

Partie I - Résumé non technique de l'étude d'impact

Partie II - Description du projet

Partie III - Etat initial

Partie IV - Esquisse des principales solutions de substitution examinées

Partie V - Analyse des effets du projet et mesures envisagées

Partie VI - Conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation

Partie VII - Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers

Partie VIII - Analyse des coûts collectifs et avantages

Partie IX - Evaluation des consommations énergétiques

PARTIE X - DESCRIPTION DES HYPOTHESES DE TRAFIC

Partie XI - Méthodes et auteurs de l'étude d'impact

Partie XII - Avis de l'Autorité Environnementale et mémoire de réponse de l'avis de l'AE





Sommaire détaillé de la pièce C-X

PARTIE X - DESCRIPTION DES HYPOTHESES DE TRAFIC	497
X.1. Introduction.....	501
X.2. Description des hypothèses de trafic – réseau ferroviaire	501
X.3. Description des hypothèses de trafic – réseau routier	502



X.1. Introduction

Conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement les études d'impact qui s'appliquent aux infrastructures de transport doivent contenir une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Les hypothèses de trafic ont été utilisées pour les impacts sur les déplacements et pour les impacts acoustiques et le dimensionnement des mesures acoustiques à prévoir.

Les hypothèses sont reprises dans le tableau ci-dessous.

X.2. Description des hypothèses de trafic – réseau ferroviaire

X.2.1. État initial

Tableau 44 Nombre de trains au départ et à destination d'Orléans pour un jour ouvré de base

Ligne	Au départ d'Orléans		Vers Orléans	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit
01 Orléans – Tours – Nantes – (Le Croisic)	4	0	3	0
03 Tours – Blois – Orléans – (Paris)	22	2	22	0
21 Orléans – Étampes – (Paris)	7	0	8	0
23 Vierzon – Salbris – Orléans – (Paris)	12	0	17	0
34 (Dijon) – Nevers – Bourges – Vierzon – Orléans	17	0	18	0
Total sur un JOB¹	62	2	68	0

¹ Journée Ouvrée de Base : jour ouvré standard, ou « jour de travail qui n'est pas affecté par des éléments extérieurs » (en France : mardi ou jeudi)

X.2.2. Situation à l'horizon de réouverture : 2022

La situation des trafics ferroviaires à l'horizon 2022 sont ceux qui existent à l'état initial, complétés par la nouvelle offre liée au projet et développée ci-dessous.

X.2.2.1 Circulations voyageurs

Sur la ligne Orléans-Châteauneuf, sur la période 6 h – 22h, les plages horaires se répartissent comme suit :

- Heures de pointe du matin : 7h-8h30 avec un train à la demi heure par sens ;
- Heures de pointe du soir : 17h-18h30 avec un train à la demi heure par sens ;
- Heures creuses : 6h-7h ; 8h30 – 17h ; 18h30-22h soit 13 heures au total avec un train à l'heure par sens.

Tableau 45 Volume des circulations « voyageurs »

	HPM	HC	HPS
OD Orléans – Châteauneuf	6	26	6

Le trafic journalier tournera autour de 40 circulations voyageurs deux sens confondus.

X.2.2.2 Circulations fret

Sur la Voie unique entre Orléans et Châteauneuf, 6 trains de fret circuleront sur un JOB.

X.2.3. Situation à l'horizon d'étude + 20 ans : 2042

L'hypothèse prise en 2042 (mise en service +20 ans) est celle selon laquelle le trafic ferroviaire aura augmenté uniformément de 10%, avec une croissance minimale de 1 à 4 trains par jour.

X.3. Description des hypothèses de trafic – réseau routier

Ils sont utilisés pour la partie acoustique dans la modélisation de l'état initial et pour l'analyse de la modification significative des rétablissements routiers suite à la suppression de PN.

Pour les différentes données, la modélisation a pris en compte les trafics pour l'horizon actuel (2016) et de mise en service du projet + 20 ans sans et avec projet, soit 2042. Pour ce faire, le taux de croissance utilisé est de 0.5%/an.

La répartition du trafic jour/nuit est définie suivant les coefficients proposés par la Note Setra n°77 (routes interurbaines à fonction régionale).

Ci-après figure le tableau de répartition des trafics sur les axes routiers modélisés pour l'état initial, fil de l'eau et projet.

Passages à niveau	Sens	TMJA TV 2 sens			
		Actuel 2016	Fil de L'eau 2042	Projet 2042	% Poids Lourds
PN90	S-N	1761	2715	2715	2
	N-S				
PN91	S-N	2456	1606	-	3.5
	N-S			1385	
PN92	S-N	3798	6482	6500	3
	N-S				
PN93	S-N	9031	7487	7487	5.8
	N-S				
PN93-2	S-N	3512	550	2089	4.5
	N-S				
PN94	S-N	1967	2914	-	4.35
	N-S				
PN95	S-N	2247	4101	5475	3.2
	N-S				
PN96	S-N	7089	11945	12233	7.8
	N-S				
PN97	S-N	2118	2469	2469	3
	N-S				
PN98	S-N	20	21	-	3
	N-S				
	S-N			2846	1.1
	N-S				
PN99	S-N	1960	2825	-	1.1
	N-S				
Avenue	S-N			6010	1.1

Passages à niveau	Sens	TMJA TV 2 sens			
		Actuel 2016	Fil de L'eau 2042	Projet 2042	% Poids Lourds
Blanche PN100	N-S	7377	7499	2068	1.3
	S-N				
PN101	S-N	1064	3866	-	1.1
	N-S				
PN102	S-N	1	1	-	3
	N-S				
PN103	S-N	48	48	600	3
	N-S				
PN104	S-N	25	104	77	90
	N-S				
PN105	S-N	10	11	0	8.3
	N-S				
PN106	S-N	1378	4172	0	4.4
	N-S				
PN107	S-N	10975	9111	7693	4.4
	N-S				
PN108	S-N	382	646	0	2.3
	N-S				
PN109	S-N	103	108	0	5.4
	N-S				
PN110	S-N	2310	2340	2603	2.3
	N-S				
PN111	S-N	1777	2625	0	0.6
	N-S				
PN111-2	S-N	-	-	-	-
	N-S				
PN112	S-N	10469	12905	16810	8
	N-S				