



LE SERVICE EXPRESS  
RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN  
DE L'ORLÉANAIS

DOSSIER DE CANDIDATURE





**SERVICE  
EXPRESS  
RÉGIONAL  
MÉTROPOLITAIN  
DE L'ORLÉANAIS**

**S E R M**

# Introduction

---

Près de 700 000 habitants sur les départements du Loiret, de l'Eure-et-Loir, du Loir-et-Cher et du Cher se déplacent vers et autour de la capitale régionale, Orléans. Aujourd'hui ces habitants demeurent trop fortement dépendants de l'usage de la voiture provoquant ainsi des encombrements importants aux heures de pointe sur de nombreux tronçons routiers, malgré les investissements consentis par les autorités organisatrices des mobilités.

Pourtant, le territoire bénéficie d'infrastructures de qualité, dont une étoile ferroviaire existante à 3 branches pour les voyageurs, et 5 supplémentaires au seul usage des marchandises actuellement, dont la valorisation permettrait de répondre à la forte volonté politique partagée de décarboner les déplacements. Le territoire comporte également un nombre important d'infrastructures routières, comme les autoroutes, qui pourraient être mieux utilisées au bénéfice des mobilités durables.

L'ensemble des acteurs du territoire souhaitent s'engager dans la démarche du SERM de l'Orléanais avec une vision équilibrée du territoire, pour à la fois partager et préciser une stratégie commune d'aménagement des territoires et de développement des mobilités durables, et conduire des projets concrets à court, moyen et long termes.

Considérant l'urgence climatique et de la transition écologique, le moment est décisif pour développer activement des mobilités durables qui répondent à la forte demande des populations.

**Serge GROUARD**  
Président d'Orléans Métropole

**François BONNEAU**  
Président de la Région Centre-Val de Loire

# Contexte

## Chiffres-clef du périmètre du projet



763 000 habitants sur le périmètre de réflexion, dont **457 000 sur les territoires de l'orléanais**



**200 000 emplois** dans les territoires de l'Orléanais



**22 000 étudiants** sur la métropole d'Orléans

## Les dessertes locales articulées avec les grands réseaux de mobilités



Un réseau de cars interurbains constitué de **20 lignes** gravitant autour d'Orléans



Un réseau de transport en commun avec **2 lignes de tramway** totalisant près de 30 km et des lignes Express reliant des quartiers éloignés vers le centre-ville d'Orléans



Des schémas directeurs cyclables et des mobilités durables

## Des grands réseaux de transport



**Réseau ferroviaire à 8 branches** (dont 5 uniquement aptes au fret)



**Réseau autoroutier à 4 branches** aujourd'hui et 5 en 2029 (A10-Nord, A10-Ouest, A19, A71, A154)



**Réseau cyclable** : la scandibérique et la Loire à vélo

## Une forte demande pour des modes de transport plus durables



**Fréquentation dans les gares** du périmètre du projet en hausse de 18% entre 2019 et 2022



**5,5 millions de voyageurs par an** sur l'étoile ferroviaire orléanaise, dont 45% sur la ligne Paris-Orléans et 1,1 million de voyageurs sur les lignes routières gravitant autour d'Orléans



Une augmentation de **138%** du flux de cyclistes entre 2019 et 2023 sur le territoire de la métropole d'Orléans

# Objectifs

En lien avec le volet mobilités du CPER 2023-2027, l'ambition est de **porter collectivement une démarche d'amélioration et de convergence des mobilités dans l'Orléanais**, le SERM étant le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre d'une stratégie partagée et coordonnée au niveau local.

## Il s'agira notamment :

- d'améliorer l'attractivité du territoire en facilitant les connexions avec sa périphérie et l'Île-de-France, en particulier l'aéroport d'Orly ;
- de penser, ensemble et chacun dans sa compétence, **l'aménagement de ce territoire** pour désenclaver les territoires ruraux et péri-urbains, favoriser le développement des mobilités durables, soutenir le développement économique et de mettre en cohérence les schémas de mobilités territoriaux ;
- de développer, ensemble et chacun dans sa compétence, des **services et des infrastructures adaptés aux besoins**, permettant de faciliter le report vers les mobilités durables et la décarbonation des mobilités ;
- de **mieux connecter les solutions de mobilités et les réseaux** (train, car, tram, bus, vélos, marche, nouvelles mobilités etc..), pour faciliter l'intermodalité, par des **pôles d'échanges pertinents** et aménagés en faveur du développement des mobilités durables ;
- de rechercher des **solutions d'hybridation des réseaux et des services**, pour s'appuyer sur les avantages respectifs de chaque mode (information commune, billets uniques, etc...) ;

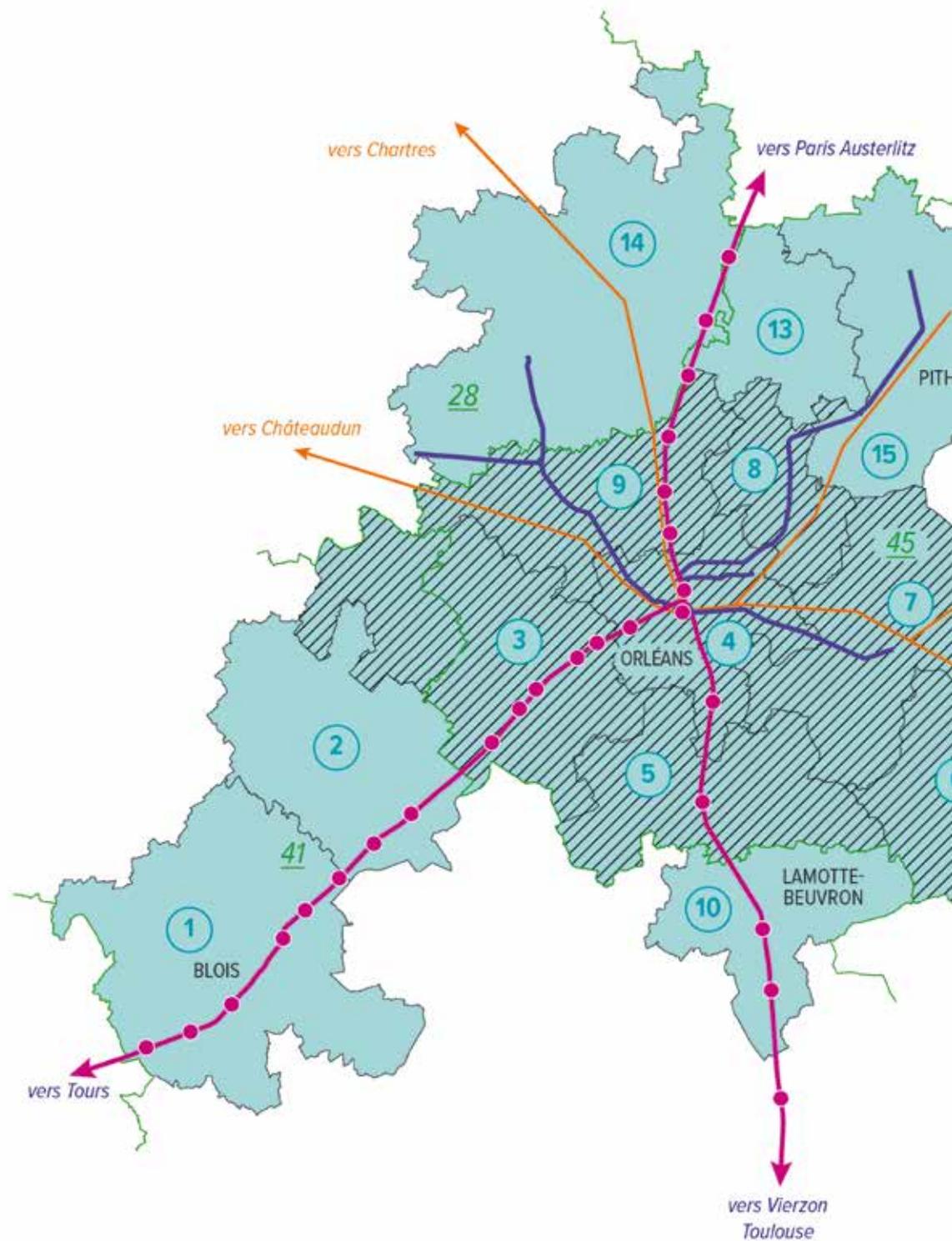
- repenser l'articulation entre les différents réseaux et modes de transport en plaçant l'usager au cœur des réflexions, afin de proposer une alternative fluide et intuitive à la voiture individuelle.

**Les gains attendus** sont les suivants, en cohérence notamment avec le SRADDET Centre-Val de Loire sur l'ensemble du périmètre de réflexion:

- **diminution de la part modale de l'autosolisme de 20 %** à l'horizon 2035 par rapport à 2019 ;
- **doublément de la part modale des transports publics** à l'horizon 2035 par rapport à 2019 ;
- **attractivité et fiabilité accrues** du service ferroviaire sur l'ensemble du réseau ;
- **triplément de la part modale du vélo** à l'horizon 2030 par rapport à 2019 en corrélation avec l'objectif régional ;
- **réduction de la part transport des GES** de 50 % à l'horizon 2030 par rapport à 2014.



# Le périmètre de réflexion





## LÉGENDE :

- ① Agglopolys - CA de Blois
- ② CC de la Beauce Val de Loire
- ③ CC des Terres du Val de Loire
- ④ Orléans Métropole
- ⑤ CC des Portes de Sologne
- ⑥ CC du Val de Sully
- ⑦ CC des Loges
- ⑧ CC de la Forêt
- ⑨ CC de la Beauce Loirétaine
- ⑩ CC Cœur de Sologne
- ⑪ CC Giennoises
- ⑫ CA Montargoise et Rives du Loing
- ⑬ CC Plaine Nord du Loiret
- ⑭ CC Cœur de Beauce
- ⑮ CC du Pithiverais
- ⑯ CC Canaux et Forêts en Gâtinais

00 départements

CA = communauté d'agglomération

CC = communauté de communes

 bassin de mobilité  
des territoires de l'Orléanais

 périmètre d'étude SERM

 gare / halte ferroviaire

Infrastructure ferroviaire :

 ligne voyageurs

 ligne de fret

 principales lignes de cars Rémi

# Les principaux flux dans l'Orléanais

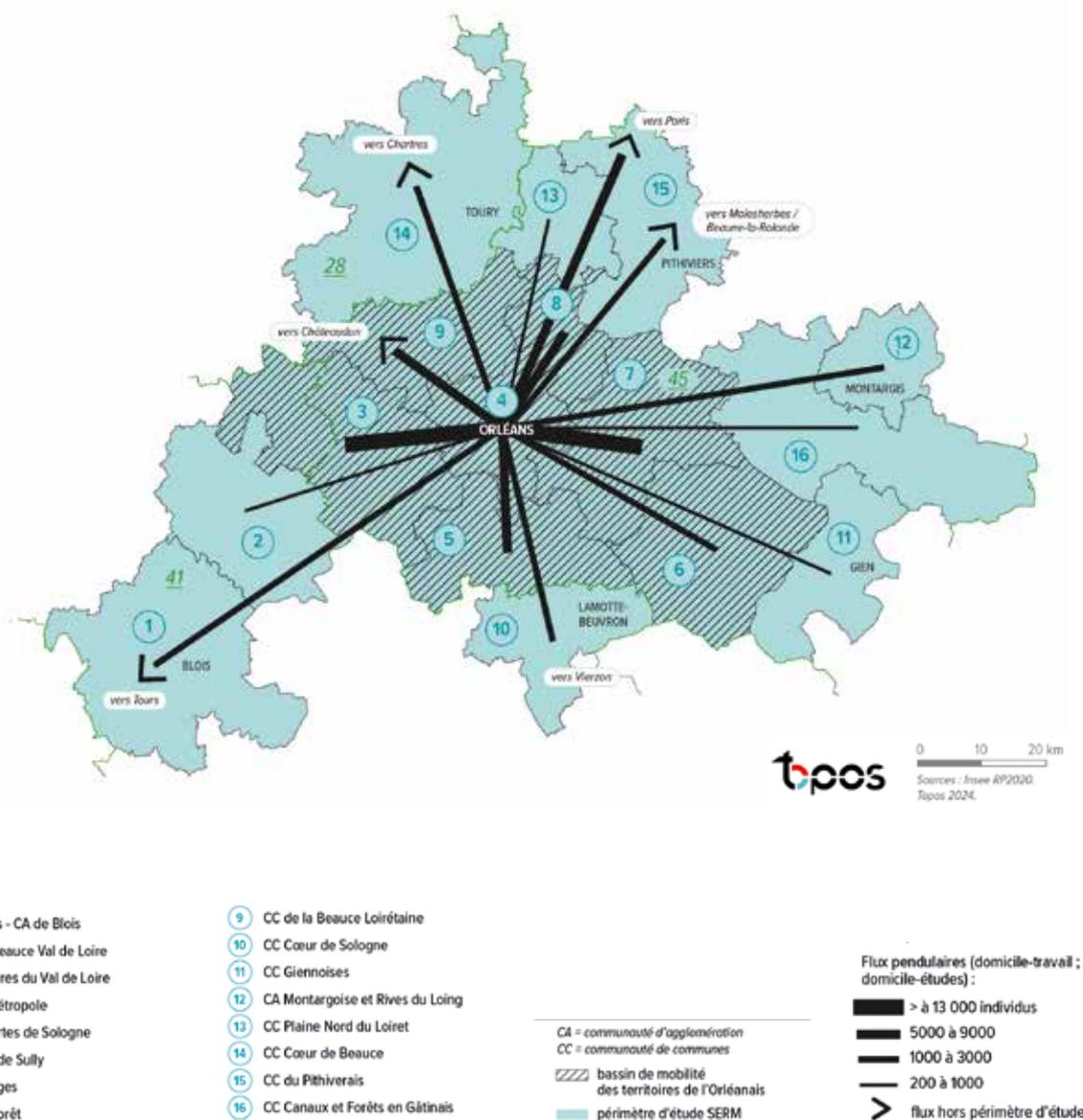
La carte ci-dessous représente les principaux flux domicile-travail dans l'Orléanais, ainsi que l'Île-de-France.

On constate un nombre important d'échanges :

- le long de l'axe ligérien, justifiant d'intégrer dans la réflexion cet axe de Blois à Gien ;

- avec Paris et le sud de l'Île de France, faisant réellement partie des déplacements du quotidien pour les habitants de l'Orléanais ;
- avec plusieurs territoires encadrant la métropole, dont le sud de l'Eure-et-Loire, le nord et l'est du Loiret et l'est du Loir-et-Cher.

DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ENTRE LES EPCI ET MÉTROPOLE ORLÉANAISE



# Une mobilisation locale en faveur des mobilités durables

## La Région mène une politique volontariste en matière d'offres et d'amélioration du service de mobilité

### Renforcement de l'offre en transport

Développement de **liaisons plus régulières en journée** entre Orléans et Paris, avec ajout de trains répondants aux flux importants du week-end.

Création de 2 Allers-Retours en pointe directs quotidiens supplémentaires (1h) entre Orléans et Tours, venant compléter une offre existante de 18 allers-retours, tout en assurant par ailleurs la **desserte du péri-urbain ouest**.

Amélioration de la **liaison vers Vierzon, Châteauroux, et au-delà vers Limoges**, en lien avec la Région Nouvelle Aquitaine, avec la création d'une liaison directe quotidienne.

Augmentation du nombre de dessertes sur les lignes :

- Orléans - Pithiviers,
- Orléans - Montargis,
- Orléans - Châteauneuf/Loire - Sully,
- Orléans - Gien - Briare, en lien avec le lancement de nouvelles DSP routières.

### Nouveaux services et intermodalités

**Nouvelle billettique** avec de nombreux services en ligne (horaires en temps réel, boutique en ligne...).

Équipement des gares en **abris vélo sécurisés**.

### Modernisation du matériel roulant

Arrivée progressive de **nouvelles rames Omneo Premium** déployées sur les lignes :

- Remi Express Paris - Orléans,
- Paris – Les Aubrais - Tours,
- Paris – Les Aubrais - Bourges (pour un montant d'investissement de 460 M€).

Ouverture du nouveau **Technicentre d'Orléans** pour un montant d'investissement de 70 M€.

Achat de **7 rames Omneo Premium supplémentaires pour la ligne Paris - Étampes - Orléans**, pour un montant de 145 M€ (mise en service en 2026-2027).

Rénovation de 17 rames ZTER, pour un montant de 40 M€.

Rénovation de 21 rames AGC pour un montant de 94 M€.

### Modernisation de l'infrastructure ferroviaire

**Rénovation de toutes les lignes fret de l'étoile ferroviaire d'Orléans**, avec l'État et les chargeurs, poursuivie sur le CPER 2023-2027.

**Création en 2022 d'installations de contre-sens entre Toury et Cercottes** 25 M€ avec l'État et SNCF Réseau), pour améliorer la **robustesse de l'exploitation** et diminuer l'impact des travaux ou des aléas sur les circulations.



## La Métropole et les EPCI du bassin de mobilité ont mis en place des politiques en faveur des mobilités durables

Mise en service de **2 lignes de tramway** à Orléans Métropole, restructuration du réseau de transport en commun en 2022 mise en place d'un service performant de transport à la demande et décarbonation de sa flotte hors tram permettant une réduction de 68 % de l'impact carbone de chaque voyage..

**Un plan vélo Métropolitain** adopté en 2019 identifie, hiérarchise et programme la réalisation d'itinéraires cyclables. Il contient aussi un plan d'actions d'accompagnement et de promotion de la pratique du vélo.

Adoption (début 2024) par Orléans Métropole d'**un schéma directeur des infrastructures de recharge** pour les véhicules électriques (SDIRVE) élaboré en étroite concertation avec le département du Loiret.

Le **schéma de hiérarchisation du réseau viaire métropolitain**, élaboré en 2022, détermine le rôle de chaque axe et aide à l'organisation de la circulation générale de la Métropole. Ainsi, elle permet d'anticiper les axes des futurs projets de mobilité comme les TCSP et liaisons cyclables par exemple.

Réalisation de **plans directeurs** en faveur des mobilités durables, dans les EPCI de l'Orléanais, par exemple sur les infrastructures de recharge de véhicules électriques, d'études mobilités ou de soutien au covoiturage.

## Le Département du Loiret et les autres EPCI du territoire participent également au développement des mobilités durables

Le Département a réalisé un schéma des mobilités durables sur le territoire du Loiret, qui vise à **améliorer l'offre de mobilité au sein du territoire**, reposant sur un réseau de 59 points nœuds multimodaux et intégrant un schéma départemental cyclable qui complète l'offre de mobilité notamment domicile/travail.

Des plans de mobilités sont en cours de réalisation dans le cadre des **contrats opérationnels de mobilités** en cours de constitution entre la Région et les EPCI du territoire.

Des projets majeurs en termes d'**aménagement cyclables** sont pilotés par les EPCI du territoires et/ou par le Département du Loiret pour mailler le territoire en pistes cyclables.

The background of the slide is a dark blue field filled with numerous curved, glowing light trails in shades of cyan and blue. Interspersed among these trails are many small, bright orange and red dots, some of which appear to be part of the light trails themselves. The overall effect is one of dynamic movement and digital energy.

# Le Projet

---

# Une utilisation maximale du réseau ferroviaire existant

L'étoile ferroviaire orléanaise est constituée de 3 branches du réseau structurant, ouvertes aux trains de voyageurs et de fret, ainsi que 5 branches ferroviaires uniquement aptes aux trains de fret.

## Les ambitions en termes de ferroviaire



un meilleur cadencement des trains couplé à une augmentation de la fréquence de passage (par exemple un train toutes les 30 minutes, à affiner avec les études) ;

une plus forte amplitude horaire en semaine et le week-end, une régularité d'offre en journée et le weekend et la coordination avec les horaires des transports urbains et interurbains en correspondance, permettant une meilleure lisibilité de l'offre ;



une desserte fine des territoires avec la création ou le repositionnement de haltes ferroviaires dans la métropole (Orléans-La Source, La Chapelle-Saint-Mesmin, Trois Fontaines (Saint-Jean-de-la-Ruelle), Saint-Jean-le-Blanc et Orléans-Saint-Marc) ou créer de nouveaux arrêts hors du territoire (Bibliothèque François Mitterrand, Juvisy...), renforcer la desserte de gares peu desservies (La Chapelle-Saint-Mesmin, Saint-Ay, Chevilly...)



la prise en compte de l'ensemble des besoins, aussi bien à destination du centre d'Orléans que du reste de la métropole, par une exploitation pouvant être diamétralisée ou non sur certains axes ferroviaires, avec si besoin la création de terminus techniques permettant ou facilitant le rebroussement (Les Aubrais-Saint Cyr) ;



étudier l'opportunité de rouvrir certaines lignes de l'étoile aux voyageurs avec un fonctionnement innovant (Orléans-Châteauneuf, Orléans-Neuville-Pithiviers, Orléans-Bricy ...), par exemple en expérimentant des trains légers type Draisie ou Écotrain



une meilleure robustesse du réseau et une meilleure exploitation du nœud ferroviaire d'Orléans-Les Aubrais.

L'étude prospective opérationnelle des mobilités, sous maîtrise d'ouvrage Région Centre-Val de Loire, permettra de déterminer quels **développements d'offres et quelles infrastructures** nouvelles sont à privilégier pour parvenir à cette ambition de manière cohérente.

A ce jour, la Région, l'État et certains chargeurs ont investi pour **pérenniser l'exploitation fret de certaines lignes de l'étoile ferroviaire** (Orléans-Orgères, Orléans-Châteauneuf...). Ces investissements et ces besoins seront pris en compte dans la démarche.

## **L'avancement du volet ferroviaire**

### **Axe Orléans - Châteauneuf - Gien**

La Métropole d'Orléans et la Région Centre-Val de Loire ont co-financé en 2019-2020 une étude exploratoire sur les mobilités de l'Est orléanais, ayant mis en évidence les **besoins importants en termes de transports en commun** dans ce secteur.

Plusieurs options ont été étudiées, en particulier une desserte en **train classique, ou en train léger (tramway rapide) ou en modes routiers**. La démarche visera à approfondir techniquement ces scénarios, pour faire émerger le plus pertinent au regard des enjeux du territoire.

### **Création de nouvelles haltes/PEM dans la métropole orléanaise**

La desserte ferroviaire de la métropole est **hyperpolarisée par les deux gares d'Orléans et Les Aubrais**, mettant à l'écart d'autres zones de la métropole. Dans le cadre de l'étude prospective, sera analysée la création de **nouveaux points d'arrêts sur les 3 lignes existantes** afin de desservir plus finement la métropole. Les points d'arrêts étudiés se trouvent à Orléans-La Source, Trois Fontaines (Saint-Jean-de-la-Ruelle), Saint-Jean-le-Blanc et Orléans-Saint-Marc. Le repositionnement de la halte de La Chapelle-Saint-Mesmin sera par ailleurs étudié.



## Arrêts à Bibliothèque François Mitterrand et Juvisy

L'arrêt des trains Rémi Express Paris-Les Aubrais-Orléans a fait l'objet d'investigations devant être poursuivies afin de mieux **connaître la faisabilité technique et le potentiel**.

De même, l'arrêt à Juvisy des trains Rémi Paris-Etampes-Orléans desservant finement la Beauce est une piste pour **mieux connecter l'Orléanais au sud francilien**.

## Renforcement de desserte sur les lignes existantes

La démarche visera à étudier des **renforcements d'offre ferroviaire là où les besoins sont le plus importants**, en particulier entre La Chapelle-Saint-Mesmin et Orléans (train Rémi Orléans - Blois omnibus entre Orléans et Vierzon, au nord d'Orléans), ainsi qu'entre le Nord et le Sud de l'agglomération (Les Aubrais - Saint-Cyr).

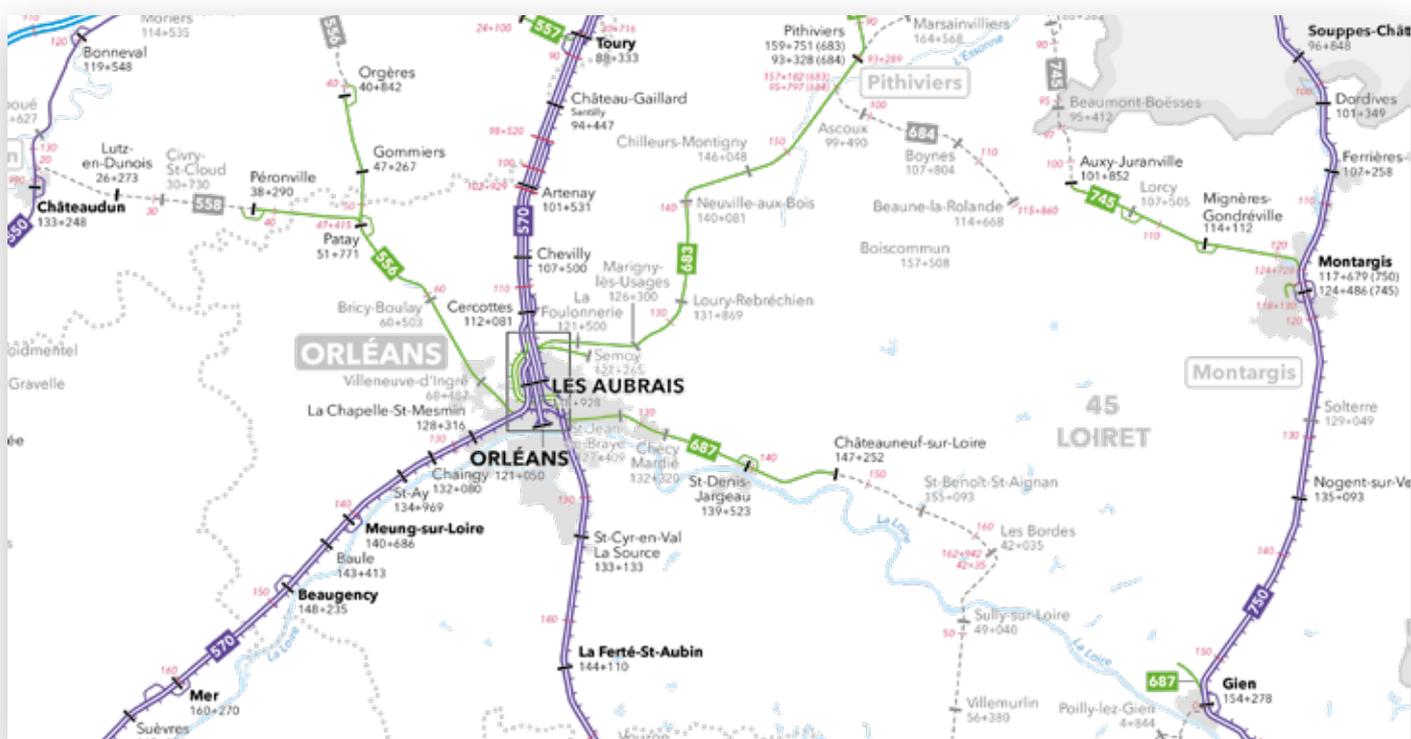
## Volet mobilités du CPER 2021-2027

Des crédits pour des **études prospectives sur l'étoile d'Orléans**, visant à déterminer le projet optimal et son ordonnancement.

Des crédits pour des **études techniques poussées et des travaux**.

Des crédits pour régénérer les lignes Orléans - Châteauneuf, Orléans - Marigny et Orléans - Engenville afin de pérenniser **l'activité fret**.

Le volet mobilités du CPER 2021-2027 a été signé le 20 novembre 2023.



# Un meilleur usage des infrastructures routières au profit des mobilités durables



La démarche SERM inclut la constitution d'un réseau de transport utilisant des infrastructures routières, d'autant plus important que de nombreux territoires sur le périmètre ne sont pas desservis par le ferroviaire. Les modalités de mise en œuvre sont les suivantes :

- **compléter une offre de services ferroviaires** limitée dans ses capacités de développement ou **complémentaire dans ses destinations vers la métropole** ;
- irriguer les secteurs du territoire non desservis par le réseau ferroviaire ;
- proposer des horaires, fréquences et services **adaptés aux besoins des commerciaux** afin d'augmenter leur part.

**Ce réseau peut être composé de multiples services de mobilité durable**



des **lignes de bus et cars**, s'appuyant sur le réseau actuel urbain et interurbain, pouvant évoluer, et être complété de lignes de bus et **cars express** : **pouvant avoir une fréquence de passage importante (par exemple toutes les 15 à 30 minutes, à affiner avec les études)**. Des aménagements de voiries, pourront y contribuer ;



des services de **transport à la demande** ;



des services **d'autopartage** ;



des services de **covoiturage**, **s'appuyant sur les infrastructures d'aires existantes**, ou aménagées par les gestionnaires de voirie ou à développer notamment dans le cadre de lignes de covoiturage à développer :



un **réseau efficace de pistes cyclables sécurisées** s'appuyant notamment sur le plan vélo de la métropole, le schéma cyclable départemental et le plan vélo régional.

## **Le vélo dans le SERM de l'Orléanais**

Le projet va s'appuyer sur un réseau cyclable repensé dans une logique de rabattement et complémentarité avec les modes plus lourds. La Métropole d'Orléans et la Région Centre-Val de Loire ont chacune voté d'ambitieux plans vélo sur lesquels le projet va s'appuyer, de même que le Département du Loiret (Schéma des mobilités durables) et certains EPCI.

Dans le cadre du projet de SERM, une attention particulière sera portée sur la création d'aménagements sécurisés permettant le rabattement vers les points d'accès au réseau, et l'installation de stationnements sécurisés pour les vélos. Le travail sur l'emport vélo dans les trains sera poursuivi visant l'augmentation du nombre d'emplacements vélo dans les trains et l'installation de porte-vélos sur certaines lignes de car.

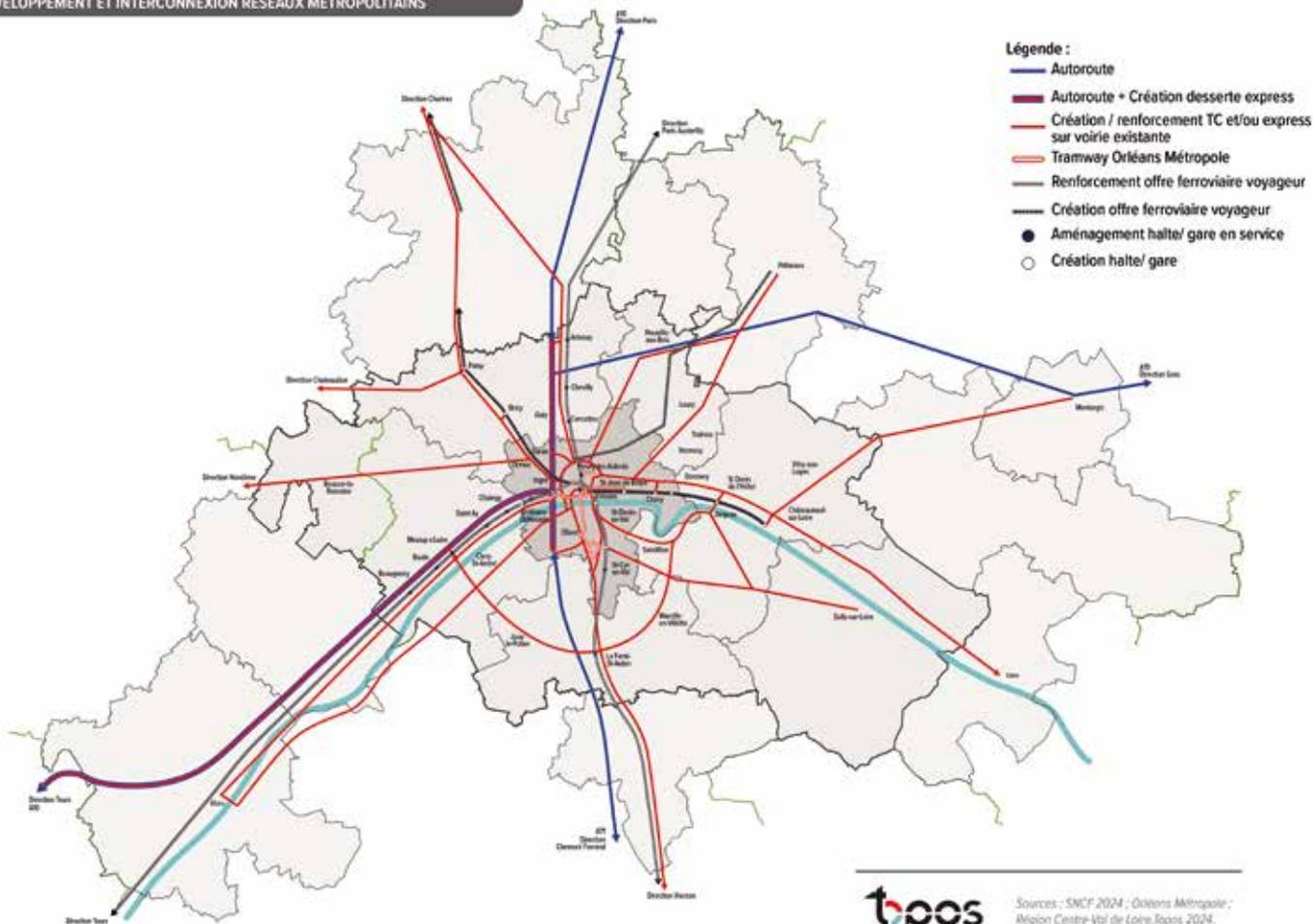
## Le car express dans le SERM de l'Orléanais

Bien que le train soit un mode de transport prédominant dans les projets de SERM, le car express apparaît être un mode à développer dans le cadre du SERM de l'Orléanais.

Avec une fréquence de passage importante : (par exemple toutes les 15 à 30 minutes, à affiner avec les études), éventuellement couplée à des infrastructures routières récentes et aménagées (par exemple voies réservées, bande d'arrêt d'urgence circulaire...), un très fort potentiel de création des lignes de cars express performantes existe sur le périmètre du projet à l'image de ce qu'il se fait en Île de France ou autour de l'agglomération grenobloise.

Le car express semble une solution adaptée, de par son coût moins important, sa rapidité de mise en place et sa facilité d'insertion sur nos infrastructures. Ainsi le car express ressort comme un mode de transport performant, fiable et confortable, pouvant répondre aux enjeux du territoire Orléanais moins maillé que d'autres en infrastructures ferroviaires. Il peut être aussi une solution transitoire ou de test pour apporter un service rapidement et l'adapter en ferroviaire si les besoins le demandent.

HYPOTHÈSE DE MISE EN RÉSEAU SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN / DÉVELOPPEMENT ET INTERCONNEXION RÉSEAUX MÉTROPOLITAINS



# Un aménagement des points de convergence des mobilités durables, avec un niveau de service amélioré

La démarche d'amélioration globale des mobilités implique de **réfléchir de manière globale à l'aménagement des points d'accès au train et au car**, qui constituent un élément essentiel de l'attractivité des transports en commun. Les aménagements des points d'arrêt existants et de leurs abords sont au cœur de la démarche menée en lien avec les EPCI dans l'objectif de constituer des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM).

Une réflexion concernant le **développement d'équipements connexes aux haltes ferroviaires et routières** (amélioration des espaces d'attente, crèches, espaces de coworking...) est intégrée à la démarche d'amélioration des mobilités.

Les ambitions de la feuille de route en matière de pôles d'échanges multimodaux sont les suivantes :



**améliorer les accès tous modes** aux gares ferroviaires et routières ;



renforcer l'**offre de services dans les PEM** (aires de covoiturage, P+R, infrastructures de recharge, abris vélos sécurisés, signalétique et cheminements piétonniers, lisibilité de l'information voyageurs) et en créer de nouveaux (par exemple points nœuds multimodaux) ;



réfléchir à l'**amélioration des équipements connexes aux haltes ferroviaires** et routières, en lien avec le souhait de maintenir une présence humaine en gare ;



Réfléchir à la **mise en accessibilité de certaines gares** une fois le Schéma Directeur d'Accessibilité Prioritaire régional réalisé.

## Le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la gare d'Orléans

Le projet global de réaménagement du PEM de la gare d'Orléans - Centre a pour ambition de transformer l'expérience voyageur des usagers de la gare. Le projet, sous 3 maîtrises d'ouvrages différentes, inclut :

- **La mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de la gare d'Orléans** et la modernisation des espaces d'attente à l'intérieur de la gare, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions ;
- **l'agrandissement et la modernisation de la gare routière des cars REMI**, sous maîtrise d'ouvrage Région Centre-Val de Loire ;
- **le réaménagement du pôle gare TAO et des abords de la gare SNCF d'Orléans dans le cadre du projet de réaménagement des mails**, permettant de mieux connecter chaque mode de transport et faciliter le parcours voyageur, en maîtrise d'ouvrage Orléans Métropole.

Les travaux démarreront en 2025 pour une mise en service complète pour la fin de la décennie

## Volet mobilités du CPER 2021-2027

Le volet mobilités du CPER 2021-2027 prévoit :

- des crédits pour l'aménagement de **Pôles d'Échanges Multimodaux** ;
- des crédits pour la **mise en accessibilité de certaines gares de l'étoile ferroviaire** (Orléans, Les Aubrais, Chevilly...).



# Une intégration renforcée des services multimodaux

Le projet de SERM de l'Orléanais intègre un projet de services aux voyageurs permettant une **meilleure fluidité du parcours voyageur** et une **meilleure lisibilité d'offre**. De nombreuses marges de progression existent, en termes d'intégration tarifaire et de distribution des titres de transport.

Une **réflexion globale** est donc nécessaire pour que le projet s'accompagne de nouveaux services multimodaux à la hauteur des ambitions. Ces projets permettent, de plus, d'offrir de nouvelles possibilités aux voyageurs à des échéances très courtes.

Des accords d'intégration tarifaire sur le territoire de la métropole sont déjà en vigueur, permettant aux voyageurs du réseau urbain d'accéder aux trains et cars REMI sur des trajets à l'intérieur de la métropole.

La continuité tarifaire TAO-Rémi entre les Aubrais et Orléans pour les voyageurs disposant d'un titre REMI sera mise en place sur l'année 2024, permettant aux voyageurs arrivant aux Aubrais de poursuivre simplement leur trajet en tramway vers le centre-ville d'Orléans.

**La démarche visera à aller plus loin que l'intégration tarifaire déjà mise en place, en atteignant, à l'horizon 2025-2026:**

- le déploiement du titre de transport unique ;
- le déploiement d'un **MaaS JV Malin**, application sur smartphone permettant la vente de titres digitaux sans couture avec un zonage en fonction de la distance à la métropole, pour permettre aux voyageurs d'utiliser indifféremment le train, car express ou le tramway avec un abonnement unique ;
- un accord d'intégration **tarifaire** sur le territoire du projet, de type « Pass Orléanais ».



# La décarbonation du transport de marchandises sur le territoire

Au vu de l'impact du transport de marchandises sur les émissions polluantes, la démarche du SERM de l'Orléanais aborde également le transport des marchandises, dans un **objectif global de décarbonation**.

L'Orléanais est un territoire traversé par des flux de transit de marchandises, car se situant sur des corridors de fret ferroviaire internationaux, et disposant d'un réseau autoroutier dense. Le territoire importe ou exporte également une quantité importante de marchandises, grâce à son industrie et son bassin de vie densément habité.

En 2024 la Métropole Orléanaise a rejoint le programme INTERLUD+ en partenariat avec le CEREMA afin de se doter d'une véritable charte de logistique urbaine durable. Ce document sera l'occasion de fixer les objectifs des années à venir en incluant la démarche du SERM de l'Orléanais

Dans le cadre de la démarche, il est envisagé de travailler sur :



**les possibilités de report modal du transport de marchandises** : création d'Installations Terminales Embranchées (ITE), modernisation des cours marchandises ou chantier de transport combiné, voies de service... ;



**l'animation des acteurs** locaux autour de la décarbonation du transport de marchandises ;



**l'organisation de la logistique** sur le territoire, et notamment de la logistique urbaine ;



**la décarbonation des transports routiers de marchandises**, et notamment les points d'avitaillement, en cohérence avec les démarches déjà en place.

L'étude prospective des mobilités, si elle se concentre sur les trains de voyageurs, veillera à **préserver des capacités pour les trains de fret**.



# Une meilleure articulation des mobilités avec les démarches de planification urbaine et d'aménagement

La cohérence entre planification et mobilités est une nécessité afin de favoriser l'utilisation des modes de transports durables. Mieux lier développement urbain et mobilités est donc une réflexion qu'il est nécessaire de mener dans le cadre du projet d'amélioration des mobilités dans l'Orléanais.

## Objectifs des travaux



mener une **réflexion sur la densité minimale** de construction à proximité des gares et des moyens de rabattement vers ces gares ;



adapter des **règles d'urbanisme** (stationnement, densités minimales...) pour promouvoir l'implantation d'emplois et de logements sur ces secteurs ;



identifier des **points stratégiques pour l'urbanisation** afin de promouvoir le report modal (gares ferroviaires, pôles d'échanges, lignes structurantes...)



**mobiliser les opérateurs d'aménagement** pour favoriser cette dynamique.



identifier les fonciers mobilisables et inciter les collectivités à prévoir les emplacements réservés pour le développement d'itinéraires cyclables, d'aires de covoiturage etc... ;



# Un financement partagé

Les financements seront déterminés suite aux résultats de l'étude prospective des mobilités, et précisés avec l'étude juridico-stratégique sur le financement et la gouvernance et avec les conclusions de la conférence de financement prévue à l'été 2024. Ils se feront dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité.

Les principes de financement inscrits ci-dessous se basent sur les principes appliqués dans d'autres projets similaires en France et proposés par l'État dans le cadre du CPER.

## **Pour l'étude prospective des mobilités :**

- financement à 50 % par l'État et 50 % par la Région.

## **Pour les infrastructures ferroviaires :**

- études préliminaires et avant-projet : financement à 50 % État et 50 % Région ou autres ;

- études projet et réalisation de travaux : financement à 33 % État, 33 % Région, et 33 % autres (dont collectivités).

## **Pour le matériel roulant ferroviaire supplémentaire:**

- financement à 50 % Région, 50 % autres (dont collectivités).

## **Pour les services ferroviaires supplémentaires :**

- financement à 50 % Région, 50 % autres (dont collectivités).

## **Hors ferroviaire :**

Le financement fera également l'objet d'un cofinancement à déterminer ultérieurement.

La démarche inclut par ailleurs la recherche de nouvelles sources de financement, autant sur les infrastructures que sur les dessertes ou les actions commerciales.

# Les études lancées

## L'étude prospective opérationnelle des mobilités

### Objectif :

- proposer des scénarios d'offres en transport (ferroviaire, car, PEM et complémentarités) et les aménagements associés pour atteindre les objectifs de la démarche.

> Scénarios soumis à concertation du public

Étude jumelle de celle réalisée en Touraine

**Pilotage :** Région Centre-Val de Loire avec un accompagnement de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

**Coût :** 2 M€

**Financement :** 50 % Région Centre-Val de Loire, 50 % État (CPER)

### Période : Avril 2024 - août 2025

Des fin 2024, des résultats d'analyse poussés pour les projets suivants :

- gares nouvelles : La Chapelle Saint-Mesmin, Saint-Jean-de-la-Ruelle, Orléans-La Source, Orléans-Saint-Marc, Saint-Jean-le-Blanc ;
- axe Orléans-Châteauneuf-Gien : mode de transport à privilégier (train, tramway, car...);
- arrêts des trains en Île-de-France (Bibliothèque François Mitterrand et Juvisy).

Possibilité de lancer des études techniques plus poussées dès début 2025.

## Étude Aménagement & Urbanisme

### Objectifs :

- chercher à mieux connecter la mobilité et l'aménagement ;
- intensification urbaine pouvant faire l'objet de projets de densification autour des points d'accès au réseau ;
- identifier de nouveaux pôles d'échanges multimodaux ;

- réaliser un guide pour l'aménagement des secteurs à proximité des points d'accès au réseau.

**Pilotage :** TOPOS, agence d'urbanisme des territoires de l'Orléanais

**Coût :** 150 000 €

**Financement :** 1/3 État, 1/3 Région, 1/3 Financement via l'adhésion à TOPOS

**Période :** Juin 2024 - février 2026

## Étude financement & gouvernance

### Objectif :

- recherche de nouvelles sources de financement et une gouvernance plus pérenne.

**Coût :** 30 000 €

**Financement :** 100 % Région

**Période :** Février 2024 - mai 2024

**Pilotage :** Région

**Résultats :** un GIP ou un Syndicat Mixte semblent constituer, dans un premier temps, des structures prometteuses bien qu'en l'état actuelle, aucune ne permet à la fois de répondre aux enjeux de l'association de l'ensemble des acteurs et du besoin de financement complémentaire.

### Des premières analyses lancées pour obtenir des résultats rapidement

Un travail a été lancé avec les transporteurs SNCF Voyageurs et Transdev Loiret Mobilités pour rechercher quelles améliorations de l'offre ferroviaire et routière peut être activée à très court terme, par exemple sur la ligne Orléans-Blois (desserte des gares de La Chapelle-Saint-Mesmin, Chaingy...) et les lignes 3 et 9 du réseau REMI 45, vers Beaugency et Châteauneuf-sur-Loire.



The background of the slide is an abstract digital composition. It features several thick, curved, light blue lines that sweep across the frame from the bottom left towards the top right. Interspersed among these lines are numerous small, glowing dots in shades of blue and orange. The overall effect is one of dynamic movement and data flow, typical of a high-tech or digital theme.

# **Le pilotage du projet**

---

# Gouvernance du projet

---

## **Un Comité de pilotage stratégique (COPIL)**

État, Région Centre-Val de Loire, Métropole d'Orléans, TOPOS, Département du Loiret

Communautés de communes : Portes de Sologne, des Loges, des Terres du Val de Loire, Beauce Loirétaine, de la plaine du nord du Loiret, de la Forêt, du Pithiverais, Val de Sully, Giennoises, Cœur de Sologne, Beauce Val de Loire, Cœur de Beauce et Canaux et Forêts en Gâtinais

Communautés d'agglomération : Agglopolys (Blois) et Agglomération montargoise et rives du Loing

Gestionnaires d'infrastructure : SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Vinci Autoroutes

Autres acteurs sur invitation

## **Un comité technique (COTECH)**

Services techniques des institutions participant au COPIL

Autres acteurs sur invitation

## **Un comité élargi (COE)**

En plus des institutions présentes au COPIL :

Représentants citoyens : CESER, CODEV de la Métropole d'Orléans, FNAUT (Fédération Nationale des Usagers de Transports), DAMMO (association de défense de mobilités actives)

Transporteurs : SNCF Voyageurs, Transdev, Keolis

Opérateurs de covoiturage : Blablacar Daily, Karos...

Autres collectivités concernées : Région Île-de-France, Départements de l'Eure-et-Loir et du Loir-et-Cher, Chartres Métropole, Communautés de communes du Grand Châteaudun, du Grand Chambord et Pithiverais Gâtinais

## **Une équipe projet**

Restreinte dédiée au projet

## **Groupes de travail thématiques**

Ferroviaire et routier

Services multimodaux

Pôles d'échanges multimodaux

Nouvelles mobilités

Aménagement/urbanisme

Transport de marchandises

Financement

# Calendrier du projet

---

## 2023 - Préparation de la démarche

- Construction et validation de la feuille de route du projet
- Construction et validation du contenu de l'étude prospective des mobilités
- Enquête Mobilités sur les territoires de l'Orléanais

## 2024 - Lancement de la démarche et premiers résultats

- Réalisation de l'étude financement et gouvernance (février-mai) et premières orientations
- Démarrage de l'étude prospective des mobilités (avril) et premiers résultats (gares nouvelles, arrêts nouveaux, Orléans-Châteauneuf-Gien) en fin d'année
- Lancement de l'étude aménagement et urbanisme par TOPOS (juin)
- Lancement des travaux sur le Pass Orléanais
- Groupes de travail réguliers sur chacune des thématiques

## 2025 - constitution finale du projet de SERM de l'Orléanais

- Mise en œuvre des choix en termes de gouvernance
- Finalisation de l'étude prospective des mobilités : propositions de scénarios d'offre et d'investissement et concertation du public sur ces scénarios
- Lancement potentiel d'études plus poussées sur les projets déjà identifiés
- Mise en place du Pass Orléanais et préparation du MaaS
- Premiers renforts d'offres routières et ferroviaires
- Premiers travaux sur de nouveaux PEM (dont PEM de la gare d'Orléans)

## 2026 - 2028 - mise en œuvre opérationnelle du projet

- Études techniques plus poussées sur les projets retenus
- Premiers travaux d'infrastructure
- Intégration du Maas
- Renforts progressifs d'offres routières et ferroviaires identifiées

## En parallèle :

- Réalisation de travaux de sécurisation d'itinéraires cyclables prévus dans le CPER, le CRST et les conventions Région-Département
- Généralisation de l'autopartage Remi + et du transport à la demande sur les territoires concernés
- Approfondissement des projets de TCSP sur le territoire de la métropole

