L'État



**32%**

La Région  
Centre-Val de Loire



**8%**

La Région  
Normandie

\* Montant prévisionnel et maximal.

# Des effets maîtrisés sur l'environnement

Une étude d'impact a été réalisée pour prendre en compte les enjeux environnementaux, en particulier locaux, bien qu'ils soient rares dans le contexte urbain dans lequel s'inscrit le projet.



## Quels seront les impacts en matière d'émissions de gaz à effet de serre ?

Pendant les travaux, les émissions de gaz à effet de serre seront principalement liées aux matériaux de construction (lors des phases d'acheminement et d'évacuation), aux engins et aux déplacements des personnels. L'étude d'impact montre que les émissions proviennent en particulier des travaux réalisés sur les voies ferrées et les équipements du CTC.

Durant l'exploitation, les émissions générées par les travaux seront compensées, grâce à une diminution considérable du trafic routier au profit du trafic ferroviaire dès la mise en service\*. Sur une durée de 50 ans, le CTC permettra de réduire de 92% les émissions, par rapport à une situation sans projet.

## Quels seront les impacts en matière de pollution de l'air ?

En favorisant un report significatif du trafic routier vers le trafic ferroviaire, le CTC de l'Orléanais aura une incidence globalement positive sur la qualité de l'air. Localement, on observera une légère hausse de pollution de l'air liée aux camions accédant au site, compensée en partie par le changement d'activité du centre de tri postal situé à proximité. Pour limiter l'impact, le futur exploitant s'engagera à utiliser des camions dernière génération puis, à moyen terme, des camions électriques ou fonctionnant au bio carburant. L'étude d'impact montre qu'à l'horizon 2045, les émissions dans l'atmosphère auront particulièrement diminuées du fait de l'évolution du parc automobiles (normes anti-pollution).

\* L'étude d'impact comparant les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes) avec ou sans projet.

## Quels seront les impacts sur la faune et la flore ?

Pendant les travaux, les emprises chantier seront restreintes pour limiter l'impact sur les milieux naturels. Le risque de propagation des espèces exotiques envahissantes, qui peuvent se diffuser du fait des travaux, est pris en compte. SNCF Réseau s'assurera de leur maîtrise voire de leur éradication.

Durant l'exploitation, le site accueillant une cour de marchandises jusqu'en 2023, l'impact sur la flore sera limité. Le diagnostic de la faune et de la flore montre que les enjeux écologiques seront faibles. De plus, le tracé retenu évite au maximum la destruction des arbres et des espaces verts du site initial.

## Quelles seront les nuisances visuelles et sonores pour les riverains ?

Une étude acoustique a été réalisée. Les principales nuisances seront liées à la circulation des poids-lourds et à l'usage du portique (en particulier le déplacement des containers, car le portique sera électrique donc relativement silencieux). L'impact acoustique du site en phase projet ne dépassera pas les seuils réglementaires, excepté pour le système de sécurité (jusqu'à 80 DB). Les activités se dérouleront de jour, entre 6h00 et 19h00, et il n'y aura pas d'activités nocturnes.

En termes de nuisances visuelles, le site sera composé d'un portique et d'un espace de stockage (voir page 6).

## Quels seront les impacts sur l'eau ?

SNCF Réseau est tenu de déposer un dossier « Loi sur l'eau » auprès de l'Autorité environnementale qui permet de confirmer la bonne prise en compte des enjeux liés à la gestion de l'eau, tant en quantité qu'en qualité. Il n'y aura pas d'effet sur les eaux souterraines ou superficielles. Pour évacuer les eaux liées à l'imperméabilisation du secteur, la création d'un bassin de rétention de 600 m<sup>3</sup> sera nécessaire. L'eau sera ensuite rejetée dans le réseau d'Orléans Métropole.

# Calendrier prévisionnel\*

## 2024

- Étude d'impact environnemental
- Travaux préparatoires



## 2025

- Concertation réglementaire
- Finalisation et dépôt de l'étude d'impact
- Instruction par l'Autorité environnementale (AE) et enquête publique

## 2026

- Autorisation environnementale
- Travaux
- Livraison du site à l'exploitant

## 2027

- Installation du portique et mise en service du CTC de l'Orléanais

\* Sous réserve des enseignements des études en cours et des phases de dialogue (concertation, enquête publique...).



Tout au long de la période de concertation, accédez aux ressources et aux documents relatifs au projet sur la plateforme en ligne :



[ctcorleanais.jenparle.net](https://ctcorleanais.jenparle.net)

**C'est à vous de contribuer !**

# DONNEZ VOTRE AVIS

*du 13 janvier  
au 10 février 2025*

[ctcorleanais.jenparle.net](https://ctcorleanais.jenparle.net)



SNCF Réseau respecte vos données personnelles.

« En contribuant et en indiquant votre nom, prénom, adresse postale et adresse e-mail, vous acceptez leur traitement par SNCF Réseau dans le cadre de la présente concertation. Merci donc de prendre connaissance de la mention d'information sur le site internet avant de renseigner vos données, accessible via le lien : <https://www.sncf-reseau.com/fr/protection-donnees-personnelles>. »