

Projet de chantier de transport combiné de l'Orléanais

Déclaration d'intention de projet au titre
des articles L.121-18 et R121-25 du code
de l'environnement

Octobre 2024



SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré national, publie la déclaration d'intention relative au projet de Chantier de transport combiné de l'Orléanais, en application des articles L.121-18 et R121-25 du code de l'environnement.

Celle-ci est consultable pendant deux mois, du 10 octobre 2024 au 10 décembre 2024 sur la page projet du site internet de SNCF Réseau :

[https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/centre-val-loire/
chantier-transport-combine-fleury-aubrais](https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/centre-val-loire/chantier-transport-combine-fleury-aubrais)

Et accessible via ce QR Code :



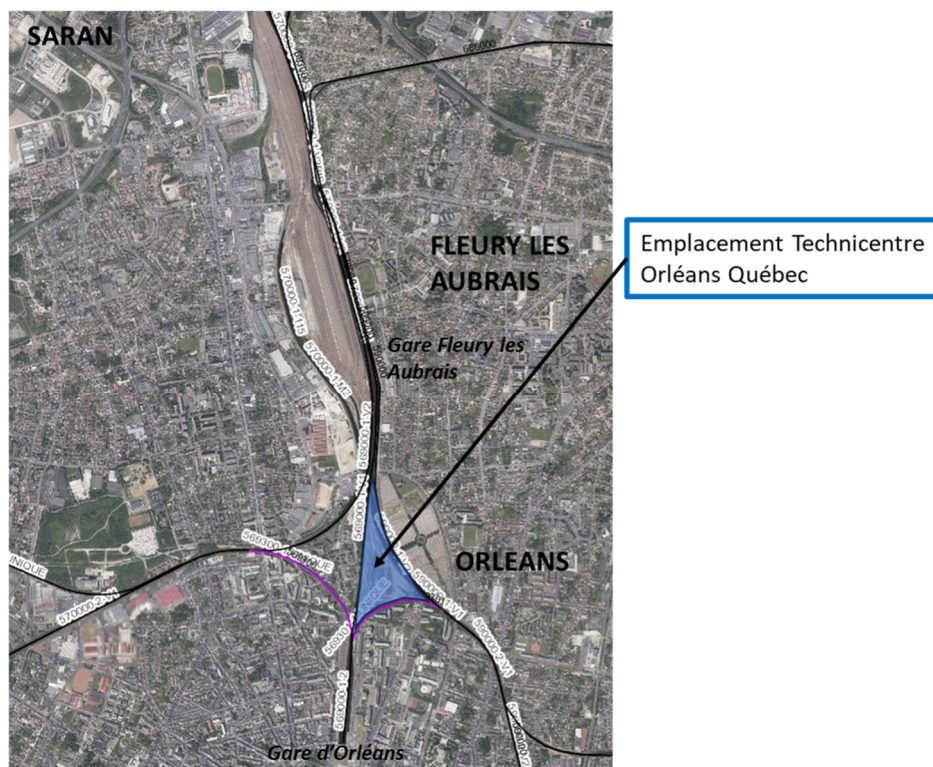
SOMMAIRE

1. Motivations et raison d'être du projet	p.4
1.1.- Le contexte du projet	p.4
1.2.- Les objectifs du projet	p.7
2. Les caractéristiques du projet	p.9
2.1.- Le périmètre géographique du projet	p.9
2.2.- Les aménagements envisagés	p.11
2.3.- L'exploitation du site	p.13
2.4.- Les variantes étudiées	p.14
2.5.- Le financement du projet	p.17
3. Les incidences potentielles sur le territoire	p.18
3.1.- Les incidences pendant les travaux	p.18
3.2.- Les incidences pendant l'exploitation	p.18
4. Les modalités de concertation préalable	p.20
4.1.- Le cadre réglementaire	p.20
4.2.- Les objectifs de la concertation	p.20
4.3.- Le dispositif de concertation	p.20
4.4.- Le bilan de la concertation	p.21
4.5.- La déclaration d'intention	p.21
5. Exercice du droit d'initiative	p.21

1. Motivations et raison d'être du projet

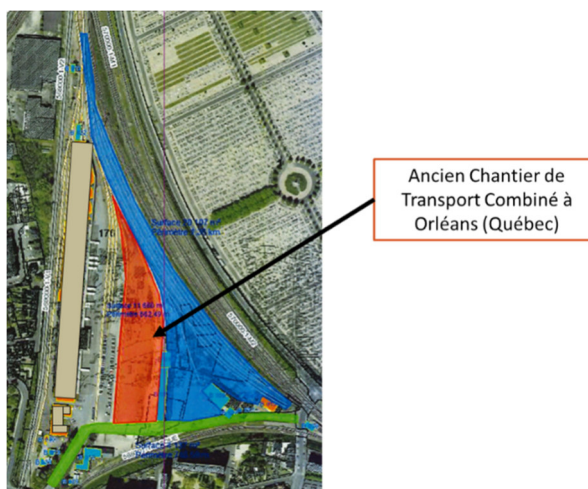
1.1 - Le contexte du projet

En août 2022, un technicentre dédié la maintenance des TER Centre-Val de Loire a été mis en service à Orléans sur le site dit de « Québec », où se situait l'ancien chantier de transport combiné d'Orléans.



La création de ce technicentre nécessite la reconstitution des actifs ferroviaires, cédés dans le cadre des cessions de terrain imposées par le projet. Cette reconstitution doit se composer :

- d'une surface d'environ 10 400 m² ;
- de 2 voies d'environ 250 mètres ;
- d'un espacement des voies de 40 mètres avec surface bitumée renforcée ;
- d'un accès poids lourds avec aire d'évolution ;
- d'une zone de stockage.



Depuis le démantèlement de l'ancien chantier de transport combiné, certains acteurs publics et économiques ont exprimé le besoin de développer le transport combiné sur l'Orléanais. Ce mode de transport en pleine croissance représente un levier du développement du fret ferroviaire et de transition écologique, en contribuant à diminuer significativement le nombre de camions sur les routes. Des études préliminaires ont été engagées afin de trouver des sites susceptibles d'allier à la fois une insertion efficace dans le maillage ferroviaire, une facilité d'accès par la route ainsi qu'un équilibre économique du projet.

Consistant à assurer le transfert de contenants (semi-remorque, conteneur maritime, citerne.) remplis de marchandises entre la route et le rail et inversement, le transport combiné représente un levier incontournable pour le développement du fret ferroviaire et la transition écologique. Sa facilité d'usage permet en effet à toutes les entreprises, même non embranchées, de recourir au mode ferroviaire. Plus de conteneurs sur les trains c'est moins de camions sur les routes. En effet, un train de fret représente en moyenne le chargement de 40 camions tandis que, pour cette capacité, il consomme six fois moins d'énergie et émet neuf fois moins de CO2.

Le transport combiné connaît en France une croissance importante qui se traduit par une augmentation du nombre de circulations et du tonnage moyen des trains. Le trafic de l'année 2022 en tonnes/km dépasse ainsi de plus de 30% celui de 2019 (dernier exercice avant la crise Covid). Un triplement de cette activité est visé à l'horizon 2030, notamment grâce à l'accélération des investissements permise par le plan de relance du fret d'un montant d'un milliard d'euros : régénération de voies de service, dégagement du gabarit de certains ouvrages d'art, digitalisation de l'exploitation du fret ferroviaire, augmentation de la capacité des chantiers de transport combiné.

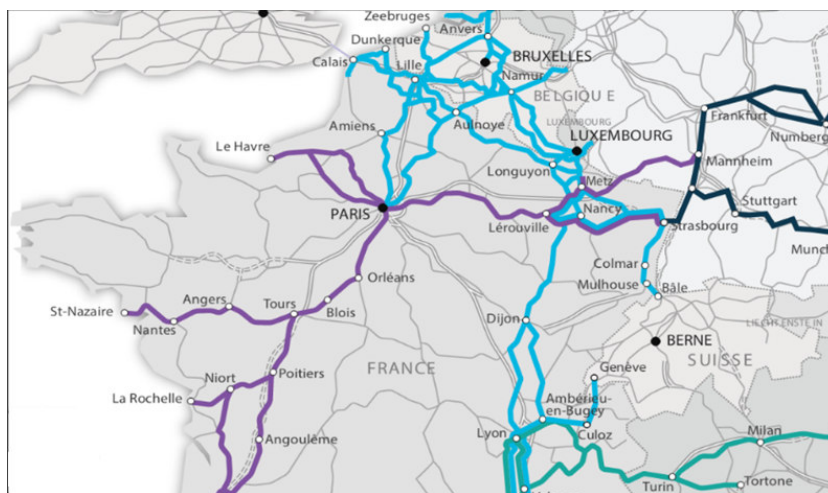
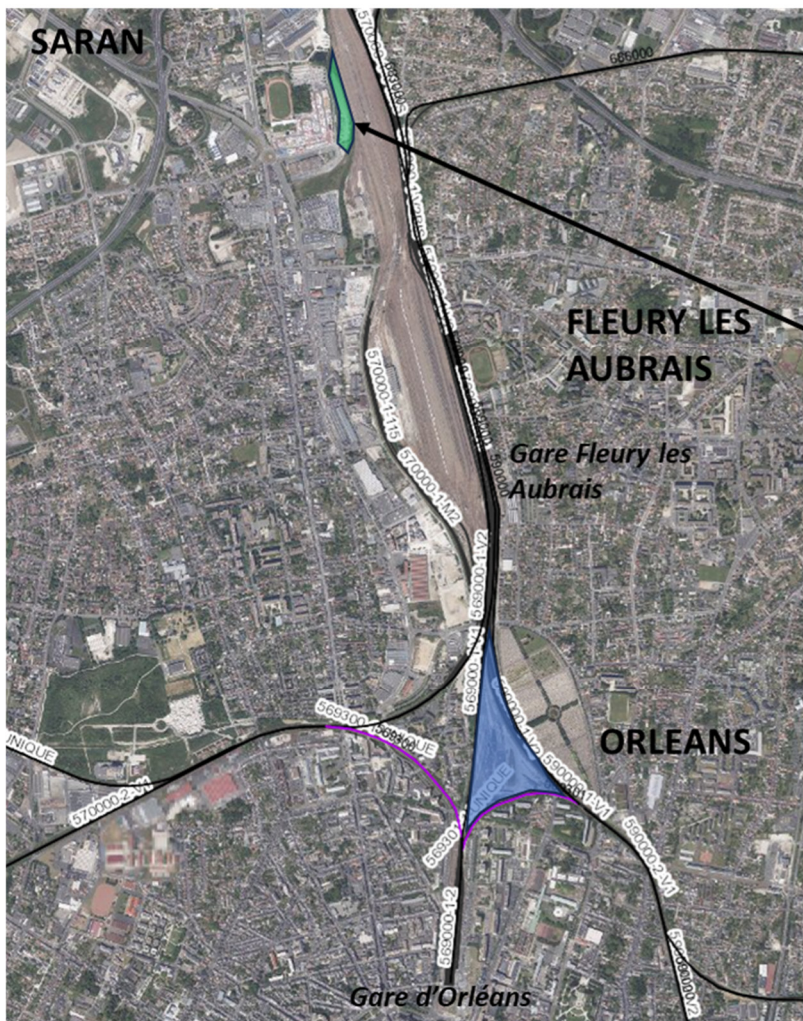


Figure 1 : Corridors fret européens

Le choix d'un nouveau site s'est porté sur un terrain appartenant à SNCF Réseau sur la commune de Fleury-les-Aubrais, sur le site dit des « Vallées ». Il est localisé à l'emplacement d'une actuelle cour de marchandises, utilisée depuis longtemps par des propriétaires de carrières (transbordement de granulats en vrac).



Emplacement Chantier de Transport Combiné

La localisation sur le site des « Vallées » permet d'alimenter aussi bien les corridors fret nationaux qu'européens, et permet de desservir les principaux ports dont le port du Havre. Ce site offre en outre une facilité d'accès à la métropole d'Orléans, à proximité d'un pôle industriel et logistique (pôle industriel et logistique du Nord d'Orléans), et il se situe à proximité de l'Autoroute A10.



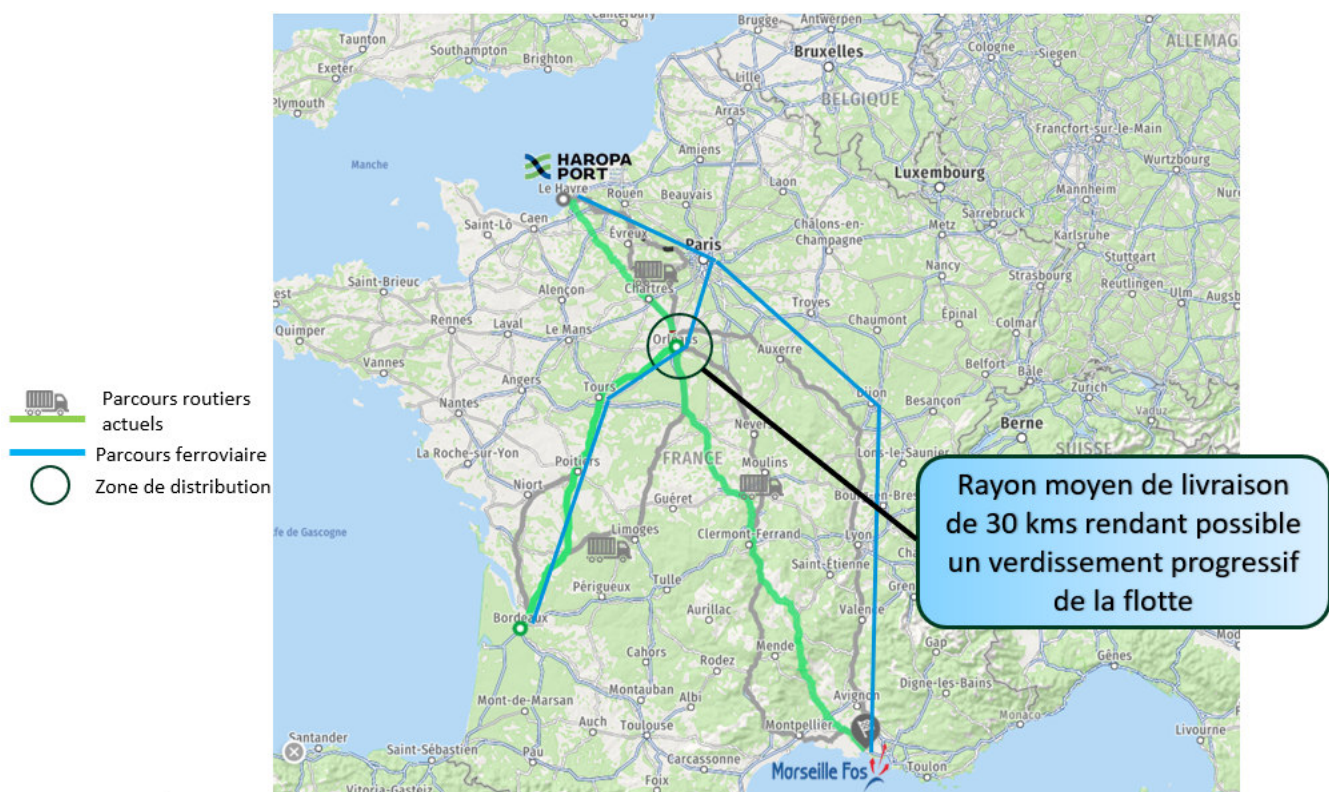
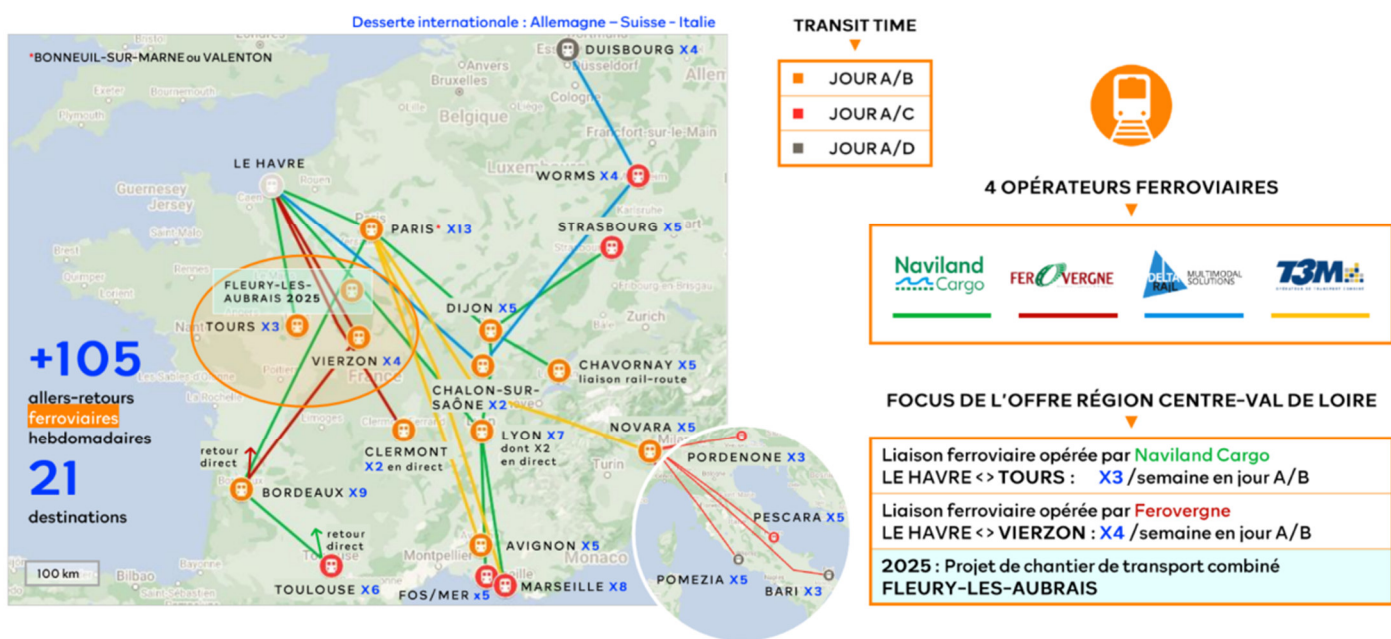
Figure 2 : Tissu urbain Orléanais

1.2 - Les objectifs du projet

Ce projet marque une nouvelle étape dans le développement du transport combiné en France, au bénéfice d'un transport de marchandises plus durable et d'une interconnexion accrue des flux de fret ferroviaires nationaux, européens et maritimes.

Il constitue aussi un enjeu majeur pour HAROPA PORT, groupement public des ports du Havre, de Rouen et de Paris, dans le cadre de sa stratégie de développement de son hinterland (arrière-pays) ferroviaire. À cet égard, le secteur d'Orléans présente un potentiel de marché significatif en termes de report modal.

Un « business event » a été organisé en mai 2024 à Orléans soulignant l'intérêt des entreprises industrielles et commerciales pour le report modal et les facilités proposées pour l'import/export.

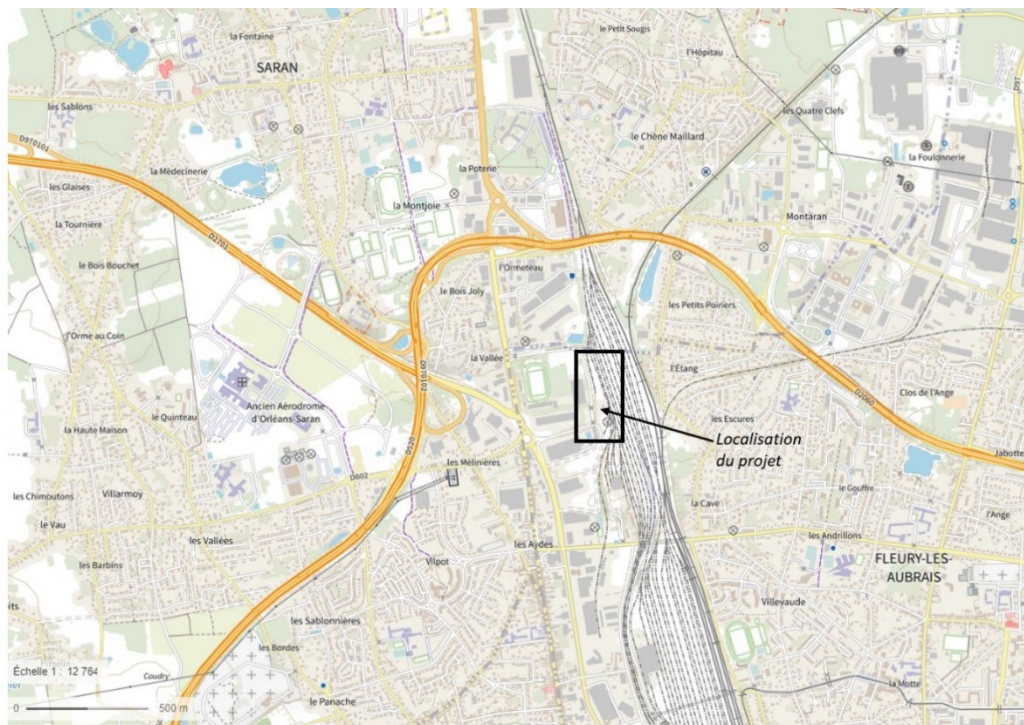


Ainsi grâce à ce projet, un report significatif du trafic routier de marchandises vers le trafic ferroviaire est attendu. Pour les derniers kilomètres parcourus, compte-tenu de la distance limitée, il est possible d'utiliser une flotte de poids lourds utilisant des bio-carburants et donc moins polluants. La décarbonation du secteur constitue un objectif écologique fort et à forte valeur ajoutée.

2. Les caractéristiques du projet

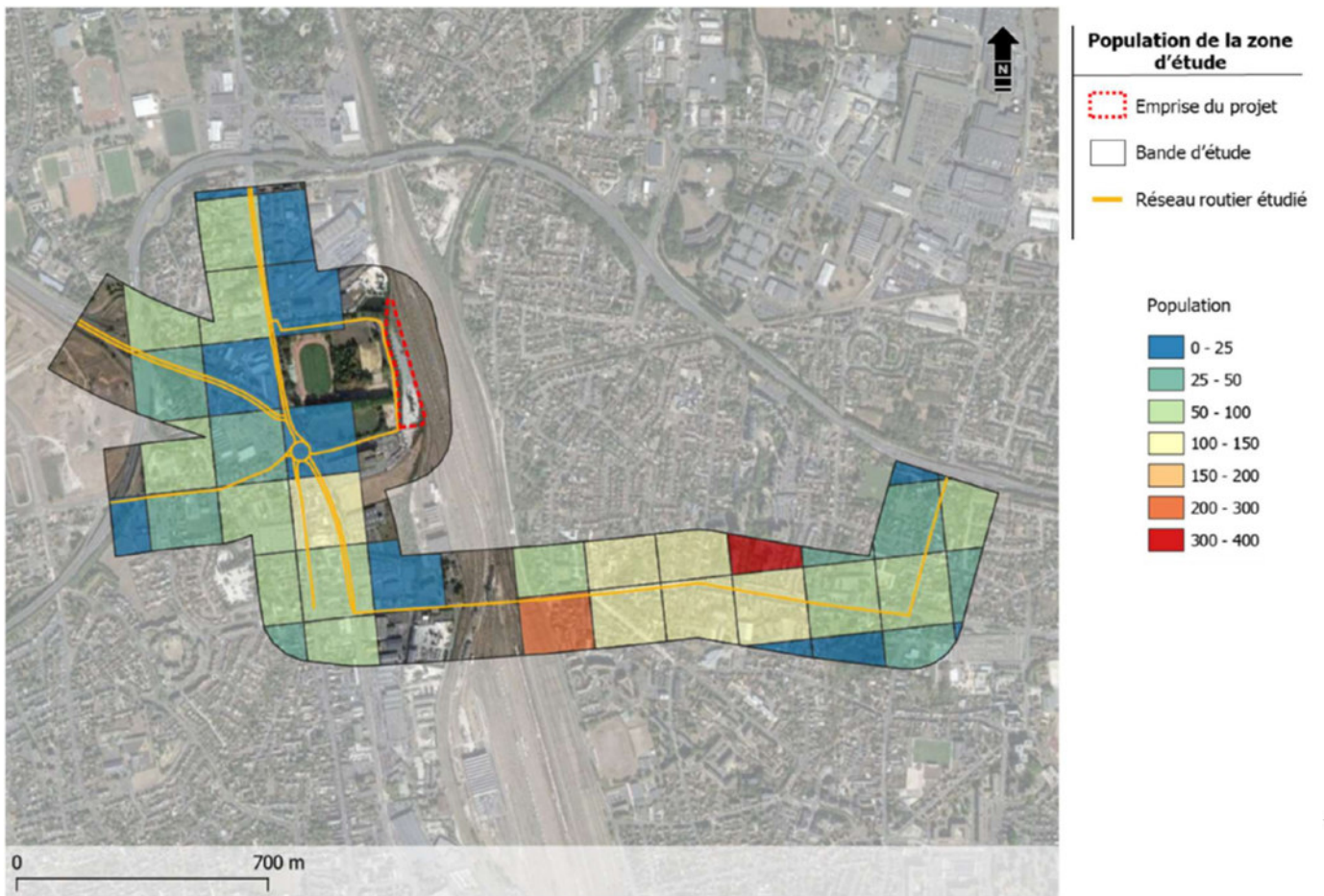
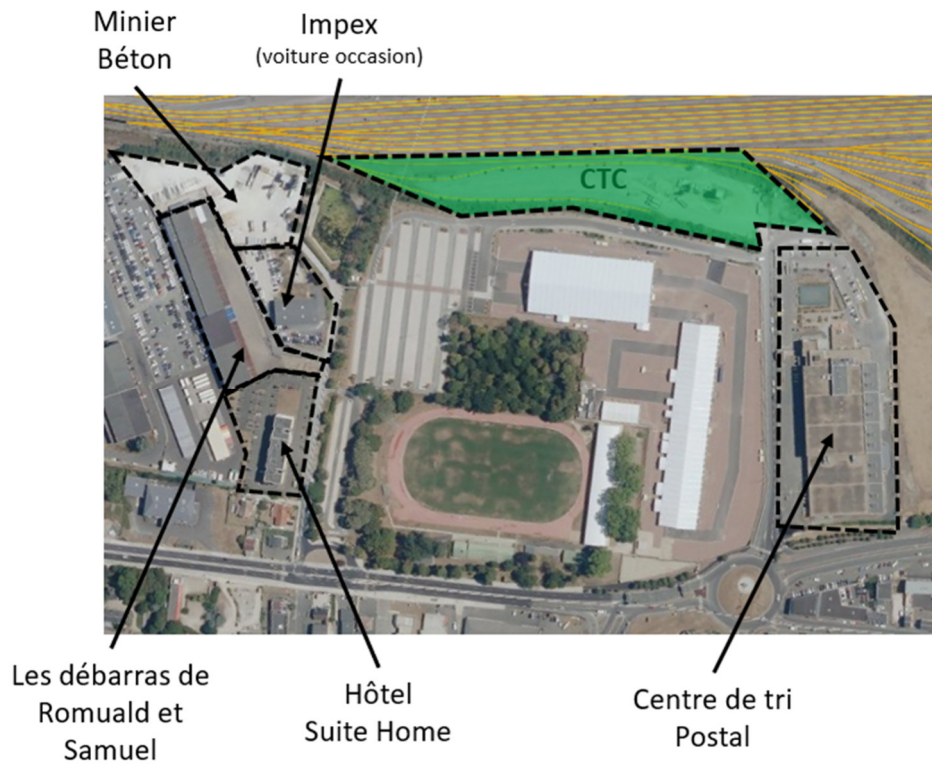
2.1 -Le périmètre géographique du projet

Le projet est situé sur la commune de Fleury-les-Aubrais, en bordure de la commune de Saran. Il concerne plus largement la métropole d'Orléans.



Localisation du projet de Chantier de transport combiné de l'Orléanais.

Le secteur des « Vallées » où sera implanté le projet est principalement une zone d'activités industrielles et tertiaires. Quelques installations sportives sont également installées à proximité (stade de La Vallée). Le « Chapit'O » accueille des événements grand public (foire, salons, etc.). Le projet est donc situé en dehors des zones d'habitation, et donc dans un espace faiblement peuplé :

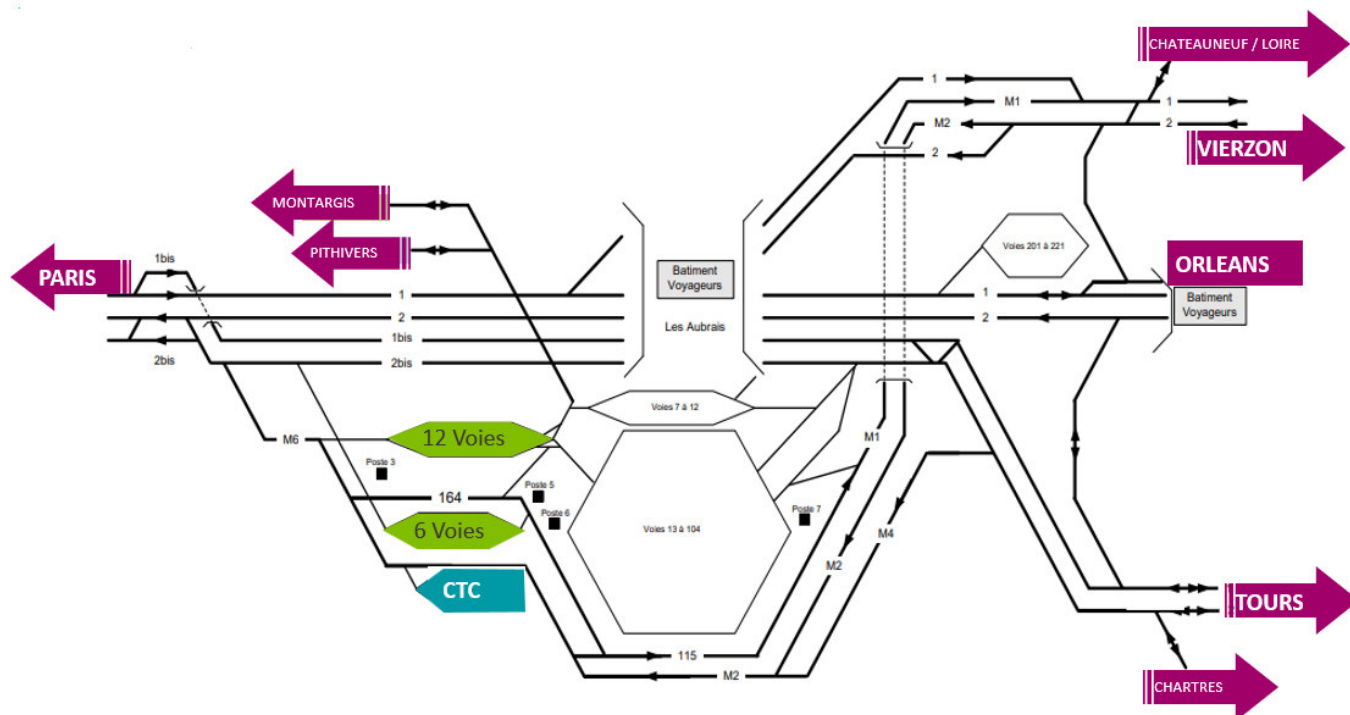


2.2 Les aménagements envisagés

2.2.1 - Les possibilités techniques offertes

L'implantation ferroviaire du projet offre la possibilité de disposer de voies de service, permettant d'assembler ou de détacher des coupons de train de 250 mètres. Ces voies de service permettent également le remisage de trains complet (750 mètres) avant reprise des circulations.

Le complexe ferroviaire des Aubrais permet en outre de bifurquer vers de nombreux itinéraires



2.2.2 - Les travaux à réaliser

Le projet occupe une superficie de 1,1 hectare et nécessite :

- La dépose de voies ferrées existantes sur une longueur totale de 870 mètres ;
- La création de deux voies ferrées de longueur utile de 260 mètres chacune, pour une longueur totale de 576 mètres et la mise en place de caténaires en tête du faisceau de voies constitué ;
- Le terrassement du site permettant l'accessibilité de poids lourds sur la zone routière et la zone de stockage ;
- Des travaux de signalisation, d'alimentation électrique et de télécommunications ;
- L'éclairage et la clôture du site ;
- La création d'une emprise d'environ 31 mètres de largeur (de clôture à clôture) comprenant deux portails ;
- La mise en place d'un portique de transbordement et son alimentation électrique ;
- La construction d'un bassin de rétention des eaux pluviales.



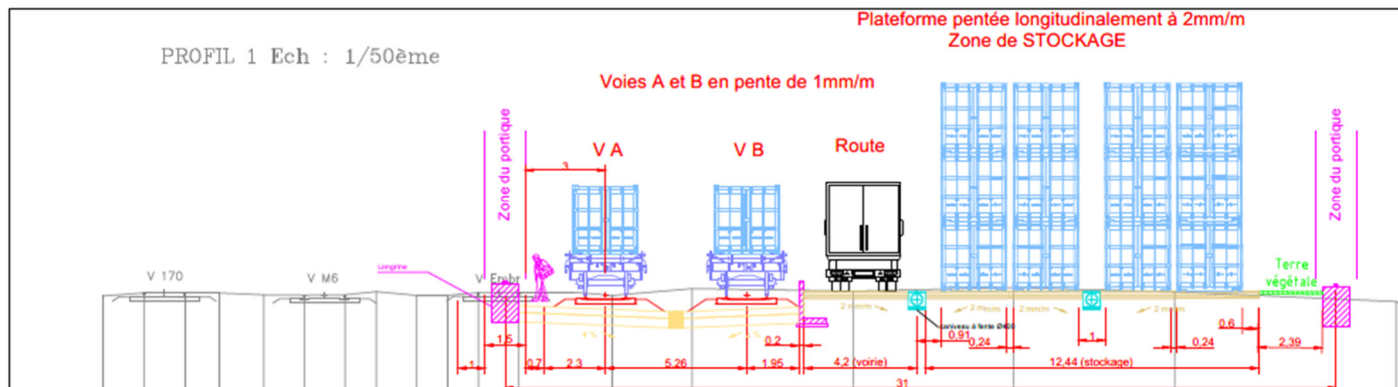
Figure 3 : exemple de portiques de transbordement



Figure 4 : exemple de portiques de transbordement

Le portique de transbordement, installé au-dessus de la voie ferrée, permet le chargement et le déchargement des conteneurs. Ce portique sera équipé d'une grue qui permettra de soulever des containers afin de les déplacer d'un train vers une remorque de poids lourd et inversement. Il facilite le transfert rapide et efficace des marchandises.

La plateforme permettra de stocker jusqu'à 4 rangées de containers sur 3 niveaux en hauteur.



Légende : Profil en travers de l'emprise de clôture en clôture du CTC Orléanais

Les caractéristiques du portique de transbordement ne sont pas encore définies. Il sera à la charge du futur exploitant.

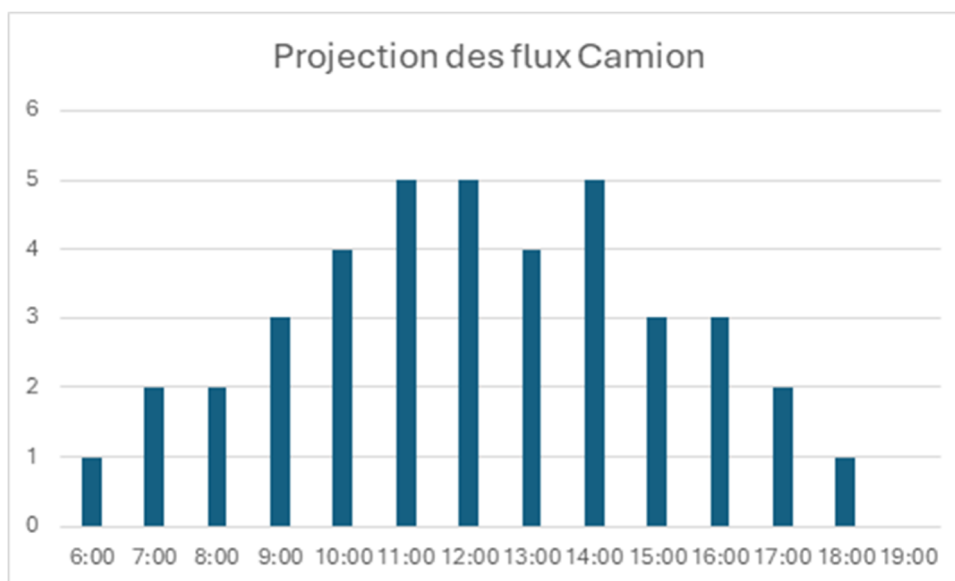
2.3 - L'exploitation du site

L'exploitation du chantier de transport combiné de l'Orléanais est prévue de jour, sur une amplitude de 13 heures, entre 06h00 et 19h00.

Hypothèse de trafic générée par le projet :

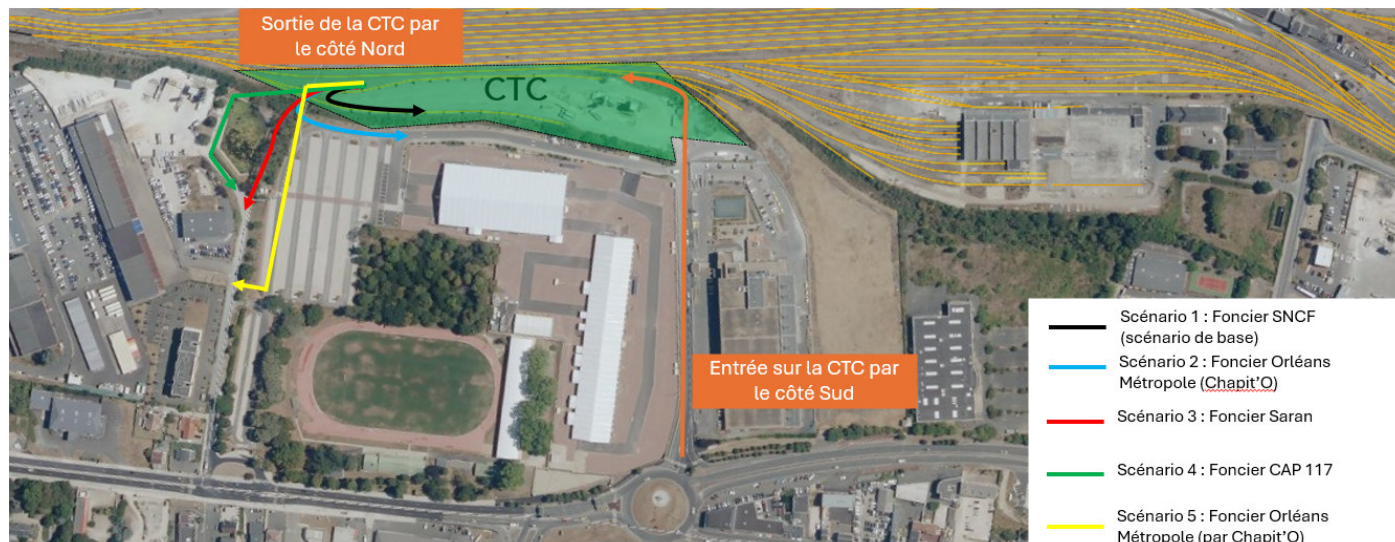
- 1 train par jour sur le site ;
- 40 poids lourds par jour en moyenne à la mise en service et 55 poids lourds par jour en moyenne à l'horizon 2045.

Voici la projection de flux routiers par heure lors du démarrage de l'activité :



2.4 - Les variantes étudiées

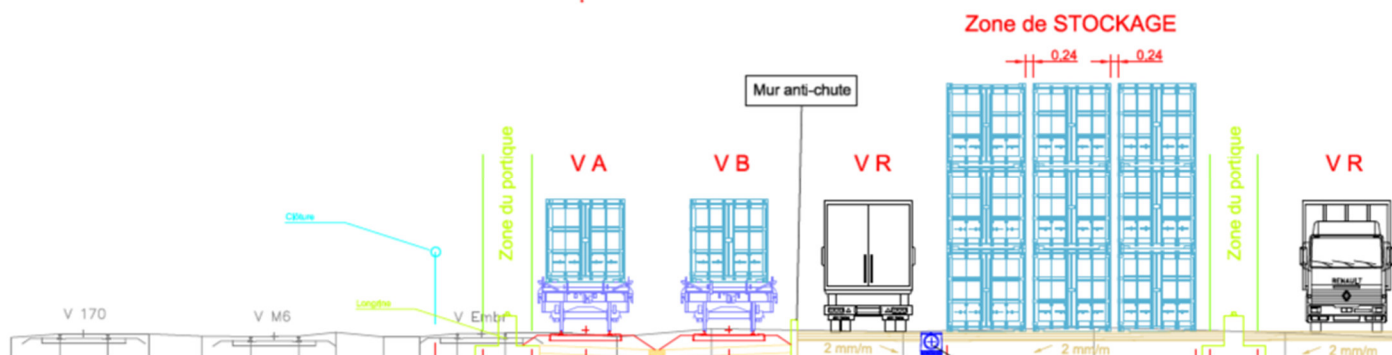
Certaines variantes ont fait l'objet d'échange avec les collectivités. Elles concernent principalement la sortie nord du site. 5 scénarios ont été étudiés. Les scénarios 1 et 2 n'ont pas été retenus pour des raisons techniques (en particulier d'exploitation du site et de sécurité). Les scénarios 3, 4 et 5 sont toujours à l'étude et sont soumis à concertation.



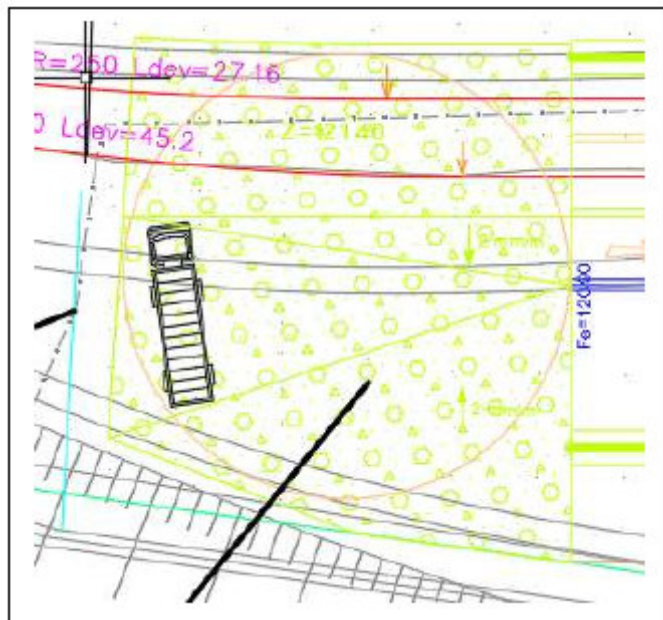
Les scénarios non-retenus :

Scénario 1 :

Ce scénario se base sur une entrée et sortie du côté sud de la parcelle SNCF. L'inconvénient majeur de ce scénario est qu'il ne permet pas au site de fonctionner dans les conditions requises par l'exploitant, qui a besoin de pouvoir stocker 4 files de containers.



En outre, en extrémité de site, le faible rayon de giration (12 mètres) des camions pour ressortir du côté par lequel ils sont arrivés, rend la manœuvre impossible, à cause des risques de chute des poids lourds sur la route en contre bas.



Ce scénario a donc été exclu lors de la phase de discussion du financement du projet.

Scénario 2 :

Ce scénario se base sur une mutualisation de la route d'accès au parking de l'aire événementiel du Chapit'O. Cependant lors des grands événements, des stationnements se font le long de la voirie auxquels se rajoute des flux piétons. Le risque de heurts entre les camions et les usagers de Chapit'O est important. Ce scénario a donc été exclu.

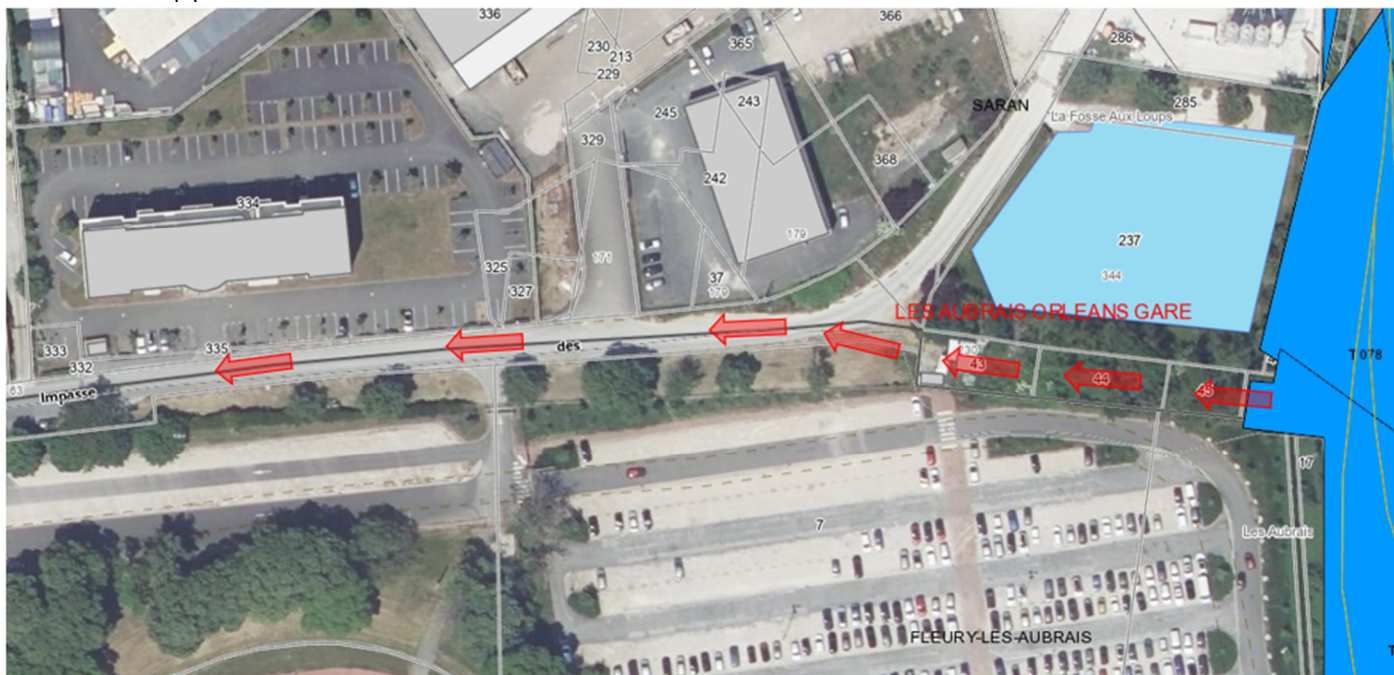


Lorsque le parking est complet des voitures stationnent de ce côté de la route sans pouvoir se mettre sur le trottoir bloqué par les rochers

Les scénarios à l'étude et soumis à la concertation

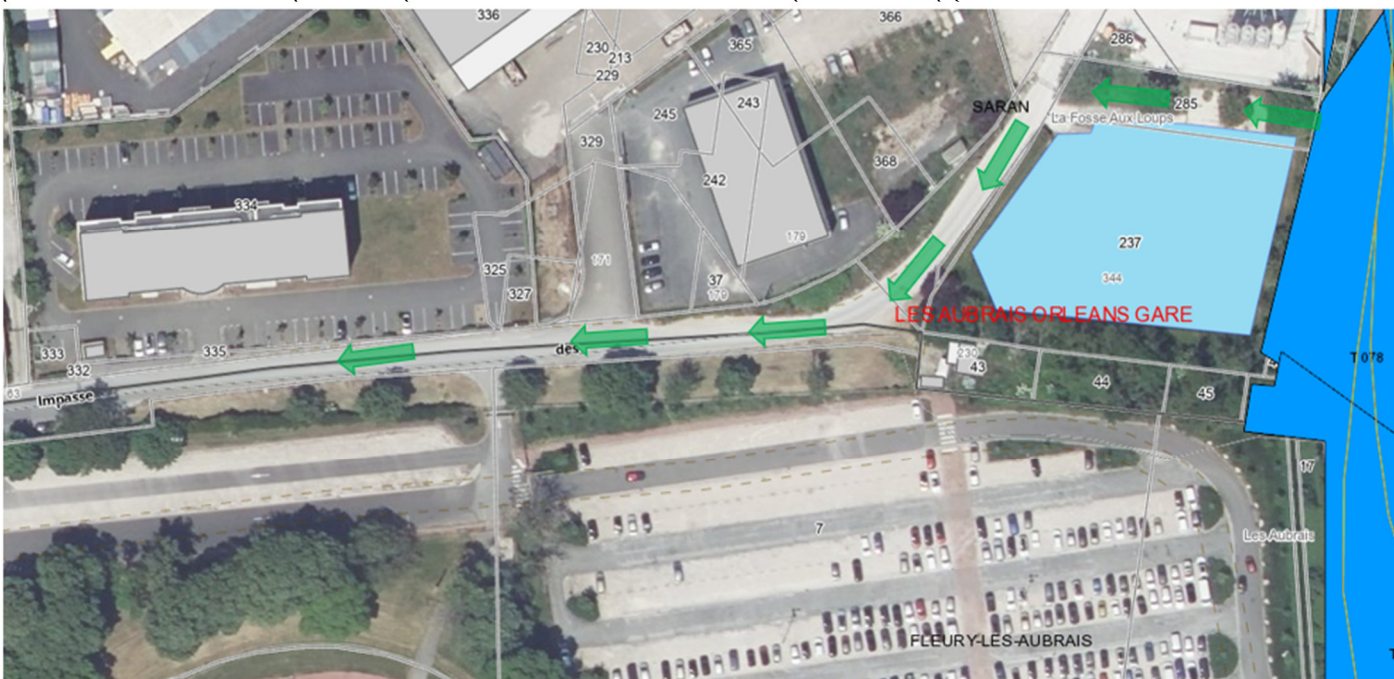
Scénario 3 :

Ce scénario se base sur une sortie au nord du site. Il nécessite l'acquisition de trois parcelles (43, 44 et 45), afin de permettre la sortie par l'impasse des moulins. Sur ces 3 parcelles, deux appartiennent à des tiers et une appartient à la commune de Saran.



Scénario 4 :

Ce scénario se base sur une sortie au nord du site. Il nécessite l'acquisition d'une parcelle (285) afin de permettre la sortie par l'impasse des moulins. Cette parcelle appartient à un acteur industriel.



Scénario 5 :

Ce scénario se base sur une sortie au nord du site. Il passe sur le parking actuel de l'aire événementielle de Chapit'O (appartenant à la Métropole d'Orléans). Ce scénario diminue la surface de stationnement du site. L'utilisation de ce foncier nécessite une compensation des places de stationnement à proximité du site. A ce stade aucun foncier n'a été trouvé à cet effet.



2.5 – Financement du projet

Le montant prévisionnel du projet est de 10,3 M€, dont 2M€ de subvention financée par l'Union européenne dans le cadre du programme FEDER (Fonds européen de développement régional)

Le financement du projet se décompose selon la répartition suivante :

- L'État : 50%
- La Région Centre-Val de Loire : 40,19%
- La Région Normandie : 9,81%

SNCF Réseau apporte le foncier nécessaire, le terrain étant propriété de SNCF Réseau.



**AVEC LA RÉGION
ET L'EUROPE,**
Ça bouge en Centre-Val de Loire !



**Cofinancé par
l'Union européenne**



3. Les incidences potentielles sur le territoire

Le projet a fait l'objet d'une décision de l'Autorité environnementale de l'inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (Ae-IGEDD) suite à la demande d'examen au cas par cas. La décision n°F-024-23-C-0139 en date du 29 août 2023 soumet à évaluation environnementale le projet de Chantier de Transport Combiné Orléanais en application de l'article R.122-3-1 du Code de l'environnement.

Les éléments présentés ci-dessous sont issus des missions d'expertise et de l'étude d'impact environnementale (au titre de l'article R.122-3-1 du Code de l'environnement).

3.1 - Les incidences pendant les travaux

Eaux souterraines et superficielles :

En phase travaux, toutes les mesures seront prises afin d'éviter les pollutions de la ressource en eau.

Milieu naturel :

Le traitement des espèces exotiques envahissantes sera réalisé dans les règles de l'art pendant le chantier.

Risques naturels (inondation, stabilité sol, sismique et radon) :

Les risques géologiques sont intégrés dans les préconisations issues des études géotechniques. Ainsi les travaux prennent en considération le risque lié à la stabilité du sol issu du retrait-gonflement des argiles et karstique. Il est noté une absence de risque significatif de cavité souterraine au droit du site.

Risques technologiques :

Le site ayant été bombardé lors de la seconde guerre mondiale, les études et investigations pyrotechniques sont poursuivies au droit des fondations avec la mise en place d'une procédure spécifique pour les activités présentant un risque pyrotechnique.

3.2 - Les incidences pendant l'exploitation

Eaux souterraines et superficielles :

En phase d'exploitation, aucune évolution quantitative de la ressource en eau n'est attendue du fait de la réalisation du projet. Le système d'assainissement mis en place respectera les préconisations du SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) visant à maîtriser les pollutions dès l'origine du ruissellement.

Le projet prévoit un traitement avant rejet des eaux de ruissellement des nouveaux aménagements.

Ainsi aucun risque de pollution supplémentaire de la ressource en eau n'est attendu du fait de la reconstitution du chantier de transport combiné.

Milieu naturel (Habitats faune et flore, continuités écologiques et zones humides) :

Le contexte étant très urbain, les enjeux relatifs aux milieux naturels sont globalement faibles. De plus, le secteur ne devrait pas subir de modifications particulières concernant les enjeux relatifs au milieu naturel. Le projet sera accompagné de mesures prenant en compte les enjeux faune et flore présents.

Le chantier de transport combiné Orléanais ne présente pas d'incidence sur les continuités écologiques, du fait d'un enclavement local et de la faible présence de trames arbustives et herbacée qui assurent peu la fonction de continuité.

Il ne recoupe pas de zone humide avérée, probable, ou d'enveloppe d'alerte zone humide. Aucun impact cumulé n'est à prévoir.

Urbanisme, socio-économie et activités économiques :

Le projet, s'insérant au sein du complexe ferroviaire des Aubrais, prend en compte les projets urbains à proximité afin de s'intégrer au développement urbain du secteur. L'usage du site est inchangé. En effet, celui-ci était déjà consacré au transport de marchandises.

Paysage et patrimoine :

Le projet s'insère au sein d'un complexe ferroviaire existant, sur une zone déjà artificialisée. Les infrastructures seront masquées par les arbres existants à l'ouest du projet

Infrastructures de transport :

La reconstitution du chantier de transport combiné va contribuer au report modal de transport de marchandises de la route vers le ferroviaire. Il contribue ainsi à une diminution des circulations routières par report modal, notamment sur l'axe Orléans - Le Havre.

Acoustique :

L'impact acoustique du site en phase projet (exploitation) ne dépasse pas les seuils réglementaires définis à partir du niveau de bruit résiduel.

Qualité de l'air :

Le projet contribuant à une diminution des circulations routières par report modal, il permet une amélioration de la qualité de l'air à échelle globale.

Émissions lumineuses :

Les éclairages du projet intégreront les enjeux de biodiversité, d'usage et d'économie d'énergie.

Risques naturels (inondation, stabilité du sol, sismique et radon) :

En l'état actuel des connaissances, aucune évolution notable quant à la vulnérabilité du secteur aux risques naturels n'est attendue à l'horizon du projet. Les principes généraux de construction et d'adaptation auront été définis dans le cadre des études géotechniques en phase de conception du projet afin de prendre en compte le risque présent et de le limiter.

Gaz à effet de serre (GES) et consommations énergétiques :

Le projet contribuant à une diminution des circulations routières par report modal, il permet une diminution des émissions de GES.

4. Les modalités de concertation préalable

4.1 - Le cadre réglementaire

Le projet étant d'un montant supérieur à 5 millions d'euros et soumis à évaluation environnementale, SNCF Réseau est tenu d'appliquer les articles L121-15-1 et suivants du code de l'environnement concernant l'information du public sur le projet.

Ainsi, en plus de la publication obligatoire de la présente déclaration d'intention destinée à informer le public des caractéristiques et impacts du projet, SNCF Réseau décide de mener volontairement une concertation préalable, aux conditions de l'article L. 121-16 du code de l'environnement.

4.2 - Les objectifs de la concertation

La concertation préalable permet de présenter le projet, les aménagements nécessaires, les impacts ainsi que les différents scénarios envisagés à tous les publics concernés.

Elle vise également à recueillir les avis, remarques et contributions du public sur le projet afin de l'améliorer et d'optimiser sa réalisation.

4.3 - Le dispositif de concertation

La concertation préalable sera organisée au premier trimestre 2025.

Les modalités d'information et de participation prévues sont les suivantes :

Pour s'informer

L'annonce de la concertation :

- De l'affichage dans les collectivités concernées (Ville de Saran, Ville de Fleury-Les-Aubrais et Orléans Métropole)
- Une annonce dans la presse locale
- Un communiqué de presse
- De l'information sur les réseaux sociaux

Les supports d'information :

- Une page projet dédiée sur le site internet de SNCF Réseau qui présentera le projet, les modalités de concertation. Il y sera également possible d'y exprimer son avis/opinion : <https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/centre-val-loire/chantier-transport-combine-fleury-aubrais>
- Un dossier de concertation

Pour participer et recueillir les expressions

Des rencontres avec l'équipe projet

- Une réunion publique en présentiel
- 1 atelier de travail à destination des acteurs économiques

S'exprimer en ligne

-

- Via le formulaire d'expression disponible sur la page internet du projet
- Via des cahiers acteurs (en ligne) invitant les parties prenantes (entreprises, collectivités ou autres) à exprimer leurs positions, les avantages ou inconvénients de ce projet.

4.4 Le bilan de la concertation

A l'issue de la concertation, un bilan de la concertation sera réalisé sur la base de l'ensemble des contributions exprimées. Il sera transmis aux collectivités associées et rendu public sur le site de SNCF Réseau sur la page projet dédiée.

SNCF Réseau indiquera les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

4.5 La déclaration d'intention

La déclaration d'intention est consultable sur le site de SNCF Réseau du 10 octobre au 10 décembre 2024. <https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/centre-val-loire/chantier-transport-combine-fleury-aubrais>

et également sur le site de la préfecture du Loiret :

<https://www.loiret.gouv.fr/index.php/Publications/Enquetes-publiques-et-consultations-du-public>

Les affiches sont apposées sur les lieux ci-dessous :

- Panneau d'affichage de la mairie de Fleury Les Aubrais
- Panneau d'affichage de la mairie de Saran
- Panneau d'affichage d'Orléans Métropole

5. Exercice du droit d'initiative

Le droit d'initiative peut être exercé auprès de la préfète du Loiret, en vue de l'organisation d'une concertation dans les conditions prévues aux articles L121-19 et R121-26 et suivants du code de l'environnement.

Le droit d'initiative peut être effectué dans un délai de deux mois à compter de la publication de la présente déclaration d'intention.