

**DEPARTEMENT DU LOIRET
ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE**

**relative à la réouverture aux voyageurs de la ligne SNCF
ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE**

Sur les communes de :

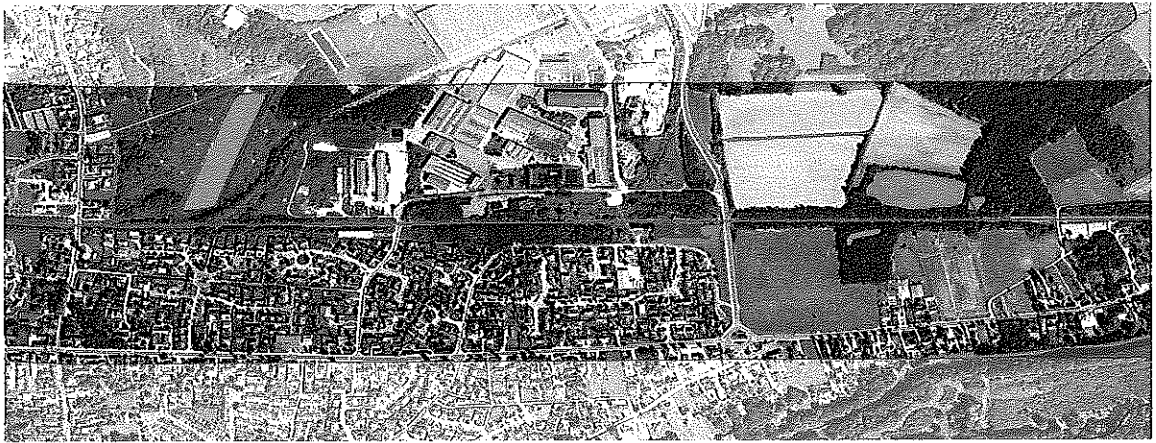
ORLEANS, SAINT-JEAN-DE-BRAYE, CHECY, MARDIE,

SAINTE-DENIS-DE-L'HÔTEL,

CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE,

Sur la communauté de communes des LOGES et

ORLEANS METROPOLE



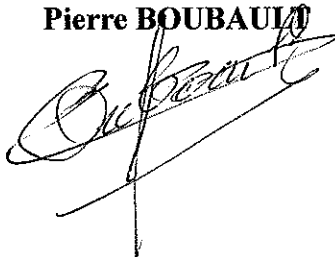
**Enquête Publique Unique
Du 16 octobre 2017 au 22 novembre 2017**

Rapport de la commission d'enquête

11 JAN, 2018


La Commission d'Enquête

**Le Président
Pierre BOUBAULT**

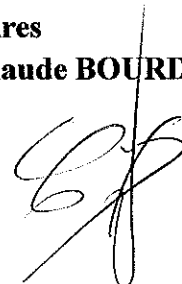


Les commissaires

Christian BRYGIER

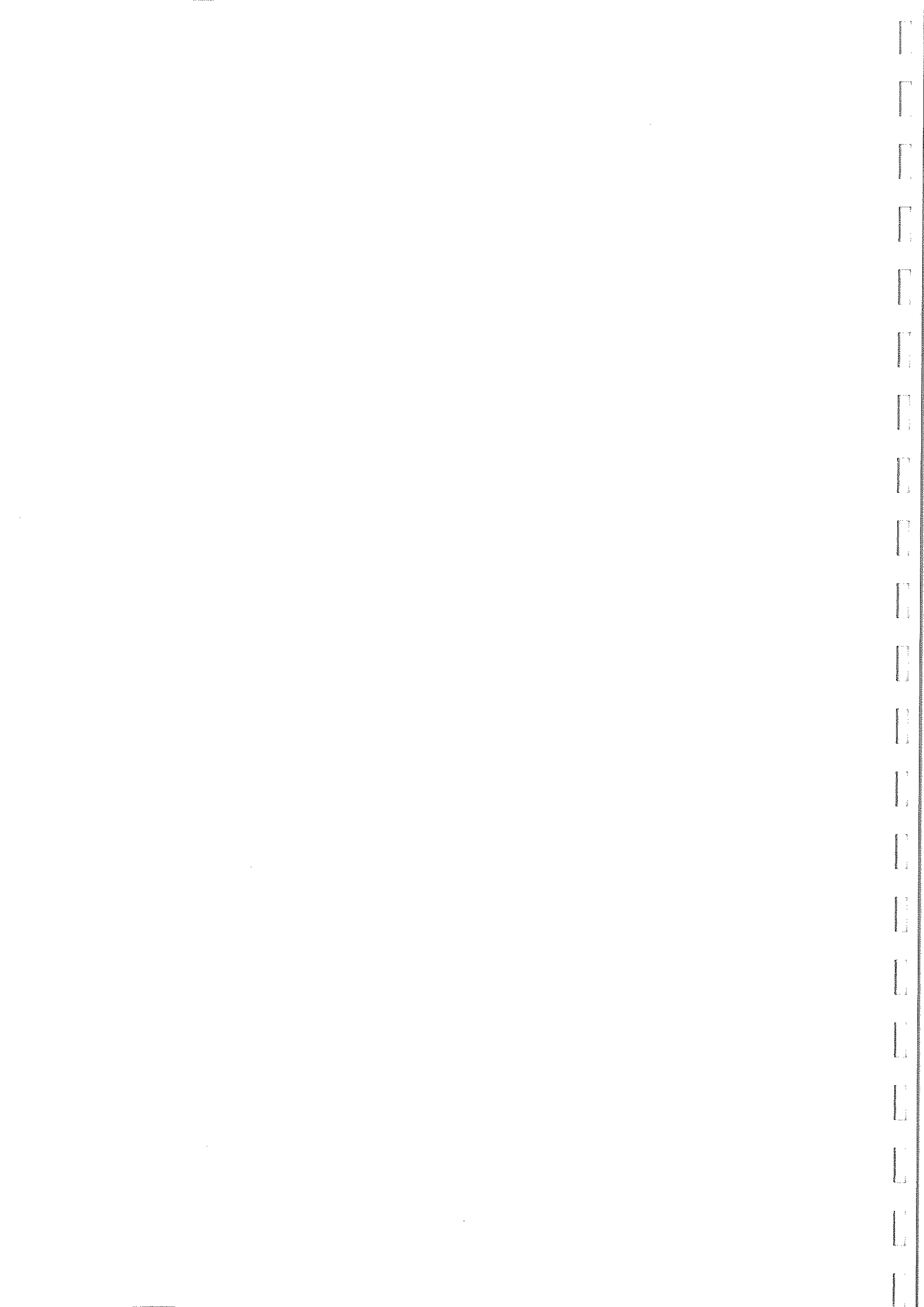


Claude BOURDIN



Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45



SOMMAIRE

1. PREAMBULE

2. PRESENTATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

2.1 MODALITE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

2.2 CADRE JURIDIQUE

2.3 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

3. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

**3.1. ORGANISATION PRATIQUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
DESIGNATION DES COMMISSAIRES ENQUETEURS**

3.2 PUBLICITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

3.2.1. Les affichages légaux,

3.2.2. Les parutions dans la presse,

3.2.3. Les autres mesures de publicité ou d'information

3.3 RENCONTRE AVEC LES SERVICES DE LA PREFECTURE

3.4 RENCONTRE AVEC LE PORTEUR DE PROJET

3.5 AUTRES REUNIONS

3.6 REUNIONS PUBLIQUES

3.7 PERMANENCES ET RECEPTION DU PUBLIC

3.8 CLOTURE DES REGISTRES

4. NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

4.1. EXAMEN ET COMPOSITION DU DOSSIER

4.2. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

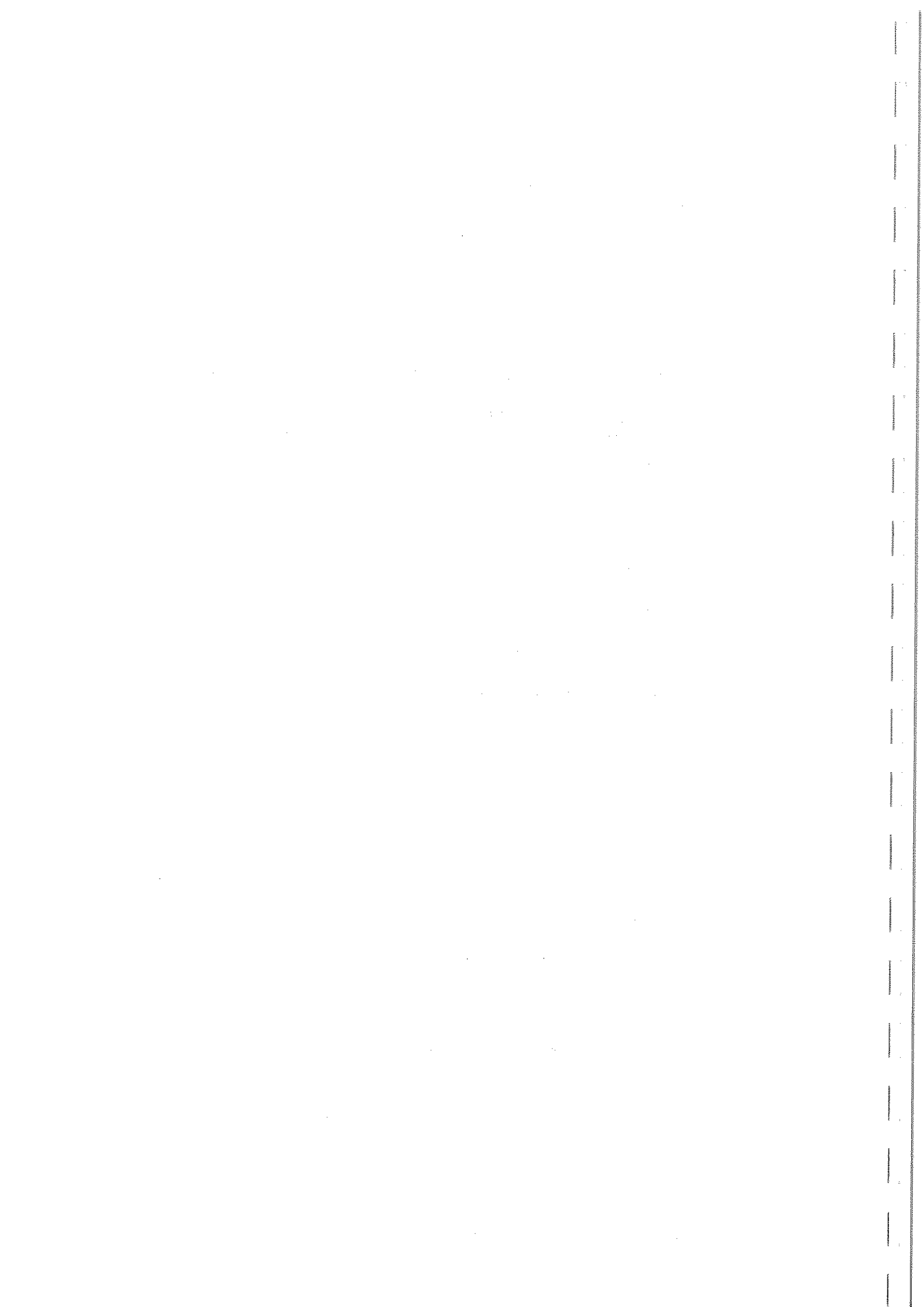
**4.2.1. Avis de l'autorité environnementale N° 2017-019 et
mémoire complémentaire du Maître d'ouvrage,**

4.2.2. Avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale.

4.3. AVIS EMIS SUR LE PROJET ET BILAN DE LA CONCERTATION

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45



**5. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS
D'URBANISME**

6. EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE

7. DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

8. ENQUETE PARCELLAIRE

9. ENQUETE COMMODO-INCOMMODO

**10. DECLASSEMENT DES PARCELLES DANS LA ZONE
AGRICOLE PROTEGEE DE LA COMMUNE DE CHECY**

**11. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS ET OBSERVATIONS
RECUEILLIES**

12. PROCES VERBAL DE SYNTHESE

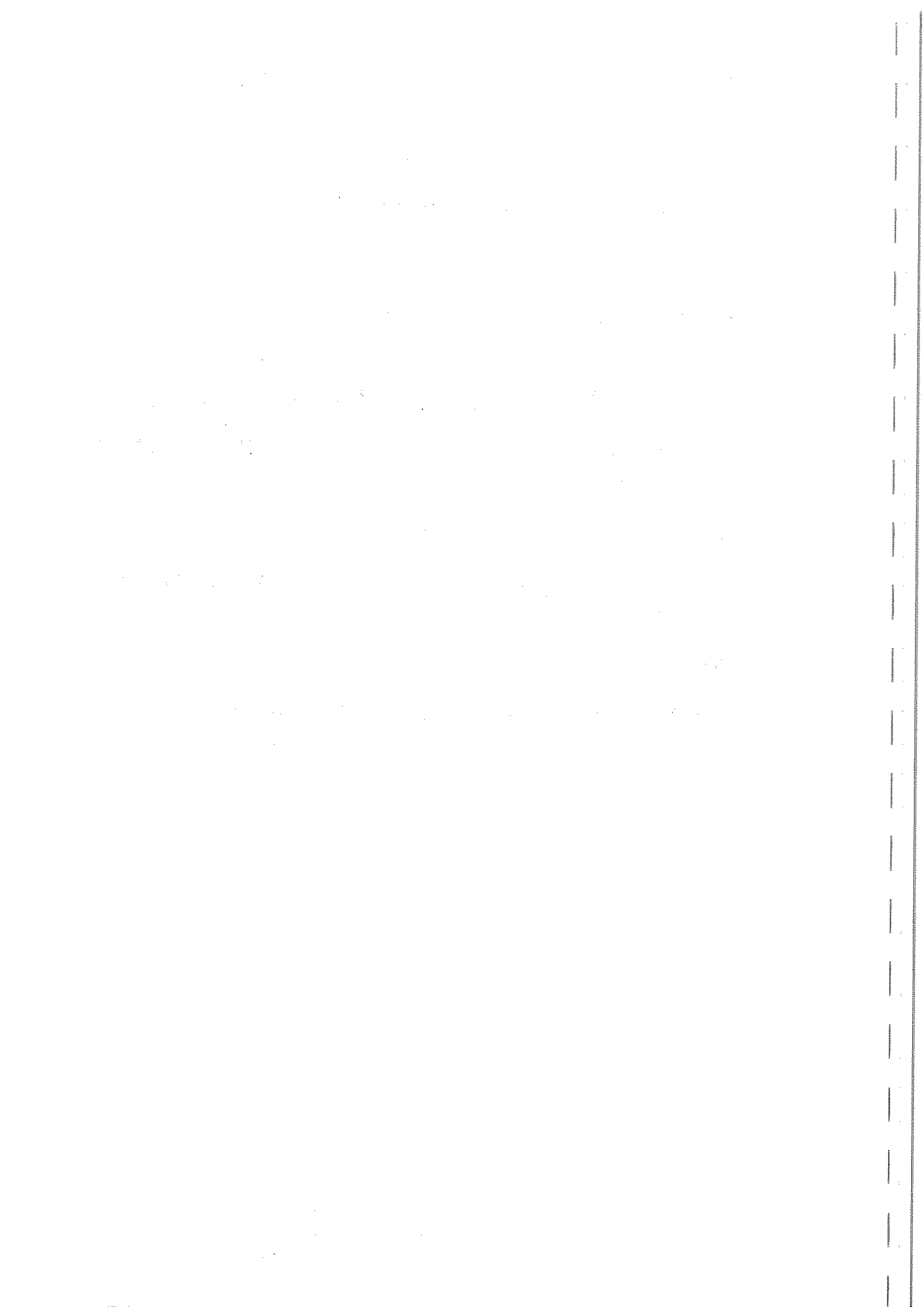
**13. ANALYSE DU MEMOIRE EN REPONSE DU MAÎTRE
D'OUVRAGE**

14. ANNEXES

15. DOSSIERS JOINTS AU RAPPORT D'ENQUETE

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45



1. PREAMBULE

Le présent rapport relate le travail de la commission d'enquête chargée de procéder à l'enquête publique unique ayant pour objet la réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE, projet présenté par les services de SNCF Réseau.

Le cœur de l'agglomération à forte urbanisation est constitué de la ville d'ORLÉANS et ses communes limitrophes dont SAINT-JEAN-DE-BRAYE. Ce centre urbain s'est développé de part et d'autre de la Loire, en dehors du cœur d'agglomération. Depuis les années 80, les études INSEE démontrent une croissance démographique importante y compris à l'Est d'ORLÉANS.

Cet accroissement de population a engendré des flux de circulation importants dans le trajet domicile-travail et domicile-établissement scolaire, pour les actifs se rendant à leur emploi à ORLÉANS ou dans les communes périphériques et pour les lycéens ou étudiants se rendant dans les divers lycées et universités principalement implantés dans la cité orléanaise.

Si on constate une offre raisonnable en liaisons (ferroviaires ou routières) et moyens de transport collectif au Nord, à l'Ouest et au Sud desservant l'agglomération et sa périphérie en y ajoutant les communes longeant les voies de communication, ce n'est pas le cas pour l'Est d'ORLÉANS à partir de SAINT JEAN DE BRAYE où il n'existe comme voie de liaison que deux axes routiers : la RD 2060 rejoignant la tangentielle contournant ORLÉANS et la RD 960. Ces deux axes, sur lesquels circule le transport collectif en car, sont très fréquentés par les automobilistes mais aussi par de nombreux poids-lourds. Le transport collectif sur ces axes ne répond pas entièrement aux besoins de la population (peu de fréquence – temps de parcours allongé en raison des embouteillages ou accidents).

Néanmoins, l'espace péri-urbain de l'agglomération orléanaise côté Est a donc un besoin très important de développer les possibilités de déplacement, rencontrant aujourd'hui de graves problèmes de circulation routière.

Les recherches de solution débouchent sur les études d'opportunité réalisées en 1999. Elles ont permis de décider la poursuite de réflexion dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2000-2006.

Une nouvelle étude de faisabilité comportant un volet technique est venue compléter la première, prenant en compte une évaluation du marché potentiel.

Différentes propositions ont vu le jour, notamment le prolongement de la ligne B du tramway jusqu'à CHECY, sans solutionner les problèmes des communes suivantes, la mise en place d'un réseau de bus électriques etc....Le matériel ferroviaire adapté pouvant prendre en considération les flux de voyageurs, la réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE a été favorisée.

Ce potentiel, confirmant la réouverture de la section ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE, des études préliminaires ont été inscrites au contrat de Projets Etat-Région Centre 2007-2013.

Celles-ci ont permis d'organiser la concertation publique du projet en 2012 qui a été suivie par la concertation inter-services (CIS) et des collectivités concernées.

Elles ont principalement porté sur les choix d'aménagements possibles pour procéder à la réouverture de cette ligne SNCF existante, fermée au trafic voyageurs depuis 1939, toutefois peu utilisée si ce n'est que pour quelques dessertes hebdomadaires en fret.

La définition du niveau de service de cette voie passe par l'aménagement des passages à niveau à sécuriser et de leur devenir.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Entre autre, c'est la concertation avec les communes desservies, qui a écarté les scénarios entraînant une fermeture de nombreux passages à niveau.

Ce projet est également inscrit au sein du Schéma Régional d'Aménagement et Développement Durable du Territoire (SRADDT) validé en 2011, document de planification proposant une vision à 10 ou 20 ans du territoire.

NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

Les études liées au projet se déroulent depuis plus de 7 ans, période pendant laquelle de nombreuses solutions ont été étudiées avant d'aboutir à la solution présentée à l'enquête publique unique.

Le projet a pour objectif la réouverture à la circulation des trains de voyageurs (TER) de la section de la ligne ferroviaire reliant ORLÉANS à CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

Offrant un mode de transport en commun ferré, alternatif à la voiture, écologique, performant, rapide et sécurisé à l'Est de l'agglomération orléanaise, il vise notamment à diminuer la congestion aux entrées des villes du secteur Est de l'agglomération orléanaise et le trafic non moins important au centre de la Métropole.

Il permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de faciliter les échanges avec les autres modes de transports (bus urbains, cars interurbains, tramway) et de pérenniser le trafic fret.

Fonctionnalités envisagées :

- Six communes sont concernées territorialement par la remise en service de cette ligne : ORLÉANS, SAINT-JEAN-DE-BRAYE, CHÉCY, MARDIÉ, SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL, CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE,
- Deux haltes en correspondance avec la ligne B du tramway,
- Une halte dans chaque commune,
- Un haut niveau de sécurité pour les traversées de la voie ferrée (ouvrages dénivelés, ou passages à niveau conservés et sécurisés).

2. PRESENTATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Rappel du cadre réglementaire de l'enquête publique :

Au titre de l'Article L123-6 du Code de l'Environnement, lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'Article L.132-2 de ce même code, il peut être procédé à une enquête publique unique.

Le projet de réouverture de la ligne fait l'objet d'une enquête publique en application de l'Article L123-2 du Code de l'Environnement, il peut donc faire l'objet d'une enquête publique unique.

2.1 MODALITES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Monsieur le Préfet du Loiret a signé le 18 septembre 2017 un arrêté portant ouverture d'une enquête publique unique au titre du Code de l'Environnement relative :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) de travaux de réouverture au trafic voyageurs de la ligne SNCF ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE,
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de SAINT-JEAN-DE-BRAYE, CHÉCY, MARDIÉ, SAINT-DENIS-DE-L'HÔT et CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE, avec le projet,

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

- à la détermination des immeubles à acquérir, la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés (enquête parcellaire),
- à la suppression de passages à niveau (enquête commodo incommodo),
- au déclassement de parcelles dans la Zone Agricole Protégée (ZAP) de la commune de CHÉCY.

Cet arrêté indique les modalités de cette enquête, en application des lois et décrets en vigueur :

- réalisée conformément au Code de l'Environnement,
- sa durée est fixée à 38 jours consécutifs du lundi 16 octobre 2017 à 13h30 au mercredi 22 novembre 2017 à 17h30,
- le siège de l'enquête est fixé à la mairie de CHÉCY, 11 place du Cloître 45430 CHÉCY.

Pendant toute la durée de l'enquête publique unique, ont été tenus à la disposition du public :

- un exemplaire du dossier d'enquête établi conformément aux dispositions du Code de l'Environnement, comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale ainsi que les avis exprimés par les services consultés et le compte-rendu de la concertation,
- un registre (papier) permettant aux personnes qui le souhaitent de consigner leurs observations ou contributions aux jours ouvrables et horaires habituels d'ouverture des services,
- la possibilité leur était donnée de les adresser par écrit au président de la commission d'enquête, en mairie de CHÉCY siège de l'enquête publique (11, place du Cloître, 45430 CHÉCY), où elles étaient annexées au registre d'enquête,
- un registre électronique était également disponible par le lien www.registre-numerique.fr, depuis le site internet de la préfecture du Loiret www.loiret.gouv.fr ainsi que sur le site de SNCF Réseau : www.orleans-chateauneufsurloire.fr,
- sur l'adresse électronique de la préfecture du Loiret : pref-enquetes-publiques@gouv.fr les intervenants avaient la possibilité de déposer des observations ou contributions : Rubrique publications – enquêtes publiques et avis de l'autorité environnementale – aménagement et urbanisme – enquêtes publiques en cours **Annexe 1**.

2.2 CADRE JURIDIQUE

Le présent dossier est établi en application, notamment, des textes réglementaires en vigueur :

- Code de l'Environnement, notamment les articles L.122-1 et suivants, et R.122-1 et suivants (relatifs aux évaluations environnementales), L.123-1- et suivants, R.122-2, R.123-1 et suivants (relatifs à l'enquête publique),
- Code de l'Urbanisme, notamment les articles L.153-54 et suivants, R.153-13, R.153-14, R.153-20 et R.153-21,
- Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique et notamment les articles L.11-1-1 et L. 131-1,
- Code Rural et de la Pêche Maritime, notamment les articles L.112-2 et R.112-1-6,
- Code des Transports,
- Décret n° 55-22 du 04 janvier 1955 portant réforme de la publicité foncière et le décret d'application modifié n° 55-1350 du 14 octobre 1955,
- Circulaire du premier Ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

applicable aux projets de travaux d'aménagement et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités locales,

- Circulaire Equipement Ecologie N° 2004-63 du 22 novembre 2004 relative à la concertation entre les services de l'environnement et les services de l'équipement pour l'élaboration et l'instruction des projets routiers du réseau national,
- Décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact,
- Décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique,
- Ordonnance du 3 août 2016 prise en application de l'article 106 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité des chances économiques,
- Décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes,
- Arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau et notamment son article 3,
- Arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R.123-11 du Code de l'Environnement.

L'objet de cette enquête publique unique est de présenter au public le dossier regroupant l'ensemble des pièces nécessaires à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) des travaux nécessaires à la réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE dans le Loiret.

2.3. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Cette enquête porte également :

- Sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme: des communes de CHÉCY, MARDIÉ, SAINT-JEAN-DE-BRAYE, SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL et CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE régie par le Code de l'Urbanisme. La DUP ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur la DUP et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.

- Sur la procédure d'enquête parcellaire :

Les nouveaux aménagements nécessaires à la réalisation de ce projet sont situés en partie sur des parcelles privées.

Une enquête parcellaire permet d'identifier les propriétaires, les titulaires de droits réels et autres intéressés, et d'engager la procédure d'expropriation en cas d'impossibilité d'acquisition à l'amiable, également prévue dans le cadre de cette enquête.

- Sur l'aménagement de passages à niveau dans le cadre de l'enquête commodo incommodo : la suppression ou le remplacement de 16 passages à niveau routiers, le maintien et la sécurisation de 9 autres répartis sur les communes D'ORLÉANS, SAINT-JEAN-DE-BRAYE, CHÉCY, MARDIÉ, SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL et CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.
- Sur le déclassement partiel de la ZAP de CHÉCY : le projet prévoit la réalisation d'un passage en dénivelation en remplacement des passages à niveau N° 98 et 99, accompagnée par une création d'infrastructure nouvelle portant sur une voie d'accès implantée à l'arrière des habitations de la rue du Godet côté Ouest.

Elle emprunte une partie de la Zone Agricole Protégée (ZAP), nécessitant le déclassement de cette portion de zone, conformément au Code de l'Urbanisme.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

3. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

3.1. ORGANISATION PRATIQUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE DESIGNATION DES COMMISSAIRES ENQUÊTEURS

Par décision en date du 30 août 2017 référencée E17000153/45, Monsieur le Président du Tribunal Administratif d'Orléans désigne une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique unique ayant pour objet :

- la demande d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique présentée par SNCF Réseau en vue de la réouverture aux voyageurs de la ligne SNCF ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE qui portera sur la déclaration d'utilité publique du projet,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de SAINT-JEAN-DE-BRAYE, CHÉCY, MARDIÉ, SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL et CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE,
- l'enquête parcellaire,
- la suppression de passages à niveau et le déclassement de parcelles dans la Zone Agricole Protégée (ZAP) de la commune de CHÉCY.

En application du Code de l'Environnement, du Code de l'Expropriation, du Code de l'Urbanisme, du Code des Transports et du Code Rural et de la Pêche Maritime, Il est constitué pour le projet susvisé, une commission d'enquête comme suit :

Président : **Monsieur Pierre BOUBAULT**

Membres titulaires :

Monsieur Christian BRYGIER

Monsieur Claude BOURDIN

En cas d'empêchement de M. **Pierre BOUBAULT**, la présidence de la commission sera assurée par M. **Christian BRYGIER**, premier membre titulaire de la commission. Copie de cette décision : **Annexe 2**

3.2. PUBLICITE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

3.2.1 Les affichages légaux.

Les affichages stipulés par l'arrêté préfectoral organisant l'enquête publique ont été effectués réglementairement dans les mairies sur des panneaux d'affichage administratif de chacune des communes intéressées par l'enquête, aux sièges d'ORLEANS METROPOLE et de la communauté de communes des LOGES.

Cet affichage a fait l'objet d'un certificat établi par le maire de chaque commune concernée et les présidents d'ORLEANS METROPOLE et de la communauté de communes des Loges à JARGEAU.

Les affichages légaux prévus par ce même arrêté, au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés ont également été effectués dans les délais réglementaires par le maître d'ouvrage SNCF Réseau.

Le plan de repérage ainsi que le procès-verbal de contrôle : **Annexe 3.**

L'affichage réglementaire intéressant l'enquête parcellaire a également été réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

Cet affichage a fait l'objet d'un certificat établi par les maires des communes concernées : **Annexe 6.**

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Les commissaires enquêteurs ont pu constater la présence de ces affichages soit lors de leur permanence, soit lors de visites effectuées à leur propre initiative.

En outre la SNCF Réseau a fait procéder régulièrement à des vérifications de la présence de ces affichages par huissier, le compte-rendu en **Annexe 7**.

3.2.2 Les parutions dans la presse.

En application du même arrêté préfectoral d'organisation d'enquête publique unique, les parutions de l'avis d'enquête dans la presse locale ou régionale ont été réalisées, au moins 15 jours avant le début de l'enquête et rappelées dans les 8 premiers jours de celle-ci :

- La République du Centre les 28 septembre 2017 et 19 octobre 2017,
- Le Journal de Gien les 28 septembre 2017 et 19 octobre 2017.

Il apparaît que les mesures de publicité de l'enquête publique unique ont respecté les prescriptions de l'arrêté préfectoral.

3.2.3. Les autres mesures de publicité et d'information

Les pièces du dossier d'enquête publique ont été mises à la disposition du public sur le site internet de la préfecture du Loiret avec la possibilité de déposer des observations ou contributions : pref-enquetes-publiques@loiret.gouv.fr

Durant cette période, les observations ou contributions pouvaient également être formulées :

- sur le registre électronique d'enquête accessible par le lien www.registre-numerique.fr,
- par courriel depuis le site internet des services de l'Etat dans le Loiret (www.loiret.gouv.fr) «Rubrique publications – enquêtes publiques et avis de l'autorité environnementale – aménagement et urbanisme – enquêtes publiques en cours»,
- et sur le site internet de SNCF Réseau : www.orleans.chateaufort-sur-loire.fr

Dans chaque lieu de permanence, une tablette mise à la disposition du public, permettait l'accès au registre électronique.

Au niveau des communes, on remarquera une information très localisée (bulletins, panneaux électroniques).

A la demande des collectivités et associations, plusieurs rappels sont parus dans la presse locale et régionale.

3.3. RENCONTRE AVEC LES SERVICES DE LA PREFECTURE DU LOIRET

Une fois la composition de la commission d'enquête connue, il a été décidé d'une réunion en présence des représentants du porteur de projet.

Cette réunion a pu se tenir le 8 septembre 2017 dans les locaux de la préfecture du Loiret. Elle a été mise à profit pour esquisser le calendrier prévisionnel et confirmer la durée et la période calendaire. Il a été arrêté une durée de 38 jours du 16 octobre 2017 à 13h30, au 22 novembre 2017 à 17h30 inclus, avec l'organisation de 11 permanences réparties sur les 6 communes concernées et la communauté de communes des Loges.

Les membres de la commission se sont rendus le 26 septembre 2017 dans les locaux de la préfecture pour procéder à la pagination et au paraphe des registres d'enquête ainsi que l'authentification des dossiers d'enquête mis à la disposition du public dans les mairies, au

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

siège de la communauté de communes des Loges et à l'accueil d'ORLEANS METROPOLE .

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ayant déjà fait à ce jour l'objet d'une information importante, il n'a pas été jugé indispensable que des réunions publiques soient organisées.

3.4. RENCONTRE AVEC LE PORTEUR DE PROJET

Les contacts avec le maître d'ouvrage ont été multiples ses représentants ont toujours répondu aux sollicitations de la commission d'enquête.

Lors de la première rencontre avec le porteur de projet et les représentants du donneur d'ordres, il nous a été présenté un dossier dématérialisé consultable sur internet.

A l'origine ce dossier d'avant-projet avait été présenté aux différents services consultés et collectivités concernées.

La commission d'enquête a été reçue en préfecture du Loiret le 8 septembre 2017.

A cette réunion, participaient les responsables du projet et de la Préfecture.

Le Maître d'ouvrage s'est employé à présenter le dossier d'enquête publique très technique, dans de bonnes conditions et dans des termes abordables pour des non spécialistes.

A cette occasion, la commission d'enquête a exposé la façon dont elle pensait mener l'enquête.

Le 25 septembre 2017, les représentants de SNCF Réseau, nous ont accompagnés pour effectuer une visite sur le terrain. Il nous a été présenté l'ensemble des passages à niveau avec la fermeture ou le remplacement de 16 d'entre eux, les différents sites d'implantation des haltes ainsi que les endroits où devraient être réalisés les passages dénivelés.

Le 10 octobre 2017, les représentants du maître d'ouvrage nous ont présenté les moyens mis à notre disposition pour l'organisation de cette enquête, la pose et le contrôle de l'affichage, la mise en place du registre dématérialisé en complément des moyens réglementaires mis à la disposition du public.

Les représentants de SNCF Réseau sont restés à notre disposition pour toutes demandes de notre part et se sont chargés de la remise des dossiers et registres dans les lieux d'enquête.

3.5. AUTRES REUNIONS

Diverses réunions se sont tenues aux dates suivantes :

- le 2 octobre 2017 : ayant pour sujet l'organisation des réunions publiques,
- le 10 octobre 2017 : avec les représentants du maître d'ouvrage et les services de la préfecture (mise en place des réunions publiques),
- le 27 octobre 2017 ; avec le Président de la communauté de commune des LOGES, Maire de SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL,
- le 10 novembre 2017 ; visite sur place pour appréciation du bruit dégagé au passage d'un TER,
- le 13 novembre 2017 : avec le Président de l'association et des membres du bureau de STAR 45,
- le 14 novembre 2017 : avec Madame le Maire de CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE,
- le 17 novembre 2017 : avec Monsieur le Maire de CHÉCY,
- le 17 novembre 2017 : avec Monsieur le Maire de MARDIÉ,
- le 1er décembre 2017 : remise du rapport de synthèse des observations au maître d'ouvrage,

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencé : E17000153/45

- le 18 décembre 2017 : bureaux SNCF Réseau remise du mémoire en réponse aux observations.

3.6. REUNIONS PUBLIQUES

Après avoir pris connaissance du dossier d'enquête, il en ressort un manque de concertation avec les habitants.

L'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme précise :

Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées,

Dans l'élaboration du projet présenté à l'enquête publique, la concertation des habitants remonte à 2012.

De son coté, Monsieur le Président d'ORLEANS METROPOLE a souhaité ardemment l'organisation de réunions publiques ainsi que Madame le Maire de CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE et Monsieur le Maire de SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL.

Devant cette situation, la commission d'enquête a demandé l'organisation de réunions publiques.

Le 10 octobre 2017 en présence des représentants de la préfecture du Loiret et du maître d'ouvrage, il a été décidé d'organiser 3 réunions publiques d'information et d'échange. Les représentants de SNCF Réseau se sont engagés à prendre en charge cette organisations.

- **Lundi 6 novembre 2017 : centre de conférences d'ORLÉANS,**
- **Vendredi 10 novembre 2017 : espace George SAND à CHÉCY,**
- **Mardi 14 novembre 2017 : espace Florian à CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.**

Monsieur le Préfet du Loiret en a été avisé par courrier le 12 octobre 2017, **annexe 8.**

Le 16 octobre 2017 Madame TURPIN du Tribunal Administratif d'ORLÉANS a été tenue informée de ces différentes décisions.

3.7. PERMANENCES ET RECEPTION DU PUBLIC

Les membres de la commission d'enquête se sont tenus à la disposition du public pour recevoir ses observations ou contributions de permanences aux dates, heures et lieux fixées ci-dessous:

Commune d'ORLÉANS	Le mardi 24 octobre 2017 de 9 h à 12 h Le lundi 20 novembre 2017 de 14 à 17 h
Commune de SAINT JEAN DE BRAYE	Le samedi 4 novembre 2017 de 9 h à 12 h Le lundi 13 novembre 2017 de 14 h à 17 h
Commune de CHÉCY (siège de l'enquête)	Le lundi 16 octobre 2017 de 13 h 30 à 16 h 30 Le samedi 18 novembre 2017 de 9h à 12 h
Commune de MARDIÉ	Le mercredi 8 novembre 2017 de 9 h à 12 h
Commune de ST-DENIS-DE-L'HÔTEL	Le vendredi 17 novembre 2017 de 14 h à 17 h
Commune de CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE	Le jeudi 19 octobre 2017 de 9 h à 12 h Le mercredi 22 novembre 2017 de 14h30 à 17 h30
Communauté de communes des LOGES	Le vendredi 27 octobre 2017 de 13h30 à 16h30

3.8. CLÔTURE DES REGISTRES D'ENQUÊTE

Après la fin de l'enquête c'est-à-dire le 22 novembre 2017 à 17 h 30, pour une plus grande efficacité, les registres ont été regroupés et récupérés par le président de la

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

commission d'enquête qui les a clos.

Le président a eu à sa disposition le 23 novembre 2017 l'ensemble des registres d'enquête.

4. NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

4.1. EXAMEN ET COMPOSITION DU DOSSIER

Pendant toute la durée de l'enquête dans chacun des lieux rappelés ci-dessus, il a été tenu à la disposition du public un dossier d'enquête comprenant les éléments suivants:

- une copie de l'arrêté signé par Monsieur le Préfet du Loiret portant ouverture d'une enquête publique unique relative à la réouverture au trafic voyageurs de la ligne SNCF ORLEANS/CHÂTEAUNEUF SUR LOIRE,
- une copie de la décision du Président du Tribunal Administratif d'ORLÉANS portant sur la composition de la commission d'enquête,
- un registre d'enquête (2 registres d'enquête ont été déposés en mairie des communes concernées, au siège de la communauté de communes des Loges et à ORLEANS METROPOLE.

Le dossier d'enquête comprend 10 pièces identifiées de A à J présentées ci-après:

- **Pièce A** – Informations juridiques et administratives,
- **Pièce B** – Présentation du projet,
- **Pièce C** – Étude d'impact sur l'environnement,
 - Volume I - Résumé non technique de l'étude d'impact,
 - Volume II - description du projet,
 - Volume III - État initial,
 - Volume IV - Esquisse des principales solutions de substitution examinées,
 - Volume V - Analyse des effets du projet et mesures envisagées,
 - volume VI - Conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation,
 - Volume VII - Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers,
 - Volume VIII - Analyse des coûts collectifs et avantages,
 - Partie IX - Évaluations des consommations énergétiques,
 - Partie X - Description des hypothèses de trafic,
 - Partie XI - Méthodes et auteurs de l'étude d'impact,
 - Partie XII - Avis des autorités environnementales (Ae et MRAe) et mémoire de réponse aux avis.
- **Pièce D** - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- **Pièce E** - Appréciation sommaire des dépenses,
- **Pièce F** - Évaluation socio-économique,
- **Pièce G**- Avis émis sur le projet et bilan de la concertation,
- **Pièce H** - Dossier commodo incommodo,
- **Pièce I** - Dossier d'enquête parcellaire,
- **Pièce J** - Déclassement partiel de la ZAP de CHÉCY.

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité tant du point de vue technique et législatif.

Bien entendu il n'est pas de la compétence de la commission d'enquête de se

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

prononcer sur la légalité administrative. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent.

Les membres de la commission d'enquête peuvent dire simplement, qu'il leur semble que la procédure ci-dessus exprimée est légale et a été respectée dans la conduite de cette enquête.

4.2 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

4.2.1. Avis de l'autorité environnementale n° 2017-.019, et mémoire complémentaire du maître d'ouvrage.

PARTIE I – PREAMBULE

L'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a été saisie par le Préfet du Loiret pour avis sur la réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLEANS / CHATEAUNEUF SUR LOIRE en vertu de l'article R.122-6 du Code de l'Environnement. Selon l'article R. 122-7 de ce même code, l'avis doit être rendu dans un délai de 3 mois.

La réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLEANS / CHATEAUNEUF SUR LOIRE, voie unique de 27 km, offre un moyen de transport collectif et alternatif à la voiture. Cette ligne ferroviaire dessert 5 communes situées à l'Est d'ORLEANS, centre de l'agglomération : SAINT JEAN DE BRAYE – CHECY – MARDIE – SAINT DENIS DE L'HOTEL – CHATEAUNEUF SUR LOIRE. Ces 5 communes représentent une population estimée à 42 000 habitants. Le temps de parcours prévu est de 32 minutes, comportant deux points d'échange avec le tramway, pour une fréquence de 40 trains par jour, et une fréquentation évaluée à 8 300 voyageurs par jour. Le projet dont le coût est estimé à 199 M€ comprend l'électrification de la ligne, la suppression ou le maintien avec sécurisation des passages à niveau, et la création de cinq haltes ferroviaires. La mise en service est prévue en 2021.

L'avis de la CGEDD ne porte que sur la qualité de l'étude d'impact du projet et sur la prise en compte de l'environnement. Il n'est ni favorable, ni défavorable au projet mais il permet d'en améliorer la conception et la participation du public à l'élaboration des décisions du projet.

PARTIE II – SYNTHÈSE DE L'AVIS

Après examen du dossier, l'avis de l'autorité environnementale (Ae) s'est articulé sur divers points repris ci-après de manière synthétique.

Contexte et projet global.

Le projet vise à remettre en circulation des trains de voyageurs entre 06 heures et 22 heures par jour et par sens sur 27 km de la ligne ferroviaire ORLEANS – GIEN soit entre ORLEANS et CHATEAUNEUF-SUR-LOIRE, fermée depuis 1940. Outre le fait de proposer un mode alternatif à la voiture en matière de transport collectif, l'objectif du projet est aussi de décongestionner l'entrée d'ORLEANS aux heures de pointe, d'offrir un accès simplifié au centre-ville d'ORLEANS, de préserver l'environnement en évitant et en réduisant les nuisances et pollutions par l'électrification de la ligne.

Les objectifs majeurs sont :

- transporter des milliers de personnes chaque jour,
- contribuer au développement urbain initié par les communes desservies,
- maintenir, voire permettre, le développement du trafic fret en faveur de l'économie locale.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans

en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Il est précisé dans le dossier que les échanges avec les autres moyens de transport doivent être facilités.

Présentation des aménagements.

La ligne ferroviaire est à voie unique et est actuellement ouverte au trafic fret avec une vitesse des trains fixée à 30km/h. Cette ligne dessert des installations terminales embranchées (ITE) et voit circuler 3 à 4 trains par semaine.

Outre l'électrification, le projet prévoit une modernisation complète de la ligne, la consolidation d'ouvrages d'art et la création de haltes voyageurs, la suppression de 16 passages à niveau et le maintien avec sécurisation de 9 autres. Des ouvrages d'art seront également créés pour rétablir les itinéraires où les passages à niveau sont supprimés. Un passage piéton souterrain est réalisé à SAINT DENIS DE L'HOTEL, ainsi que des aménagements au sein de la gare d'ORLEANS pour permettre l'insertion des trains de cette ligne ré-ouverte.

Le projet comprend trois volets :

- l'aménagement en gare d'ORLEANS avec création d'une nouvelle voie H,
- le traitement du raccordement d'ORLEANS vers VIERZON par remplacement des appareils de voie actuels afin d'assurer une meilleure insertion des trains empruntant une partie de la ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse (POLT),
- la modernisation de la ligne entre la bifurcation précédente et CHATEAUNEUF SUR LOIRE.

La base des travaux est située sur le site de l'ancienne gare de CHATEAUNEUF-SUR-LOIRE offrant une surface largement disponible pour le stockage de matériaux divers. De plus, ce site possède un double accès.

Procédures.

Le dossier d'enquête publique porte sur la déclaration d'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes desservies, sur l'enquête parcellaire, sur le déclassement de la zone agricole protégée (ZAP) de CHECY et sur la procédure commodo incommodo relative à la suppression de passages à niveau.

Le projet est soumis à l'évaluation des incidences sur le site Natura 2000, et l'étude d'impact vaut évaluation des incidences à ce titre.

Quant à la procédure relative à la loi sur l'eau, elle sera engagée ultérieurement en 2018 par le pétitionnaire avec une nouvelle saisine de l'Ae. Une demande au cas par cas pour un défrichement de 4ha nécessaires pour la création des haltes, des sous-stations et d'accès aux passages à niveau est également envisagée.

Principaux enjeux environnementaux.

Pour l'Ae, ils sont les suivants :

- prévention du bruit pour les riverains de la ligne,
- préservation de la fonctionnalité du corridor écologique entre la forêt d'Orléans et la vallée de la Loire,
- maintien de la qualité des milieux naturels en bordure de voie,
- protection de la faune,
- pérennité de la zone agricole protégée (ZAP) de CHECY avec compensation à l'atteinte qui lui est portée,
- compensation des boisements détruits par le projet.

Éléments complémentaires.

L'Ae fait remarquer :

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

- qu'il aurait été préférable de regrouper en un seul dossier toutes les procédures pour en faciliter la compréhension par le public,
- que le dossier se contente de renvoyer à des études à venir la définition et la réalisation des espaces de stationnement. Il en est de même pour l'étude des opportunités d'aménagements autour des haltes. L'analyse des effets induits sur l'urbanisation n'est pas très développée dans l'étude d'impact.

L'Ae fait les recommandations principales suivantes concernant :

- l'intégration dans l'étude d'impact des aménagements urbains autour des haltes, au moins des espaces de stationnement,
- l'évaluation des impacts acoustiques du projet,
- l'évitement du recours aux produits phytosanitaires,
- l'évaluation et suivi des collisions des trains avec la faune,
- la compensation de l'ensemble des boisements et haies détruits,
- la justification des choix opérés en s'appuyant sur la démarche «éviter – compenser - réduire», en particulier la situation du PN 103 et de la ZAP de CHECY (PN 99),
- l'engagement du pétitionnaire sur le suivi des effets du projet et des mesures.

L'Ae précise que :

- l'étude d'impact est bien illustrée et compréhensible, claire et bien structurée,
- cette étude comporte des limites du fait, de la non prise en compte de l'organisation des dessertes routières des haltes, des consommations d'espace et de l'urbanisation autour des haltes.

Après examen du dossier, l'Ae a ensuite émis 12 recommandations, argumentées pour chacune d'entre elles. Ces recommandations sont reprises dans le tableau ci-dessous avec reprise des éléments concernés dans lequel figurent les arguments de l'Ae et les réponses apportées par le maître d'ouvrage SNCF Réseau.

ARGUMENTS DE L'Ae	REPONSE SNCF Réseau
RECOMMANDATION N° 1 – impacts temporaires :	
<p><i>1/ L'Ae recommande à la SNCF de fournir des éléments sur la nature de ce stock, d'exposer les précautions prises ou à prendre pour la protection de l'environnement, en particulier des sols et des eaux, et de procéder à son élimination et, si besoin, à la dépollution de l'aire de stockage dans le respect de la réglementation en vigueur.</i></p> <p><i>2/ Au regard de cet état de fait, l'Ae recommande la plus grande vigilance sur le remplacement des traverses bois dans le respect de la réglementation en vigueur.</i></p>	
<p>Lors de visites les rapporteurs ont constaté la présence sur le site de la gare de CHATEAUNEUF SUR LOIRE d'un dépôt d'anciennes traverses bois de plusieurs dizaines de m3 et l'ancienneté du stockage en raison état des traverses.</p>	<p>Stockage provenant d'une opération de remplacement de traverses anciennes dans le cadre de la maintenance courante de la ligne.</p> <p>Evacuation de ce stockage en juillet 2017,</p> <p>Dans le cadre du chantier de réouverture : sécurisation du site.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Document communiqué en vertu de la loi n° 178 du 1963 sur l'accès à l'information</i></p>	
RECOMMANDATION N° 2 – population et déplacement:	
<p><i>L'Ae recommande d'intégrer à l'étude d'impact un volet sur l'organisation du rabattement vers les gares, traitant notamment du dimensionnement et de la localisation des espaces de stationnement, ceux-ci étant susceptibles d'avoir des impacts directs et indirects sur l'environnement.</i></p>	

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

<ul style="list-style-type: none"> - absence de précision sur les dispositions prévues en termes de restructuration de réseau pour le rabattement à pied, à vélo, ou en voiture vers les gares, - renvoi à des études ultérieures menées par les deux EPCI, - absence d'étude sur le dimensionnement et la localisation des espaces de stationnement susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement. 	<ul style="list-style-type: none"> - proposition faite par SNCF Réseau aux collectivités locales d'un pré programme d'aménagement urbain adapté au contexte local de chaque halte, - aménagements : de la compétence des communes et inter-communautés, éligibles au financement régional, - lors constitution du dossier d'enquête : état d'avancement variable des aménagements autour des haltes, d'où choix de la SNCF de les dissocier par rapport au projet ferroviaire, - études de ces aménagements sont avancées de manière hétérogène : ORLEANS METROPOLE a entamé en mars 2017 une étude préliminaire d'aménagement autour des haltes se trouvant sur son périmètre.
---	---

RECOMMANDATION N° 3 – désherbage :

L'Ae recommande à SNCF Réseau de privilégier l'évitement des produits phytosanitaires, et plus largement de construire une expertise solide quant aux solutions alternatives.

<ul style="list-style-type: none"> - élimination de la végétation sur la voie : de manière annuelle avec un train désherbeur pour un traitement phytosanitaire, - mesures de réductions proposées : pas de produits phytosanitaires dans les zones sensibles (cours d'eau non canalisés, captage AEP), utilisation d'herbicides homologués, pose d'un géotextile sous le ballast de la voie faisant l'objet d'une reprise de structure, - suite question posée par les rapporteurs : pose d'un géotextile sur la longueur de la ligne n'est pas prévue. 	<ul style="list-style-type: none"> - maîtrise de la végétation : indispensable pour des impératifs de sécurité ferroviaire et des personnes, - causes des incidents dus à la végétation : directs (chutes d'arbres ou branches, patinages en raison feuilles mortes) ou indirectes (aux abords des voies ou collisions avec des animaux), - utilisation par la SNCF de produits homologués et dans le cadre prévu et dans des cas strictement nécessaires en raison de contraintes environnementales et du coût de ceux-ci mais aussi dans des dosages inférieurs aux normes, - SNCF utilisateur minoritaire du glyphosate, - en dehors du glyphosate, utilisation d'herbicides préventifs à action anti-germinative mais efficaces une partie de l'année, - diverses méthodes envisageables : herbicides de synthèse et de bi-contrôle (pas avant plusieurs années), désherbage thermique (non industrialisable), désherbage mécanique (pas adapté à grande échelle), - engagement de la SNCF dans la recherche de solutions alternatives, - pose d'un géotextile sous le ballast de la voie au droit des zones les plus sensibles, - suite recommandation de l'Ae : engagement de la SNCF à mettre en œuvre du géotextile sur l'ensemble de la voie pour réduire les produits phytosanitaires.
--	---

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

RECOMMANDATION N° 4 – compensation des défrichements :

l'Ae recommande de compenser l'ensemble des boisements et haies qui seront détruits par le projet.

- nombreux défrichements pour le projet,
- défrichement voie des Comtesses et bois de Latigny sur 5,3ha : reboisement compensatoire à prévoir,
- seule mesure : adapter le calendrier pour le défrichement dans des périodes tenant compte des rythmes biologiques des espèces,
- confirmation verbale d'aucune compensation pour les défrichements le long de la voie

- boisements soumis à la procédure de défrichement sont localisés à la dénivellation du PN 104 et à la sous-station de SAINT DENIS DE L'HOTEL soit 3 616m² (0,36ha),
- selon arrêté du 30 janvier 2012 : le projet est concerné par les communes classées au seuil de superficie boisée de 4ha. Projet n'impactant que 0,36ha donc inférieur au seuil entraînant aucune procédure de défrichement,
- habitats naturels : absence d'effet négatif significatif par les aménagements donc pas de mesure prévue par le maître d'ouvrage, remplacement des milieux urbains détruits par ceux de même nature avec aménagements paysagers,
- si nécessité de destruction d'arbres : replantation en quantité égale,
-reboisements de 5,3ha évoqué dans l'avis de Ae : lié à la déviation du RD 921.

RECOMMANDATION N° 5 – destruction d'individus (faune ou flore) :

puisque le maître d'ouvrage estime ne pas devoir demander une dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces, l'Ae recommande de justifier clairement que le projet n'entraînera pas de destruction d'individus d'espèce protégée, tant pendant les travaux que pendant l'exploitation du projet.

- selon le dossier, aucun impact du projet en phase travaux sur la destruction d'individus d'espèces végétales protégées,
- pour la faune protégée, probable destruction pour le lézard des murailles,
- destruction envisagée pour les amphibiens protégés, mais improbable si mise en place filet anti-intrusion,
- pas de demande de dérogation au titre de la protection stricte des habitats et espèces protégées (dans le tableau de synthèse, indication d'une mesure réglementaire correspondant à une demande de dérogation),
- doute sur le fait que la réalisation du projet n'entraîne aucune destruction d'individus d'espèces animales protégées.

- durant phase de travaux : analyse des espèces protégées ne retient que les groupes suivants :
* les odonates : pas de destruction ou d'altération de l'habitat,
* les amphibiens : aucun impact sur les sites de reproduction, habitat. Seule destruction possible en période de pré ou postnuptiale. Mise en place de mesures d'évitement (filet anti intrusion par exemple),
* les oiseaux : destructions de nichées lors opérations de déboisement/défrichement ou lors phénomène de dérangement. Mesure proposée : adaptation des périodes d'intervention.
* les mammifères (castor – hérisson – écureuil roux) : aucune espèce à fort enjeu dans l'emprise du projet.
* les chiroptères : pas d'effet significatif,
* les reptiles (lézard vert et lézard des murailles) : effets significatifs.

Mise en place de mesures :

* d'évitement de compartiments vitaux et partiel

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

	<p>lors période de reproduction,</p> <ul style="list-style-type: none"> * de réduction : aménagement de gîtes et de sites de ponte avant travaux, reconstitution d'habitats, * d'accompagnement : pérennité des ouvrages gîtes ou sites de ponte, * de suivi : environnemental de chantier et post-chantier. <ul style="list-style-type: none"> - durant phase exploitation : pas de destruction de lézard des murailles par la circulation des trains, pour les chiroptères risque limité car pas de train entre 22h et 06h, - proposition éventuelle de mesures correctives si nécessaire. - pas de nécessité de demande de dérogation au régime de protection des espèces.
<p>RECOMMANDATION N° 6 – bruit et vibration :</p>	
<p><i>L'Ae recommande : 1/ que le maître d'ouvrage s'engage clairement et précisément sur les vitesses maximales d'exploitation, et qu'il retienne ces vitesses dans l'ensemble du dossier, en particulier pour l'évaluation du bruit et pour les projections de trafic, 2/ de mentionner les valeurs de bruit et de vibration atteintes en phase de fonctionnement avant et après mise en place des merlons et murs antibruit.</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> - absence de détail dans le fonctionnement ferroviaire projeté, ni avant ou après la mise en place de mesures de protection, - réduction du bruit : abaissement de la vitesse sur certaines parties de la ligne, - ces deux éléments majeurs pour : évaluation du bruit, mais aussi du temps de trajet donc des trafics projetés d'où la nécessité d'un engagement clair de la part du maître d'ouvrage, - absence d'estimation des vibrations. 	<p>CONCERNANT 1/ Mention des seuils de vitesse, basées sur des études techniques et de sécurité des passages à niveau dans l'autorisation de mise en service délivrée par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).</p> <p>CONCERNANT 2/</p> <ul style="list-style-type: none"> - Complexité de la réglementation sur les études acoustiques car pour ce projet considération de celle en cas d'infrastructure ferroviaire nouvelle, de celle en cas d'infrastructure ferroviaire modifiée, de celle en cas d'infrastructure routière nouvelle, de celle en cas d'infrastructure routière modifiée, - Impossibilité technique de raisonner sur des objectifs cumulés de bruit, - Respects des méthodes et objectifs fixés par les 4 réglementations : méthodologie suivie et hypothèse de l'étude présentées en PIECE C XI – METHODES ET AUTEURS, - Analyse état initial : définition des zones d'ambiance sonore, - Analyse situation de référence : si modification de plus de 2dB(A), application réglementation spécifique, - ajout de modélisation de divers scénarios en situation de projet (2042) au niveau de la gare d'Orléans, périmètre de la voie unique, avenue Blanche à CHECY, périmètre des dénivellations.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse par PN avec effets directs et indirects : PN 93 – PN 97 – PN 99 – PN 103 – PN 110 – PN 112 ; - Identification de 19 maisons ou immeubles d'habitation en dépassement de seuil de bruit : pose d'écrans acoustiques au PN 93, 1 avenue Blanche, 16 isolations de façades. - Engagement du maître d'ouvrage pour vérifier la contribution sonore de son projet lors réception des protections à 1 an puis 5 ans après mise en service du projet. - Vibrations : émission limitée en raison rénovation complète de l'infrastructure ferroviaire. Engagement du maître d'ouvrage pour mener des études lors de phases ultérieures.
RECOMMANDATION N° 7 – agriculture :	
<p><i>l'Ae recommande de reprendre l'étude des variantes au rétablissement du PN n° 99 en appliquant la démarche ERC, d'exposer les raisons environnementales du choix réalisé en application de l'article R. 122-5 II du code de l'environnement, et de prévoir, en lien avec la commune, une compensation de la diminution de la ZAP par des parcelles connexes à celle-ci sans les prendre sur un espace naturel.</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> - déclassement de 1,5ha de la ZAP de CHECY, - rétablissement routier du PN 99 : création de deux petites enclaves agricoles, - déclassement de cette partie à la faveur de l'évolution du PLU, - choix de ce rétablissement routier : poursuite en ligne droite jusqu'à la RD 960 augmentant la portion soustraite à l'agriculture et aux milieux naturels, - absence de compensation suite diminution de la ZAP, - variante le long des maisons : pas de modification substantielle des nuisances de la circulation puisque report de l'est à l'ouest, pas de création d'enclave agricole, et limite entre zone urbaine et zone naturelle ou agricole, - variante retenue : consommatrice d'espaces, - démarche ERC non menée à son terme pour le déclassement de la ZAP de CHECY. 	<ul style="list-style-type: none"> - suppression PN 99 imposée pour la sécurité des PN et refus de la commune d'une suppression simple pour éviter effet de coupure et isolement secteur du Petit Bourgneuf. <p>DEMARCHE ERC :</p> <ul style="list-style-type: none"> - évitement : <ul style="list-style-type: none"> * étude ouvrage dénivelé avec 3 variantes à l'ouest des habitations de la Rue du Godet, * ZAP : impactée quelque que soit la variante * choix de la variante 1 : impact acoustique réduit pour les riverains, - réduction : indemnisation des propriétaires des terres agricoles, limitation des emprises et impacts lors travaux, rétablissement des circulations agricoles avec ouvrages adaptés aux engins - Compensation : extension de la ZAP vers 2 secteurs au nord-est du projet de variante d'une superficie de 50ha. <p>Faible emprise du projet sur les terres agricoles : pas de procédure d'aménagement foncier agricole et forestier.</p>

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

<p>RECOMMANDATION N° 8 – eau et risque d'inondation : <i>L'Ae recommande de renforcer la présentation du risque d'inondation.</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> - phénomènes majeurs d'inondation en mai-juin 2016, - manque de précision sur impact de cet épisode sur le secteur et sur l'exposition au risque. 	<p>Présentation des zones inondables dans le chapitre III – Etat initial de la pièce C avec précision de celles-ci dans le périmètre de détail du projet donnant des aléas faible à moyen.</p> <p>Inondations mai-juin 2016 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rapport de retour d'expérience de février 2017 du CGEDD et du IGA : aucune mention directe du projet, - dus à un cumul de précipitations sur sols saturés, - phénomène soudain, inattendu à certains lieux, avec des hauteurs d'eau importantes d'une durée de submersion variable, - création de nouvelles cartes de zones inondables. <p>Concernant le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pas d'impact significatif sur les zones inondables, - pas de modification significative de la plate-forme existante, - pas de création de remblai dans les zones inondables.
<p>RECOMMANDATION N° 9 – analyse des variantes et justification du parti retenu : <i>L'Ae recommande de renforcer la justification, notamment eu égard à leurs effets sur l'environnement, des choix opérés concernant le nombre et l'emplacement des haltes, et les choix relatifs au volet routier du projet, ceci tout particulièrement pour les PN n° 99 et n° 103.</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> - bonne exposition des raisons ayant conduit au choix du mode ferroviaire, - par contre, le choix des variantes justifié essentiellement par des demandes émises lors de la concertation en 2012 et par le consentement des investisseurs et sans indication des choix par rapport aux effets sur l'environnement et sur la santé conformément à l'article R. 122-5-II, - question sur le choix du rétablissement routier du PN 103 : lors visite, présence d'un merlon et PN non utilisé. 	<p>Entre 2009 et 2011, réalisation de 3 phases d'études permettant de dresser un état des lieux, d'esquisser et d'analyser les divers scénarios.</p> <p>Conclusions des études présentées lors concertation de 2012.</p> <p>Engagement d'études avant-projet en mi-2012 portant sur les choix techniques d'aménagements.</p> <p>Nombreuses réunions de travail avec élus, collectivités, associations permettant de préciser les aménagements nécessaires et la mise au point de sécurisation des passages à niveau, tout en tenant compte du volet routier.</p> <p>Certains scénarios : rejetés par les communes car effet de coupures urbaines.</p> <p>Accès aux demandes des communes, tout en respectant une perméabilité et les objectifs de sécurité : baisse de la vitesse de circulation des trains et mise en place de dénivellation sur des passages à niveau supprimés.</p> <p>PN 99 : en concertation avec la mairie de CHECY, maintien non envisageable en raison vitesse des trains sur le secteur (100km/h), choix de la</p>

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

	<p>commune pour la variante 1 supprimant ainsi les PN 98 et 99.</p> <p>PN 103 : maintien non envisageable en raison vitesse du train à cet endroit (100km/h), suppression de ce PN refusée par la mairie en raison construction lotissement de 70 pavillons individuels, commune de MARDIE souhaitait conserver perméabilité à ce passage à niveau et ayant sollicité ORLEANS METROPOLE pour prolongation ligne 8 du TAO afin de desservir le secteur nord-est de la commune, tracé du projet de cette dénivellation en dehors de la voirie existante pour limiter les impacts sur les terrains du nouveau lotissement.</p>
<p style="text-align: center;">RECOMMANDATION N° 10 – coûts collectifs et avantages, consommations énergétiques, et évaluation socio-économique:</p>	
<p><i>L'Ae recommande de corriger les évaluations d'émissions de carbone, du bilan et de l'évaluation socio-économique correspondants, et d'exprimer toutes les émissions dans la même unité.</i></p>	
<p>- sur une période de 20 ans à compter de la mise en service, émission de carbone de 6 000t eq C et moins de 74 000t eq C par le report modal d'où bilan cumulé de 68 000t eq C : même chiffre dans le résumé non technique mais avec unité différente en t eq CO₂,</p> <p>- ensemble travaux : émission de 28 000t eq CO₂.</p>	<p>Rappel de la méthodologie présentée dans la pièce C IX – EVALUATION DES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES du dossier d'enquête.</p> <p>Remplacement des t eq C de la pièce F remplacé par des Teq CO₂.</p>
<p style="text-align: center;">RECOMMANDATION N° 11 – suivi des effets du projet et des mesures :</p>	
<p><i>L'Ae recommande de compléter le chapitre consacré au suivi avec l'ensemble des mesures citées dans le corps de l'étude d'impact, avec les échéances des mesures de suivi, et de le préciser sur le suivi du bruit et des collisions de trains avec la faune.</i></p>	
<p>- reprise partielle des mesures préconisées dans l'étude d'impact comme celles relatives à recréer les habitats favorables à la faune ou celles à empêcher la dissémination d'espèces,</p> <p>- complément dans chapitre sur le suivi concernant les impacts acoustiques, la collision avec la faune, la reconstitution des boisements.</p>	<p>Reprise du tableau du chapitre V.7 SYNTHESE DES EFFETS selon recommandations de l'Ae avec des éléments complémentaires.</p> <p>Apport de quelques précisions notamment sur les modalités de suivi durant les phases de travaux et d'exploitation.</p> <p>Modalités de restitution du suivi environnemental : 3 visites annuelles sur le terrain pour les habitats et espèces animales et végétales protégées pour une durée de 5 ans : établissement rapport de synthèse annuel et rapport de suivi des 5 années.</p>

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

<i>ministère de l'énergie, du développement durable et de la mer</i>	
RECOMMANDATION N° 12 – résumé non technique :	
<i>L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.</i>	
	Ajout d'un encadré en début de cette pièce incitant le lecteur de prendre connaissance du mémoire en réponse des explications et engagements du maître d'ouvrage.

En plus des recommandations ci-dessus formulées, l'Ae a émis quelques remarques mentionnées dans le tableau ci-dessous

ARGUMENTS DE L'Ae	REPOSE SNCF Réseau
REMARQUE N° 1 – urbanisme et développement de l'urbanisation :	
<i>L'Ae observe que le projet de réouverture de la ligne n'a pas pu s'articuler avec les démarches d'urbanisme que devraient prochainement engager les EPCI et les communes. Les interventions sur les PLU des communes se sont limitées à la procédure de mise en compatibilité.</i>	
<ul style="list-style-type: none"> - potentialité d'augmentation de la fréquentation de la ligne : en fonction des modes d'urbanisation se développant autour des haltes ferroviaires, - étude d'impact : se limitant à une présentation formelle des conséquences du projet sur l'urbanisation en renvoyant aux initiatives des EPCI et des communes. 	<ul style="list-style-type: none"> - tenue de plus de 90 réunions entre 2012-2016 avec élus, collectivités, associations suite concertation publique de 2012 pour les informer de l'évolution du projet afin de l'intégrer dans les documents de planification et d'aborder un sujet spécifique pour proposer la solution la mieux adaptée au territoire. - Certaines communes ont intégré leurs souhaits d'urbanisation en cohérence avec le projet dans leur documents de planification : CHECY – SAINT JEAN DE BRAYE - MARDIE
REMARQUE N° 2 – Natura 2000 :	
<i>L'Ae souligne qu'il conviendrait dans le raisonnement relatif à Natura 2000, de s'assurer que le projet n'a aucune incidence significative sur les connexions écologiques mises en évidence dans l'état initial, particulièrement pour ce qui concerne l'avifaune.</i>	
<ul style="list-style-type: none"> - Etude d'incidence : uniquement basée sur le fait que le projet ne traverse aucun site Natura 2000, - secteurs aménagés en continuité du tissu existant, - secteurs aménagés non concernés par des espaces favorables aux espèces. 	<p>Analyse impacts directs sur site NATURA 2000 : aucun impact négatif direct.</p> <p>Analyse impacts indirects sur site Natura 2000 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - incidence sur les connexions écologiques et relations avec Natura 2000 : * absence de réservoir de biodiversité au sein du fuseau d'étude du SRCE donc aucune incidence significative du projet sur les composants écologiques, * présence de zones de corridors diffus dans la partie Est du projet (de MARDIE à CHATEAUNEUF SUR LOIRE), et potentiels (vallée de la Loire), * pas de mise en cause significative du projet

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

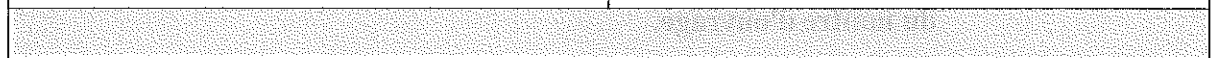
Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

	<p>sur les continuités écologiques, * projet traversant certains corridors écologiques : > ouvrage dénivelé (PN 104) : moindre effet, > vallée du Cens et du canal d'ORLÉANS : pas d'impact, > vallée de la Bionne : pas d'impact, > massif boisé entre SAINT DENIS DE L'HÔTEL et CHÂTEAUNEUF SUR LOIRE : état initial = niveau fragmentation très faible à inexistant – état d'exploitation = niveau fragmentation moyen, * pas de remise en cause significative du projet sur des connexions écologiques même si leurs fonctionnalités risquent d'être diminuées. - Effets majeurs de l'infrastructure linéaire : * perte d'habitat : aucune perte induite car modernisation infrastructure existante, * effet barrière : pas d'effet supplémentaire, * collision : voir remarque suivante, * fragmentation : moins marquée qu'une voie routière et niveau faible en phase exploitation sur ensemble de la ligne.</p>
<p>REMARQUE N° 3 – collision avec la faune : <i>le dossier propose la mise en place d'un suivi du risque de collision, voire d'étudier les conditions de son amélioration sans préciser les modalités. L'un des effets attendus des mesures prises pour le milieu naturel est de réduire les impacts liés à la collision de la faune par les trains. Une amélioration de la connaissance de ces phénomènes serait sans doute pertinente afin de déterminer les éléments de protection nécessaires tout comme l'évaluation de l'effet du projet par rapport au scénario décrivant l'évolution la plus probable en cas de non réalisation du projet.</i></p>	
	<p>Causes de mortalité de la faune : collision avec les trains, les câbles aériens, l'électrocution. Eléments de contexte et effets les plus graves sur le risque de collision avec la faune : - diversité des milieux ouverts ou semi-ouverts : risque aggravé - caractéristiques de la voie ferrée : * en remblai : risque aggravant * vitesse de circulation à 100km/h : aggravant. * pour les autres éléments, le risque est réducteur. Cas des espèces d'intérêt communautaire : * groupe des oiseaux justifiant la désignation des sites Natura 2000 : risque de collision de nul à négligeable, * groupe des chiroptères : risque de collision</p>

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

	<p>faible mais possible localement.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Engagement de SNCF Réseau dans la transmission du bilan du suivi des collisions à l'ONCFS au cours des 3 premières années d'exploitation. - Evolution probable en cas de non réalisation du projet : <ul style="list-style-type: none"> * déplacements des usagers reportés sur le mode routier (RD 2060 et RD 960), * axes routiers recoupant les mêmes milieux boisés et hydrographique que la ligne ferroviaire, * en l'état actuel des connaissances, pas d'évaluation fiable pour faire la différence entre les collisions du mode ferroviaire à celui du mode routier.
--	---



REMARQUE N° 4 – coûts collectifs et avantages, consommations énergétiques, et évaluation socio-économique :

L'évaluation socio-économique du projet aboutit à une valeur actualisée nette de – 232 millions d'euros. Un tel résultat mériterait des commentaires sur les raisons de ce bilan mais aussi sur les limites de la méthodologie de cette évaluation. Cela justifierait une démarche permettant de valoriser l'infrastructure par des dispositions en faveur d'une densification des zones accessibles à pied ou à vélo à partir des haltes.

	<p>Limite de l'évaluation socio-économique car la rentabilité est basée sur le gain de temps que procure le projet.</p> <p>Explications sur le montant élevé des investissements :</p> <ul style="list-style-type: none"> - date de construction de la ligne : 1873 - coût de l'électrification de la ligne, - application nécessaire de la réglementation sur la sécurité des passages à niveau, - nécessité de maintenir une perméabilité du territoire, - avantages apportant en fait peu de bénéfices au projet. <p>Méthode d'évaluation ne prenant pas en compte certains effets positifs présentés en PIECE F :</p> <ul style="list-style-type: none"> - amélioration globale du système de transport collectif, - effet de création d'une nouvelle voie, d'un nouveau quai et nouveau raccordement en gare d'Orléans, - effet de création de nouvelles haltes et de leur contribution au développement urbain et au dynamisme économique, - opportunité sur la pérennisation, voire le développement, des activités économiques. <p>Effets positifs attendus, mais non immédiats ni garantis, de la réouverture de la ligne</p>
--	---

Arrêté de Monsieur le Préfet de Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

	<p>ORLEANS – CHATEAUNEUF SUR LOIRE si accompagnement de mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - restructuration du réseau de transport public avec élaboration nouveau schéma de desserte par la Région (actuellement en cours et finalisé en 2018), - développement concerté des espaces urbains se trouvant dans l'aire d'influence des haltes : les 6 communes ont des projets avec des échéances à court et moyen terme concernant de l'habitat individuel ou collectif, voire sous forme de zone d'aménagement concertée (ZAC), des éco-quartiers, projet autour de la halte de CHATEAUNEUF SUR LOIRE.
--	--

4.2.2 Avis de la MRAe N° 20170707-45-0049, et mémoire complémentaire du maître d'ouvrage.

PARTIE I – PREAMBULE.

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Centre - Val de Loire s'est réunie le 7 juillet 2017 afin de porter un avis sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de CHATEAUNEUF SUR LOIRE – SAINT DENIS DE L'HOTEL – MARDIE – CHECY – SAINT JEAN DE BRAYE dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLEANS – CHATEAUNEUF SUR LOIRE, relevant de l'article R. 104-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Les documents d'urbanisme des communes citées devant faire l'objet d'une évaluation environnementale, un avis doit être donné par l'Ae avant la mise à disposition du public et du maître d'ouvrage.

Cet avis ne porte que sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement dans les documents d'urbanisme. Cet avis est ni favorable, ni défavorable mais vise uniquement à l'améliorer et à faciliter la participation du public.

PARTIE II – PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU SUSCEPTIBLES D'AVOIR UN EFFET SUR L'ENVIRONNEMENT.

Les plans locaux d'urbanisme des communes citées ci-dessus ont été approuvés à des dates diverses, voire pour certains ont fait l'objet de révision ou de modifications, ou de mise en compatibilité nécessaires à d'autres aménagements :

- CHATEAUNEUF SUR LOIRE : approuvé le 18 octobre 2013,
- CHECY : approuvé le 18 septembre 2007 ayant fait l'objet de plusieurs révisions ou modifications,
- MARDIE : approuvé le 14 décembre 2011 ayant fait l'objet de plusieurs modifications et d'une mise en compatibilité liée à la DUP du projet de déviation de la route RD 921 JARGEAU – CHATEAUNEUF SUR LOIRE,
- SAINT DENIS DE L'HOTEL : approuvé le 17 mars 2014 ayant fait l'objet d'une mise en compatibilité liée à la DUP du projet de déviation de la route RD 921 JARGEAU – SAINT DENIS DE L'HOTEL, SAINT JEAN DE BRAYE : approuvé le 22 octobre 2004 ayant fait l'objet de plusieurs révisions dont la dernière en date du 16 décembre 2016.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Les éléments concernés par cette mise en compatibilité se rapportent :

- CHATEAUNEUF SUR LOIRE : au règlement (pour permettre les aménagements liés à la ligne ferroviaire) et au zonage (suppression d'un emplacement réservé),
- CHECY : au règlement (pour permettre les aménagements liés à la ligne ferroviaire), à la création de places de stationnement et au zonage (réduction de 2 emplacements réservés et d'un espace boisé classé situé en zone urbaine, et la suppression d'une protection paysagère constitué d'un taillis naturel bordant la voie ferrée),
- MARDIE : au règlement (pour permettre les aménagements liés à la ligne ferroviaire) et au zonage (réduction de 2 emplacements réservés et d'espaces boisés classés en bordure de voie ferrée),
- SAINT DENIS DE L'HOTEL : au règlement (pour permettre les aménagements liés à la ligne ferroviaire notamment dans le périmètre de protection rapprochée des captages d'eau potable de Chenailles dans les zones N et Nh), à la création de places de stationnement, et au zonage (réduction de 2 emplacements réservés et d'un espace boisé classé en bordure de voie ferrée),
- SAINT JEAN DE BRAYE : au règlement (pour permettre les aménagements liés à la ligne ferroviaire), à la création de places de stationnement pour les cycles, et au zonage (réduction de 2 emplacements réservés et d'une partie des cœurs d'îlots à préserver).

PARTIE III – PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU TERRITOIRE.

Les enjeux sur lesquels la mise en compatibilité pourrait avoir une incidence sont :

- les transports et déplacements,
- le paysage,
- la ressource en eau,
- la consommation d'espaces naturels et agricoles, enjeu ne concernant que la commune de CHECY.

PARTIE IV – APPRECIATION DE L'ANALYSE FAITE SUR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU TERRITOIRE.

Cette partie est traitée ci-dessous par enjeu avec les remarques de la MRAe et la réponse donnée par SNCF Réseau.

TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS :

REMARQUES DE LA MRAe
<p><u>POUR LES 5 COMMUNES :</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Description succincte de ces deux enjeux,- Pas d'évocation directe des problématiques des transports à l'échelle communale, notamment par rapport à l'intermodalité,- Pas d'évocation directe relative aux conditions de franchissement actuelles de la voie ferrée. <p><u>ELEMENT COMPLEMENTAIRE :</u></p> <p><i>CHECY / MARDIE / SAINT DENIS DE L'HOTEL / SAINT JEAN DE BRAYE : description dans l'état initial sur la vocation des emplacements réservés à des aménagements de voirie dont la réduction est prévue par la mise en compatibilité du PLU.</i></p>

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

REponses SNCF Réseau

RAPPEL : enjeux liés au transport détaillés dans la **PIECE F** du dossier d'enquête et synthétisé ci-dessous.

- Offre de transport collectif faible dans les communes situées à l'est du territoire étudié : une ligne de car pour CHECY – MARDIE – SAINT DENIS DE L'HÔTEL – CHATEAUNEUF SUR LOIRE et pas de desserte par bus ou tramway de l'agglomération d'Orléans pour les communes les plus à l'est,
 - Fréquence faible pour les transports interurbains et offre limitée en heure creuse ne répondant pas aux besoins actuels de déplacement,
 - A l'est très faible usage des transports collectifs donc offre peu concurrente à la voiture, d'où un taux de motorisation important, et peu de solutions pour les personnes captives des transports afin d'effectuer leurs déplacements,
- du fait de l'usage de la voiture dans ce secteur Est : fortes émissions de polluants et de nuisances sonores, dégradation du cadre de vie, sécurité routière insuffisante notamment au niveau des passages à niveau d'où risque important d'accidents,
- Projet de réouverture : permet de répondre aux enjeux ci-dessus, offre une alternative à la voiture pour les utilisateurs pendulaires et occasionnels,
 - Actions d'accompagnement au projet pour les rabattements vers les haltes en cours de définition.

PAYSAGE :

REMARQUES DE LA MRAe

POUR LES 5 COMMUNES :

- *Enjeu abordé sommairement dans l'état initial par rapport à la présence d'un site inscrit au patrimoine de l'UNESCO (Val de Loire entre Sully sur Loire et Chalonnes) car les espaces concernés par la mise en compatibilité se trouvent en zone tampon de ce site,*
- *Ambiances paysagères générales le long de la voie : pas de document graphique ou cartographique pour apprécier le degré de sensibilité,*
- *Absence d'identification et de localisation des secteurs concernés par d'autres protections réglementaires .*

ELEMENT COMPLEMENTAIRE :

- *CHECY : description des caractéristiques du taillis naturel bordant la voie ferrée qui sera impacté,*
- *SAIN T JEAN DE BRAYE : absence de localisation précise des cœurs d'îlot à préserver réduits par la mise en compatibilité et absence d'explication sur les motifs pour lesquels ils ont été inscrits dans le PLU de cette commune*

REponses SNCF Réseau

RAPPEL : analyse présentée en détail dans la **PIECE C-III ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT** avec rappel indicatif dans le chapitre I.4.2 de l'évaluation environnementale.

Rappel des conclusions de l'étude d'impact :

- Enjeux paysagers de la réouverture de la ligne aux voyageurs : ligne existante donc pas d'effet de coupure, peu ou pas d'espaces délaissés ou abandonnés, topographie peu marquée, ligne masquée par une végétation,
- Enjeux sur le vécu des usagers et sur l'image du projet : maintenir une bonne intégration dans la trame viaire urbaine et rurale, maintenir un maximum de traversées, s'appuyer sur une reconquête végétale des abords, valoriser une certaine respiration dans le tissu urbain,

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

éviter la fermeture des paysages et l'enfermement visuel des usagers, requalifier les abords des haltes nouvelles,
- Autres protections des paysages : les sites classés et inscrits, les monuments historiques, la ZZPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager).

RESSOURCE EN EAU : enjeu détaillé par commune

REMARQUES DE LA MRAc

POUR LES 5 COMMUNES :

- description succincte des masses d'eau superficielles et souterraines de l'aire d'étude,
- mention des problèmes liés à l'état écologique dégradé des masses d'eau de surface MAIS absence de précision sur l'état qualitatif de la masse d'eau souterraine principale (calcaires captifs de Beauce).

POUR CHAQUE COMMUNE :

- CHATEAUNEUF SUR LOIRE :

* 2 captages d'eau potable (Piporette et Carpentier) identifiés près de la voie ferrée traversant les périmètres de protection,
* pas de représentation graphique des périmètres de protection.

- CHECY :

* 2 captages d'eau potable (Echelette et Grainloup) identifiés près de la voie ferrée traversant les périmètres de protection,
* pas de représentation graphique des périmètres de protection.

- MARDIE :

* présence captage d'eau potable dont le périmètre est traversé par la voie ferrée,
* pas de représentation graphique des périmètres de protection.

- SAINT DENIS DE L'HOTEL :

* 3 captages d'eau potable (Saint Denis de l'Hôtel, Chenailles 1 et Chenailles 2) identifiés près de la voie ferrée mais la ligne ne traverse pas les périmètres de protection des captages de Chenailles,
* pas de représentation graphique des périmètres de protection,
* captage de Saint Denis de L'Hôtel : absence de précision sur les périmètres de protection ni aucune indication sur son exploitation actuelle.

- SAINT JEAN DE BRAYE :

* 2 captages d'eau potable (Gradoux et Stade) identifiés près de la voie ferrée,
* aucune indication sur les périmètres de protection ni même sur l'exploitation actuelle de ces 2 captages.

REPONSES SNCF Réseau

RAPPEL : analyse présentée en détail dans la **PIECE C-III ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT** avec rappel indicatif dans le chapitre I.4.2 de l'évaluation environnementale.

Rappel des conclusions de l'étude d'impact :

- Contexte hydrogéologique (rappel des nappes) :

- * les nappes superficielles perchées : dépendantes des précipitations, alimentant des émergences temporaires et des puits de surface souvent taris en été,
- * la nappe alluviale de la Loire : parallèle au fleuve et alimentée par les pertes de la Loire et les apports de la nappe sous-jacente, vulnérable car absence de protection naturelle,
- * la nappe du Calcaire de Beauce :

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

> réservoir important d'eau du fait de la double perméabilité, libre au nord de la Loire sauf sous la zone de la forêt d'Orléans, alimentée par la Loire de manière indirecte (par les alluvions) ou de manière directe (gouffres et pertes d'eau du lit du fleuve),

> protégée par les sables et argiles de la Sologne, les marnes de l'Orléanais et les hautes terrasses de la Loire jouant un effet de filtre ou écran protecteur (captivité de la nappe),

> protection insuffisante car protection naturelle partielle, phénomène karstique, relations entre la Loire et les alluvions, rapidité de l'écoulement de l'eau,

> socle géologique de la zone d'étude et situation de la ligne ORLÉANS – CHÂTEAUNEUF SUR LOIRE sur cet aquifère.

- Caractéristiques et objectifs de qualité des masses d'eau :

* masse d'eau des calcaires tertiaires libres de Beauce (du Loing à la Seine à l'est et au Nord jusqu'à la Loire au Sud sur 8 000km²) : atteindre le bon état qualitatif en 2027 et un bon état quantitatif en 2021. Seul l'extrême Ouest (aménagement gare d'Orléans et raccordement avec la ligne POLT) est située sur cette masse d'eau.

* masse d'eau des calcaires tertiaire captifs de Beauce (à cheval sur les bassins de la Loire et de la Seine, jusqu'à la forêt d'Orléans) : nappe captive sous la forêt d'Orléans constituant une ressource de très bonne qualité et à préserver selon le SDAGE Loire-Bretagne. Atteinte d'un objectif de bon état global en 2015. Projet majoritairement situé sur cette masse d'eau.

* masse d'eau des alluvions Loire moyenne avant BLOIS (le long de la Loire, en amont de Blois). Atteinte bon état qualitatif pour 2017 et un bon état quantitatif en 2021 et un bon état global en 2027. Est située au sud de la zone d'étude du projet et ne concerne pas le périmètre de détail.

* nappe d'eau des sables et argiles de Sologne : nappe captive en dehors du périmètre élargi.

- Gestion et utilisation des eaux :

Captages d'alimentation en eau potable : zone d'étude du projet dans le secteur de la forêt d'Orléans, désigné par le SAGE comme zone réservée prioritairement à l'alimentation en eau potable :

* CHATEAUNEUF SUR LOIRE :

2 captages d'eau potable Piporette et Carpentier : à l'extérieur du périmètre de détail mais périmètre de protection éloigné traversé par la ligne.

* CHECY :

2 captages d'eau potable : Echelette à l'extérieur du périmètre de détail mais périmètre de protection éloigné traversé par la ligne et Grainloup à 50m du projet.

* MARDIE :

présence captage d'eau potable de MARDIE : à l'extérieur du périmètre de détail mais périmètre de protection éloigné traversé par la ligne.

* SAINT DENIS DE L'HOTEL :

3 captages d'eau potable : Saint Denis de l'Hôtel à 30m du projet, Chenailles 1 et Chenailles 2 à moins de 20m du projet.

* SAINT JEAN DE BRAYE :

2 captages d'eau potable : Gradoux à 60m du projet et Stade à 30m : non exploités.

Reprise en une seule page de la représentation graphique des eaux souterraines avec indication des captages d'eau potable et des périmètres de protection figurant dans la partie C-III – ETAT INITIAL.

CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS ET AGRICOLES : ne concerne que la commune de CHECY

REMARQUES DE LA MRAe
<ul style="list-style-type: none">- Enjeu décrit succinctement dans l'état initial ne donnant qu'une indication générale sur l'usage des sols, principalement agricole, à l'ouest de la commune,- Autorité environnementale recommande que l'état initial indique l'emplacement de la ZAP, instituée par arrêté préfectoral du 3 avril 2013, impactée par la mise en compatibilité.
REPONSES SNCF Réseau
<p>Commentaire de la commission d'enquête : SNCF Réseau a fourni une réponse dans le chapitre suivant PARTIE V traitant de l'analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de PLU.</p>

PARTIE V – ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET DE PLU.

Cette partie est traitée ci-dessous avec les remarques de la MRAe et la réponse donnée par SNCF Réseau.

INCIDENCE DE LA MISE EN COMPATIBILITE :

REMARQUES DE LA MRAe
<ul style="list-style-type: none">- Succinctement exposées,- Dossier devrait décrire plus précisément les effets propres des modifications apportées au règlement sur l'environnement.
REPONSES SNCF Réseau
<ul style="list-style-type: none">- Analyse effectuée dans la partie I2 Analyse de la compatibilité avec les documents d'urbanisme de chaque MECDU,- MECDU : ajout de deux phrases :<ul style="list-style-type: none">* Les occupations et utilisations du sol liées à l'aménagement et/ou à l'exploitation de la ligne ferroviaire ORLÉANS – CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE sont admises,* Les dispositions de l'article (...) ne s'appliquent pas aux constructions nécessaires à la réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLÉANS – CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.- MECDU ne concernant que les impacts du projet, le maître d'ouvrage ne juge pas nécessaire de faire une analyse plus conséquente.

CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS ET AGRICOLES : ne concerne que la commune de CHECY

REMARQUES DE LA MRAe
<ul style="list-style-type: none">- Selon le dossier, indication que la mise en compatibilité n'engendre pas d'incidence sur l'équilibre global du document d'urbanisme et la planification territoriale de la commune MAIS il n'a pas été pris en compte le déclassement de la ZAP de CHECY,- Justification sommaire de la réduction de la ZAP ne mentionnant que de l'impossibilité de procéder à une autre solution du fait de contraintes liées à la sécurité routière et au bruit,- Ae recommande également d'indiquer si des mesures de compensation sont prévues en raison d'un déclassement de la ZAP de CHECY.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

RAPPEL : le déclassement partiel de la ZAP de CHECY fait l'objet de la **PIECE J** du dossier d'enquête publique. SNCF Réseau fait un rappel des divers éléments la composant.

PRESENTATION DE LA ZAP, CONTEXTE ET OBJECTIFS

D'une superficie de 285ha, créé par arrêté préfectoral en date du 3 avril 2013, la ZAP de CHECY concerne des zones agricoles dont la préservation est jugée d'intérêt général. C'est un outil de protection foncière agricole pour maintenir la vocation agricole de la commune et pour promouvoir les vignes AOC. Les enjeux sont le maintien d'une coupure verte au nord-est de l'Agglo, le maintien d'un paysage ouvert structuré et lisible, le maintien de conditions permettant la pérennisation de l'agriculture, la protection des ressources naturelles et la qualification du cadre de vie. La ZAP est couverte par de mesures d'accompagnement comme la convention avec la SAFER et le partenariat avec la Chambre d'agriculture dans le cadre d'installations d'agriculteurs pour ne citer que deux mesures.

PRESENTATION DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET DES RAISONS DU CHOIX RETENU

Les études menées ont permis de convenir à la dénivellation du PN 99 se trouvant à la rue du Godet. 3 variantes de déviation de la Rue du Godet ont été envisagées. C'est la variante 1 qui a été retenue, en concertation avec les élus de la commune de CHECY. Bien que celle-ci soit plus consommatrice en terres agricoles, elle s'éloigne davantage des pavillons d'habitation se trouvant le long de la Rue du Godet réduisant ainsi l'impact sonore.

IMPACTS SUR LA ZAP DE CHECY ET MESURES ENVISAGEES

Effet d'emprise sur la ZAP en raison de la dénivellation évitant l'effet de coupure supprimant les PN 98 et 99 et par l'implantation de la sous-station électrique nécessaire à l'électrification de la voie. Le projet ne rend pas inaccessible les parcelles agricoles car les voies d'accès sont maintenues avec un allongement de 300m du parcours. La ZAP n'a pas pu être écartée pour éviter l'effet de coupure qu'entraînent les suppressions des PN 99 et PN 98. Cette solution de dénivellation s'est faite après concertation mais aussi accord des élus de la commune de CHECY. La mesure d'évitement n'a donc pas pu être mise en œuvre pour la ZAP de CHECY. Il est cependant proposé, dans le cadre de mesure de réduction, de réduire les pollutions des terres agricoles par l'étanchéification de la sous-station électrique et la mise en place d'un système de récupération des huiles, et la pose d'un géotextile sous le ballast de la voie afin d'éviter la repousse de la végétation et l'utilisation de produits phytosanitaires. Dans le cadre des enjeux agricoles, la commune de CHECY poursuit sa réflexion. Dans le futur PLU, la commune envisage de réaliser une extension de la ZAP sur les secteurs des Mazures et des Coudrais au Nord-est sur environ 50ha. De ce fait, aucune procédure d'aménagement foncier porté par le projet n'est envisagée.

DEPLACEMENTS :

REMARQUES DE LA MRAe

- *Manque de justification par l'évaluation environnementale des modalités de prise en compte des besoins nouveaux générés par l'aménagement des haltes ferroviaires,*
- *Absence de présentation des incidences des travaux permis par la mise en compatibilité du PLU,*
- *Pour MARDIE : absence de justification de la réduction des emplacements réservés.*

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

REPONSES SNCF Réseau

RAPPEL : du mémoire complémentaire en réponse à l'avis de l'Ae

- Aménagement autour des haltes : domaine de compétence des communes ou des EPCI,
- Lors constitution du dossier soumis à l'enquête publique, présentation très variée des états d'avancement des aménagements autour des haltes et voir pour certains le périmètre est insuffisamment défini,
- Avancement hétérogène des études portées par les collectivités locales,
- Les emplacements réservés sur lesquels se superposent le projet ne concernent que des projets de voirie ou de déplacements des modes doux.

PAYSAGE :

REMARQUES DE LA MRAe

- Absence de description des incidences des travaux,
- Dans le descriptif des mesures d'intégration paysagère : pas de prise en compte des aspects liés à la topographie et à la gestion des déblais et remblais, ainsi que des équipements et éléments de mobilier urbain,
- Pas d'argument sur l'absence d'incidence résiduelle sur les covisibilités depuis et vers les sites ou monuments protégés.

REPONSES SNCF Réseau

RAPPEL : de l'analyse de l'évaluation environnementale en **PIECE C-V**

ANALYSE DES EFFETS DU PROJET ET MESURES ENVISAGEES.

- Effets de la MECDU identiques aux effets du projet puisque la mise en compatibilité limite les modifications à la réalisation du projet,
- Intégration paysagère : le projet s'appuie sur une emprise ferroviaire existante limitant l'impact paysager,
- Aménagements ayant potentiellement un impact visuel : les haltes nouvelles, les poteaux et fils caténaire, les dénivellations routières, les aménagements routiers, les sous-stations, les postes d'aiguillage automatisés,
- Présentation de divers ouvrages :
 - * de dénivellation : SAINT JEAN DE BRAYE (PN 93 – PN 97) – CHECY (PN 99 et ouvrage de l'Avenue Blanche) – MARDIE (PN 103 – PN 104) – SAINT DENIS DE L'HOTEL (PN 110),
 - * d'électrification et sous-stations électriques de CHECY et de SAINT DENIS DE L'HOTEL,
 - * haltes ferroviaires : ORLEANS AMBERT – SAINT JEAN DE BRAYE – CHECY – MARDIE – SAINT DENIS DE L'HOTEL – CHATEAUNEUF SUR LOIRE,
 - * préconisation architecturales et paysagères générales : halte ORLEANS AMBERT.

RESSOURCE EN EAU :

REMARQUES DE LA MRAe

- Description courte des incidences de la mise en compatibilité mais adaptation des dispositifs et précautions pour réduire les pollutions,
- Utilité d'une argumentation plus conséquente sur les alternatives à l'épandage de produits phytosanitaires en dehors des lieux identifiés.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencé : E17000153/45

REPONSES SNCF Réseau

RAPPEL : détail des démarches entreprises par SNCF Réseau pour une réponse alternative à l'utilisation des produits phytosanitaires.

- Possibilité de réalisation d'aménagements pour prévenir le développement de la végétation par la pose d'un géotextile, solution la plus prometteuse dont l'industrialisation est à l'étude mais développement possible de la végétation provenant d'autres sources que la voie (vent) et dégradation du géotextile à la suite de travaux de maintenance sur la voie,
- Dans cadre, démarche ERC, la pose d'un géotextile est la solution retenue et SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre ce dispositif sur l'ensemble de la voie.

ARTICULATION AVEC LES PLANS ET PROGRAMMES DE PORTEE SUPERIEURE :

REMARQUES DE LA MRAe

- *Argumentation correcte sur l'articulation de la mise en compatibilité du PLU avec plusieurs plans et programmes de portée supérieure,*
- *Mais aucune pour la prise en compte du schéma régional du climat de l'air et de l'énergie.*

REPONSES SNCF Réseau

Le projet est un levier pour atteindre les objectifs du SRCAE permettant de faciliter et de sécuriser l'usage des moyens de transport alternatifs à la voiture.

SUIVI ENVIRONNEMENTAL :

REMARQUES DE LA MRAe

- *Dispositif de suivi environnemental sommaire ne se rapportant qu'aux aspects opérationnels du projet,*
- *Prise en compte nécessaire d'autres thématiques comme les transports et les déplacements, le paysage.*

REPONSES SNCF Réseau

- Suivi des plantations et des secteurs ensemencés dans les 2 ans suivant la mise en œuvre pour en vérifier la bonne reprise,
- Pour les transports, suivi dans le cadre du bilan LOTI 5 ans après la mise en service de l'infrastructure,
- Pour la consommation d'espace : peu opportun pour le maître d'ouvrage car cela suppose un suivi à l'égard de la commune. SNCF Réseau n'engage pas ce genre de suivi.

PARTIE VI – QUALITE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE.

Pour la MRAe, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des PLU est succincte et l'ensemble des problématiques est abordé à l'échelle du projet ferroviaire.

Les zonages environnementaux identifiés (site Natura 2000, zones inondables, établissement SEVESO, etc...) au niveau de chaque commune auraient mérité un report sur un document cartographique.

Le résumé technique est bref et ne permet pas de conclure sur la prise en compte des incidences environnementales de la mise en compatibilité des PLU.

Concernant les communes de CHECY - MARDIE, dans le cadre de la réduction d'un

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

espace boisé classé, prévue dans la présente procédure, une reprise des éléments du diagnostic écologique réalisé dans l'évaluation environnementale aurait été souhaitable.

Les cartographies des modifications au zonage des PLU auraient pu localiser les secteurs concernés par la réduction des protections.

REPONSE DE SNCF Réseau.

Rappel de la composition du dossier d'enquête.

Jonction de 3 cartes localisant les enjeux identifiés sur l'ensemble du projet.

Cartes indiquant la réduction des espaces boisés classés de CHECY et SAINT DENIS DE L'HOTEL.

En ce qui concerne les mesures paysagères : remplacement des plantations détruites.

Pas de suppression des continuités boisées le long de la voie ferrée sur les communes de SAINT JEAN DE BRAYE et CHECY. Remplacement de la végétation supprimée à quantité égale si la suppression est nécessaire pour la réalisation du chantier : cartographies de SAINT JEAN DE BRAYE et CHECY.

Des mesures correctives supplémentaires pourront être prises et adaptées à la suite d'un bilan avec rapport de synthèse établi dans le cadre du suivi environnemental.

PARTIE VII – CONCLUSION DE LA MRAe.

Avant la réponse du maître d'ouvrage à la MRAe, cette dernière émet les conclusions suivantes :

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des PLU est au minimum.

Les problématiques environnementales sont abordées principalement sous l'angle des aspects opérationnels du projet.

L'autorité environnementale recommande, que l'analyse des incidences de la procédure de mise en compatibilité porte explicitement :

- sur les secteurs concernés par des aménagements dont la réalisation nécessite une modification du règlement et du zonage,*
- sur les implications des dites modifications sur les transports et les déplacements,*
- sur le paysage,*

L'autorité environnementale recommande également que l'articulation entre le déclassement partiel de la ZAP de CHECY et la mise en compatibilité du PLU soit argumentée d'une manière plus conséquente.

4.3 AVIS DES AVIS EMIS SUR LE PROJET, BILAN DE LA CONCERTATION.

PARTIE I – PREAMBULE.

Les avis émis sur le projet et le bilan de la concertation auprès du public ont été regroupés au sein de la pièce G du dossier soumis à l'enquête publique.

Dans cette pièce, figure également le procès-verbal de la réunion de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes impactées par le projet. Cette réunion s'est déroulée le 6 septembre 2017 à la préfecture du Loiret.

La synthèse va s'articuler en deux parties :

- avis émis par le projet,
- bilan de la concertation.

PARTIE II – AVIS EMIS SUR LE PROJET.

Les avis émis sur le projet sont de deux ordres :

- ceux émis dans le cadre de la consultation Inter-Services,

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencé : E17000153/45

- ceux émis dans le cadre de l'Instruction ministérielle de mars 2017.

II – 1 – Avis émis lors de la consultation Inter-services.

Régie par la circulaire Raffarin du 5 octobre 2004, cette consultation Inter-services permet la concertation dans un cadre souple dont les objectifs sont :

- permettre la prise en compte, le plus en amont possible, des préoccupations environnementales,
- s'assurer de la compatibilité du projet avec des instructions spécifiques (loi sur l'eau par exemple).

Elle s'applique à tout projet de travaux, d'aménagements et d'ouvrages au cours duquel il est envisagé une étude d'impact et/ou une enquête publique. Pour le présent projet, la Consultation Inter-Services (C.I.S) est menée par le Préfet du département du Loiret.

Elle s'est déroulée du 23 décembre 2016 au 8 février 2017.

Les avis émis lors de cette consultation sont regroupés ci-après. Il est à noter que le dossier soumis à la C.I.S. est quelque peu différent de celui présenté à l'enquête publique puisqu'il a été tenu compte des avis.

Avis de la Préfecture du Loiret – Direction des collectivités locales et de l'Aménagement du 20 JANVIER 2017 : PAS D'AVIS.

- dossier comprenant toutes les parties nécessaires pour ce projet mais manquant de clarté et de pédagogie pour un public non habitué aux termes et langages ferroviaires,
- Pièce A : manque d'explication sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et manque de précision sur les communes concernées par les passages à niveaux modifiés ou supprimés,
- Pièce B : doit mettre en évidence l'objet de l'opération et démontrer l'utilité publique du projet afin que le public puisse mieux comprendre la décision prise pour réaliser le projet. Cette pièce doit inclure le bilan coût/avantages,
- manque de lisibilité du plan de situation en raison du choix de l'échelle. Même élément pour le plan général des travaux. Manque de précision sur la nature et le périmètre des travaux,
- manque de précision sur le coût des mesures compensatoires, sur la liste des partenaires financiers et montant de leur participation,
- Pièce D : allègement en évitant de répéter pour chaque commune les textes réglementaires, les plans de situation et de travaux. Utilité d'une présentation globale pour toutes les communes en introduction.

Avis de la Chambre d'Agriculture du Loiret – Agricultures et territoires du 10 FEVRIER 2017 : PAS D'AVIS.

Concernant certains cheminements :

- PN 98 et PN 99 : allongement temps de parcours de 300m en raison création ouvrage d'art,
- PN 102 : difficulté de passage d'une moissonneuse sous le viaduc lors de la moisson mais selon SNCF Réseau cet engin devrait passer,
- PN 103 : enjeu agricole lié à l'exploitation de la carrière. Existence d'un enjeu à échanger avec l'agriculteur ne désirant pas passer par le lotissement à l'ouest,
- PN 106 : PN supprimé pour 3 exploitants. Enjeu lié à la déviation de SAINT DENIS DE L'HÔTEL : itinéraire rallongé et étude au cas par cas pour identifier si impact ou non,

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans

en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

- PN 109 : impact possible sur le cheminement d'un exploitant.

Concernant les cheminements de manière générale :

- ligne conservant une porosité suffisante permettant le déplacement des exploitants,
- gabarit des ouvrages d'art devant permettre les franchissements par les engins agricoles habilités à circuler sur route,
- nécessité de sensibiliser les territoires pour que les nouveaux itinéraires conservent le gabarit nécessaires aux engins agricoles.

Concernant les emprises : un sujet majeur au niveau de la ZAP de CHECY

- consommation de l'ensemble foncier sous l'emprise de la route et entre celle-ci et les habitations, impactant 3 exploitations,
- Zone Agricole Protégée : doit faire l'objet d'un traitement spécifique avec 2 pistes de travail :
 - réaliser une modification globale de la ZAP visant à retirer ce secteur du périmètre et en réintroduisant une superficie égale ou supérieure sur OLIVET pour éviter de donner une image d'érosion du périmètre protégé,
 - compenser les surfaces consommées aux agriculteurs concernés : identification en cours (lors de l'avis) par la Métropole d'ORLEANS des surfaces agricoles en friche pour les remettre en culture au profit des agriculteurs évincés,
- proposition d'une réunion entre la commune de CHECY – PREFECTURE LOIRET – SNCF et CHAMBRE D'AGRICULTURE pour réduire et compenser l'impact sur la ZAP de CHECY.

Avis de la Direction Départementale des Territoires du 30 JANVIER 2017 : AVIS FAVORABLE AVEC DEMANDE DE PRECISIONS.

Volet agricole :

- prélèvements globalement modérés des espaces agricoles ou forestiers, notamment ZAP de CHECY) pour la réalisation de certains aménagements : pas de mesures compensatoires,
- impact sur l'activité agricole : en raison suppression avec ou sans rétablissement dénivelé de 7 passages à niveau ne présentant pas des conditions de sécurité suffisantes pour leur maintien, et ne concernant qu'une dizaine d'exploitations agricoles du fait de la présence de parcelles de part et d'autre de la voie,
- attention particulière pour réduction des difficultés de certains exploitants,
- envisager une démarche d'aménagement foncier en concertation avec les communes concernées,
- réflexion sur la circulation des engins agricoles.

Nuisances sonores :

- points favorables pour limitation du bruit généré par l'infrastructure : modernisation de la voie, électrification, exploitation avec du matériel acquis,
- classement final de la ligne en fonction de sa fréquentation.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

- reformulation de certaines justifications,
- précisions pour certaines communes :
 - CHATEAUNEUF SUR LOIRE : s'assurer que la zone 1AU est bien impactée, selon un rapport, ainsi que des éléments de paysage,
 - SAINT JEAN DE BRAYE : mise en compatibilité à apprécier au regard du PLU approuvé non transmis à la DDT (au jour de l'étude du dossier) surtout que la DDT a demandé des modifications pour le retrait de bandes boisées le

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

- long de la ligne,
- MARDIE et SAINT DENIS DE L'HÔTEL : prise en compte des plans de zonage modifiés par la DUP du projet de déviation de la RD 921 JARGEAU / SAINT DENIS DE L'HÔTEL,
 - modification de la ZAP de CHECY : ne fait pas l'objet d'une mise en compatibilité par une DUP mais d'une procédure spécifique de modification de la ZAP ayant valeur de servitude publique.

Aménagement des passages à niveau voisin de la ligne B du tramway d'ORLEANS :

- fonctionnement actuel des PN 92 – 93bis – 94 et 95 non adapté avec la circulation du nombre de trains prévus par le projet,
- autorisation d'exploitation de la ligne B du tramway délivrée avec le trafic ferroviaire actuel avec obligation pour l'agglomération d'ORLEANS de produire un dossier en cas de réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLEANS – CHATEAUNEUF SUR LOIRE (PN 94 limité aux piétons),
- coordination avec la SNCF des études à venir de l'agglomération d'ORLEANS.

Circulation des transports exceptionnels :

- PN 112 : situé sur itinéraire de convoi exceptionnel super E empruntant la RD 2460. Prise en compte dans les aménagements prévus de ce classement en permettant le passage des convois les plus contraignants.
- PN 93 - Avenue du Capitaine Jean : axe utilisé pour des livraisons par convois exceptionnels à l'entreprise LEROY-SOMMER. Prise en compte des caractéristiques géométriques et de dimensionnement de l'ouvrage en dénivellation pour assurer la livraison par ces convois.

Volets environnementaux :

- maquette présentée ne concernant que la mise au point du dossier d'enquête préalable à la DUP sans élément suffisant sur les aspects environnementaux :
 - la loi sur l'eau,
 - le défrichement,
 - les espèces protégées .
- Nécessité d'une autorisation, mais projet relevant du régime de l'autorisation unique environnementale à compter du 1 mars 2017 et par voie de conséquences :
 - détail des aménagements y compris ceux connexes à l'opération,
 - traitement du projet comme une création de ligne (gestions des eaux en quantité et en qualité par exemple n'existant pas lors de la création de la ligne).

Densification urbaine : DDT souhaitant apporter des pistes de réflexion allant au-delà de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et pouvant donner lieu à des recommandations sur la thématique habitat (ces dernières peuvent entraîner des modifications aux PLU) :

- répercussion sur le domaine du logement suite remise en service d'anciennes haltes et la création d'autres : réflexion sur la densification de l'habitat dont la tendance actuelle est la concentration raisonnée y compris en matière de logement social,
- pas de mise en évidence par le Service Habitat Rénovation Urbaine de l'anticipation par les communes de la remarque ci-dessus,
- nécessité d'inciter les collectivités à repenser les règlements des zones autour et à proximité des haltes pour favoriser la densification et permettre la mise en place d'une réelle mixité sociale.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Avis de l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage du 26 JANVIER 2017 : PAS DE REMARQUE PARTICULIERE.

- bonne prise en compte des menaces potentielles de l'aspect « faune » avec proposition de mesures d'atténuation réalistes,
- organisme favorable à étudier avec l'exploitant le bilan des suivis des collisions dressé les premières années d'exploitation.

Avis de la Direction Régionale de l'Équipement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) du 10 FEVRIER 2017 : PAS D'AVIS MAIS OBSERVATIONS.

Présentation du projet :

- document synthétique mais permettant d'appréhender le projet,
- PN 103 : pas de précision suffisante sur le dimensionnement pour le passage des bus et poids-lourds de l'aménagement du passage inférieur.

Etude d'impact du projet sur l'environnement :

- Résumé non technique de l'étude d'impact :
 - présentation correcte et compréhensible par le public des enjeux identifiés dans l'état initial et des effets du projet,
 - améliorations à apporter :
 - actualiser les enjeux sur le milieu naturel suite aux remarques ci-après,
 - traitement succinct de l'enjeu qualité de l'air : faire rappel sur l'existence d'un plan de protection de l'atmosphère notamment sur les fiches action n° 8 (Mobilités alternatives) et n° 3 (Urbanisme/planification – Etudes d'impact).
- Milieu physique – Eaux souterraines et superficielles :
 - contextes hydrologique et hydrogéologique : bien appréhendés avec une évaluation correcte des enjeux,
 - présence de nombreux captages à proximité de la voie ferrée : prendre en compte les prescriptions des hydrogéologues agréés.
- Milieu physique – Risques naturels :
 - ensemble des risques naturels listé dans l'état initial avec les enjeux correctement identifiés,
 - identification correcte des impacts dans le cas d'une crue de la Loire sur les aménagements nécessaires à la réouverture de la ligne,
 - inondations de mai-juin 2016 liées à un ruissellement majeur et au débordement du canal d'ORLEANS,
 - risque géologique : mise en œuvre de dispositions constructives au niveau des aménagements prévus sur des sols présentant des risques et purges des terrains les plus argileux.
- Milieu naturel : imprécisions ou erreurs relevées :
 - le critère « espèce déterminante ZNIEFF » ne signifie pas que l'espèce est nécessairement patrimoniale,
 - erreur sur la légende de plusieurs tableaux concernant les inscriptions sur les annexes des Directives « Habitat » et « Oiseaux » relatifs au statut de protection des espèces,
 - caractérisation des habitats naturels et zones humides :
 - identification erronée des pelouses pionnières sur sable dans le cadre du projet : évocation uniquement de peuplement rudéral ne présentant pas d'intérêt particulier,
 - niveau d'enjeu en terme de zones humides : difficilement compréhensible et absence de cartographie,

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

- flore inventoriée : nombre important d'espèces non patrimoniales qui sont à retirer,
- faune inventoriée :
 - corrections d'imprécisions concernant : le groupe des Lépidoptères, le groupe des Coléoptères, le groupe Odonates, le groupe des Amphibiens et le Groupe des Reptiles,
 - imprécisions à corriger : sur la mise en place de la démarche ERC en propos introductifs, sur le tableau des impacts sur le milieu naturel (mention de 6 espèces alors que le dossier n'en cite que 5), trop forte importance sur l'impact éventuel sur le Corynéphore blanchâtre,
 - précisions à apporter sur l'impact sur les gîtes des chiroptères lors des interventions sur des ouvrages,
 - interrogation sur les impacts du projet sur le lézard des murailles.
- Milieu humain – Risques technologiques et servitudes associées :
 - aucune mesure envisagée en ce qui concerne les canalisations de transport de matières dangereuses traversant l'aire d'études car le projet se situe en dehors des zones d'effets de ces ouvrages,
 - PN 104 : dossier ne faisait pas apparaître l'ouvrage de dénivellation de ce passage à niveau qui est supprimé, ouvrage permettant l'accès à la carrière de la Ligérienne à MARDIE, ouvrage devant faire l'objet d'une étude.
- Milieu humain – Intermodalité et accessibilité :
 - étude satisfaisante sur le rabattement des six haltes ferroviaires projetées avec création d'interconnexions avec les transports collectifs existants,
 - accès facilité aux piétons et vélos dans l'aménagement des gares,
 - prise en compte de l'accessibilité aux PMR.
- Cadre de vie et santé – Qualité de l'air :
 - dans l'état initial : analyse détaillée des enjeux liés au Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Agglomération ORLEANS – Centre Val de Loire,
 - dans l'analyse des effets du projet : étude insuffisante,
 - absence de justification dans le dossier de la prise en compte de l'ensemble des éléments demandés par la fiche urbanisme/planification « Etudes d'impact » du PPA ;
- Paysage :
 - périmètre UNESCO : identification correcte dans l'état initial,
 - dans l'analyse des effets du projet : mention qu'aucun élément de la voie ferrée nécessaire à la réouverture de la ligne ne traverse le périmètre, ni se trouve en covisibilité d'un site classé ou inscrit,
 - absence d'impact majeur sur le Val de Loire Patrimoine mondial et ses composants identitaires,
 - PN 98 et 99 : création passage par pont-route en raison suppression des deux passages à niveau perte de 7,5ha de surface agricole donc étude d'une nouvelle voie de desserte au plus près de la zone urbaine, en limite Est de la ZAP de CHECY.
- Synthèse des principales observations : compléments attendus
 - prise en compte des prescriptions des hydrogéologues,
 - Evaluation de l'impact par ruissellement du bassin versant du cours d'eau de la Bionne,
 - correction de l'état initial et des effets du projets sur le milieu naturel,
 - concernant la qualité de l'air, mener une évaluation proportionnée aux enjeux locaux,

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

- ZAP : optimiser le rétablissement au niveau de la Rue du Godet,
- statuer sur le besoin d'un rétablissement d'accès à la carrière de la Ligérienne à MARDIE.

Avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles – Service Régional de l'Archéologie du 30 JANVIER 2017 : PAS DE RISQUE ARCHEOLOGIQUE MAJEUR.

Inventaire :

- recensement par le SRA de sites ou indices de sites archéologiques sur le territoire des communes traversées par la ligne,
- conservation possible de vestiges archéologiques enfouis non reconnus à ce jour,
- mise à disposition du maître d'ouvrage de documentation détaillée sur le site ou indice recensé.

Information d'ordre réglementaire :

- absence de zones de présomption de prescription archéologique,
- projet faisant objet selon étude d'impact en vertu de l'article L 122-1 du Code de l'Environnement, et entre dans le champ de l'article R 523-9 du Code du Patrimoine,
- la DRAC devra être saisie d'un dossier décrivant les travaux projetés, le Préfet de Région disposant de deux mois à partir de la réception pour prescrire un diagnostic archéologique ou faire connaître son intention d'éditer une des mesures de l'article R 523-15 du Code du Patrimoine (fouille ou modification de la consistance du projet),
- possibilité pour SNCF Réseau d'anticiper cette procédure en vertu de l'article R 523-12 du Code du Patrimoine. Si décision du préfet de région intervenant dans les deux mois et faisant objet de prescriptions archéologiques, demande anticipée de prescription par le maître d'ouvrage en vertu de l'article R 523-14 du Code du Patrimoine,
- article L 524-2 du Code du Patrimoine : opérations d'aménagement foncier, agricole et forestier soumis à la redevance archéologique.

Avis :

- pas de risque archéologique majeur,
- secteur à surveiller : création d'un rétablissement routier au niveau des PN 98 et 99 car à proximité mise à jour en 2004 d'un site protohistorique lors diagnostic au lieu-dit de « l'Ormeau »

Avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles – Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du 14 FEVRIER 2017 : PAS D'AVIS.

Qualité du dossier :

- PIECE C, p. 22, chapitre 1.3.5 : à préciser que la ligne se situe également aux abords de monuments historiques à ORLEANS sis dans la Rue de la Bretonnerie,
- Chapitre 1.4.2.4 : paysage et patrimoine abordés de manière limitée.

Analyse du dossier :

- CHECY – PN 98 et 99 : leurs suppressions engendrent des problèmes d'organisation du territoire tendant à perturber l'usage et la vie des riverains - usagers empruntant des cheminements plus longs en raison rue en impasse de chaque côté du PN 99 - création d'un ouvrage d'art entraînant traversée de la ZAP – nécessité étude de solutions alternatives pour l'aménagement des PN 98 et 99.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

- Aménagement et ouvrages liés au projet :
 - prise de mesures adaptées pour limiter les impacts sur le paysage et la perception des ouvrages et aménagements annexes,
 - intégration de compléments paysagers.

Procédure :

- Nouvelle voie de la gare d'ORLEANS se trouvant dans le périmètre des monuments historiques de la rue de la Bretonnerie à ORLEANS, nécessité d'une autorisation préalable à toute modification de l'aspect extérieur d'un immeuble situé dans les abords d'un monument historique,
- donc dépôt de demande d'autorisation spécifique pour cet aménagement soit en vertu du Code de l'Urbanisme, soit en vertu du Code du Patrimoine.

II – 2 – Avis émis lors de l'Instruction Administrative de mars 2017.

Avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) du 7 AVRIL 2017 : FAVORABLE AVEC UNE RESERVE.

- Exploitation de la ligne et travaux compatibles avec les arrêtés de DUP des périmètres de protection des captages d'eau potable traversés.
- Pas d'alternative au désherbage chimique pour l'entretien des voies ferrées.

Avis de la Direction Départementale du Territoire – Service de l'Urbanisme et de l'Aménagement durable du territoire du 7 AVRIL 2017 : suite réponse de l'avis du 30 janvier 2017.

- Pétitionnaire a pris acte des observations : intégration des demandes pour la mise en compatibilité et pièce spécifique pour le déclassement partiel de la ZAP de CHECY,
- Pour une bonne conduite du projet : suivre les recommandations relatives aux aménagements des passages à niveau, le volet agricole et les aspects environnementaux.

Avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles – Service Régional de l'Archéologie du 3 AVRIL 2017.

Aucune prescription archéologique.

Avis de la Direction Régionale de l'Équipement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) du 31 MARS 2017 : PAS D'AVIS MAIS OBSERVATIONS.

Transmission de documents, considérés comme irrecevables, car ne répondant pas aux exigences de l'article R. 151-3 du Code de l'Urbanisme notamment sur la production d'éléments suivants :

- description de l'articulation des mises en compatibilité avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes,
- analyse des perspectives d'évolution de l'état initial en exposant les caractéristiques des zones touchées par l'application des mises en compatibilité des PLU.

Avis de la Région Centre Val de Loire – Direction Transports et Mobilités Durables du 11 AVRIL 2017 : PRIORITE POUR LA REGION.

Une des trois priorités du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) : mobilité et accessibilité pour les voyageurs en encourageant le report modal avec comme objectif à 2020 une diminution des gaz à effet de serre de 5%. Le projet de réouverture est une des actions permettant d'atteindre cet objectif.

Le projet aura des effets sur :

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencé : E17000153/45

- la réduction de la fracture sociale,
- la préservation de la qualité de vie urbaine, et l'amélioration de la qualité de la vie des habitants de l'agglomération d'ORLEANS par report de trafic sur le mode ferroviaire,
- le renforcement de l'attractivité résidentielle,
- le développement de l'économie de ce même territoire, en dynamisant le tissu économique,
- la diminution pour les usagers de la facture carburant,
- l'amélioration des déplacements pour les personnes à mobilité réduite,
- la réponse de la Région pour l'organisation du transport multimodal.

Le projet répond aussi aux objectifs du Conseil Régional du Centre – Val de Loire en matière de transports, d'environnement et d'aménagement du territoire et est majeur pour le développement durable du territoire de la Région.

Avis du Conseil de Communauté de la Communauté Urbaine Orléans Métropole du 13 AVRIL 2017 (extrait n° 006284 du registre des délibérations) : AVIS FAVORABLE AVEC OBSERVATIONS.

La communauté urbaine Orléans Métropole est FAVORABLE au projet de réouverture de la ligne ORLEANS – CHATEAUNEUF SUR LOIRE, venant efficacement compléter l'offre de transport en commun de l'est orléanais avec la prise en compte de certaines observations.

Voie H et impact sur les parkings gare et Munster

- pas de recherche sur un scénario autre que la création d'une voie nouvelle en gare d'ORLEANS, empiétant sur les parkings Gare et Munster,
- souhait sur la recherche de solutions alternatives.

Dépôt TAO et suppression du passage à niveau 93 :

- prise en compte par la collectivité de la nécessité d'utiliser des emprises du dépôt TAO conduisant à des études sur les modifications à apporter à ce dépôt,
- Orléans Métropole souhaite un contournement de qualité par l'ouvrage créé.

Nuisances sonores :

Demande à SNCF Réseau d'avoir une vigilance très forte sur le maintien de la diminution de ces nuisances en y apportant toutes les garanties utiles pour préserver la qualité de vie des habitants proches de la voie ferrée.

Milieux naturels, faune, flore, et trame verte et bleue :

Facteur important de rupture des continuités écologiques, Orléans Métropole demande une gestion durable et écologique des aménagements.

Passages à niveau :

Demande de la collectivité à ce que la circulation des trains ne se fasse pas au détriment des liaisons tramway notamment sur la régularité et la vitesse commerciale de ceux-ci.

Haltes créées :

- accompagnement par la collectivité du projet ferroviaire par la réalisation d'aménagements autour des haltes créées sur le territoire communautaire (ORLEANS-AMBERT – SAINT JEAN DE BRAYE – CHECY – MARDIE),

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

- Compatibilité entre les aménagements prévus par SNCF Réseau au niveau de la halte de SAINT JEAN DE BRAYE et le projet de la commune sur la restructuration du centre ville en privilégiant l'axe Nord – Sud.

Avis des communes de MARDIE, CHECY, SAINT JEAN DE BRAYE et ORLEANS :

Attire attention sur la bonne prise en compte des remarques émises par ces communes.

Avis de la mairie de CHATEAUNEUF SUR LOIRE du 25 avril 2017 : AVIS FAVORABLE AVEC OBSERVATIONS.

La commune est FAVORABLE au projet crucial pour la mobilité et indispensable pour le développement économique des territoires. Cet avis est accompagné d'observations et de demandes de compléments d'information dans le dossier d'enquête.

Pour la commune, le projet implique la fermeture de 3 passages à niveau sur 4 pouvant engendrer des déséquilibres majeurs dans les possibilités de franchissement des voies.

Observations :

- PN 110 : l'aménagement par pont-rail conjugués à des alternats par feux tricolores et passages souterrains pour les piétons et cycles est indispensable, excluant toute fermeture sans aménagement pour maintenir une circulation sur la RD 11.
- PN 111 (rue des Maquisards) : demande de la municipalité d'avoir la confirmation par SNCF Réseau de l'impossibilité de maintenir en service ce passage à niveau alors que d'autres sont maintenus avec une circulation routière identique voire inférieure,
- PN 112 :
 - accord de la commune pour création carrefour giratoire « cacahuète » excluant la mise en place de feux tricolores et permettant le passage des convois exceptionnels,
 - crainte de la municipalité de voir apparaître des files d'attente lors du passage à niveau notamment aux heures de pointe, d'où demande d'un souterrain sous la halte.
- Aménagement de la halte : création impérative d'un souterrain, pour assurer circulation Nord – Sud pour les piétons, les deux roues et les Personnes à Mobilité Réduite, surtout si création d'un lycée à CHATEAUNEUF SUR LOIRE.

Compléments d'information :

- Financement des travaux d'aménagement des abords : demande de précisions sur les conditions d'intervention financières de SNCF Réseau et de la Région Centre – Val de Loire,
- Aménagement des haltes :
 - éléments succincts sur l'aménagement du quartier Gare. La commune a fait plusieurs demandes auprès de SNCF Réseau mais sans aucune réponse,
 - définir périmètre précis d'emprise foncière au Nord et au Sud de la voie,
 - demande de destination précise des terrains au Nord de la voie appartenant à la SNCF,
 - engagement de la ville sur l'étude d'aménagement autour de la future halte.

Avis de la commune de CHECY – Extrait du registre des délibérations n° 2017.03.032 du 28 MARS 2017.

- **AVIS FAVORABLE** à l'enquête publique,
- **APPROUVE** le contenu du dossier d'enquête publique avec :
 - demande de raccordement de la variante au sud sur l'Avenue d'Orléans en

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans

en date du 30 août 2017, référencée : E17000153/45

- longeant le centre technique municipal,
- demande à SNCF Réseau d'avoir une vigilance très forte sur la prise en compte de la réduction des nuisances sonores,
- **ACCEPTE** le déclassement de la ZAP de CHECY.

Avis de la commune de MARDIE – Extrait du registre des délibérations n° 2017/36 du 26 AVRIL 2017 : AVIS FAVORABLE avec observations.

La commune de MARDIE émet un avis favorable avec prise en compte des observations suivantes :

- article 1.2.2 sur les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) : modification n° 4 du PLU, approuvée en conseil communautaire le 13 avril 2017, pour permettre l'accès à la halte du TER depuis la rue de Donnery,
- article AU2 du PLU de MARDIE : modification de l'article ne prévoyant que 10 places de stationnement au maximum incompatible avec un parking-relais de 50 + 50 places,
- article 1.3.1.3 « liste des emplacements réservés » : tableau à modifier car ER n° 18 est supprimé depuis plusieurs années et les ER n° 25 et 9 l'ont été lors de la modification n°3 de mars 2015,
- remarque sur l'emprise parcellaire s'éloignant de l'ancienne poste pour se rapprocher d'une propriété privée,
- pas de prévision d'arrêt de bus prévu au niveau de la halte,
- aucune prévision sur le traitement des eaux pluviales,
- piste cyclable du côté de l'ancienne poste ne permettant pas une connexion avec la liaison douce reliant la rue de la Fosse à l'Avenue du Pont-Aux-Moines, prévue par l'OAP lors modification n° 4,
- pas d'emplacement prévu pour un garage à vélos,
- absence de protections visuelles et sonores pour les riverains de la ligne.

Ces précisions sont indispensables pour un aménagement cohérent et intégré au développement de la commune.

Avis de la commune d'ORLEANS – Extrait du registre des délibérations n° 31 du 10 AVRIL 2017 : AVIS FAVORABLE avec observations.

Le conseil municipal d'ORLEANS émet un avis favorable au projet mais avec une prise en compte des observations suivantes :

- Voie H et impact sur les parkings Gare et Munster :
 - pas de recherche sur un scénario autre que la création d'une voie nouvelle en gare d'ORLEANS, empiétant sur les parkings Gare et Munster
 - souhait sur la recherche de solutions alternatives.
- Nuisances sonores : demande à SNCF Réseau d'avoir une vigilance très forte sur le maintien de la diminution des ces nuisances en y apportant toutes les garanties utiles pour préserver la qualité de vie des habitants proches de la voie ferrée.
- Passages à niveau : la ville d'ORLEANS prend acte des modifications conformes aux souhaits exprimés.
- Haltes créées : création nouvelle halte à ORLEANS-AMBERT mais la ville d'ORLEANS regrette le manque de traversées par le passage à niveau.

Avis de la commune de SAINT DENIS DE L'HÔTEL – Extrait du registre des délibérations n° 039/2017 du 27 AVRIL 2017 : AVIS FAVORABLE avec observations.

- sous réserve de l'obtention des financements par les collectivités territoriales pour les aménagements à proximité de la halte,
- sous réserve d'une étude de mobilité sur les communes avoisinantes.

Arrêté de Monsieur le Préfet de Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencé : E17000153/45

Avis de la commune de SAINT JEAN DE BRAYE – Extrait du registre des délibérations n° 2017/035 du 27 AVRIL 2017 : AVIS FAVORABLE avec observations.

Le conseil municipal de SAINT JEAN DE BRAYE émet un avis favorable avec les observations suivantes :

- préservation de la qualité de vie des abraysiens, en particulier du point de vue des nuisances sonores occasionnées par le nouveau trafic,
- maintien de la fluidité des mobilités,
- assurer un bon fonctionnement de la halte,
- respecter les ambitions de la ville pour la préservation de la biodiversité, notamment le long du corridor vert de la voie ferrée,
- demande à ce que la délibération et ses annexes au nombre de deux figurent au dossier d'enquête publique.

Les deux annexes portent sur les points suivants :

- annexe 1 portant sur le dossier d'étude d'impact :
 - les modalités et conséquences de la fermeture des passages à niveau,
 - les modalités d'aménagement des haltes du centre ville et Ambert,
 - les nuisances,
 - le respect de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation « Trame verte et bleue » du PLU d'ORLEANS approuvé le 16 décembre 2016,
 - le foncier,
 - le service aux voyageurs.
- Annexe 2 : étude de planification de l'axe Nord – Sud du centre ville de novembre 2016.

PARTIE III – BILAN DE LA CONCERTATION.

La concertation publique a été menée du 10 janvier 2012 au 24 février 2012, en vertu des articles L.300-2 et R.300-1 du Code de l'Urbanisme.

III – 1 : Sujet de la concertation

Les objectifs du projet sont :

- de relier les zones d'habitation de l'est de l'agglomération à ORLEANS,
- de simplifier les déplacements des populations,
- de permettre une interconnexion avec les autres modes de transport,
- de rejoindre le nœud de correspondance régional d'ORLEANS pour offrir des liaisons vers PARIS – TOURS – VIERZON,
- de maintenir une circulation fret pour l'activité économique locale,
- de garantir l'accessibilité des haltes aux PMR,
- de préserver l'environnement.

Le programme consiste à trois opérations distinctes :

- opération d'aménagement de la gare d'ORLEANS,
- traitement du raccordement d'ORLEANS vers VIERZON (ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse)
- modernisation de la voie unique de la bifurcation de POLT jusqu'à CHATEAUNEUF SUR LOIRE.

Commentaire de la commission d'enquête : tous ces éléments sont évoqués et développés dans diverses pièces du dossier. La commission d'enquête n'a pas jugé utile de le faire pour éviter des « déjà dit ».

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

III – 2 : Modalités de la concertation

La concertation a été menée en trois phases :

Phase de préparation et de définition des modalités :

- 11 entretiens auprès des représentants des collectivités locales, des communes concernées et d'association,
- rencontres avec des représentants d'entreprise locales utilisant la ligne fret,
- enseignements de ces entretiens :
 - forte adhésion au projet,
 - forte implication des communes,
 - expression forte des craintes des riverains sur les nuisances sonores,
 - doutes et déceptions de divers acteurs sur la date de mise en service du projet,
 - attentes de la concertation : organisation de réunions publiques,
 - mise en place de l'électrification de la ligne,
 - desserte ponctuelle de la gare des Aubrais,
 - évocation d'autres sujets pouvant avoir un impact sur le projet : carrière de MARDIE, déviation de la RD 921 à JARGEAU, aménagements aux abords de la ligne.

Délibérations des communes : les communes concernées par le tracé du projet ont délibéré et approuvé les modalités de la concertation.

Phase de concertation du 10 janvier 2012 au 24 février 2012 :

La diffusion de la communication a été assurée auprès des six communes traversées par la ligne, les collectivités territoriales, les associations, les acteurs économiques, la gare d'ORLEANS, la préfecture du Loiret ainsi que la DREAL Centre Val de Loire.

Le dispositif d'information a été réalisé par une plaquette de présentation du projet, des fiches pour chacune des communes traversées par la ligne, et par l'ouverture d'un site www.orleans-chateauneufsurloire.fr.

A cela s'ajoutent les moyens d'invitation de participation que sont les flyers et les affiches.

L'information a également été relayée par la presse (conférence de presse et communiqués). Le lancement et l'information sur les tenues de réunions publiques ont été effectués auprès de tous les acteurs concernés par le projet. Ces derniers ont même reçu un lot d'outils de communication (plaquettes, fiches communes, flyers et affiches).

Deux réunions publiques réunissant des élus, des représentants d'associations et des habitants ont été organisées :

- le jeudi 12 janvier 2012 à CHATEAUNEUF SUR LOIRE,
- le lundi 13 février 2012 à CHECY.

Après l'accueil du maire de la commune, le projet a été présenté au public présent. Le public pouvait consigner son avis sur des registres.

Onze expositions ont été tenues généralement dans les locaux des mairies ou dans les collectivités territoriales avec la réalisation de deux panneaux pédagogiques portant sur le projet et ses objectifs mais aussi sur la concertation et ses modalités : ORLEANS (sur 4 sites) – SAINT JEAN DE BRAYE – CHECY – MARDIE – SAINT DENIS DE L'HÔTEL – CHATEAUNEUF SUR LOIRE – FLEURY LES AUBRAIS – JARGEAU. Au cours de celles-ci, des registres pour recueillir les avis étaient mis à la disposition du public tout

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

comme des moyens d'information décrits ci-dessus.

Le public pouvait aussi adresser des observations ou expressions à une adresse postale ou par mail.

III – 3 : Bilan quantitatif de la concertation

Sur les deux réunions publiques :

470 participants (230 personnes à CHATEAUNEUF SUR LOIRE et 240 à CHECY) ayant posé 47 questions durant 4h30 d'échanges au total des deux réunions.

62% des participants se sont dits favorables au projet – 20% défavorables et 18% neutres ou ne se prononcent pas.

Les thématiques abordées ont été dans l'ordre décroissant du nombre d'avis, 75 sur les deux réunions : nuisances et environnement – sécurisation de la voie et des passages à niveau – les haltes et aménagements connexes – l'électrification – coût / financement – opportunité du mode – haltes et intermodalité – desserte des Aubrais – délais de mise en service – carrière de MARDIE – Terminus à ORLEANS – Lien avec POCL – Fréquence / Temps de parcours – prolongement vers GIEN / MONTARGIS.

Les avis sont répartis de manière équitable : 37 à CHATEAUNEUF SUR LOIRE et 38 à CHECY.

Commentaire de la commission d'enquête : le public s'est peu exprimé lors de ces réunions publiques. Les avis ne représentent en effet que 16% par rapport au nombre de participants aux deux réunions publiques. Cela paraît peu pour un projet d'une telle importance.

Sur les expressions écrites :

Lors des réunions publiques, des questionnaires ont été distribués au public. Seuls 27% (126 personnes) des participants ont retourné leurs questionnaires. Sur les 126 réponses fournies, 87% sont favorables – 5% défavorables et 8% neutres ou ne se prononcent pas.

Les thématiques abordées sont sensiblement identiques à celles exprimées lors des deux réunions.

En ce qui concerne les registres, 106 avis ont été exprimés dont 72% favorables – 6% défavorables – 5% neutres ou ne se prononcent pas – 17% ambivalents. Ce sont dans les communes de SAINT JEAN DE BRAYE et de CHATEAUNEUF SUR LOIRE que le public s'est majoritairement exprimé à hauteur de 60% des avis. Peu de personnes ont donné leur avis sur les registres dans les autres communes traversées par le projet : SAINT DENIS DE L'HÔTEL (5) – ORLEANS (4) – AGGLOMERATION ORLEANS (4) – MARDIE et CHECY (1 pour chaque commune).

Les thématiques sont identiques sauf que l'ordre est modifié. On trouve d'abord nuisances et environnement puis électrification et fréquence / temps de parcours (pour ne citer que les trois premiers thèmes).

Douze courriers ont été adressés. 83% sont favorables au projet, 9% défavorables et 8% neutres ou ne se prononcent pas.

Les avis exprimés portent dans l'ordre décroissant sur la sécurisation de la voie et des passages à niveau, le prolongement vers GIEN / MONTARGIS et la localisation des haltes (seules les trois premières sont mentionnées).

Le public s'est également exprimé par courriel à l'adresse contact@orleans-chateaufsurloire.fr. 72 personnes ont utilisé ce moyen. 57 % sont favorables, 31% défavorables, 7% neutres ou ne se prononcent pas et 5% ambivalents.

Les thèmes principalement évoqués portent sur les nuisances et l'environnement puis l'opportunité du mode et ensuite la sécurisation de la voie et des passages à niveau. On

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

retrouve ensuite les mêmes thématiques que pour les autres modes d'expression.

Sur les visiteurs du site internet :

Durant le temps de la concertation, il y a eu 1 415 visiteurs uniques.

Sur les publications médias du projet :

De novembre 2011 jusqu'au 28 février 2012, 75 publications ont été réalisées à la radio ou à la télévision (locale), dans la presse pour la majorité et sur le web.

III – 4 : Les chiffres-clés de la concertation

Au total, 363 personnes se sont exprimées majoritairement dans les questionnaires (126) et sur les registres (106). 67% ont émis un avis favorable, 16% défavorables, 8% neutres ou ne se prononcent pas et 9% ambivalents.

Le nombre d'avis est de 389 donc supérieur au nombre de personnes. Cela indique qu'une même personne a pu évoquer plusieurs thèmes.

La répartition est la suivante dans l'ordre décroissant :

- nuisances et environnement : 87,
- sécurisation de la voie et des passages à niveau : 36,
- électrification : 34,
- fréquence / temps de parcours : 31,
- opportunité du mode : 29,
- intermodalité : 28,
- coût / financement : 25,
- prolongement vers GIEN / MONTARGIS : 24,
- aménagement connexes : 24,
- délais de mise en service : 24,
- localisation des haltes : 16,
- desserte des Aubrais : 9,
- terminus ORLEANS : 7,
- prévisions de trafic : 5,
- lien avec POCL : 4,
- carrière de MARDIE : 3,
- terminus de SAINT JEAN DE BRAYE : 2,
- fret : 1.

SNCF Réseau (RFF : Réseau Ferré de France au moment de la concertation) a apporté des réponses lors de la concertation sur chaque thématique abordée (CF PIECE G – Partie bilan de la concertation en pages 33 à 42).

5. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La pièce D du dossier de l'enquête publique unique présente la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) propre à chaque commune.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le Code de l'Urbanisme conformément aux articles L.153-54 à L.153-59, R.153-13 et R.153-14.

La notion de compatibilité est définie par la jurisprudence comme la non-contrariété avec les options des documents d'urbanisme.

Du point de vue technique, le document d'urbanisme doit intégrer l'opération à venir, afin de préserver l'espace nécessaire à l'implantation des projets d'aménagement.

La procédure de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme s'organise en même temps que la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet à laquelle elle est rattachée.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un dossier, le PLU ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision portant sur la mise en compatibilité.

La réouverture de la ligne SNCF ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE ne compromet pas les objectifs du projet d'aménagement et du développement durable (PADD) compris dans le Schéma de Cohérence Territoriale (Scot) pour les communes concernées.

La mise en compatibilité s'accorde avec les orientations du plan de déplacements urbains (PDU). Il en est de même avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de la Région Centre -Val de Loire et le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne 2016-2021.

La commission d'enquête considère que ces dispositions appliquées aux différents PLU dans le cadre de la réouverture de la ligne SNCF ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE sont justifiées, que les modifications apportées aux règlements et éventuellement aux plans sont peu importantes, qu'elles ne remettent pas en cause l'économie générale des PLU concernés, qu'elles n'ont pas ou peu d'incidence environnementale.

La description de la vocation de chaque zone est complétée ou amendée en précisant systématiquement pour les modifications apportées que celles-ci sont exclusivement liées au projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

Quelques exemples :

Commune de SAINT-JEAN-DE-BRAYE :

Protection du patrimoine naturel :

Aucune mise en compatibilité des éléments à protéger au titre des articles L. 151-19 et L. -23 du code de l'urbanisme n'est à envisager.

Article 4.1.1 du règlement du PLU, secteur Uaf, article 5.1,

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires à la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Orléans / Châteauneuf-sur-Loire.

Zone UC, zone 1UAB, zone UB,

les constructions et installations y compris les affouillements et exhaussements des sols nécessaires à la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Orléans / Châteauneuf-sur-Loire.

Commune de : CHÉCY

Zone A du PLU : occupation du sol

Sont admises les installations et dépôts liés à l'aménagement et ou à l'exploitation de la ligne ferroviaire Orléans / Châteauneuf-sur-Loire.

Zone N à l'exception du secteurNh1 il est précisé :

que les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux constructions nécessaires à la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Orléans / Châteauneuf-sur-Loire.

Commune de MARDIÉ

Zones Ub2, Uc2, Uc11, AU, AU11 :

les constructions et installations y compris les affouillements et exhaussements des sols nécessaires à la réouverture de la ligne Orléans / Châteauneuf-sur-Loire

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Zones Uc6, Uc7, Uc8, Uc9, Uc11, Uc13 Uc14, Uh6 Uh7, Uh8, Uh11, Uh13, Uh2, Au6, AU7, AU9, AU11, AU13, il est précisé :
que ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires à la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Orléans / Châteauneuf-sur-Loire

Commune de Saint-Denis-de-l'Hôtel,

Zone UB, article 7 du règlement, zone UA, zone UE, zone N, zone N, secteur N 2000 et NJ

Les affouillements et exhaussements de sol à condition qu'ils soient situés en dehors du périmètre rapproché du captage d'alimentation en eaux potables du bois de Chenailles, à l'exception des travaux occasionnés par la réalisation de la déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel et ceux aux constructions et installations nécessaires à la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Orléans Châteauneuf-sur-Loire, et que leurs réalisations soient liées.

6. EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE

En **PIÈCE F**, est présentée l'évaluation socio-économique.

L'offre actuelle en transports en commun reste peu performante et peu compétitive par rapport à la voiture. Le projet TER proposerait ainsi une meilleure fréquence aux usagers que l'offre interurbaine existante sur les 6 communes concernées.

Les temps de parcours sont par ailleurs plus faibles, la congestion routière n'influant pas sur la circulation des trains.

Ce mode ferroviaire, présente l'avantage, par rapport au tram, tram-train ou bus de ne pas aggraver la congestion aux abords d'ORLEANS.

Par ailleurs, la circulation des trains s'effectue sur une infrastructure existante, ce qui permet de limiter l'action sur le milieu naturel et sur le milieu urbain et des impacts négatifs que des nouvelles infrastructures pourraient entraîner.

Le projet va impacter positivement l'activité économique, en facilitant les déplacements de personnes et de marchandises. Il pourrait représenter un atout supplémentaire pour le territoire inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, comme valeur Universelle exceptionnelle.

Enfin la circulation des trains s'effectuera sur une ligne électrifiée, ce qui permettra de limiter les émissions de gaz à effet de serre néfastes à long terme sur la population.

En effet la valorisation socio-économique présente un bilan négatif (avec une VAN de 232 M€), les avantages valorisés ne suffisant pas à compenser les coûts d'investissement élevés ainsi que les coûts d'exploitation.

Toutefois, les éléments non valorisés tel que le réaménagement du nœud d'ORLEANS, la performance globale de ce système de transport ou l'impact du projet sur le développement urbain autour des haltes, auront des impacts positifs pour la collectivité publique qui permettent de justifier l'investissement initial tel qu'il est présenté.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

7. DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

La justification est précisée dans la **PIÈCE C II.2.**

Les objectifs majeurs guidant le projet de réouverture au trafic voyageurs présentés au public sont :

- transporter chaque jour plusieurs milliers de voyageurs et leur permettre un accès simplifié au centre-ville ?
- simplifier les déplacements des populations sur ce territoire,
- améliorer la performance des dessertes,
- permettre des échanges faciles avec les autres modes de transport,
- préserver l'environnement grâce à l'électrification de la ligne.

La réouverture de la ligne SNCF ORLÉANS /CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE offre une alternative au tramway pour les communes de CHÉCY et MARDIÉ et la création d'un TCSP en ce qui concerne les communes de SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL et CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

Ce projet est une nécessité vitale pour diminuer l'enclavement de l'Est orléanais en permettant la sauvegarde de la ruralité grâce à ce mode de transport écologique, adapté à l'évolution de la société moderne.

Aujourd'hui, la ligne dessert des zones en pleine croissance démographique qu'il est nécessaire de maintenir tout en freinant l'exode des jeunes couples ce qui est indispensable pour conforter le tissu scolaire des régions rurales, en évitant la désertification des villages.

Les nouvelles haltes seront implantées en tenant compte de l'urbanisation proche des habitants.

Nous avons la chance incroyable d'avoir à disposition un site propre, très bien tracé pour un transport collectif et rapide, ne pas s'en servir ce serait une erreur.

Il est temps d'offrir un moyen de transport en commun en site propre comme alternative à la voiture.

La réouverture au trafic voyageurs de la ligne SNCF ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE correspond est bien d'utilité publique, c'est-à-dire intéressant la population, les collectivités dans leur ensemble et non tel ou tel intérêt particulier.

8. ENQUÊTE PARCELLAIRE

La **PIÈCE I** du dossier de l'enquête publique unique, définit le dossier de l'enquête parcellaire.

L'enquête parcellaire conduite par SNCF Réseau doit permettre aux propriétaires et aux ayants droit de prendre connaissance des limites d'emprise du projet, des surfaces à acquérir dans chacune des parcelles concernées, par voie amiable, par voie d'expropriation, ou encore par un transfert de gestion pour les parcelles dépendant du domaine public.

Le dossier d'enquête parcellaire est constitué des pièces requises à l'Article R.131-3 du Code de l'Expropriation et comprend :

- un état parcellaire qui a pour objet de répertorier les éléments du cadastre, l'identité des propriétaires, les surfaces des terrains, celles de l'emprise et la surface restante des parcelles concernées,
- un plan parcellaire indiquant les limites d'emprises et les parcelles concernées par l'aménagement.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans

en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

L'enquête parcellaire sera effectuée dans les conditions prévues aux articles R.131-3 à R.131-13 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, qui concerne notamment l'ouverture de l'enquête, la formulation des observations et la clôture de l'enquête. Elle se déroule conjointement à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Dispositions réglementaires :

Le Préfet prend un arrêté ordonnant l'ouverture d'une enquête parcellaire, celui-ci précise les modalités du déroulement de l'enquête (articles R.131-1 à R.131-5 du Code de l'Expropriation) :

- délais,
- désignation du commissaire enquêteur,
- affichage public.

Les conditions d'obtention de l'arrêté d'ouverture d'enquête sont définies dans les articles R.131-1, R.131-3 à R.131-5 du Code de l'Expropriation.

Article R.131-3 : *lorsque les communes où sont situés les immeubles à exproprier se trouvent dans un seul département, l'expropriant adresse au Préfet du département, pour être soumis à l'enquête dans chacune de ces communes, un dossier comprenant :*

- un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;
- la liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux...

Article R.131-4 : *le Préfet territorialement compétent définit, par arrêté, l'objet de l'enquête, la date d'ouverture et la durée, les lieux, jours et heures où les dossiers pourront être consultés...*

Article R.131-5 : *un avis portant à la connaissance du public les informations et conditions prévues à l'Article R.131-4 est rendu public par voie d'affichages et, par tous autres procédés, dans chacune des communes désignées par le Préfet, dans les conditions prévues à l'Article R.112-16.*

L'accomplissement de cette mesure incombe au maire et doit être certifié par lui. Le même avis est inséré en caractères apparents dans l'un des journaux diffusés dans le département, dans les conditions prévues à l'Article R.112-14.

L'arrêté d'ouverture de l'enquête parcellaire est notifié par courrier recommandé avec accusé de réception, aux propriétaires et ayants-droits concernés par l'opération (Article R.131-6 du Code de l'Expropriation).

Un questionnaire est joint à la notification que les propriétaires doivent renvoyer après l'avoir complété de leur identité précise, leurs coordonnées et leur qualité d'ayant-droit.

Déroulement de l'enquête parcellaire : Articles R.131-6 à R.131-10

Article R.131-6 : une notification individuelle du dossier à la mairie est faite par l'expropriant, par lettre recommandée avec avis de réception, aux propriétaires figurant sur la liste établie conformément à R.131-3.

En cas de domicile inconnu, la notification est faite en double copie au maire, qui en fait afficher une.

Dans le cas présent, cet affichage a fait l'objet d'un contrôle régulier par le prestataire employé par la SNCF, mais aussi par les membres de la commission d'enquête au cours des permanences.

Article R.131-7 : les propriétaires auxquels notification est faite par l'expropriant du dépôt du dossier à la mairie sont tenus de fournir les indications relatives à leur identité, tels

qu'elles sont énumérées soit au premier alinéa de l'article 5, soit au 1 de l'article 6 du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955.

Article R.131-8 : les observations sur les limites des biens à exproprier sont consignées par les intéressés conformément à l'arrêté du Préfet.

Aucune observation particulière n'est à signaler.

9. ENQUÊTE COMMODO-INCOMMODO

L'enquête commodo-incommodo est définie en **PIÈCE H**.

9.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE

Les enquêtes relatives à la suppression de passages à niveau, dénommées, «Enquêtes de commodo et incommodo», sont régies par les textes juridiques suivants :

- l'arrêté ministériel du 18 mars 1991, relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau,
- la circulaire d'application n° 91-21 du 18 mars 1991,
- l'article L134-1, les articles R134-3 à R134-32 du Code des Relations entre le Public et l'Administration (CRPA).

Le projet de réouverture de la ligne ORLÉANS / CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE au trafic voyageurs concerne la suppression ou le réaménagement de passages à niveau de première, deuxième, troisième et quatrième catégorie. Il nécessite donc une autorisation par arrêté préfectoral ainsi qu'une enquête publique, du type commodo-incommodo.

Le contenu du dossier d'enquête est détaillé dans les articles suivants :

Article R134-22 du CRPA :

- Une notice explicative indiquant l'objet et les raisons pour lesquelles le projet a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement,
- un plan de situation,
- la mention des textes qui régissent l'enquête publique, les autorités compétentes pour prendre les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête.
- lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis sur le projet, sauf à organiser un autre mode de consultation s'ils sont trop volumineux.

Article R134-23 du CRPA :

Le dossier comprend outre les documents mentionnés à l'article R134-22 :

- le plan général des travaux,
- les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
- l'appréciation sommaire des dépenses.

Concernant la procédure commodo-incommodo, les précisions quant aux informations attendues sont les suivantes :

Extrait de l'Article 3 de la circulaire du 18 mars 1991 :

Dossier à soumettre par l'exploitant ferroviaire :

- exposé des motifs,
- situation actuelle du passage à niveau,
- modifications proposées,

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans

en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

- caractéristiques de la voie routière et de l'environnement du passage à niveau,
- caractéristiques des circulations routières et ferroviaires (vitesse, trafic ...),
- le moment de circulation et, en tant que de besoin, les distances de visibilité définies à l'Article 18 de l'arrêté,
- une fiche individuelle remplie.

Au titre de l'article R134-24 du CRPA, des observations sur le projet peuvent être consignées, par toute personne intéressée, directement sur les registres d'enquête, ou par tout autre moyen défini dans l'arrêté préfectoral.

Au titre des articles R134-26 et R134-27, après enquête publique et dans un délai de un mois à compter de l'expiration du délai d'enquête, le commissaire ou le président de la commission d'enquête rédige un rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non au projet.

Article 5 de l'arrêté du 18 mars 1991 :

lorsque l'arrêté préfectoral a été pris, l'exploitant ferroviaire ne peut procéder à la suppression d'un passage à niveau, ou à la suppression des barrières et du gardiennage ou de l'équipement automatique d'un passage à niveau sans avoir au préalable prévenu les usagers par des panneaux bien exposés à leur vue et placer de part et d'autre des voies ferrées, quinze jours au moins avant la suppression, la mise en service de l'équipement automatique ou la modification en cause. Il veille également à la mise en place des panneaux routiers prévus par l'instruction interministérielle sur la circulation routière.

9.2 PRÉSENTATION DU PROJET

Contexte du projet

Le projet de réouverture aux voyageurs de la liaison ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE prévoit de remettre en circulation des trains de voyageurs sur une portion de la ligne n°687000 d'Orléans à Gien, voie unique non électrifiée, L'objectif est de ré-ouvrir la ligne aux voyageurs en maintenant une desserte fret.

Le projet comprend trois opérations distinctes :

- une opération en gare d'Orléans par la création d'une huitième voie électrifiée à quai côté Est de la gare,
- le traitement du raccordement d'Orléans vers Vierzon sur la ligne POLT,
- la modernisation de la ligne n° 687000 en voie unique depuis la bifurcation de CHÂTEAUNEUF jusqu'à CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

Cette modernisation comporte les opérations suivantes :

- le renouvellement complet des constituants de la voie permettant des vitesses de circulation jusqu'à 100km/h pour la circulation voyageurs et 50km/h pour le fret,
- la rénovation des ouvrages d'art ferroviaires,
- la création ou l'aménagement des haltes permettant notamment le croisement des trains,
- une modernisation du système de signalisation, la sécurisation ou la suppression des passages à niveau,
- l'électrification de la voie.

Le périmètre de l'étude est compris entre le PK 122+971 en aval du PN 90 au PK 147+766.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Justification des modifications apportées aux passages à niveau :

Le projet impliquera le passage de plusieurs dizaines de trains dans les communes à une vitesse maximale de 100 km/h sur certains tronçons. Cette augmentation du trafic va causer une perturbation pour les riverains et les usagers des différentes voiries concernées par les PN existants.

Différents aménagements des PN seront proposés afin d'assurer une sécurité maximale aux usagers :

- conservation du PN et sécurisation de ce dernier,
- suppression du PN avec rétablissement de la voie et/ou du cheminement piéton par un ouvrage dénivelé,
- suppression et remplacement du PN par un itinéraire de rabattement, réaménagement de PN en PN piétons.

Description des passages à niveau :

Situation existante :

La voie unique de 26 km entre la ligne POLT et CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE comporte 26 PN.- 15 PN en SAL1 2 (2 demi-barrières) - 2 PN en SAL 2 et îlots de séparation. - 1PN en SAL 4 (4 demi-barrières) - 6 PN avec croix de Saint André- 2PN piéton dont 1 privé.

SAL Signalisation Automatique Lumineuse et Sonore.

Situation projetée : une étude de sécurité des PN réalisée en 2012 et mise à jour en 2016 a permis de vérifier la comptabilité du programme PN avec les objectifs de SNCF Réseau en terme de risque individuel pour chacun des PN et global pour l'ensemble de la ligne. Ce programme prévoit de :

- supprimer 6 PN : 101,102, 105, 106, 109 et 111 bis.
- supprimer la circulation routière sur 2 PN, 94 et 111, en sécurisant à l'usage exclusif des piétons.
- suppression du PN 108 avec réalisation d'un passage dénivelé adapté aux Personnes à Mobilité Réduite et permettant le franchissement de la ligne par les piétons et cycles (en marche à pied).
- maintenir et améliorer la sécurité des 10 PN conservés par la réalisation d'aménagements routiers ou par un changement de technologie (SAL4, feux à diodes, télésurveillance). Une convention conforme à l'Article L2123-9 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques sera mise au point entre le propriétaire de la voie existante et le gestionnaire de voirie compétent.

L'un des enjeux majeurs des études a consisté en la mise au point d'un programme de sécurisation des passages à niveau répondant aux objectifs fixés par la SNCF Réseau suivant la réglementation en vigueur.

Chaque aménagement de passage à niveau est détaillé dans la PIÈCE H du dossier.

Par ces aménagements, la SNCF Réseau souhaite obtenir une sécurisation maximum de ces installations.

D'autre part, la classification établie par le Service d'Etudes Techniques pour les Routes et Autoroutes (SETRA) sur la base de l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels de marchandises et ensemble de véhicules comportant plus d'une remorque, précise, notamment dans son article 12 les modalités de franchissement d'une voie ferrée par les convois exceptionnels cet arrêté précise en outre les catégories de transport exceptionnels leurs caractéristiques et leurs conditions de circulations.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Le conseil départemental a précisé à la commission d'enquête, à sa demande, que les RD 2152 et RD 2460 constituent des voies de circulation aux convois exceptionnels.

La suppression du PN 104 fait l'objet en variante d'un franchissement (pont-route) plus à l'Est de l'existant. La lecture du dossier d'autorisation d'ouverture de la carrière dépendant de la société Ligérienne, aujourd'hui en instance, fournit des imprécisions sur le financement de cet ouvrage. Il serait intéressant de connaître l'intérêt porté par la SNCF sur la prise en charge du coût réel et de définir le terme mutualisation.

Dans le compte rendu de réunion rédigé par la Direction départementale de la protection des populations du Loiret en date du 29 octobre 2013 il est mentionné : la mise en œuvre de l'option 2 dès à présent permettrait donc d'éviter de cumuler les coûts des deux ouvrages et de réaliser une meilleure mutualisation des financements. Elle retient donc à priori la préférence de RFF. Le maire de Mardié est également plus favorable à cette solution qui prévoit un accès à l'Est du site de la carrière.

Il est nécessaire de reprendre en collaboration avec les collectivités concernées, le programme établi à l'issue de l'étude de sécurité des PN et d'en définir les aménagements devant prendre en considération les problèmes de circulation routière propres à chaque secteur.

Liste des aménagements des PN : détaillé dans la **Pièce H** du dossier sont repris dans le tableau de la page suivante.

N° PN	Type	Programme retenu à l'issue de l'étude de sécurité des PN – aménagement choisi
101	Supprimé	Rabattement de la circulation vers les traversées existantes, le PN 100 à l'Ouest et la rue Rémi Boucher à l'Est
102	Supprimé	Rabattement de la circulation vers le PN 100
105	Supprimé	Rabattement de la circulation par la déviation de Saint-Denis /Jargeau
106	Supprimé	Rabattement de la circulation par la déviation de Saint-Denis /Jargeau
109	Supprimé	Rabattement de la circulation par le PN 107
111 bis	Supprimé	Rabattement des piétons vers le PN 111 et le PN 112
93	Dénivelé	Création d'une nouvelle liaison dénivelée entre l'avenue du capitaine Jean et le boulevard Marie Stuart
97	Dénivelé	Dénivellation du PN
98	Dénivelé	Création d'une nouvelle liaison dénivelée commune avec le PN 99
99	Dénivelé	Création d'une nouvelle liaison dénivelée commune avec le PN 98
103	Dénivelé	Création d'une nouvelle liaison dénivelée
104	Dénivelé	Création d'une nouvelle liaison dénivelée
110	Dénivelé	Création d'une nouvelle liaison dénivelée
108	Remplacement par ouvrage piéton dénivelé	Rabattement de la circulation vers le PN 107 et réaménagement du chemin des Contesses
94	Maintenu pour piétons	Usage exclusif des piétons – Sécurisation de la traversées Rabattement de la circulation vers les PN 93 bis et 95
111	Maintenu pour piétons	Usage exclusif des piétons – Sécurisation de la traversées Rabattement de la circulation vers les PN 110 et 112
90	Maintenu	Aménagement de sécurité
91	Maintenu	Aménagement de sécurité et mise en sens unique vers le Nord
92	Maintenu	Aménagement de sécurité
93 bis	Maintenu	Aménagement de sécurité
95	Maintenu	Aménagement de sécurité
96	Maintenu	Aménagement de sécurité
100	Maintenu	Aménagement de sécurité
107	Maintenu	Aménagement de sécurité
112	Maintenu	Aménagement de sécurité
112 bis	PN piéton maintenu	Aménagement de sécurité

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

10. DECLASSEMENT DES PARCELLES DANS LA ZONE AGRICOLE PROTEGEE (ZAP) DE LA COMMUNE DE CHECY

10.1. OBJET DU DOSSIER

Le présent dossier a pour objet le déclassement d'une partie de la zone agricole protégée (ZAP) de CHÉCY dont une partie des terres (1,5ha) se trouvent sous les emprises nécessaires au projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne SNCF ORLÉANS /CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

Le dossier est composé :

- un rappel des principaux éléments constituant le projet,
- une présentation de la ZAP (Zone Agricole Protégée) de son contexte et de ses objectifs,
- une des principales solutions étudiées et les raisons du choix retenu.

Principaux objectifs et présentation du projet :

Les passages à niveau maintenus devront présenter un niveau de sécurité élevé, quel que soit leur usage (routier, réservé aux piétons ou PN privé).

Les dénivellations créées doivent permettre de rétablir les fonctions existantes

Justification du projet :

Le projet de réouverture au trafic voyageur de la ligne ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE fait partie du Plan Etat – Région Centre Val de Loire 2015-2020 qui prévoit le financement des études détaillées et la réalisation du projet. Celui-ci a notamment pour objectif de :

- transporter chaque jour plusieurs milliers de personnes grâce à ce nouveau service performant, intégré dans l'offre globale du transport de l'agglomération,
- relier les zones d'habitations situées à l'Est de l'agglomération à ORLÉANS en permettant un accès simplifié au centre-ville d'ORLÉANS, en particulier pour les trajets domicile/travail et domicile/études,
- simplifier les déplacements des populations sur ce territoire grâce à un temps de parcours estimé à 32 minutes pour relier CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE à ORLÉANS,
- améliorer la performance de desserte en assurant un train toutes les demi-heures en heure de pointe,
- permettre des échanges faciles avec les autres modes de transport (bus urbains, cars interurbains, tram), et notamment avec la ligne B du tram d'ORLÉANS pour les arrêts « Orléans-Ambert » et « SAINT-JEAN-DE-BRAYE »,
- préserver l'environnement grâce à l'électrification de la ligne, permettant l'accès à Orléans par un mode alternatif à la voiture, en réduisant les nuisances : pollution atmosphérique, sonore et émission de gaz à effet de serre,
- les passages à niveau maintenus devront présenter un niveau de sécurité élevé, quel que soit leur usage (routier, réservé aux piétons ou PN privé),
- les dénivellations créées doivent permettre de rétablir les fonctions existantes,
- contribuer au développement initié par les communes traversées, qui pourront profiter de l'arrivée d'une halte sur leur territoire pour repenser le fonctionnement des espaces environnementaux, afin de profiter au mieux de cette nouvelle offre de transport

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Présentation de la ZAP, contexte et objectifs :

L'urbanisation de plus en plus importante sur les communes environnantes d'ORLEANS a conduit progressivement CHÉCY à prendre un caractère périurbain.

Les espaces agricoles et naturels dans le paysage urbain, deviennent ainsi de plus en plus morcelés et cloisonnés.

La ZAP concerne des zones agricoles dont la préservation est jugée d'intérêt général.

Cette mesure constitue un outil de protection foncière agricole qui permet de maintenir la vocation de ce territoire agricole et de promouvoir les vignes AOC.

La ville de CHÉCY a créé une Zone Agricole Protégée (ZAP) pour gérer son territoire à vocation agricole, cette zone est représentée sur un extrait du plan de la commune.

L'ensemble du périmètre de la ZAP représente une superficie de 285 hectares créé par arrêté préfectoral du 3 avril 2013,

Les enjeux sont :

- le maintien d'une coupure verte au Nord-Est de l'Agglo,
- le maintien d'un paysage ouvert, structuré et lisible,
- le maintien de conditions permettant la pérennisation de l'agriculture,
- la protection des ressources naturelles,
- la qualification du cadre de vie.

Les mesures d'accompagnements à la ZAP sont :

- la convention avec la SAFER (Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural),
- le projet de partenariat avec la Chambre d'Agriculture dans le cadre de l'installation d'agriculteurs,
- d'autres actions d'acquisition de foncier en Zone Natura 2000, le long de la Bionne,
- la poursuite de la mise en œuvre de jardins partagés, la réflexion sur une structure de vente de produits locaux.

L'une des actions du rapport de présentation de la ZAP comprend la remise en fonction de l'ancienne ligne de chemin de fer qui permettra de poursuivre le développement économique et social du territoire, en phase avec le maintien de l'activité agricole et la préservation des espaces naturels.

Présentation des principales solutions de substitution et des raisons du choix retenu :

Solutions de substitution au droit du PN 99 à CHÉCY :

Le PN 99 situé à l'Ouest du centre-bourg de CHÉCY, permet le franchissement de la rue du Godet et assure la liaison entre le secteur du Petit Bourgneuf, la route départementale n°960 et le centre-bourg de CHÉCY.

La rue du Godet, bordée d'habitations individuelles, marque la limite entre la zone urbanisée et la zone agricole.

Le comptage effectué en 2016 a permis d'évaluer le trafic journalier à 1960 véhicules / jour dont 0.9% de poids lourds.

La ligne de bus n°19 emprunte le PN 99 pour relier CHÉCY à SAINT-JEAN- DE-BRAYE

Le PN 98 permet également le franchissement de la ligne mais reste utilisé uniquement pour les circulations agricoles.

Le maire a écarté la solution d'une fermeture du PN 99 pour éviter l'effet de coupure et l'isolement du secteur du Petit Bourgneuf. Un des aspects majeurs qui a été mis en avant pour la définition des solutions à envisager a été la présence de la ZAP au Sud de la

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencé : E17000153/45

commune. Cette zone se trouve impactée qu'il s'agisse d'une solution en pont rail ou en pont route. Ces impacts sur la ZAP sont à mettre en balance face aux impacts directs sur les habitations situées côté Ouest de la rue du Godet (impacts acoustiques et visuels).

Les différentes concertations et études de risques ont abouti à une dénivellation du PN 99 par un ouvrage supérieur (pont route). Cette solution permet de limiter le risque global de la ligne.

Trois variantes de tracé, basées sur le même principe, ont été proposées à la commune de CHÉCY. Elles diffèrent essentiellement sur le positionnement de la nouvelle voirie par rapport aux habitations.

La variante 1 : correspond à un tracé éloigné des habitations afin de limiter au maximum les nuisances acoustiques sur les façades arrière des habitations.

La variante 2 : reprend globalement le tracé 1 mais se rapproche de la rue du Godet dans la partie Nord afin de limiter l'impact sur le verger existant en bordure de rue côté Ouest.

La variante 3 : correspond à un tracé au plus près des habitations, établi dans le but de limiter les impacts sur la Zone Agricole Protégée de CHÉCY.

Comparaison des impacts de chacune des variantes :

Les variantes 1 et 2 sont équivalentes sur de nombreux points.

Les différences portent sur :

- l'impact acoustique limité pour la variante 1 et dans une moindre mesure pour la 2,
- l'impact sur la ZAP et les terres agricoles plus important pour les variantes 1 et 2 qui traversent cet espace alors que la variante 3 le longe,
- l'impact paysager limité pour les variantes 1 et 2.

La variante 3 qui a un impact moindre sur la ZAP présente un impact très fort sur l'environnement du point de vue acoustique en impactant une quinzaine d'habitations et en altérant l'environnement immédiat de nombreux riverains.

Les réunions de concertation en mairie de CHÉCY ont permis aux élus de la commune de se prononcer en faveur de la variante 1. La solution 1 a donc été choisie et validée par la commune.

Dans ces conditions la solution 1 a été retenue en raison notamment de son faible impact acoustique et du choix de la commune.

Présentation des impacts sur la ZAP de CHÉCY et des mesures envisagées :

Impacts sur la ZAP :

Le projet a pour effet de créer une emprise sur la ZAP de CHECY :

- en raison de la nouvelle dénivellation qui permet d'éviter l'effet de coupure pour remplacer la suppression des passages à niveau 98 et 99,
- la sous station électrique nécessaire pour l'électrification de la voie.

Cette emprise est évaluée à 15 000 m² et correspond à un impact direct et permanent, sur la ZAP dont la surface totale s'élève à 283 ha soit 0.52% de sa superficie.

Le déclassement comprend donc une mise à jour des plans de la Zone Agricole Protégée par le retrait des 15 000 m² qui ne seront plus voués à l'agriculture.

Les excédents des parcelles situés à l'Est de l'emprise future ne seront pas inaccessibles, un allongement du parcours d'environ 300 mètres permettra l'accès pour l'exploitation de ces parcelles.

Mesures de réduction des impacts :

La proposition initiale de fermeture du passage à niveau n'a pas été retenue en raison de l'effet de coupure qu'elle aurait entraîné. La solution de remplacement proposée à proximité des PN 98 et 99, répondant au besoin de fonctionnalité et aux contraintes techniques, le choix d'implantation des aménagements n'a pas permis d'éviter l'emprise sur la ZAP.

Les nombreuses concertations avec la commune ont permis d'aboutir au projet présenté à l'enquête publique et qui répond à l'ensemble des demandes et des contraintes étudiées entre 2012 et 2016. La solution validée lors des concertations a été ensuite validée par la commune.

En conséquence la mesure d'évitement des terrains inclus dans la ZAP n'a pas pu être mise en œuvre. La réalisation d'une étude commandée par le maître d'ouvrage à la Chambre d'Agriculture a permis d'étudier les déplacements agricoles et de supprimer l'effet qui aurait pu rendre certaines parcelles inaccessibles en entraînant des impacts directs, ce qui ne sera pas le cas du projet.

Les mesures de réductions proposées sont :

- réduire les pollutions des terres agricoles par l'étanchéification de la sous-station électrique et la mise en place d'un système de récupération des huiles issues pour éviter une pollution accidentelle des sols en cas de fuite,
- utiliser pour l'entretien de la voie, les herbicides homologués par le Ministère de l'Agriculture (ceux présentant les moindres risques pour la population humaine et la faune).

A ce stade une procédure d'aménagement foncier n'est pas envisagée.

Le passage à niveau 99 est situé sur la commune de CHÉCY, à l'Ouest du centre bourg. Plus à l'Ouest, à environ 380m, le PN98 permet également le franchissement de la ligne mais reste utilisé uniquement pour les circulations agricoles.

La fermeture du PN a été écartée pour éviter l'effet de coupure et d'isolement du secteur du Petit Bourg neuf.

11. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS ET OBSERVATIONS RECUEILLIES

Les observations et les contributions du public ont été recueillies puis ensuite analysées à partir de plusieurs modes :

- entretien au cours des permanences,
- mentions portées aux registres (papier) d'enquête mis à la disposition du public,
- notes ou mémoires rédigés sur documents particuliers remis ou adressés à la commission d'enquête (courriers),
- délibérations des conseils municipaux ou courriers de diverses organisations,
- mentions portées au registre dématérialisé,
- mentions portées sur le site de la préfecture du Loiret.

La commission d'enquête s'est donnée les moyens de gestion de toutes les observations ou contributions portées à sa connaissance par une saisie qualifiée de ces dernières et dont la synthèse est jointe en **annexe**.

Cette synthèse a servi de référence pour identifier des thématiques, certes non exhaustives, ayant servi de socle à l'élaboration des huit thèmes proposés au porteur de projet dans ce procès-verbal de synthèse.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Les contributions figurant dans cette partie sont classées par huit thèmes principaux dans lequel on retrouve les thématiques mises en place dans le registre numérique puis par ordre de numéro :

CIRCULATION :

- 1 – Dés-engorgement de la tangentielle et des axes routiers
- 11 – Développement des transports en commun
- 19 – Convois exceptionnels
- 21 – Accidentologie
- 23 – Durée trajet – domicile - travail

ECONOMIE :

- 2 – Développement économique
- 12 - Emploi

ENVIRONNEMENT :

- 4 – Nuisances sonores – pollution
- 9 – Environnement

FINANCEMENT :

- 3 – Coût – gaspillage argent public
- 13 – Rentabilité
- 16 – Tarif

IMMOBILIER :

- 15 – Valeur immobilière
- 22 – Emprise foncière

INTERET GENERAL :

- 5 – Intérêt général – utilité publique
- 8 – Vie quotidienne
- 10 – Fréquentation
- 17 – Absence concertation
- 18 – Aménagement urbain
- 20 – Accessibilité communes rurales et rupture isolement

INSTALLATIONS FERROVIAIRES :

- 6 – Passages à niveaux et haltes
- 7 – Sécurité

Au total, la commission d'enquête a reçu 930 observations ou contributions écrites, dont 493 observations ou contributions portées sur le registre électronique dématérialisé, 13 courriers pour 23 observations, 2 contributions collectives (pétitions), 47 observations ou contributions sur le site de la préfecture du Loiret et 365 observations ou contributions sur le registre papier.

Avis favorables : 430 hors pétition

Avis défavorables : 300 hors pétition

Avis neutres : 110

Avis non définis : 88

Avis réservés : 2

Une pétition en ligne : 125 signatures

Une pétition papier : 987 signatures

Une pétition jointe au registre papier, M et Mme CREUSILLET transmise en copie avec 69 signatures

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Les résultats recueillis donnent lieu à 2 observations. Les avis négatifs proviennent de la part des riverains et majoritairement des habitants des zones urbanisées ORLÉANS et SAINT-JEAN-DE-BRAYE où le tramway concurrence le train.

Les synthèses des contributions recueillies sur les registres papier, sur le site de la préfecture, sur le registre électronique et par courrier, sont jointes en **annexes**.

12. PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Le dossier d'enquête publique unique porte :

- la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux de réouverture au trafic voyageurs de la ligne SNCF ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de SAINT-JEAN-DE-BRAYE, CHÉCY, MARDIÉ, SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL et CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE avec le projet,
- la détermination des immeubles à acquérir, la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés (enquête parcellaire),
- la suppression de passages à niveau (enquête «commodo – incommodo»),
- le déclassement de parcelles dans la Zone Agricole Protégée (ZAP) de la commune de CHÉCY.

PRÉAMBULE

En application de l'article R.123-18 du code de l'environnement et de l'article 5 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête, la commission d'enquête a rencontré le 1er décembre 2017 les représentants de la maîtrise d'ouvrage.

Au cours de cette réunion, après un bilan général sur l'enquête, les observations et demandes formulées par le public ont été présentées.

Le procès-verbal de synthèse des observations a été remis au maître d'ouvrage (SNCF Réseau) du projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

REUNIONS PUBLIQUES

A la lecture du dossier et suite aux demandes de Monsieur le Président d'ORLEANS METROPOLE et des maires de CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE et SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL, demandes soutenues par Monsieur le maire de CHÉCY, trois réunions publiques furent organisées dans les communes de CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE, CHÉCY et ORLÉANS.

LES PERMANENCES

Les onze permanences programmées se sont tenues conformément à l'arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017, aux lieux, dates et heures prévus initialement (le calendrier est joint en annexe).

Parallèlement était mis à la disposition du public un registre électronique dématérialisé accessible depuis le site internet de l'Etat dans le Loiret : www.loiret.gouv.fr, ainsi que sur le site de SNCF Réseau : www.orleans-chateaufsurloire.fr.

Sur l'adresse électronique : pref-enquetes-publiques@gouv.fr les intervenants avaient la possibilité de déposer des observations ou contributions.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

RECUEIL ET INVENTAIRE DES OBSERVATIONS ET CONTRIBUTIONS

Les observations et les contributions du public ont été recueillies puis ensuite analysées à partir de plusieurs modes :

- entretiens au cours des permanences,
- mentions portées aux registres (papier) d'enquête mis à la disposition du public, notes ou mémoires rédigés sur documents particuliers remis ou adressés à la commission d'enquête,
- délibérations de conseils municipaux ou courriers de diverses organisations,
- mentions portées au registre électronique dématérialisé,
- mentions portées sur le site de la préfecture du Loiret.

DOCUMENTS TRANSMIS AU MAITRE D'OUVRAGE

- Compte-rendu intégral de réunions publique,
- Synthèse des registres papier,
- Copie des courriers adressés à la commission,
- Copie des courriers enregistrés dans les registres papier,
- Contributions enregistrées sur le site préfecture,
- Synthèse du registre électronique,
- La synthèse mission affichage et procès-verbal d'affichage.

Les documents présentés en mémoire sont annexés au rapport .

13. ANALYSE DU MEMOIRE EN REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

PREAMBULE

En application de l'article R.123-18 du Code de l'Environnement et de l'article 5 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête, la commission d'enquête a rencontré le 1er décembre 2017 les représentants de la maîtrise d'ouvrage.

Au cours de cette réunion, après un bilan général sur l'enquête, les observations et demandes formulées par le public ont été présentées.

Le procès-verbal de synthèse des observations du projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE, a été remis à SNCF Réseau.

Le document présenté en mémoire est annexé au rapport.

SYNTHESE DU MEMOIRE ET OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le présent document a pour objet de produire les observations du maître d'ouvrage du projet suite à la synthèse des observations et les demandes formulées par le public au cours de l'enquête publique.

Les observations de SNCF Réseau sont présentées suivant un plan bâti en cohérence avec le classement des observations établi par la commission d'enquête en 8 grands thèmes et 23 sous-thèmes.

Le mémoire en réponse reprend en général les dispositions présentées dans le dossier d'enquête.

D'un point de vue général, ce mémoire comprend bien en majorité les réponses attendues. Il manque toutefois comme le dossier présenté à l'enquête publique, de clarté et de

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

pédagogie lorsqu'il s'adresse à un public qui n'est pas rompu aux dessins, tableaux et langage ferroviaire.

CIRCULATION

Désengagement tangentielle et axes routiers :

Chaque jour, les usagers sont l'objet de retards dus à l'engorgement de la tangentielle mais il faut préciser que le flux routier se retrouve dans des conditions similaires aux portes de l'agglomération.

Plusieurs suggestions sont émises :

- pour la tangentielle qui n'est que la départementale 2060, il est souhaité le report des poids lourds sur l'A 19,
- L'élargissement de cette route, passer à 2 fois 3 voies par exemple.

Observations du M.O.,

Mobilité/Circulation : sans avis

Développement des transports en communs :

La réhabilitation de la ligne SNCF ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE rentre dans le développement des transports en communs.

Les propositions des usagers portent sur la création d'un réseau de bus (électriques) et la prolongation de la ligne B du tramway jusqu'à CHÉCY, ce qui n'apporte pas de solution pour les communes situées à l'Est.

Actuellement sont à l'étude les dessertes de rabattement en direction des différentes Haltes.

Observations du M.O.

Cette opportunité a été largement débattue lors de la phase de concertation, les raisons de ce choix sont rappelées dans le dossier d'enquête (pièce B page 17).

Le M.O. rappelle les principaux arguments justifiant le choix et détaille pourquoi les solutions alternatives évoquées n'ont pas été retenues.

Le mode ferré présente l'avantage de n'être pas impacté par les aléas de la circulation routière. L'aménagement d'une ligne TER permet de constituer une desserte structurante et complémentaire des autres offres de transport.

L'organisation des rabattements TAO et Rémi sur les haltes nouvelles est à l'étude. ORLEANS METROPOLE est favorable au principe d'offrir une complémentarité d'offre et des rabattements efficaces entre le réseau TAO et le TER .

Le site internet JV Malin (www.jvmalin.fr) permet de calculer des itinéraires en transports collectifs de bout en bout, avec ou sans correspondance, facilitant ainsi une alternative à la voiture. Pour information, la carte JV Malin est une carte unique permettant de voyager sur plusieurs réseaux de transports collectifs (routier et ferroviaire) de la Région Centre Val de Loire. Cette carte procure un certain nombre d'avantages.

Orléans Métropole est compétente pour aménager les espaces autour des haltes de son territoire afin de favoriser l'intermodalité. Il en est de même pour les communes de SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL et CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

La politique de la Région Centre Val de Loire est d'accepter gratuitement les vélos dans la limite de places disponibles.

L'interrogation sur les chiffres de fréquentation a conduit le M.O. à produire un exemple de calcul.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans

en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

En synthèse, les études de trafic menées estiment la fréquentation totale à terme de la ligne ORLÉANS /CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE à environ 8000 voyageurs /jour. Il est certain que le projet de réouverture de la voie ferrée ne pourra à lui seul apporter une solution aux phénomènes de congestion actuellement observés sur les grands axes routiers. Le trafic routier et le projet voie ferrée ne sont pas opposés mais restent complémentaires.

Convois exceptionnels :

Monsieur LENOIR directeur de l'ingénierie et des infrastructures au Conseil Départemental nous a précisé par courrier que la RD 2152 à SAINT-JEAN-DE-BRAYE et la RD 2460 à CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE sont régulièrement empruntées par des convois exceptionnels.

Pour assurer la bonne circulation de ces convois dans le Loiret, les aménagements proposés à ces intersections pour la réouverture d'une ligne électrifiée devront permettre le franchissement aisé des engins de fort gabarit, de catégorie 2 pour la RD 2152 et de catégorie Super E pour la RD 2460.

Observations du M.O.

Le transport ou la circulation de marchandises, engins ou véhicule ne respectant pas les limites globales du code de la route sont soumis en application de l'article R.433-1-1 du Code de la Route aux disposition de l'arrêté «transport exceptionnels» du 4 mai 2006.

Pour le Loiret une cartographie des itinéraires a été établie.

Dans le cadre du projet, le département du Loiret confirme que 2 itinéraires franchissant la voie ferrée ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE doivent présenter des caractéristiques permettant le passage des convois exceptionnels :

La RD2152 avenue du Capitaine Jean à SAINT-JEAN-DE-BRAYE PN n°93

La RD 2460 Avenue du Gâtinais à CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE PN n°112

Des précautions seront prises au niveau de ce passage 112 pour dégager un gabarit routier de 5,75m.

Accidentologie :

La RD 2060 présente aujourd'hui un taux d'accidents très important. Pour certaines personnes l'obligation aux poids lourds d'emprunter l' A19 ferait partie d'une solution intermédiaire.

L'utilisation des transports en communs signifie une diminution des voitures personnelles sur cette tangentielle qui n'est que la RD 2060.

Les accidents que l'on constate restent pour la plus part des dégâts matériels. Quand adviendra-t'il si l'on ne prend pas ce sujet de désengorgement en compte.

Observation du M.O.

A de nombreuses reprises le public a mentionné la dangerosité des principaux axes routiers, notamment la tangentielle.

Pour rappel, l'objectif de réouverture de la ligne SNCF permettra de réduire le risque d'accident sur cet axe très fréquenté.

Dans le cadre du bilan socio-économique de l'opération, cet abaissement du risque d'accident sur la tangentielle a été valorisé.

ECONOMIE

Développement économique:

Différents types de gain ont été identifiés. Parmi les premiers, sont estimés le bien-être portant sur le gain de temps, l'amélioration de la régularité, la sécurisation dans les déplacements, le confort, et les effets environnementaux liés à la réduction d'usage de la voiture et aux pollutions associées.

Le projet s'inscrit dans une démarche nouvelle intégrant l'ensemble des considérations précédentes. Il a été décidé d'introduire la notion de bénéfices économiques. Existence il des exemples dans ce domaine ?

Sont également examinés le maintien des effets économiques existants à ce jour et dans le futur par l'arrivée de nouvelles entreprises.

Observation du M.O.

On constate de nombreuses interrogations sur les liens entre le développement économique et l'arrivée du TER.

Néanmoins, des convergences existent sur un certain nombre d'enseignements concernant les liens entre une nouvelle structure de transport et la structuration territoriale.

L'arrivée d'une infrastructure apparaît comme un atout ou un levier pour des dynamiques territoriales.

Il a été évoqué la possibilité offerte par cette nouvelle liaison d'avoir accès plus facilement aux différents services proposés par la métropole.

ENVIRONNEMENT

Environnement :

Le projet en lui-même, sauf aux endroits où il impacte directement la surface du sol à savoir les haltes et les franchissements en pont-rail ou pont-route, n'aura pas de conséquences importantes sur l'environnement.

En effet, l'étude d'impact reprend systématiquement tous les impacts possibles : géologie, hydrologie, faune, sous-sol, flore, vibration, nuisances sonores etc... Elle expose les mesures d'accompagnement, les éléments de correction, de remplacement ou de diminution des impacts.

Cependant, les différentes phases des travaux, induisent des nuisances (les nuisances sonores, la circulation des camions, la pollution atmosphérique, les atteintes de la faune bien que très limitée, etc..) qui impacteront momentanément l'environnement, le public et certains acteurs économiques et commerciaux.

Nuisances sonores -pollution :

Une partie du public a exprimé une vive inquiétude vis-à-vis du bruit et des vibrations dus à l'exploitation de la ligne qui pourraient être cause de gêne et de dommage à long terme.

Observations du M.O.

C'est un sujet sur lequel le public et les collectivités se sont très largement exprimés.

Ce sujet a été traité au sein du Dossier d'Enquête et a fait l'objet de compléments au sein du mémoire produit en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'étude acoustique du projet de réouverture de la ligne ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE, s'est attachée à respecter strictement les méthodes et les objectifs imposés par chacune des réglementations en vigueur.

Les principaux sujets traités dans ce mémoire portent sur la pollution liée aux circulations routières en milieu urbain, la pollution visuelle, le traitement de la végétation sur la plateforme ferroviaire, les espèces protégées.

Dans son dossier d'enquête publique (pièce C-étude d'impact, partie V), puis dans son

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans

en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

mémoire complémentaire suite à l'avis de l'autorité environnementale (pièce C-étude d'impact, partie XII) le maître d'ouvrage a présenté dans le détail ces mesures qui ont pour objectif, d'éviter les impacts, et en cas d'impossibilité, de les réduire, voire les compenser.

Commentaire de la commission d'enquête : La commission note, que dans les quelques expériences connues, le niveau de bruit et de vibrations se situe au-dessous du seuil de perception ou tout au moins respecte les seuils autorisés.

Des protections acoustiques de la ligne sont prévues dans le projet. Toutefois ces protections sont jugées insuffisantes voire inefficaces.

La commission d'enquête demande que soient précisées les dispositions, en matière de protection phonique et vibratoire envisagées. A présenter : le programme d'isolation des façades, le bilan acoustique, la situation acoustique des immeubles à étage.

La commission prend acte que le maître d'ouvrage délégué réalisera de manière systématique des constats contradictoires amiabes, à la charge du maître d'ouvrage, ceux-ci pourront servir à déterminer les éventuelles améliorations à apporter aux installations déjà en place ou bien vis-à-vis des contentieux possibles liés à l'exploitation.

FINANCEMENT

Coût – gaspillage argent public :

Le coût de ce projet est très bien développé en pièce E du dossier. Certainement qu'un rappel est nécessaire.

La réflexion du public en général porte sur la situation constatée, vis-à vis du fonctionnement de la SNCF et pourquoi ce projet alors que nous ne sommes pas certain du résultat.

Observation du M.O.

Le coût du projet est estimé à 200 millions d'euros aux conditions économiques actuelles. Ce montant comprend :

- L'intégralité du projet, aussi bien en gare d'ORLEANS, sur la ligne Paris-Toulouse et sur la voie unique,
- Les acquisitions foncières,
- Les frais de maîtrise d'œuvre,
- La reconstitution de 150 places de parking en gare d'ORLEANS,
- La reconstitution des fonctionnalités du dépôt de TAO à SAINT-JEAN-DE-BRAYE,
- Une provision pour risques et aléas non calculés,
- La modernisation de la voie ferrée existante.

En revanche, ce montant ne comprend pas l'acquisition du matériel roulant (estimé à 30M€) et les aménagements urbains autour des haltes.

Rentabilité :

Question posée : le taux de rentabilité interne (TRI) et la valeur actualisée nette (VAN) par euro sont investis sans tenir compte du coût d'opportunité des fonds publics engagés.

Observations du M.O.

Par définition, la rentabilité d'un projet de transport correspond à l'équilibre entre les coûts et les avantages qu'il génère.

Néanmoins, ces indicateurs de rentabilité ne mesurent que des effets quantitatifs et ne peuvent donc constituer l'unique critère d'évaluation d'un projet et de sa décision de réalisation.

L'évaluation socio-économique d'un projet d'investissement a pour objet de mesurer son intérêt pour la collectivité en analysant et en mettant en évidence les impacts positifs et négatifs du projet.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencé : E17000153/45

Commentaire de la commission d'enquête : un exposé dans la pièce E du dossier reprend ce sujet, est-il bien de le rappeler.

Tarif :

Au cours des réunions publiques, ont été annoncés des tarifs qui semblent approximatifs, sachant que ce domaine n'est pas traité par SNCF Réseau.

Plusieurs suggestions sont apparues :

- Un tarif unique avec le tramway,
- Un tarif plus compétitif par rapport au coût de transport avec un véhicule particulier.

Observation du M.O.

Au cours des 3 réunions publiques d'information et d'échange tenues au cours de l'enquête publique, SNCF Réseau a présenté une estimation du prix du billet en appliquant le taux kilométrique actuel sur une ligne TER analogue en Région Centre Val de Loire.

Concernant l'intermodalité, le projet ferroviaire doit être étroitement lié au réseau urbain pour assurer la réussite du projet. Les modalités pratiques de mise en œuvre constitueront un prochain axe de travail entre la Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires et interurbains, et ORLEANS METROPOLE, autorité organisatrice des transports urbains.

INTERET GENERAL

Intérêt général utilité publique :

Les collectivités et les habitants du secteur Est orléanais sont majoritairement favorables d'un TCSP pour desservir l'ensemble de ces secteurs qu'ils soient urbains ou ruraux. Ce type de transport est très attendu par la population en général.

Au delà du développement des territoires qu'il desservira, le TCSP doit assurer un équilibre et une solidarité entre les habitants des secteurs urbains ou ruraux.

Ce projet consensuel est une nécessité vitale pour diminuer l'enclavement de l'Est orléanais en permettant la sauvegarde de la ruralité grâce à ce mode de transport écologique, adapté à l'évolution de la société moderne.

Observations du M.O.

Le gagnant n'est pas seulement le citoyen, mais également la collectivité.

En effet, voyager en transport en commun améliore indirectement le trafic routier, réduit la congestion aux entrées de ville et permet d'émettre moins de substances polluantes dans l'air. Les transports en commun s'adressent à tous, étudiants, actifs, personnes âgées ou à mobilité réduite sans limitation quelconque.

Absence de concertation :

La législation en vigueur, prévoit une concertation obligatoire et quasiment permanente. En 2012 a été réalisée une concertation pour une réalisation généralisée puisque le projet a été présenté aux habitants par l'intermédiaire de réunions publiques, aux collectivités et services de l'Etat.

Observations du M.O.

Lors des études d'opportunité conduites en 2009 et 2010, plusieurs alternatives ont pu être comparées. Le fruit de ces études a notamment été restitué au cours de la concertation publique tenus en 2012, au titre du code de l'urbanisme (article L. 103-2).

De très nombreuses correspondances, réunions techniques et comités d'élus ont permis de finaliser ce programme pour satisfaire à la fois les attentes et souhaits des élus locaux.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Commentaire de la commission d'enquête : Aujourd'hui, la ligne dessert des zones en pleine croissance démographique qu'il est nécessaire de maintenir tout en freinant l'exode des jeunes couples ce qui est indispensable pour conforter le tissu scolaire des régions rurales, en évitant la désertification des villages.

Les nouvelles haltes seront implantées en tenant compte de l'urbanisation, proche des habitants.

Nous avons la chance incroyable d'avoir à disposition un site propre , très bien tracé pour un transport collectif et rapide, ne pas s'en servir ce serait une erreur.

Pour le secteur rural Il est temps d'offrir un moyen de transport en commun en site propre comme alternative à la voiture.

Pour le secteur rural Il est temps d'offrir un moyen de transport en commun en site propre comme alternative à la voiture.

Les objectifs poursuivis par ce projet, répondant à un besoin croissant de déplacements de personnes, au sein du secteur Est de l'agglomération orléanaise, celui-ci présente concrètement un caractère d'intérêt public.

La réouverture au trafic voyageurs de la ligne SNCF ORLÉANS CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE permet de poursuivre le développement économique et social du territoire et correspond bien d'utilité publique, c'est à dire intéressant la population, les collectivités dans leur ensemble et non tel ou tel intérêt particulier.

Depuis cette année là, seules les collectivités concernées et les services de l'Etat ont fait l'objet de concertations. Ont été ignorés les habitants.

Cette mise à l'écart a provoqué un élan de mécontentement parmi la population. La plupart des collectivités sont restées muettes.

A la lecture du dossier, la commission d'enquête a décidé 3 réunions publiques d'information, il apparaît que cela n'a pas suffi pour apaiser l'ardeur du mécontentement.

IMMOBILIER

Valeurs immobilières :

L'étude des effets sur l'urbanisation est intimement liée au foncier bâti à répertorier, qu'il s'agisse d'habitat ou d'activités économiques.

L'évaluation des effets sur l'ensemble de la ligne ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE doit être considérée en fonction des habitations existantes proches de la ligne.

Sur l'ensemble du secteur, cette évaluation doit être principalement en fonction de l'implantation des haltes.

Or, selon SNCF Réseau, cette perte de valeur n'est pas aujourd'hui avérée et les mesures de protections acoustiques prévues d'être mises en place tendent à réduire ces préjudices. Il est estimé aujourd'hui qu'il est difficile de prouver la corrélation entre le projet et l'évolution des prix à venir.

Observations du M.O.

La réouverture de cette ligne SNCF représente un facteur parmi d'autre susceptible de faire varier les prix d'immobilier et du foncier au sein des communes traversées (répartition entre l'offre et la demande etc...).

La proximité des futures haltes ferroviaires et plu largement l'amélioration de l'accessibilité des communes concernées par un système de transport en commun performant est un facteur susceptible de contribuer positivement à la valeur vénale des biens immobiliers et fonciers dans une commune.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencé : E17000153/45

Commentaire de la commission d'enquête : Les informations fournies à la commission d'enquête, donnent obligation à SNCF Réseau de compenser les effets négatifs du projet par des mesures de protection.

S'il est impossible de réduire ou compenser les effets par la mise en place de ces mesures, les riverains peuvent demander au cas par cas une indemnisation lorsque le préjudice est avéré. Pour obtenir une indemnisation, il faut apporter la preuve de la perte de valeur.

A terme, la réouverture de cette ligne peut engendrer un apport d'emplois par la venue de nouvelles entreprises, dynamiser le commerce et les services de proximité, actuellement en cours de disparition.

L'emprise foncière est modérée dans le cadre du projet.

Enfin, les acteurs locaux, notamment les élus, tant au plan communal que dans le cadre d'intercommunalité, en bénéficiant de cette réouverture, devront s'impliquer pour jouer un rôle déterminant dans le développement urbain des territoires de l'Est orléanais.

INSTALLATIONS FERROVIAIRES

Passages à niveau et haltes :

L'implantation des haltes a été étudiée en collaboration des collectivités concernées. Parallèlement au dossier, est mentionné la nécessité de construire un huitième quai (H) en gare d'Orléans, en vue d'accueillir les 40 mouvements de convois que nécessitent la réouverture de la ligne SNCF ORLÉANS CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

Observations du M.O.

Au cours de l'enquête publique, la ville d'Orléans s'est tout d'abord interrogée sur le fonctionnement de la gare d'Orléans, puis a émis un avis défavorable quant à la création d'une huitième voie à quai.

Dans le document mémoire, SNCF Réseau présente et développe l'existence de cette gare tel qu'elle fonctionne actuellement en rappelant le protocole d'accord relatif à l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal en gare d'Orléans, en date du 22 juin 2005 et signé par la ville d'Orléans, la communauté d'agglomération Orléans Centre - Val de Loire, la région Centre- Val de Loire, Espace Expansion, SNCF et RFF.

Dans ce même dossier est présenté avec détail le futur aménagement nécessaire à la hausse du trafic ferroviaire du à la réouverture de la ligne TER ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

A nouveau, SNCF Réseau rappelle l'importance de la création de la voie H car à ce jour la gare d'Orléans est à la limite de sa capacité.

Quai de la halte de SAINT-JEAN-DE-BRAYE : la création de ce quai est redéfinie avec précision sans changement particulier.

Voie d'accès à la halte de MARDIÉ : une étude commanditée par la commune a permis de concrétiser le projet de la future voie d'accès.

Positionnement de la halte de CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE : au cours de l'enquête publique, les contributions portaient notamment sur le positionnement de la halte au niveau de la zone industrielle de Saint-Barthélémy à l'Ouest de la commune.

Actuellement le choix s'est porté sur l'emplacement de la gare historique, à l'Est de la commune, en raison de sa proximité du centre ville et des secteurs urbanisés.

Les passages à niveau : le risque de collision aux passages à niveau est une des principales préoccupations de SNCF Réseau dans tout projet d'ouverture de ligne, ce qui se traduit par une volonté d'en supprimer un maximum en accord avec la réglementation.

Le programme de sécurisation des passages à niveau mis au point dans le cadre du projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE respecte le cadre réglementaire qui s'impose à SNCF Réseau.

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

Des agents SNCF, appelés volontaires en milieu scolaire, interviennent régulièrement en complément de leur activité au sein de l'entreprise, dans les classes de primaire, collège et lycée pour sensibiliser les élèves à la citoyenneté et à la sécurité dans les transports ferroviaires et aux abords des infrastructures.

Dénivellation des passages à niveau n° 98 et 99 : Le passage à niveau n° 99 se situe rue du Godet sur la partie Ouest de la commune de CHÉCY. Le trafic routier observé est relativement faible (200 véhicules/jour) mais cet axe permet l'accès au quartier dit du Petit Bourg.

Trois variantes se différencient selon leur éloignement des habitations existantes et leur impact sur la Zone Agricole Protégée de CHÉCY. La commune a retenu la variante n°1.

Dénivellation du Passage à niveau n°103 : le passage à niveau n°103 se situe sur la rue du Merisier à l'Est de la commune de MARDIÉ.

Dans le cadre du programme de sécurisation des passages à niveau, celui-ci a été identifié comme présentant un niveau de risque important en cas de réouverture au trafic voyageurs de la ligne au regard de la vitesse de circulation ferroviaire. De ce fait, il n'était pas envisageable de conserver la traversée à niveau sur cet axe.

Au cours de la concertation, il a donc été proposé une dénivellation par pont-rail.

Dénivellation du passage à niveau n°104 : le passage à niveau n°104, situé sur la commune de MARDIÉ sur un chemin d'exploitation, est identifié en tant que chemin d'accès principal à la future carrière La Ligérienne de Granulats qui dispose d'un arrêté préfectoral datant de 2011. Il a été proposé une solution variante située à l'Est de la future carrière avec un raccordement direct au carrefour giratoire entre la RD 960 et la déviation de la RD 921.

Le réaménagement du chemin existant au nord de l'actuel passage à niveau n°104 permettra aux riverains d'être raccordés aux voiries communales via le lotissement des Jardins de Miromesnil.

Dénivellation du Passage à niveau n°110 : le passage à niveau n° 110 se situe sur la rue du Maréchal Leclerc, à l'Ouest de la commune de CHATEAUNEUF SUR LOIRE.

Commentaire de la commission d'enquête : *La commission ne remet pas en cause le principe de positionnement des haltes tel qu'il est prévu. Toutefois les observations portant sur la halte de CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE et les suggestions de la déplacer, font apparaître des contraintes techniques incontournables.*

Le maître d'ouvrage délégué ainsi que la ville d'Orléans se basent sur des études contradictoires dans l'utilisation des installations ferroviaires en gare d'Orléans.

La commission d'enquête, n'ayant pas eu connaissance des résultats de ces études, ne peut pas se déterminer sur cette réalisation.

Sécurité :

L'idée majeure du maître d'ouvrage est de sécuriser les franchissements de voie SNCF.

C'est le cas pour les passages à niveau avec la suppression totale de 6 passages à niveau, remplacer le PN par des ponts -routes ou ponts- rails et sécurisation des PN conservés.

De part et d'autre de chaque PN conservé sera installée une clôture sur environ 20m. Au dossier, SNCF Réseau a prévu 19 km de clôture. Les riverains sont inquiets à la vue des activités existantes aujourd'hui sur cette voie.

Les PN piétons et cyclistes seront aménagés et sécurisés, que comprend la sécurisation ?

En prévention il est envisagé une intervention de formateurs dans les groupes scolaires. Les intervenants demandent une surveillance aux heures de sortie d'écoles.

Sans sous- estimer la contestation de suppression de PN qui s'est manifestée, un passage à niveau constitue au plan sécurité un réel et incontestable conflit Rail/route.

Un programme national de sécurisation porté par le ministère en charge des transports est fondateur de la politique de SNCF Réseau relative aux passages à niveau avec priorité absolue à la sécurité.

Observation du M.O.

Dans le cadre de la réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE, un des objectifs principaux est un report modal depuis le véhicule personnel vers le mode ferroviaire. Pour rappel, à l'horizon de la réouverture, un passager sur deux du TER proviendra du mode routier.

Dans le cadre du bilan socio-économique de l'opération, l'abaissement du risque d'accident sur la tangentielle a été valorisé en modélisant le nombre d'accidents corporels et de personnes tuées évitées par rapport à la situation actuelle.

SOLUTIONS ALTERNATIVES

Accès aux PMR/Mode doux :

A nouveau, apparaissent les propositions des bus électriques, la prolongation de la ligne B du tramway etc...

Les élus locaux attendent avec impatience la réouverture de la ligne SNCF ORLÉANS CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE qui est comprise dans les PMR/Mode doux.

Observations du M.O.

Bien que dynamique, le territoire de l'Est d'ORLÉANS, se heurte toutefois à quelques limites en termes de déplacement.

Actuellement, il n'existe pas d'offre de transport en commun desservant l'Est orléanais avec des fréquences adaptées et un temps de parcours compétitif par rapport à la voiture.

Lors des études d'opportunité conduites en 2009 et 2010, plusieurs alternatives ont pu être esquissées et comparées.

Le fruit de ces études a notamment été restitué au cours de la concertation publique tenue en 2012.

Suite à une analyse multicritères, c'est la solution ferroviaire visant à réutiliser une infrastructure existante qui est apparue comme celle répondant de la manière la plus satisfaisante aux besoins de déplacement sur l'Est du bassin orléanais.

14 . ANNEXES

- 1- Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret,**
- 2- Décision du Tribunal Administratif d'Orléans,**
- 3- Les certificats d'affichage,**
- 4- Les certificats de réception de dossier,**
- 5- Procès- verbal de mise en place de l'affichage sur le terrain et en mairie,**
- 6- Certificats d'affichage enquête parcellaire,**
- 7- Procès-verbal du contrôle de l'affichage durant l'enquête publique,**
- 8- Courrier d'information pour réunions publiques, adressé au Préfet du Loiret,**
- 9- Réponse pour accord de prolongation de délai de réponse.**

15. DOSSIERS JOINTS AU RAPPORT D'ENQUETE ET AUX CONCLUSION ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

- ✓ Les synthèses des registres papiers,**
- ✓ Les synthèses du registre électronique,**
- ✓ Les contributions recueillies sur le site de la préfecture,**
- ✓ Les courriers adressés à la commission d'enquête,**
- ✓ Une pétition en ligne:125 signatures,**
- ✓ Une pétition papier : 987 signatures,**
- ✓ Les comptes-rendus des réunions publiques,**
- ✓ Le document portant mémoire de réponses du maître d'ouvrage.**

Arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret en date du 18 septembre 2017

Désignation des membres de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif d'Orléans
en date du 30 août 2017 référencée : E17000153/45

