

Monsieur le président de l'Autorité Environnementale
Ministère de la Transition Ecologique
Conseil Général de l'Environnement et du
Développement Durable
Autorité Environnementale
92 027 La Défense CEDEX

Tours le 25 octobre 2023,

**Lettre RAR également télétransmise par service France Transfert vers
ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr**

V/Référence : Décision n°024-23-C-0138 en date du 29 aout 2023

N/Référence : D-APCVL-SR-2023-290 – projet F63024

Objet : **Recours Gracieux**

Décision de l'Autorité Environnementale, après examen au cas par cas, de l'aménagement d'une Base Travaux ferroviaire dans le complexe de Fleury-les-Aubrais (45).

Pièce(s) Jointe(s) :

Décision n°024-23-C-0138 en date du 29 aout 2023

Dossier Technique

Monsieur le président de l'Autorité Environnementale

Par décision n°024-23-C-0138 en date du 29 aout 2023, l'Autorité Environnementale (ci-après « l'Ae ») a décidé de soumettre à évaluation environnementale, le projet d'aménagement d'une Base Travaux ferroviaire dans le complexe de Fleury-les-Aubrais (45).

L'examen attentif de cette décision nous amène à introduire le présent Recours Gracieux afin de solliciter la réévaluation de la demande d'examen au cas par cas et le retrait de votre décision.

En effet, nous considérons que les incidences que notre projet pourrait avoir sur l'environnement ou la santé humaine ne sont pas notables et ne justifient pas qu'il soit soumis à évaluation environnementale.

A cette fin, vous trouverez ci-joint et ci-après en synthèse, des précisions et compléments qui permettent :

- ▶ De clarifier ce point mentionné page 4/5 de ladite décision :

« les émissions de gaz à effet de serre générées par les travaux et celles évitées grâce au report modal ne sont pas quantifiées »

En effet, le report modal n'est pas l'objet du projet de Base Travaux (BT). Il s'agit de l'objet d'un projet de reconstitution d'un chantier de transport combiné (CTC) également à Fleury-Les-Aubrais (45) pour lequel nous avons déposé concomitamment un autre dossier de demande d'examen au cas par cas auprès de l'Ae. Les projets de BT et CTC sont deux projets distincts, étant précisé que le projet CTC fera quant à lui l'objet d'une étude d'impact.

- ▶ De préciser et circonscrire les enjeux relatifs à l'aire d'étude de ce seul projet. La transmission d'une annexe de diagnostic de l'état initial commune portant sur les périmètres des deux projets de SNCF-RESEAU à Fleury les Aubrais ayant pu être source de confusion.

- ▶ D'apporter un certain nombre de compléments factuels pour démontrer l'absence d'incidences notables du projet de Base Travaux sur l'environnement et la santé humaine, en particulier sur les thématiques appelées par les motivations de ladite décision, à savoir :

- **les incidences sur les milieux naturels et en particulier les espèces protégées et leurs habitats,**

Concernant l'avifaune en général et les 5 espèces protégées qui ont été observées sur la zone d'étude (**Bruant zizi, Rougegorge familier, Faucon crécerelle, Pinson des arbres et Rougequeue noir**) : comme établi par INGEROP en page 31 de son diagnostic de l'état initial « toutes ces espèces sont communes et ne présentent pas d'enjeu sur le site d'étude »

S'agissant du **Lapin de garenne**, le même diagnostic souligne que : « Les espèces patrimoniales observées au droit du site d'étude sont des espèces qualifiées d'ubiquistes (Rougegorge familier, Lapin de garenne, etc...). Celles-ci pourront se reporter facilement sur les habitats périphériques »

Enfin concernant le **Lézard vert** ou le **Lézard des murailles**, le diagnostic indique qu'il s'agit d'« espèces communes ne présentant pas d'enjeu écologique marqué » et que leur présence « reste potentielle » en outre « au niveau des haies qui constituent un habitat terrestre favorable » mais ces dernières ne sont pas présentes sur le site.

En effet : la haie Médio-Européenne pouvant potentiellement offrir un habitat favorable n'est pas présente sur l'emprise du projet mais la longe à l'Ouest sur un foncier Orléans Métropole. Des dispositions protectrices seront prises en

phase travaux et exploitation en termes d'éclairage par exemple. Le PLUM prévoit la pérennisation de cette haie en trame verte support de biodiversité.

- **les nuisances acoustiques et lumineuses en phase travaux et en phase exploitation,**

Le projet prendra place dans un environnement urbain bruyant et préalablement affecté d'une pollution lumineuse quasi maximale. Il s'inscrira au cœur d'infrastructures sources importantes (RD2020, voies principales de la ligne ferroviaire Paris-BORDEAUX PARIS-TOULOUSE, zones industrielles et commerciales). Les niveaux d'émissions sont tels qu'il n'apparaît pas d'accentuation significative à craindre du projet dont les premières habitations riveraines demeurent de plus à des distances importantes. Des mesures ERC seront toutefois mise en œuvre telles que choix de certains matériaux pour le bruit ou éclairage adaptatif pour limiter les nuisances.

- **Les émissions générées et évitées de gaz à effet de serre,**

Le projet consiste principalement à supprimer des voies de services en surnombre et constituer des aires de stockage latérales aux voies préservées et repositionnées.

Il générera peu de gaz à effet de serre en phase travaux du fait de cette consistance mesurée sur un site déjà intégralement artificialisé et de la mise en œuvre importante de matériaux de réemploi permettant une réduction notable chiffrée à 815 tonnes de CO₂.

En phase exploitation, non seulement il générera peu de gaz à effet mais en outre il en évitera car, sur la base de la plus grosse activité connue à date, il permettra justement d'approvisionner les chantiers par fer et limitera ainsi le nombre de Poids-Lourds desservant le site à 2,3 par heure en moyenne et en journée.

- **les effets cumulés avec d'autres projets,**

Une issue favorable au présent Recours Gracieux permettrait de réaliser la phase travaux dans une autre temporalité que celle du Projet CTC pour lequel une étude d'impact sera menée.

Il n'a pas été identifié d'effet cumulés notables avec d'autres projets.

Vous trouverez – joint au présent Recours Gracieux – un dossier éclairant ces différentes thématiques.

Je me tiens bien entendu à votre disposition pour préciser les points du dossier sur lesquels vous auriez encore des interrogations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président de l'Autorité Environnementale, l'assurance de ma considération la meilleure.

Sébastien ROGER
Pilote d'Opérations

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'SAR', on a light yellow background.

Copie(s) :

Monsieur le Directeur - DREAL Centre-Val de Loire

Francesca ACETO - SNCF-RESEAU - Directrice territoriale Centre-Val de Loire

Bruno MORIN – SNCF-RESEAU - MOA Pilote d'Axes POLT & Centre



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Paris, le 29 août 2023

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/23/639

Vos réf. :

Affaire suivie par : Laurent Michel

Tél. : 01 40 81 90 32

Courriel : laurent.michel@developpement-durable.gouv.fr

Dossier : aménagement d'une base-travaux dans le complexe de Fleury-les-Aubrais (45)

F-024-23-C-0138

Décision de l'autorité environnementale dans le cadre d'un examen au cas par cas

Monsieur,

Par courrier du 30 juin 2023, vous avez adressé à l'Autorité environnementale un dossier de demande d'examen cas par cas relatif au projet cité en objet.

Vous trouverez ci-joint la décision rendue par l'Autorité environnementale le 29 août 2023.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Le président de l'Autorité environnementale,



Laurent MICHEL

SNCF Réseau

Monsieur Sébastien ROGER

61 Rue Édouard Vaillant

37042 TOUR CEDEX 1

IGEDD – Ae - Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex - tél. +33 (0)1 40 81 90 32 - www.igedd.developpement-durable.gouv.fr



Autorité environnementale



Autorité environnementale

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, de l'aménagement d'une base-travaux dans le complexe de Fleury-les-Aubrais (45)

n° : 024-23-C-0138

Décision n° 024-23-C-0138 en date du 29 août 2023

Décision du 29 août 2023
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable », et notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017 fixant le modèle de formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-024-23-C-0138, présentée par la Société nationale des chemins de fer français (SNCF Réseau), relative à l'aménagement d'une base-travaux dans le complexe de Fleury-les-Aubrais (45) l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 26 juillet 2023.

Considérant la nature du projet,

- qui a pour objet de permettre sur la ligne « classique » Paris-Bordeaux - au nord d'Orléans - la mise en place d'un chantier de renouvellement de 67 km de voie ; le chantier est programmé en 2025 ;
- qui consiste à aménager sur la commune de Fleury-les-Aubrais une base travaux pour « suites rapides » c'est-à-dire utilisant une technique d'intervention permettant le renouvellement simultané des composants d'une voie ferrée (rails, traverses et ballast) à l'aide de « trains usines » ;
- qui se décompose en deux secteurs :
 - la zone base travaux « dépôt » (sur une ancienne zone de dépôt de traction) avec des zones de stockage temporaire d'une surface de 31 740 m² en enrobé (ballast neuf, traverses, rails, ballast) et nécessitant la création de cinq voies de déchargement en heurtoir d'une longueur totale de 1 995 mètres pour les suites rapides ;
 - la zone base travaux « faisceau » (accueillant les actuels faisceaux 3 et 4 du Triage), d'une surface de 14 520 m² nécessitant la création d'une nouvelle zone de stockage temporaire et le réaménagement du site pour le stationnement, l'entretien et le conditionnement des trains de travaux ;

Considérant la localisation du projet,

- sur la commune de Fleury-les-Aubrais (21 010 habitants en 2019), au nord d'Orléans dans le département du Loiret, en bordure du plateau de Beauce au nord et à 30 km de la Sologne au sud ;

la commune est couverte par le schéma de cohérence territoriale (Scot) Orléans Métropole approuvé le 28 mai 2019 et le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) d'Orléans approuvé le 7 avril 2022 avec lequel le projet est compatible (zone UP-A) ;

- le projet n'est pas situé à proximité d'une zone protégée ;
- sur un site existant anthropisé ; le bâti résidentiel est situé entre 180m et 280m environ de la zone de projet ;

Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :

- la plateforme ferroviaire se situe sur un remblai artificiel en matériaux graveleux comprenant de nombreux secteurs imperméabilisés ;
- le projet ne traverse aucun périmètre de captage d'alimentation en eau potable, ni aucun cours d'eau ;
- le projet n'engendre pas de prélèvements d'eau, de drainage ou de modification des masses d'eau souterraine ;
- dans le cadre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) « Nappes de Beauce » et du schéma directeur d'aménagement et gestion des eaux « Loire Bretagne » aucune zone humide n'est répertoriée sur le site par la carte de pré localisation réalisée ;
- les eaux usées seront raccordées au réseau existant ; les eaux pluviales seront écrêtées jusqu'au temps de retour de 30 ans pour les surfaces nouvellement imperméabilisées ; une structure réservoir protégée par un géotextile sera mise en place sous une partie des plateformes pour contenir et infiltrer la pluie de 30 ans ;
- le site n'est pas couvert par un plan de prévention des risques naturels (PPRN) ou technologique (PPRT) ; aucune cavité souterraine ou mouvement de terrain n'est identifié ; un risque de retrait-gonflement des argiles a été identifié, que les terrassements envisagés ne sont pas de nature à faire évoluer ;
- l'aire d'étude est traversée par une canalisation de transport de matières dangereuses ;
- l'étude historique pyrotechnique indique la présence de munitions non explosées sur le site ; un expert pyrotechnique assistera le maître d'ouvrage dans la gestion du risque et les différents acteurs (entreprises notamment) ;
- la charge additionnelle de trafic imputable à l'implantation du projet est estimée à 40 mouvements de poids lourds journaliers, considérée comme négligeable au regard des trafics actuels autour de l'emplacement du projet ;
- Les sensibilités écologiques identifiées seraient principalement liées à la présence d'espèces dont les individus et les habitats sont protégés :
 - o présence avérée de cinq espèces d'oiseaux protégés (Bruant zizi, Rougegorge familier, Faucon crécerelle, Pinson des arbres, Rougequeue noir) et du Lapin de garenne),
 - o présence potentielle du Hérisson d'Europe et de reptiles (dont Lézard des murailles et Lézard à deux bandes),
- les mesures prévues à ce stade pour éviter et réduire les incidences sur le milieu naturel comprennent l'adaptation de la période des travaux,
- étant noté que l'inventaire faune-flore a été réalisé en novembre 2022, des investigations complémentaires ont été jugées nécessaires (au minimum un inventaire complémentaire en mai ou juin), elles n'ont pas encore été réalisées et sont programmées en 2024,
- un diagnostic de pollution (rapport d'étude 8515719) a été réalisé par Artélia en juin 2023 pour déterminer la qualité des remblais au droit des différents sites d'études ; ses préconisations « Réaliser un suivi des travaux des opérations d'excavations et d'évacuation des terres excavées par un bureau d'études spécialisé pour assurer la traçabilité et le contrôle des orientations en filières de stockages adaptées » seront mises en œuvre ;
- l'impact du projet sur les émissions lumineuses serait, selon le dossier, limité du fait de l'éclairage déjà existant au droit du projet ;
- des nuisances sonores pourront être générées en phase travaux ; leur diminution est attendue en phase d'exploitation, sans que ces éléments ne soient quantifiés ;

- les émissions de gaz à effet de serre générées par les travaux et celles évitées grâce au report modal ne sont pas quantifiées ;
- les effets cumulés avec d'autres projets, notamment la Cour de Transport Combiné.

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, l'aménagement d'une base-travaux dans le complexe de Fleury-les-Aubrais (45) est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 (annexe III de la directive n°2014/52/UE susvisée du 16 avril 2014) ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par la SNCF, le projet relatif d'aménagement d'une base-travaux dans le complexe de Fleury-les-Aubrais (45) n° F-024-23-C-0138, est soumis à évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision et concernent notamment :

- les incidences sur les milieux naturels et en particulier les espèces protégées et leurs habitats,
- les nuisances acoustiques et lumineuses en phase travaux et en phase d'exploitation,
- les émissions générées et évitées de gaz à effet de serre,
- les effets cumulés avec d'autres projets,

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'autorité compétente vérifie au stade de l'autorisation que le projet présenté correspond aux caractéristiques et mesures qui ont justifié la présente décision.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Cette décision doit également figurer dans le dossier soumis à enquête publique ou consultation du public préalablement à l'autorisation du projet.

Fait à la Défense, le 29 août 2023,

Le président de la formation d'Autorité environnementale
de l'Inspection générale de l'environnement et du
développement durable,



Laurent Michel

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'Autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le plan, schéma, programme ou document de planification.

Aménagement d'une Base Travaux ferroviaire à Fleury les Aubrais (45)

Dossier Technique joint au Recours
Gracieux

Mercredi 25 octobre 2023

Sommaire

- 1. Rappel succinct du contexte**
- 2. « Scénario 0 » : Hypothèse d'une non-réalisation du projet**
- 3. Les incidences sur les milieux naturels et en particulier les espèces protégées et leurs habitats**
- 4. Les nuisances acoustiques et lumineuses en phase travaux et en phase d'exploitation**
- 5. Les émissions générées et évitées de gaz à effet de serre**
- 6. Les effets cumulés avec d'autres projets**
- 7. Synthèse**
- 8. Glossaire & abréviations**

1. Rappel succinct du contexte

Justification du besoin

Historiquement, SNCF et ses partenaires ont toujours innové et cherché à développer des moyens de moins en moins impactant pour les territoires, l'environnement, les voyageurs, les chargeurs FRET et les opérateurs intervenant sur les chantiers ferroviaires.

Les renouvellements de voies ferrées de grande ampleur engagent dans cet objectif, les moyens les plus modernes. Il s'agit en particulier de « Suites Rapides » : outil de production notamment composé de 2 trains usines capables de remplacer par séance de travail quotidienne jusqu'à 1 Km de voie (rail + traverses + ballast) contre 100 m en moyenne pour des moyens classiques.

Après un report en 2021, c'est cet outil de travail à grand rendement qui est programmé en 2025 pour remplacer 66 km de voie sur le tronç commun du Réseau Classique PARIS-BORDEAUX / PARIS-TOULOUSE entre les gares de BOISSEAUX (45) et FLEURY LES AUBRAIS (45).

Ces chantiers ont besoin sur le réseau d'un maillage de Bases Arrières proches répondant à de nouveaux standards (positionnement et longueur utile de voies, surface de stockage...) et sont de plus en plus tournés vers l'économie circulaire :

- ▶ Réutilisation d'une part importante du ballast
- ▶ Revalorisation des traverses usagées
- ▶ Recyclage de l'acier des rails remplacés

La reconfiguration des installations actuelles de Fleury-Les-Aubrais s'inscrit précisément dans ce schéma directeur.

Principalement, le projet consistera – dans un site déjà intégralement artificialisé - à supprimer des voies de services en surnombre et constituer des aires de stockage latérales aux voies préservées et repositionnées.



Situation géographique des 2 sites du projet base travaux dans le complexe ferroviaire (vue aérienne)

2. « Scénario 0 » : Hypothèse d'une non-réalisation du projet

Implications potentielles d'un Statu Quo où les installations ferroviaires ne seraient pas réaménagées selon le besoin nouveau :

► Concernant le site du Projet lui-même :

La **zone du faisceau** qui ne pourrait être réaménagée aux standards modernes d'accueil des grands trains conserverait son activité actuelle déjà existante de Base Travaux.

Elle continuera à servir de base arrière pour les opérations de Maintenance / Chargement / Déchargement / Stationnement des trains de travaux et stockage temporaire des matériaux de pose/dépose.

Mais elle ne pourra pas accueillir les moyens modernes d'entretien du réseau (Suite Rapide Voie notamment)

La **zone de l'ex-dépôt** dont les bâtiments sont désormais démolis et la dépollution en cours, ne pourrait aisément être exploitée sans y reposer de nouvelles voies de service utiles et aménager des aires de stockage appropriées. Sans travaux : on ne peut à ce stade lui imaginer d'usage sans la concrétisation d'autres projets.

On peut donc considérer un impact neutre sur le territoire et les riverains du fait d'un maintien de l'activité actuelle

► Concernant le Réseau ferroviaire et notamment le Patrimoine à remplacer :

Comme n'importe quel ouvrage, les voies ferrées bénéficient régulièrement d'une maintenance courante garantissant leur longévité optimale.

A l'issue d'un cycle de vie lié à leur consistance et aux sollicitations (tonnage supporté), les constituants (Rail, Traverses, Ballast) doivent impérativement être renouvelés.

Pour poursuivre l'exploitation dans les conditions nominales de ce tronçon du réseau chargé (près de 40 000 Tonnes/sens/jour) et sollicité en vitesse (200 km/h), la programmation du remplacement des constituants doit être tenue (traverses atteignant 50 ans, rails 30 ans)

Si le chantier dit « Suite Rapide » ne peut être accueilli en 2025 faute de Base Arrière apte à le recevoir, les incidences potentielles principales seraient :

- Pas de décalage possible avant plusieurs années (généralement 3 ans) pour des raisons de planification pluriannuelle de ces moyens lourds et réservation de capacités d'accès aux voies (suppressions de trains commerciaux...)
- Dans l'attente, mise en œuvre de mesures conservatoires (exemple : limitation de vitesse des trains) si une diminution des sollicitations des constituants s'avère nécessaire après ce qui serait un second report de leur remplacement.

Les options alternatives à l'utilisation d'une base arrière reconfigurée à Fleury les Aubrais pourraient être :

- Attendre la disponibilité d'une base apte mais plus éloignée pour reprogrammer le chantier : les trains usines viendraient alors de plus loin avec pour conséquence : un temps d'intervention quotidien plus court sur site et donc un allongement du planning et donc de l'impact sur le territoire et les usagers du fer. A souligner tout de même la faisabilité non

vérifiée de cette option : les trains usines ayant besoin d'un temps de présence quotidien incompressible en base arrière pour leur maintenance/déchargement/reconditionnement.

- Intervenir avec des moyens traditionnels (engins TP...) en lieu et place des 2 trains usines mais avec des rendements totalement différents : 100m/j contre 1000m/j il faudrait alors envisager 3 ans de travaux sans doute de nuit au lieu d'1 semestre de travaux jour. Cette option est difficilement envisageable en 2023 sur des linéaires de cette ampleur car peu acceptable de toute part : riverains, voyageurs, clients FRET, entreprises et opérateurs de ces dernières pour un chantier titanesque sous cette méthodologie. Durant cette longue période de chantier, il faudrait sans doute travailler de nuit pour préserver le trafic voyageurs en journée et donc sans doute dérouter le trafic FRET par d'autres Axes voir en reporter sur route avec donc un bilan carbone extrêmement lourd.

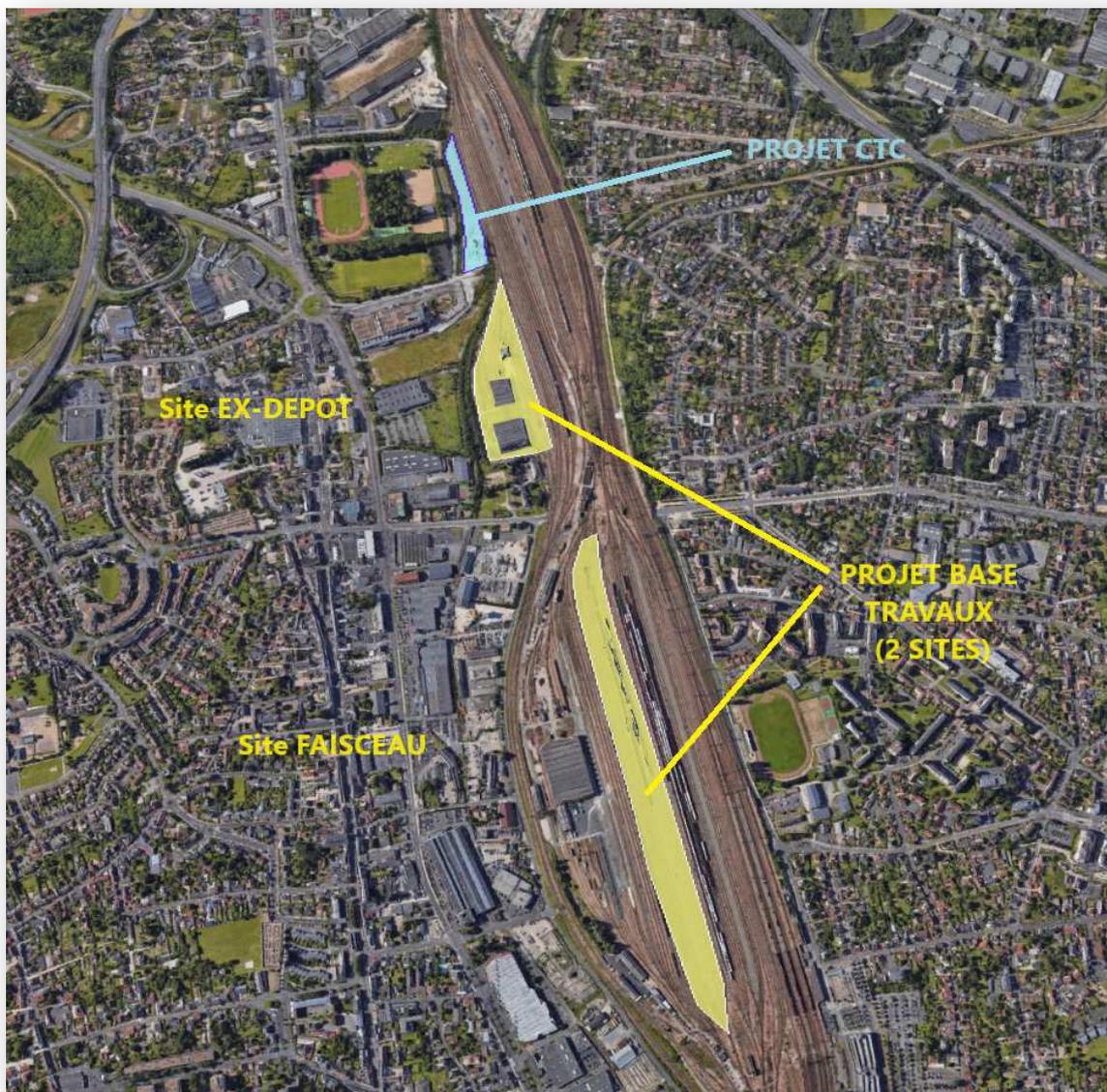
A l'extrême, et faute de pouvoir renouveler ces voies, c'est l'exploitation ferroviaire elle-même du tronçon qui pourrait être remise en cause (soit 100 trains par jour) avec un retentissement régional et national.

3. Les incidences sur les milieux naturels et en particulier les espèces protégées et leurs habitats

Faune/flore

Analyse de l'état initial du site

Les données exploitées pour le paragraphe Faune/Flore de la présente note sont issues majoritairement du diagnostic de l'état initial réalisé par INGEROP en mai 2023. Ce dernier porte sur 2 projets de SNCF-RESEAU dans le complexe ferroviaire des Aubrais : Cour de Transport Combiné et Base Travaux (comportant lui-même 2 sites). La présente note n'a pour objet **que les 2 sites de la Base Travaux** : soit la Zone de l'**ex-dépôt** et celle du **faisceau**.



Vue aérienne du projet montrant le site du projet CTC distinct des 2 sites du projet Base Travaux

Concernant l'avifaune en général et les 5 espèces protégées qui ont été observées sur la zone d'étude (Bruant zizi, Rougegorge familier, Faucon crécerelle, Pinson des arbres et Rougequeue noir) : comme établi par INGEROP en page 31 de son diagnostic de l'état initial « *toutes ces espèces sont communes et ne présentent pas d'enjeu sur le site d'étude* »

S'agissant du Lapin de garenne, le même diagnostic souligne que : « *Les espèces patrimoniales observées au droit du site d'étude sont des espèces qualifiées d'ubiquistes (Rougegorge familier, Lapin de garenne, etc...). Celles-ci pourront se reporter facilement sur les habitats périphériques* »

On note en outre que le Lapin de garenne comme le Hérisson d'Europe ou encore les 5 espèces d'oiseaux protégées citées plus haut sont évalués « LC » : « non menacés » en Région Centre Val de Loire à l'INPN. L'ensemble de ces éléments tendent à indiquer que, conformément à l'avis n°463563 en date du 9 décembre 2022 du conseil d'Etat, le risque que comporte le projet pour ces espèces – dont l'état de conservation n'est pas menacé – n'est pas caractérisé.

Enfin concernant le Lézard vert ou le Lézard des murailles, le diagnostic indique qu'il s'agit d'« *espèces communes ne présentant pas d'enjeu écologique marqué* » et que leur présence « *reste potentielle* » en outre « *au niveau des haies qui constituent un habitat terrestre favorable* » mais ces dernières ne sont pas présentes sur le site.

En effet :

L'étude INGEROP indique la présence d'habitats favorable à la nidification. Ces derniers sont caractérisés par la présence de « *fouffrés médio-européens sur sols riches* ».



Cartographie des habitats (Source Diagnostic INGEROP)

Ces habitats sont situés sur le site CTC, avec un corridor Nord/Sud à l'ouest de la zone d'étude. Sur le site "ex-Dépôt," on observe une présence marginale de cet habitat à l'ouest et en rive de la zone d'étude.

Cependant, grâce à une vue cadastrale de la section AB, il est possible d'exclure la présence de cet habitat sur les parcelles 25 (14825m²) et 167 (7384m²), où des travaux sont prévus.



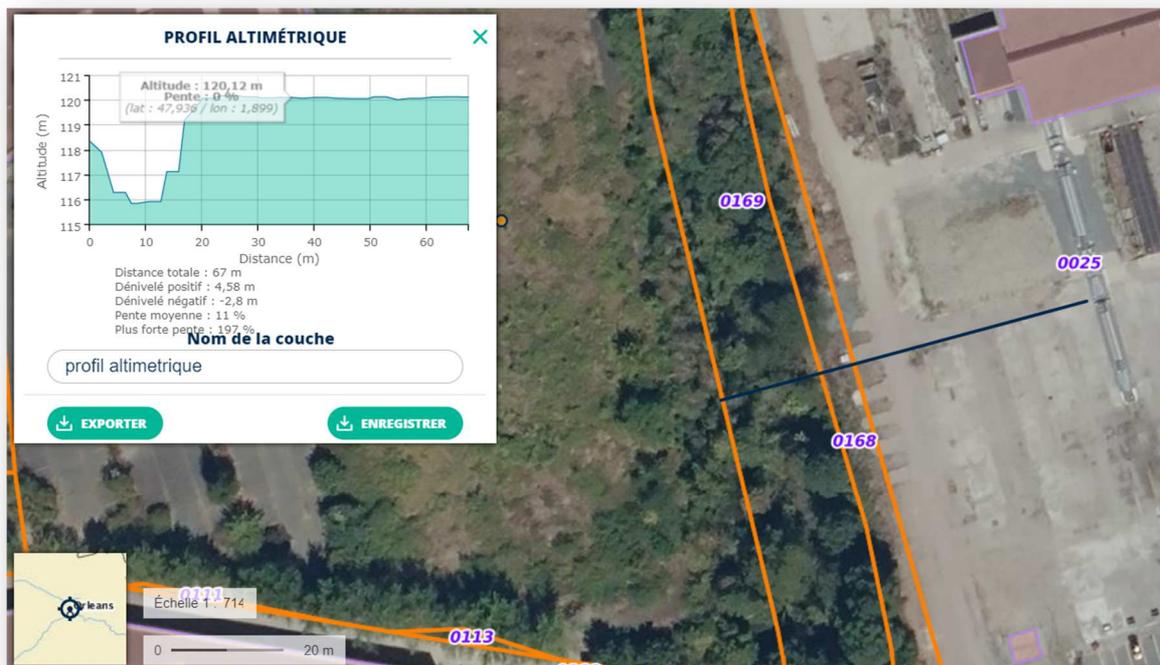
Vue du cadastrale (Source : Géoportail)

Les fourrés médio-européens sont principalement situés sur les parcelles 169 (3640m²) et, dans une moindre mesure, sur la parcelle 168 (1081m²).

La parcelle 168 constitue le talus de limite d'emprise et, par conséquent, ne sera pas affectée par les travaux du site "ex-Dépôt." :



Largueur Parcelle AB168 = talus du remblai ferroviaire historique - Vue du parcellaire (Source : Géoportail)



Vue du parcellaire + coupe transversale (Source : Géoportail)



Etude du profil altimétrique des Parcelles AB169 168 et 25 (Source : Géoportail)

De fait, les travaux en parcelle 25 et 167 ne seront pas de nature à détruire les habitats identifiés dans le diagnostic d'INGEROP qui se trouvent sur un foncier public.

En complément, les orientations d'aménagement et de programmation de projets du PLUM d'ORLEANS METROPOLE apportent des garanties quant à la pérennisation de cette bande verte à l'ouest du projet :



Extrait du PLUM d'Orléans Métropole – Pièce 3.1.0 – ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE PROJETS

L'étude INGEROP relève la présence d'un nid pouvant potentiellement appartenir à un faucon crécerelle sur un pylône du site « ex-Dépôt ». Ce pylône sera déposé dans le cadre du projet en dehors des périodes de nidifications.



Localisation des habitats (Source Diagnostic INGEROP)

Sur le site « Faisceau » (ci-dessous) l'habitat favorable à la nidification représenté par les fourrés médio-européen **est absent de la zone d'étude.**

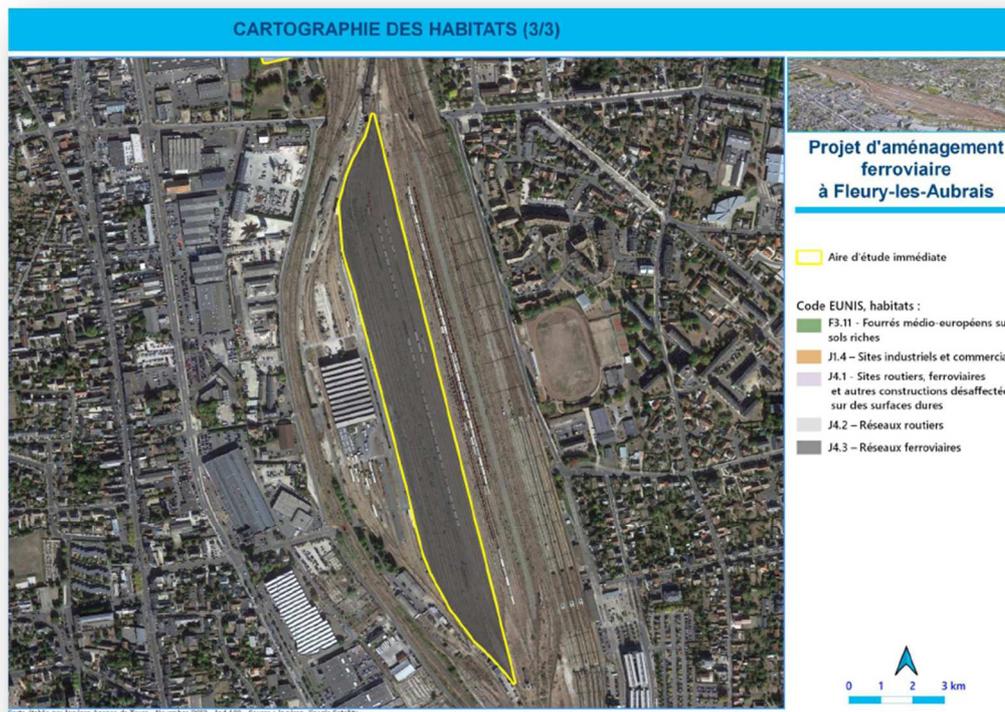


Figure 1 Localisation des habitats (Source Diagnostic INGEROP)

L'étude réalisée par INGEROP indique aussi que le site présente des conditions potentiellement propices à l'habitat des reptiles. Mais le site "Faisceau", tout comme le site "ex-Dépôt," sont déjà en exploitation, ce qui signifie qu'ils sont exposés à diverses sources de bruit et de vibrations. Par conséquent, les reptiles qui se trouvent sur la zone sont déjà habitués à ces conditions et ne seront pas perturbés par la poursuite de l'activité.

Dans sa prochaine phase la plus active que sera le chantier de renouvellement de 2025 : cette base ne sera néanmoins desservie quotidiennement que par 10 trains de travaux maximum se déplaçant à faible allure : 30km/h maximum.

Ces chiffres ne constituent pas d'augmentation de l'activité initiale tant au niveau faisceau étant donné son utilisation actuelle préexistante de base travaux qu'au niveau de l'ex-dépôt qui recevait dans son activité précédente environ 10 trains par jour.

La desserte poids-lourds quantifiée plus loin dans la présente note à 2,3 PL/heure en moyenne sur la journée est limitée du fait de l'approvisionnement très majoritaire par le fer et de la revalorisation de grandes quantités de matériaux sur les chantiers notamment.

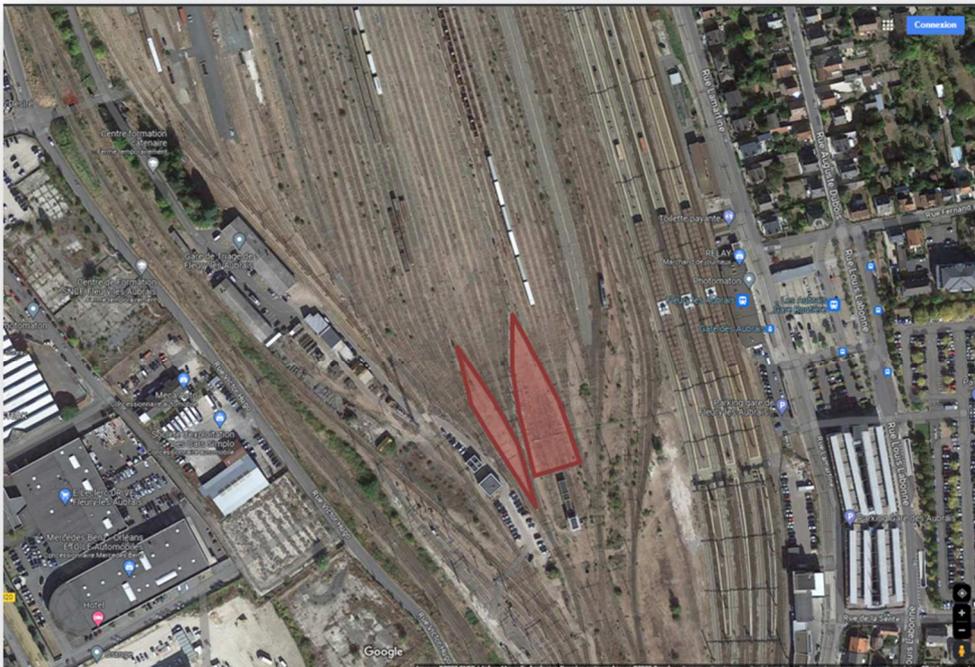
Les voies ferrées créées reposeront désormais sur du ballast, ce qui peut créer un habitat favorable pour ces espèces.

En dehors des fourrés médio-européens (absents des sites « Faisceau » et « ex-Dépôt ») les enjeux relatifs à la faune/flore **sont considérés comme nuls par l'étude INGEROP.**

Mesures ERC

Dans la cadre du projet, les mesures ERC suivantes seront mises en place :

- Un phasage des travaux sur la zone d'étude est prévu afin d'avoir un impact minimal sur les milieux environnants (dépose pylônes et poteaux en dehors des périodes de nidification notamment)
- Les travaux d'aménagement seront réalisés de jour évitant ainsi dérangement ou collision/écrasement de certains groupes d'espèces en période nocturne.
- La dépose du pylône ou un potentiel nid a été observé sera réalisée hors période de nidification ;
- Il est prévu, lors de la phase travaux, la création de zones relictuelles matérialisées par un périmètre de protection au Sud du site « Faisceau ».
(ci-dessous les zones relictuelles conservées et protégées par un marquage pour les différentes espèces au Sud du site « Faisceau »).



Zones relictuelles (Source : SNCF RESEAU)

- De manière générale, les travaux du site « Faisceau » portent sur une surface de 8,8 ha dans un ensemble ferroviaire de voies de service « triage » d'approximativement 17,5 ha. Il en ressort qu'environ 50% du site offrira à une zone relictuelle pour les espèces potentiellement sur site.



Emprise globale du "triage ferroviaire" (Source : Géoportail)



Emprise du "triage ferroviaire" concernée par des tx (Source : Géoportail)

- Dans le cadre de la remise en état des voies, d'anciennes voies de service historiquement posées sur un mélange de terre, sable et mâchefer seront remplacées par des portions nouvelles posées sur ballast (roche dure concassée de granulométrie variant entre 31,5 et 50 mm). Cet apport de ballast augmentera les habitats potentiels des reptiles.

4. Les nuisances acoustiques et lumineuses en phase travaux et en phase d'exploitation.

Acoustique

Analyse de l'état initial du site

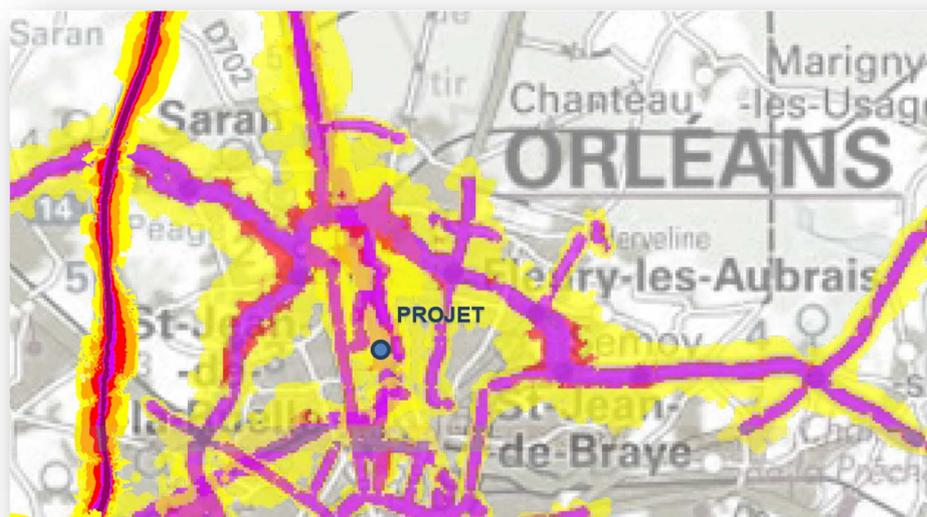
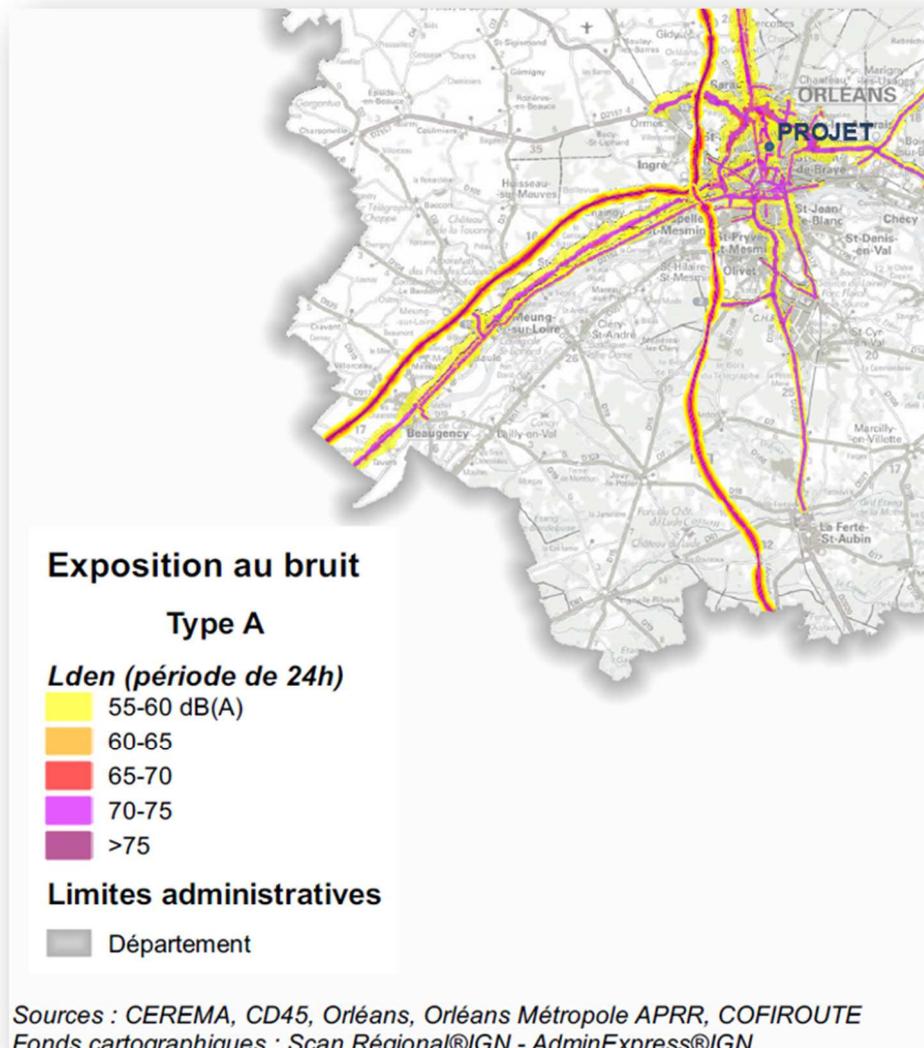
La zone d'étude du projet Base Travaux se trouve dans un contexte acoustique marqué par la présence de nombreuses infrastructures sur un secteur géographique contraint. Au droit de la zone d'étude, les infrastructures sont les suivantes :

- Boulevard Andrée Dessaux (D2020),
- Rue de Verdun,
- La Tangentielle E au Nord de la Zone d'étude,
- La ligne ferroviaire Paris – Orléans.

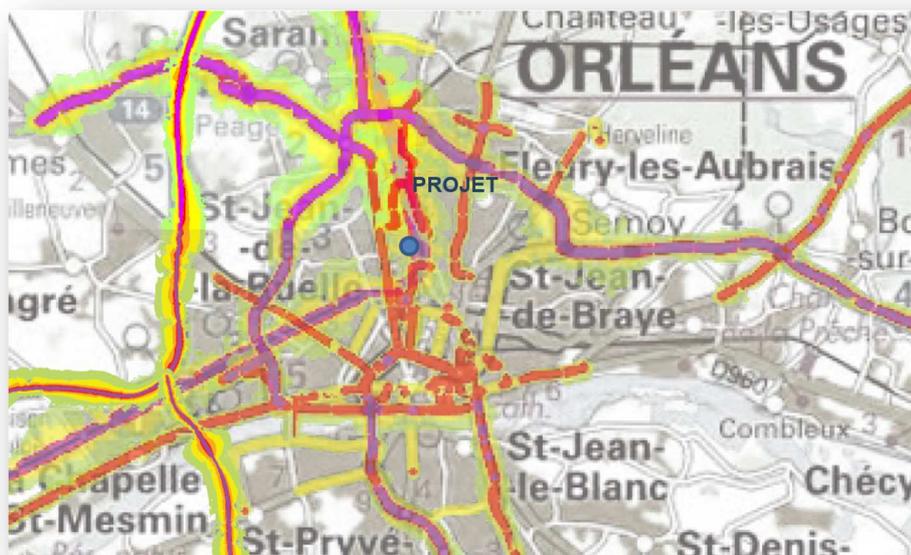
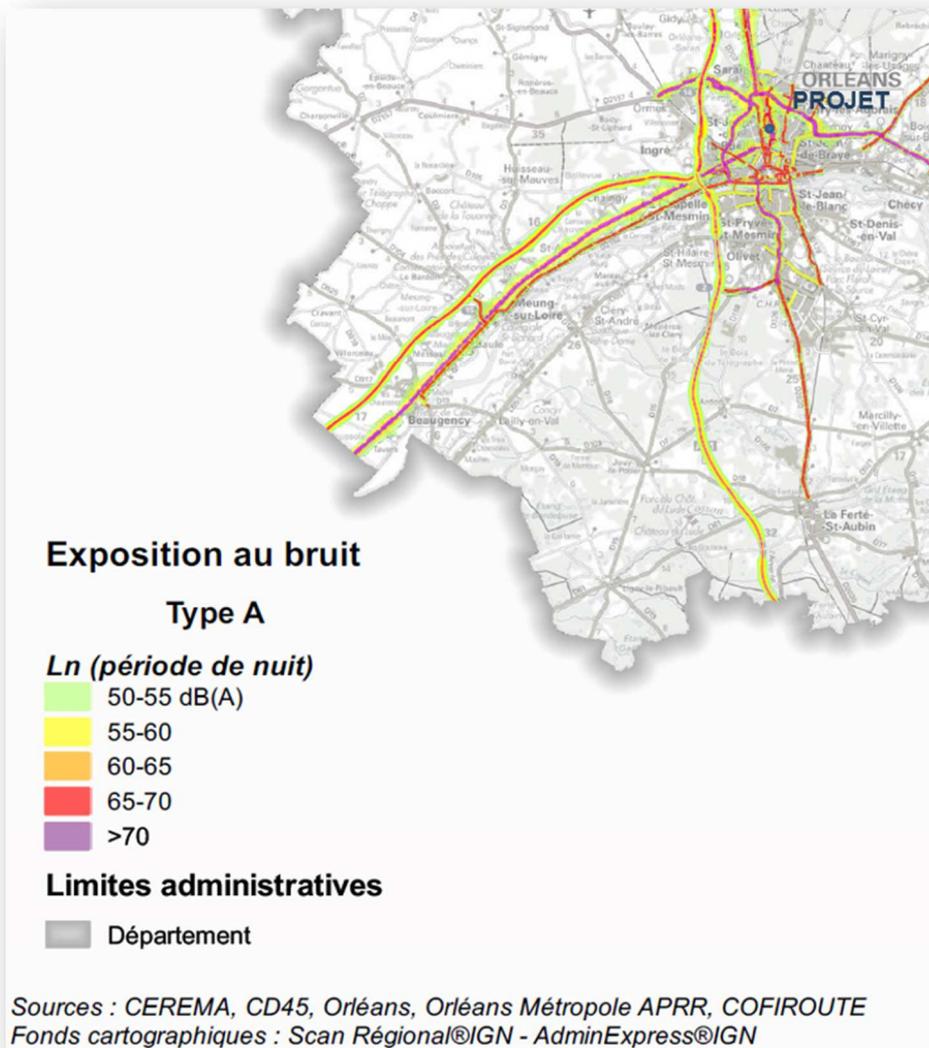
Selon les cartes stratégiques du bruit (Source : Préfecture du Loiret) : La carte de bruit de type A Lden indique un niveau de bruit sur l'ensemble de la zone d'étude supérieur à 55 dB minimum.

La carte de bruit de type A Ln indique un niveau de bruit sur l'ensemble de la zone d'étude supérieur à 50 dB minimum.

Les infrastructures encadrantes du projet présentent un niveau sonore maximal : Lden situé dans une plage allant de 70 à 75 décibels.

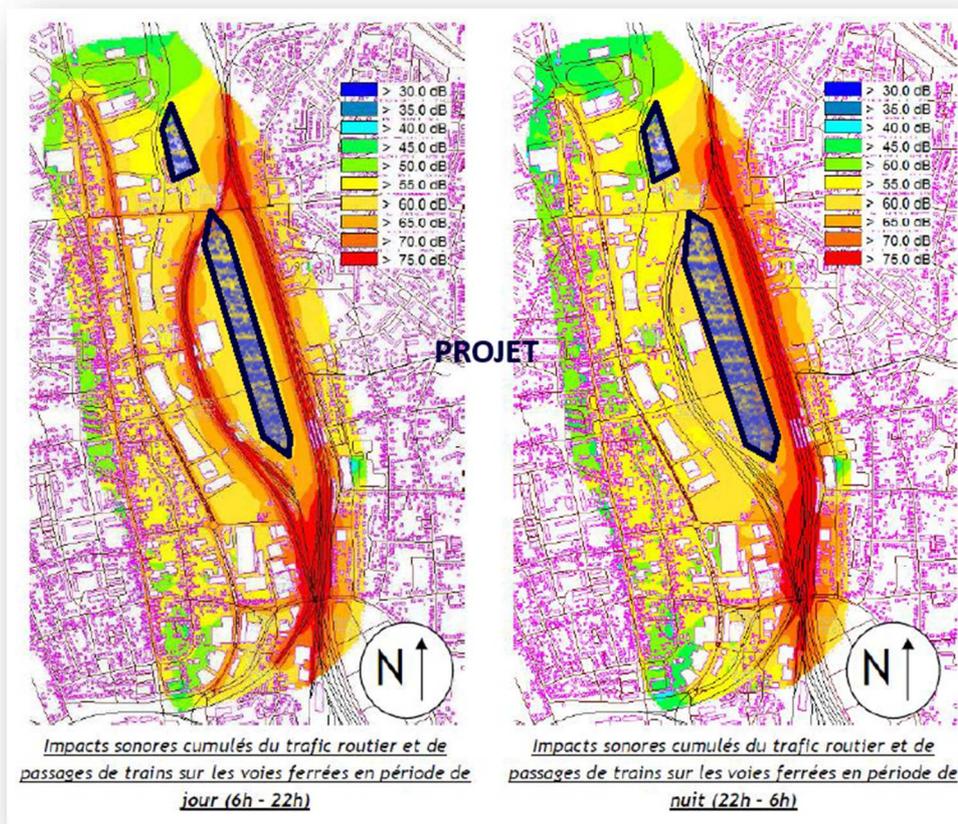
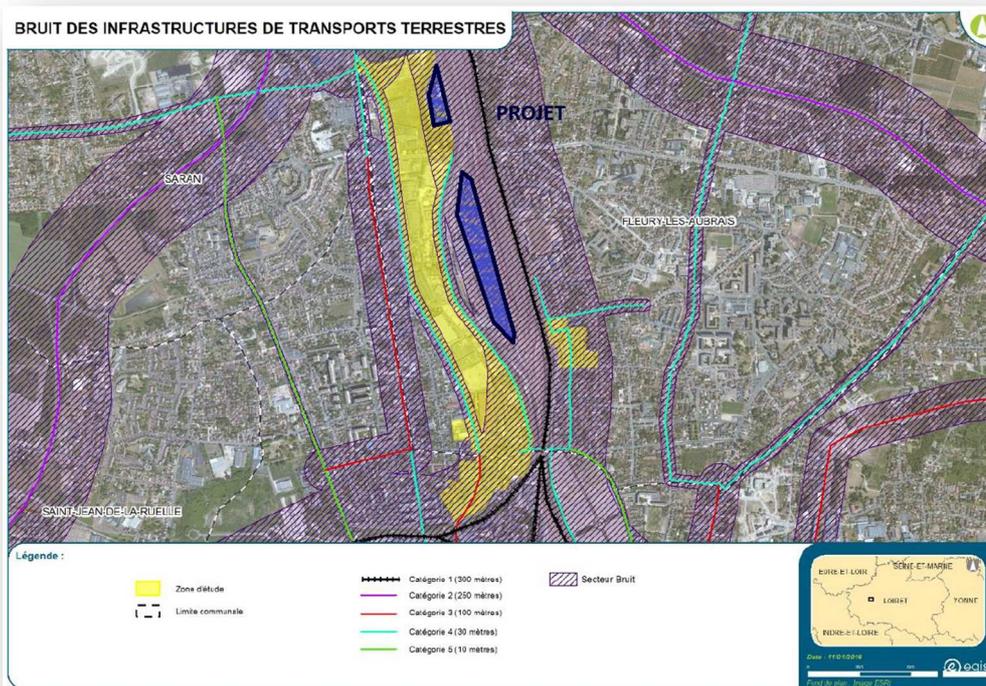


Cartes stratégiques du bruit (24h) (Source : Préfecture du Loiret)



Cartes stratégiques du bruit (nuit) (Source : Préfecture du Loiret)

De plus, une étude acoustique menée en 2014 dans le cadre du projet "Interives" d'Orléans Métropole a confirmé la présence d'un environnement sonore significatif. Il est important de noter que l'intégralité du projet Base Travaux est située dans une zone désignée comme un "Secteur Bruit." Cela indique que la zone d'étude est exposée à des niveaux sonores élevés.



Source : Étude acoustique, ALHYANGE (Octobre 2014)

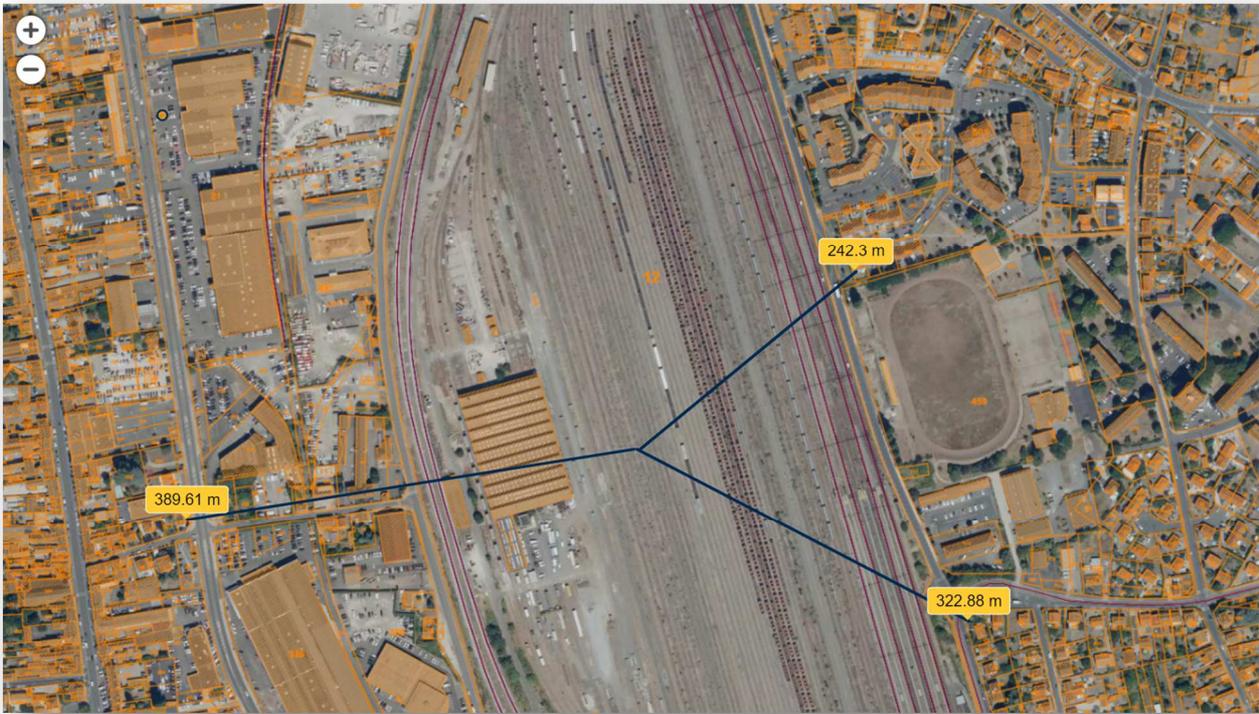
Sur la face ouest du site "Faisceau", un alignement industriel et commercial s'étend le long de la zone d'étude, se trouvant à environ 389 mètres du centre de cette zone (comme indiqué dans les captures ci-dessous). Cet alignement est caractérisé par une haute densité de structures qui agissent comme un écran acoustique sur une largeur d'environ 170 mètres.

De l'autre côté, à l'est, les premières habitations se trouvent respectivement à 242 mètres et 322 mètres du centre de la zone d'étude. Il convient de noter que ces habitations sont situées le long de voies principales de circulation, notamment l'axe ferroviaire PARIS-ORLEANS, séparant le site "Faisceau" et le quartier résidentiel.

En ce qui concerne le site "Dépôt", l'alignement industriel et commercial se prolonge toujours à l'ouest de la zone d'étude. Les premières habitations résidentielles sont à une distance d'environ 276 mètres à l'ouest et 279 mètres à l'est du centre du projet.



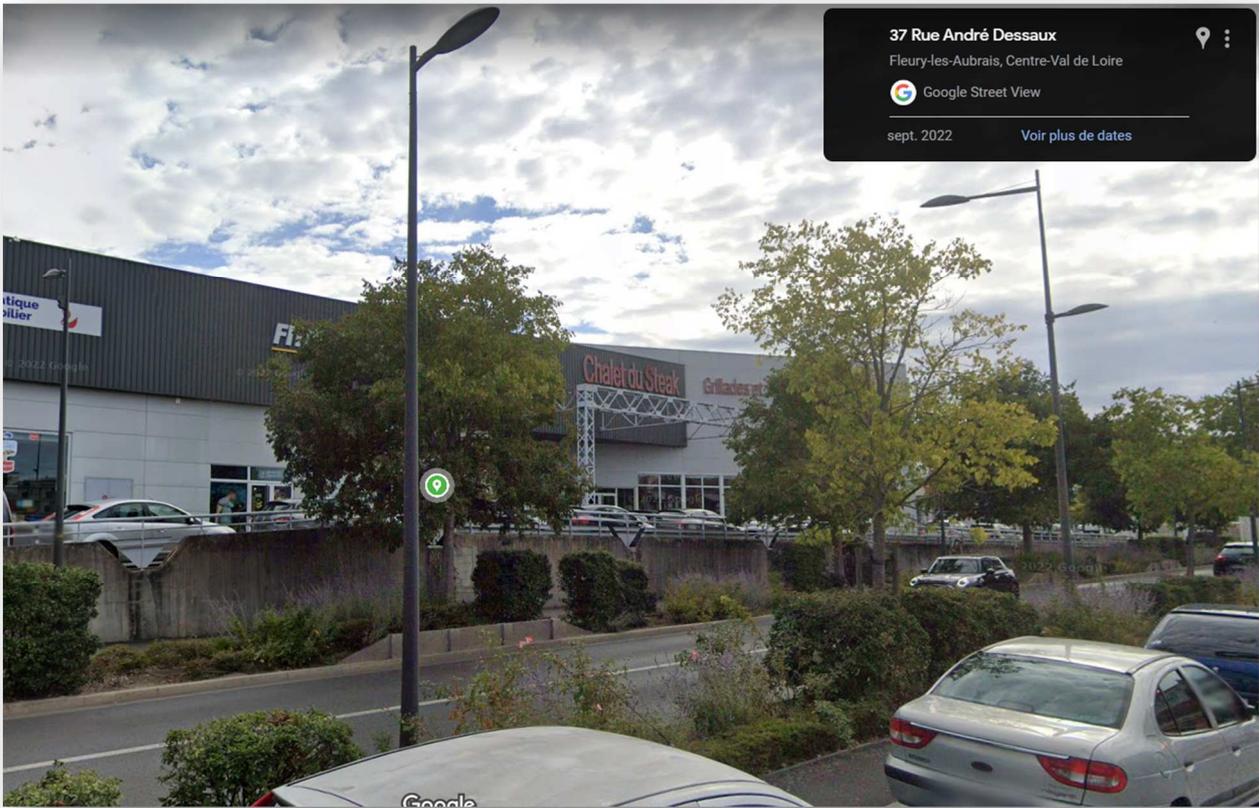
Alignement industriel et commercial à l'ouest du projet (Source : Géoportail)



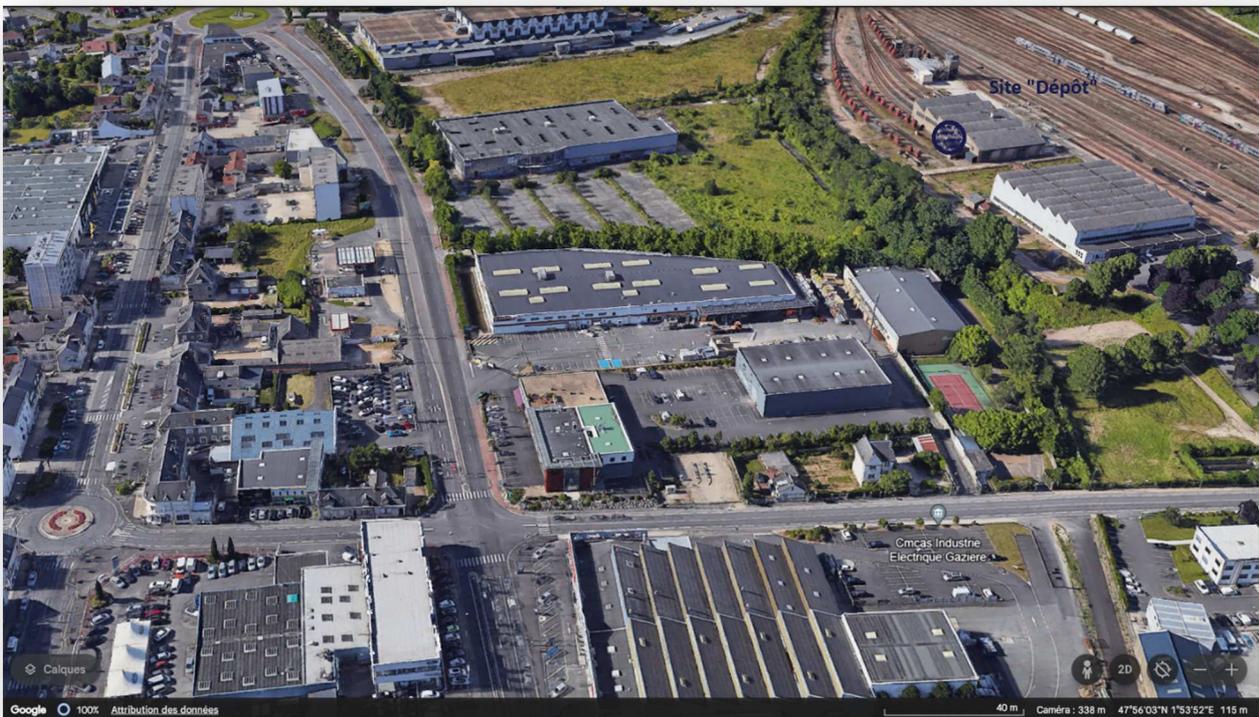
Distance des habitations du centre de la zone d'étude « Faisceaux » (Source : Géoportail)



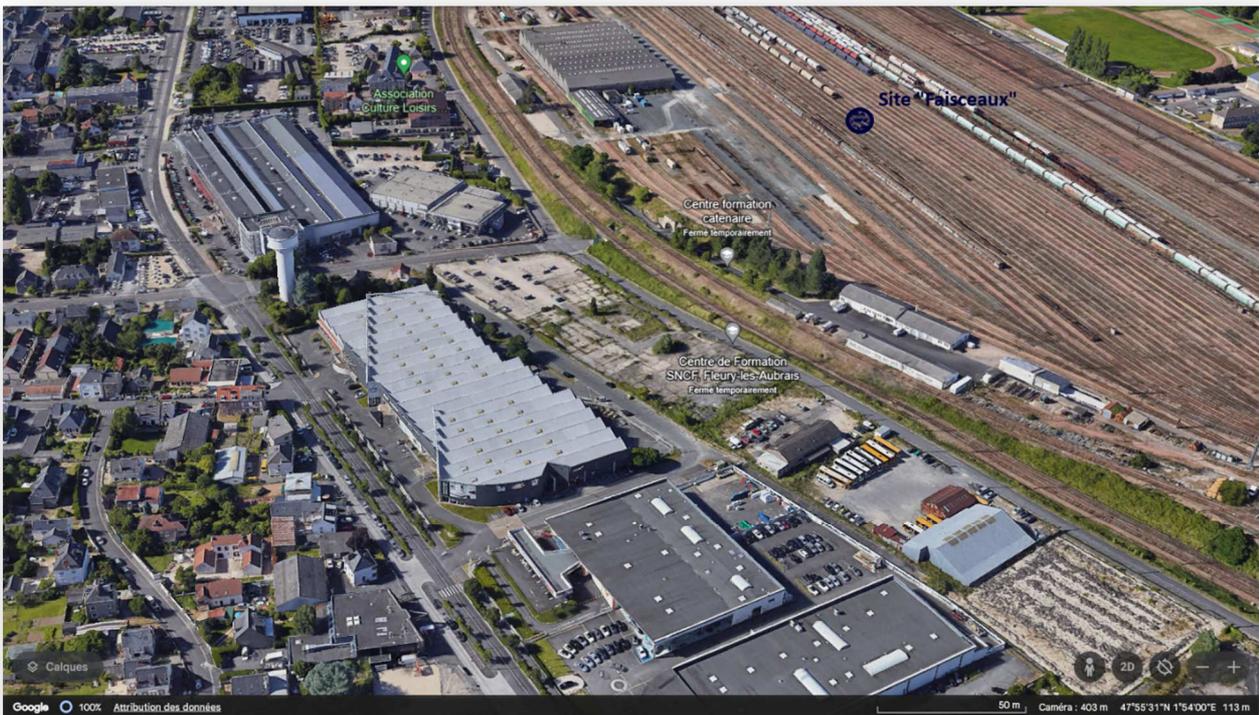
Distance des habitations du centre de la zone d'étude « ex-Dépôt » (Source : Géoportail)



Exemple de bâti de l'alignement et commercial à l'ouest du projet (Source : Google maps et Google earth)

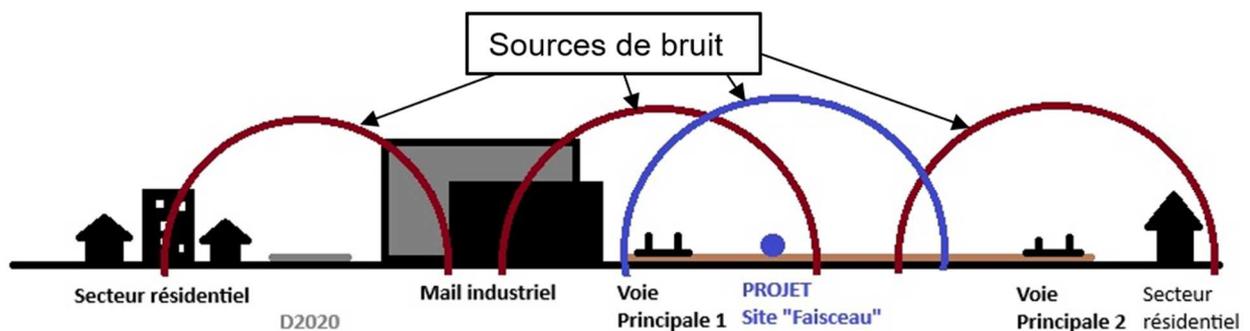


Exemple de bâti de l'alignement et commercial à l'ouest du projet (Source : Google maps et Google earth)



Exemple de bâti de l'alignement et commercial à l'ouest du projet (Source : Google maps et Google earth)

Le site "Faisceau" est situé entre différentes sources de bruit. Sur la représentation ci-dessous : à l'Ouest, nous avons la route départementale 2020 et la voie ferroviaire principale 1 (**Voies de circulation trains de FRET**), tandis qu'à l'Est se trouve la voie ferroviaire principale 2 (**Axe Paris-Bordeaux et Paris-Toulouse : Voyageurs+FRET**). Selon les cartes de la préfecture du Loiret, ces axes affichent des niveaux sonores maximaux compris entre 70 et 75 dB (valeurs Lden).



Coupe de principe du projet (Source : SNCF RESEAU)

SNCF-RESEAU a fait réaliser à Fleury-Les-Aubrais par le Bureau d'études acoustique « dB ACOUSTIC » des mesures livrées le 18/09/2023 concernant un atelier représentatif des principaux bruits générés par l'activité d'une base travaux. Il s'agissait d'un déchargement de granulats de trains vers camions. Il en ressort que « les niveaux sonores sont de l'ordre de 70 dB(A) à 10 mètres des engins »



Source : Etude acoustique dBacoustic du 18/09/2023

6.2 RESULTATS DES MESURES

La synthèse des résultats des niveaux sonores fait apparaître les valeurs suivantes :

Point de mesure	Localisation	Indicateurs	
		L _{Aeq} dB(A)	L _{max} dB(A)
Point 1	10 m en face	72.9	75.2
Point 2	10 m sur le côté	71.3	83.5
Point 3	2 m de l'autre côté du wagon	80.9	83.2
Point 4	1 m pied du convoyeur	86.8	92.8

Chaque cycle de chargement d'un poids-lourds dure entre 2 et 5 minutes.

Les niveaux sonores sont de l'ordre de 70 dB(A) à 10 mètres des engins. Le niveau sonore maximal présenté dans le tableau ci-dessus correspond à l'élévation du niveau sonore généré par l'utilisation de l'avertisseur sonore dans les hautes fréquences à 2000 Hz.

Il est constaté deux à trois fois le fonctionnement de l'avertisseur sonore lors d'un cycle de chargement.

Source : Etude acoustique dBacoustic du 18/09/2023

Sur la base de ces éléments et du milieu sonore dans lequel le projet s'inscrira, les niveaux sonores respecteront les normes réglementaires. De plus, la disposition du projet au cœur de différentes sources de bruit viendra atténuer la perception des bruits émis par le site, offrant ainsi une solution efficace pour « masquer » les nuisances sonores.

Il est important de noter qu'il n'y a pas d'établissements sensibles à proximité immédiate de la zone d'étude et donc pas de structures telles que des écoles, des hôpitaux ou des habitations particulièrement vulnérables, qui pourraient être affectées par les niveaux sonores ou les nuisances sonores émanant du projet.



Pas d'établissements sensibles proches du projet (Source : Géoportail)

La phase travaux du projet se déroulera de jour.

En exploitation, la Base pourra être utilisée de nuit pour les chantiers ferroviaire réalisés de jours et sera utilisée principalement de jour pour les chantiers ferroviaires réalisés de nuit (configuration majoritaire). Dans tous les cas de figures : les approvisionnements ou expéditions par camions sont quasi exclusivement réalisés de jour.

On rappelle également ici le chiffre limité de 2,3 PL/heure en journée calculé plus loin dans la présente note pour le prochain chantier le plus dimensionnant
Ce flux de camions se divisera entre les 2 sites de la Base : ex-dépôt et faisceau.

On rappelle également que le nombre de trains quotidiens qui fréquenteront cette base travaux s'établit à 10 maximum ne générant pas d'augmentation de trafic significative par rapport à l'existant ni au regard des 205 circulations qu'accueillent chaque jour le complexe de Fleury-les-Aubrais. Ces 10 trains circuleront par ailleurs à faible allure (30 km/h maximum).

Le projet est globalement **très suppressor d'installations** et le matériel reposé sera plus moderne et moins bruyant :

		DEPOSE		POSE	
		VOIE en Traverses Bois	ADV (« aiguillage »)	VOIE en Traverses Béton	ADV (« aiguillage »)
SITE 1	EX-DEPOT	3575	36	1347	4
SITE 2	FAISCEAU	7600	16	933	
GLOBAL		11175	52	2280	4

Linéaire VS supprimées : 8895 Mètres
Adv (« aiguillages ») supprimés : 48 Unités

Toutes ces installations étaient sources de bruit à leur franchissement (joints et autres discontinuités métallurgiques), leur suppression va donc dans le sens d'une réduction des nuisances acoustiques par le projet.

Compte tenu des facteurs et des conditions observés : l'impact acoustique du projet sur les 2 sites « Faisceau » et « ex-Dépôt » ne devrait pas entraîner de nuisances sonores significatives.

Mesures ERC

Dans la cadre du projet, les mesures ERC suivantes seront toutefois mises en place :

- Mise en œuvre de traverses Béton en lieu et place de traverses Bois dans les Voies créées (gain 3dB(A)) :

L'amélioration de la voie

SNCF Réseau s'efforce de mettre en œuvre des **structures de voies** dont les caractéristiques garantissent les meilleures performances acoustiques.

Une voie va être plus ou moins émissive de bruit en fonction de l'armement de la voie, c'est-à-dire du type de rail, de traverses (béton/bois), de fixations, de semelles sous rail ou sous traverses.

Un plancher « béton » est plus stable et moins bruyant qu'un plancher « bois » (delta : 3 dB (A)).



Source : « le bruit ferroviaire en questions & réponses » par FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT et SNCF-RESEAU

- Les camions circuleront majoritairement de jour,

- Sensibilisation des agents en phase travaux et exploitation par le responsable local QSE sur les bonnes pratiques en termes de nuisances acoustiques,
- Veille accrue sur la bonne utilisation en phase travaux comme exploitation de matériels homologués, marquage « CE » et norme « NF ».
- Définir le cas échéant, les horaires de chantiers conformément au règlement sanitaire départemental, aux arrêtés préfectoraux et municipaux en vigueur,
- Veille accrue sur le bon respect des prescriptions des dérogations des arrêtés, le cas échéant (plages horaires spécifiques à certains engins bruyants, aménagement d'horaires indispensables à la réalisation des travaux),

Lumière

Analyse de l'état initial du site

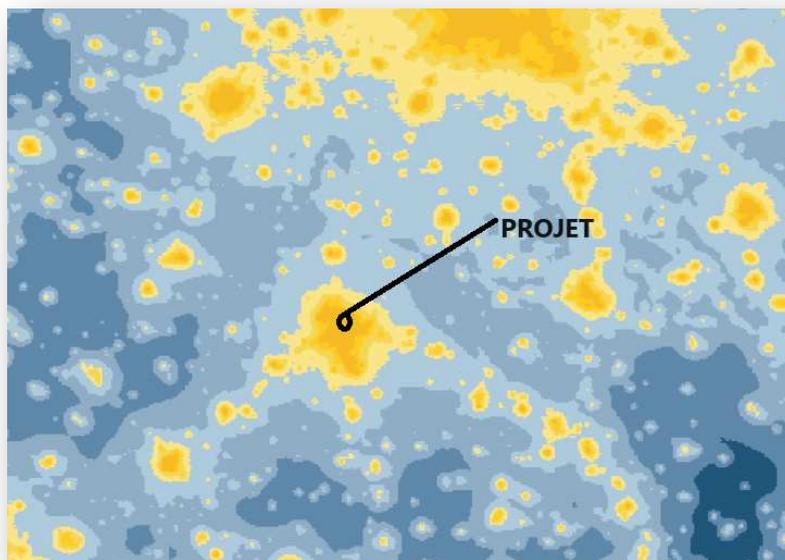
Le projet prend place au cœur de l'agglomération Orléanaise. De fait, il est donc situé dans une zone de pollution lumineuse quasi maximale.

L'échelle de luminosité éditée par l'ONB dans son bilan 2021 montre à son extrémité des pollutions lumineuses maximales allant de **Lumineux** : 21 mag/arcsec² à **Très brillant** : 19,5 mag/arcsec²



Echelle de Luminosité - Source : Bilan 2021 de l'ONB – La pollution Lumineuse

L'agglomération d'ORLEANS se trouve intégralement dans ces seuils extrêmes de pollution lumineuse.

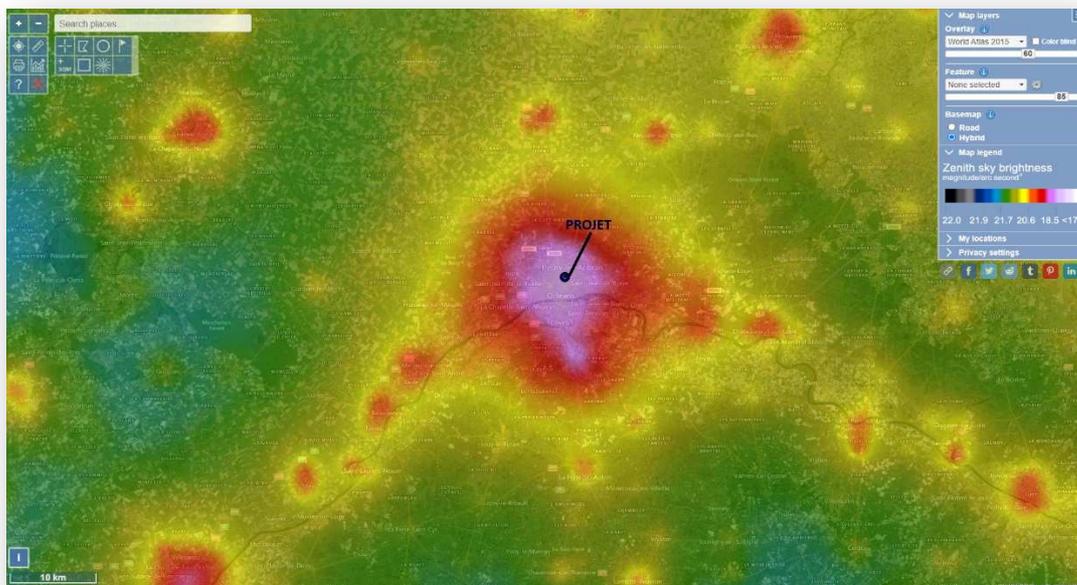


Carte « La pollution Lumineuse » - Source : Bilan 2021 de l'ONB

Une autre gamme de couleurs, du noir au blanc, est généralement utilisée pour indiquer le degré de pollution lumineuse, du moins intense (noir) au plus intense (blanc). Cette classification est importante pour évaluer les effets de la lumière artificielle sur l'environnement de la zone d'étude.

Le projet se trouve intégralement inclus dans une zone de pollution préexistante forte classée « Magenta » liée à l'activité et aux infrastructures urbaines environnantes et largement éclairées : voiries, zones commerciales et industrielles, Gare...

Ces différents éclairages sont généralement en fonctionnement toute la nuit et participent au halo de lumière qui peut être observé autour de l'agglomération et qui peut notamment perturber la faune nocturne.



Source : cartographie pollution lumineuse : <https://www.lightpollutionmap.info/>



Source : cartographie pollution lumineuse : <https://www.lightpollutionmap.info/>

En phase de travaux comme d'exploitation, le projet est conçu de manière à ne pas entraîner de contribution significative à la pollution lumineuse déjà existante dans la zone d'étude.

Déjà exploité et éclairé, le site devra continuer dans ce domaine à répondre aux exigences de sécurité des installations ferroviaires et de sûreté des biens et des personnes.

Les solutions mises en œuvre viseront donc à répondre à ce double objectif de garantir un niveau de sécurité optimal tout en minimisant les répercussions négatives sur l'environnement local.

En phase travaux : l'activité étant programmée de jour, l'éclairage nocturne se limitera aux sujétions de sécurité et sûreté évoquées plus haut.

En phase exploitation, selon la manière dont la base sera opérée (de jour ou de nuit) : son éclairage sera adapté au besoin d'activité réel.

Mesures ERC

Dans le cadre du projet, les mesures ERC suivantes seront mises en place :

- Sur le site « Zone ex-Dépôt » la MOA mettra en place pour la phase exploitation un éclairage adaptatif dont la fonction sera d'assurer la sécurité et la sûreté du site tout en préservant les fourrés médio européens identifiés par INGEROP qui jouxtent le site sur le foncier public d'Orléans-Métropole. L'éclairage ne sera pas orienté vers ces derniers, de plus, il pourra varier en intensité en fonction de l'activité du site.
- Disposer d'une commande d'extinction permettant, pendant les périodes d'inactivité de la base, de ne maintenir que l'éclairage imposé par les sujétions de sécurité/sûreté.
- Choisir les types d'éclairage les moins défavorables à la biodiversité tout en répondant aux enjeux de sécurité,
- Orienter la lumière du haut vers le bas ou mettre en place un matériel évitant l'effet de « halo » (cible : ULR=0 selon préconisations CEREMA),
- Respecter les horaires d'allumage et d'extinction imposés par la réglementation dans le respect des obligations de sécurité,

5. Les émissions générées et évitées de gaz à effet de serre.

Emissions générées de GES

Dans le complexe ferroviaire de Fleury les Aubrais, le Projet consiste à reconfigurer des installations préexistantes et pour une grande part déjà utilisées comme base travaux dans le but d'obtenir un site adapté à la réception des moyens modernes (trains usines des « Suites Rapides »).

Il s'agira donc principalement :

- De déposer des Voies de services (11 175m), des « aiguillages » (52) et des caténaires en surnombre
- De reposer au bon endroit les seuls linéaires d'installations désormais utiles : 2 280m de voie de service et 4 « aiguillages »
- De constituer des aires de stockage (27 060m² sur le site ex-dépôt et 15 140m² coté Faisceau)

► Phase Travaux

Les travaux - qui s'inscriront de manière discontinue dans une enveloppe globale de 18 mois maximum - mettront en œuvre de nombreux matériaux de réemploi (Ballast, Rails et Traverses par exemple) issus de chantier régionaux et approvisionnés majoritairement par le fer.

Les besoins en approvisionnement routiers seront donc réduits

En termes de rejets, les émissions de CO₂ en phase travaux seront donc limitées et principalement générés par les quelques engins de chantier qui opéreront (pelles pour terrassement manutention, bourreuse pour le réglage final de la position des voies reposées...)

► Phase Exploitation

En phase exploitation, les émissions seront limitées à celles générées par les trains de travaux, les quelques engins de manutentions et chargement et les camions.

- **Considérant, les trains de travaux :**

Le chantier le plus dimensionnant connu est La « Suite Rapide » dont les trains seront présents au complet d'août 2025 à janvier 2026. On peut estimer le nombre de ces grands trains à 5 maximum par jour.

Ils partiront vers le chantier le matin et rentreront à la base le soir 5 jours par semaine du lundi au vendredi. D'autres petits engins ferroviaires au nombre de 2 ou 3 rentreront également se stationner mais n'ayant pas de besoin d'infrastructure d'accueil particuliers, ils pourront aussi être garés en fin de journée dans des petites gares au Nord de Fleury les Aubrais et au plus proche de la zone de chantier.

A ces premiers trains s'ajouteront au maximum 2 rames d'approvisionnement/expéditions de matière par jour portant **le total à 10 trains quotidiens fréquentant la base.**

- **Considérant, le trafic routier Poids Lourds engendré :**

Il évolue régulièrement à la baisse au gré de méthodologies nouvelles : Initialement évalués à 40 mouvements journaliers, les flux routiers (PL) liés au projet peuvent être affinés ainsi :

Sur la base d'estimations faites pour le prochain chantier de renouvellement en « Suite Rapide 2025 » qui constitue la plus grosse sollicitation possible de la future Base Travaux, les flux peuvent s'apprécier à :

▶ 23 Poids Lourds par Jour en moyenne

Soit, répartis sur la plage de livraison/expédition majoritaire de 08h00 à 18h00

▶ 2,3 Poids Lourds par heure en moyenne

Détails :

GOP Boisseaux - Les Aubrais 2025-2026

Données d'entrées

Linéaire RVB (en m)	49000	Nbre jours de Production :	100
Linéaire RB/RT (en m)	18000		

Flux matières entrant

	Volume nécessaire	Tonnage	Tonnage reçu par route		Nbre poids Lourds	Nbre Poids Lourds/Jour	observations
Rail (m)	98000	5880	0%	0	0	0	Approvisionnement exclusivement par fer ("rame de barres longues LRS")
Traverses (u)	111622	22324	10%	2232	64	1	10% : Estimation en cas de défaillance des livraisons par fer
Ballast (T)	46900	46900	20%	9380	268	2,68	20% : Estimation en cas de défaillance des livraisons par fer
					332	3	

Flux matières sortant

	Volume produit	Tonnage	Tonnage évacué par route		Nbre poids Lourds	Nbre Poids Lourds/Jour	observations
Rail (m)	98000	5880	0%	0	0	0	Les rail déposés seront reexpédiés par train dans la filière "Rail VERT" Saartstahl ASCOVAL à Valenciennes pour reproduire du Rail
Traverses (u)	111622	22324	100%	22324	638	6	Chiffres qui pourraient être revus à la baisse d'ici à 2025 selon le REX d'expérimentations actuelles d'un système de broyage in-situ sur base qui pourrait minimiser le nbre de poids lourds
Ballast (T)	46900	46900	100%	46900	1340	13	Une installation temporaire de retraitement du vieux ballast sera installée sur la base le temps du chantier ce qui réduira fortement le tonnage à évacuer (environ de moitié).
					1978	20	

Total Flux Poids Lourds Base Arrière : **23**
par jour

Il est également à noter :

- Que le site étant déjà exploité en tant que base travaux ferroviaire : ces chiffres ne viennent pas augmenter le trafic actuel mais s'y substituer :
- L'opération choisie pour le chiffrage étant une opération d'ampleur mobilisant une grande partie des ressources locales SNCF-RESEAU, généralement aucun autre chantier dimensionnant n'est réalisé en même temps et donc sur cette même base travaux.

Emissions évitées de GES

Les travaux visés ne créent pas de report modal, aucune estimation d'émissions évitées ne peut donc être fournis.

► Phase travaux

Les travaux mettront en œuvre de nombreux matériaux de réemploi :

- Rails et Traverses en provenance du renouvellement en 2022 de la ligne Vierzon-Tours
- Ballast recyclé

Issus de chantiers ferroviaires régionaux, ces matières pourront pour une grande part être approvisionnées par le fer.

Une évaluation du bilan carbone a été réalisée, mettant en avant le réemploi de ces matériaux sur les sites "ex-dépôt" et "Faisceau" en tant qu'initiative principale. Cette approche a abouti à une réduction notable de 815 tonnes de CO₂, soulignant l'engagement envers la réduction des émissions de carbone.

Pour la stabilité des zones de stockage, chaque fois que leur caractéristique le permettra, le traitement des sols en place sera privilégié à l'apport de matériaux extérieurs.

Les besoins en approvisionnement seront donc limités et l'impact du chantier diminué par le moindre recours à la fabrication de matériaux neufs et à leur transport.

► Phase exploitation

À son échelle, cette base travaux ferroviaire participe déjà – et participera plus encore une fois reconfigurée – à une économie de ressources naturelles en permettant lors de la Grande Opération Programmée de 2025-2026 :

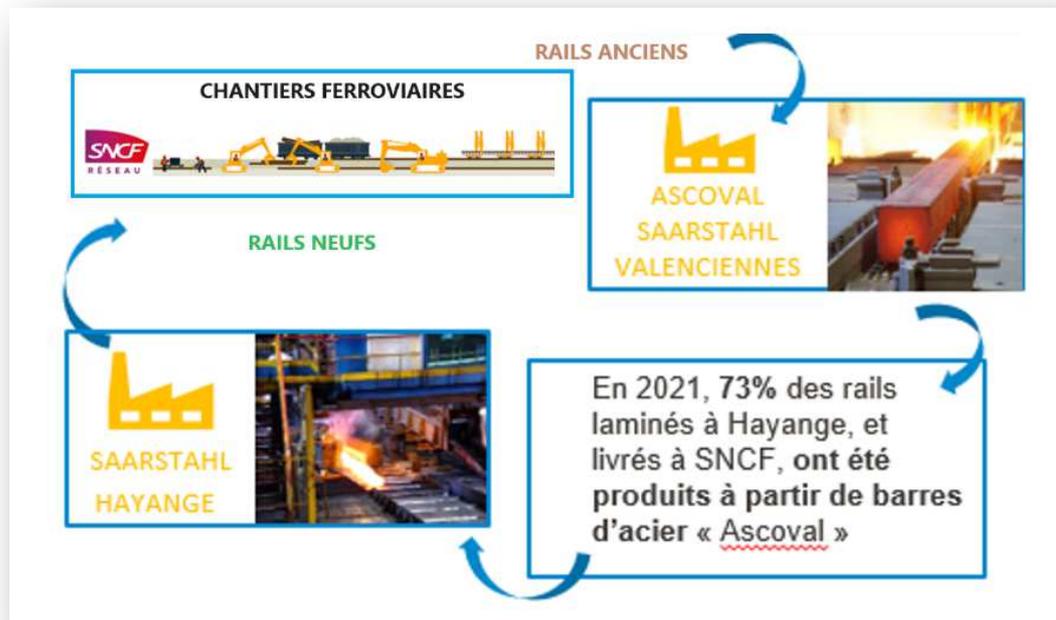
- La Réutilisation d'une part importante du ballast
- La Revalorisation des traverses usagées
- La Recyclage de l'acier des rails remplacés

Au-delà, Les chantiers Régionaux bénéficieront également de ce site reconfiguré qui sera utilisé au gré de la programmation des travaux ferroviaires géographiquement proches.

Les Bases Travaux modernisées sont un maillon important dans la politique de Développement Durable de SNCF-RESEAU :

A l'occasion des Grandes Opérations de Renouvellement en « Suites Rapides » telles que celle qui interviendra en 2025 sur Centre Val de Loire :

- 100% des rails déposés seront renvoyés par trains dans la filière « Rail Vert » contribuant ainsi à ce que près de $\frac{3}{4}$ du volume de rails neufs nécessaires au réseau annuellement soit issu de ce cercle vertueux de revalorisation sur le sol Français.



Source : présentation interne « Les enjeux de la filière « rail vert » pour SNCF RESEAU » – DSCR – 10/05/2022

- 35% du ballast déposé est réutilisé en ligne immédiatement par le train usine capable de le cribler sur le chantier. Puis grâce à une installation mobile mise en œuvre depuis 2020 sur les Base Travaux : 50 à 60% du ballast ramené du chantier pourra être lui aussi traité pour une réutilisation sur le même chantier ou dans le cadre d'une autre opération ferroviaire

6. Les effets cumulés avec d'autres projets

Au regard des éléments présentés ci-avant, il n'a pas été identifiés d'effets cumulés notables avec d'autres projets de la zone et/ou de la Métropole.

Le Projet de transformation des Mails d'Orléans - horizon travaux 2024-2026 - est circonscrit à l'hyper centre Orléanais et donc très au Sud du projet et sans effet cumulé identifiable.

Le Projet Interives d'Orléans Métropole - horizon 2035 – compte tenu des éléments publics à ce stade ne paraît pas non plus de nature à cumuler des impacts négatifs avec le projet Base Travaux.

Concernant le projet SNCF-RESEAU de reconstitution d'un chantier de transport combiné (CTC) à Fleury les Aubrais (45) (plateforme multimodale d'échange rail-route) :

Ayant été soumis à évaluation environnementale à l'issue de l'examen au cas par cas, ce dernier pourrait désormais se dérouler dans une temporalité différente de celle du projet Base Travaux en cas d'issue favorable au présent Recours Gracieux.

Il appartiendra dès lors au dossier du projet CTC, qui sera déposé en son temps après étude d'impact, d'évaluer les effets cumulés des deux projets.

On peut établir dès à présent que si le présent Recours Gracieux abouti favorablement, les phases travaux des 2 projets ne seront plus simultanées. Il y aura alors lieu d'évaluer les effets cumulés de l'exploitation de la Base Travaux avec les phases travaux et exploitation de CTC.

7. Synthèse

► Le **report modal** de la Route vers le Fer est la vocation immédiate d'un autre projet ayant fait l'objet d'un dépôt de dossier d'examen au cas par cas auprès de l'Autorité Environnementale le même jour que celui de la base travaux : reconstitution d'un chantier de transport combiné (CTC) pour le transport de marchandises multimodal rail-route à Fleury les Aubrais (45).

Même si in fine il y contribue, Le **report modal** n'est pas l'objet du projet pour lequel nous introduisons le présent recours.

► Concernant l'avifaune en général et les 5 espèces protégées qui ont été observées sur la zone d'étude (Bruant zizi, Rougegorge familier, Faucon crécerelle, Pinson des arbres et Rougequeue noir) : comme établi par INGEROP en page 31 de son diagnostic de l'état initial « *toutes ces espèces sont communes et ne présentent pas d'enjeu sur le site d'étude* »

S'agissant du Lapin de garenne, le même diagnostic souligne que : « *Les espèces patrimoniales observées au droit du site d'étude sont des espèces qualifiées d'ubiquistes (Rougegorge familier, Lapin de garenne, etc...). Celles-ci pourront se reporter facilement sur les habitats périphériques* »

On note en outre que le Lapin de garenne comme le Hérisson d'Europe ou encore les 5 espèces d'oiseaux protégées citées plus haut sont évalués « LC » : « non menacés » en Région Centre Val de Loire à l'INPN. L'ensemble de ces éléments tendent à indiquer que, conformément à l'avis n°463563 en date du 9 décembre 2022 du conseil d'Etat, le risque que comporte le projet pour ces espèces – dont l'état de conservation n'est pas menacé – n'est pas caractérisé.

Enfin concernant le Lézard vert ou le Lézard des murailles, le diagnostic indique qu'il s'agit d'« *espèces communes ne présentant pas d'enjeu écologique marqué* » et que leur présence « *reste potentielle* » en outre « *au niveau des haies qui constituent un habitat terrestre favorable* » mais ces dernières ne sont pas présentes sur le site.

En effet : la haie Médio-Européenne pouvant potentiellement offrir un habitat favorable n'est pas présente sur l'emprise du projet mais la longe à l'Ouest sur un foncier Orléans Métropole. Des dispositions protectrices seront prises en phase travaux et exploitation en termes d'éclairage par exemple. Le PLUM prévoit la pérennisation de cette haie en trame verte support de biodiversité.

► Le projet prendra place dans un environnement urbain bruyant et préalablement affecté d'une pollution lumineuse quasi maximale.

Il s'inscrira au cœur d'infrastructures sources importantes (RD2020, voies principales de la ligne ferroviaire Paris-BORDEAUX PARIS-TOULOUSE, zones industrielles et commerciales). Les niveaux d'émissions sont tels qu'il n'apparaît pas d'accentuation significative à craindre du projet dont les premières habitations riveraines demeurent de plus à des distances importantes.

Des mesures ERC seront toutefois mise en œuvre telles que choix de certains matériaux pour le bruit ou éclairage adaptatif pour limiter les nuisances.

► Le projet générera peu de gaz à effet de serre en phase travaux du fait de sa consistance mesurée sur un site déjà intégralement artificialisé et de la mise en œuvre importante de matériaux de réemploi permettant une réduction notable de 815 tonnes de CO₂.

En phase exploitation : il permettra de réaliser le renouvellement 66km de voie entre Paris et Orléans dans le délai le plus restreint qui soit et avec les méthodologies les plus modernes.

100% des rails y seront notamment recyclés (5880 Tonnes), la majeure partie du ballast...

Cette base s'inscrit dans une large démarche de développement durable en pérennisant le réseau ferré Régional et National et donc l'offre de transport extrêmement décarbonée liée.

► Il n'a pas été identifié d'effet cumulés notables avec d'autres projets. Une issue favorable au présent Recours Gracieux permettrait de réaliser la phase travaux dans une autre temporalité que celle du Projet CTC pour lequel l'étude d'impact est à mener.

Cette dernière évaluera les effets cumulés des deux projets.

8. Glossaire & abréviations

SR : « Suite Rapide » : C'est un ensemble de moyens mobiles sur toute la France qui réalisent les renouvellements de voie de grande ampleur. Il se compose notamment de 2 trains usines capable de remplacer jusqu'à 1km de voie ferrée par séance quotidienne.

Ces moyens : engins, personnel, entreprises... sont programmés sur le réseau plusieurs années en amont

AdV : Appareils de Voie : installation souvent appelée « **aiguillage** » destiné à permettre aux voies de communiquer entre elles ou de se franchir

Lden : Level Day Evening Night pour Niveau Jour Soir et Nuit : indicateur du niveau sonore moyen pour la journée entière de 24h.

Ln : Level Night pour Niveau Nuit : indicateur du niveau sonore moyen pour la nuit.

AE	Autorité Environnementale
BT	Base Travaux
BTSR	Base Travaux pour Suites Rapides
CTC	Chantier (ou Cour) de Transport Combiné = plateforme multimodale
CVL	Centre Val de Loire
GES	Gaz à Effet de Serre
GOP	Grande Opération Programmée (= renouvellement de voie par exemple)
IGEDD	Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable
INPN	Inventaire national du patrimoine naturel
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUI	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
POLT	Axe ferroviaire Paris Orléans Limoges Toulouse
PPBE	Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement
RB/RT	Renouvellement Ballast et Renouvellement Traverses
RVB	Renouvellement Voie et Ballast
ULR	Upward Light Ratio