

**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,**

**SAINT-DENIS-DE- L'HÔTEL,**

**CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE,**

**Et sur la Communauté de communes des LOGES et**

**ORLEANS METROPOLE**



**Enquête Publique Unique**

**Du 16 octobre 2017 au 22 novembre 2017**

**Conclusions et Avis de la commission d'enquête**

**La commission d'enquête**

**Le Président**

**Pierre BOUBAULT**

**Les Commissaires Enquêteurs**

**Christian BRYGIER**

**Claude BOURDIN**

Date : 1er février 2018

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

## **PREAMBULE**

La présente enquête publique unique concerne la réouverture aux voyageurs de la ligne SNCF ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

Cette enquête a pour objet :

- 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 et incommodo),
- le déclassement de parcelles dans la Zone Agricole Protégée (ZAP) de la commune de CHÉCY.

Le projet sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, intéresse 6 communes : ORLÉANS, SAINT-JEAN-DE-BRAYE, CHÉCY, MARDIÉ, SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL, et CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE, ainsi que la Communauté de Communes des LOGES et ORLEANS METROPOLE.

Quasi intégralement réalisé sur une voie SNCF existante de 26 km, sur un territoire appartenant à la SNCF, ce projet a pour objet le remplacement complet de la voie, l'électrification de celle-ci, la création de 6 haltes dont deux en coordination avec la ligne B du tramway et la suppression complète de 6 passages à niveau avec la sécurisation des PN retenus dans le projet, ou la création de liaisons dénivelées.

L'objectif est de contribuer au développement urbain et socio-économique initié par les communes traversées, qui pourront profiter de l'implantation d'une halte sur leur territoire en vue de repenser le développement des espaces libres à ce jour, afin de profiter dans des meilleures conditions de cette nouvelle possibilité de transport.

Ce nouveau moyen de transport est très attendu par les habitants des communes rurales, situées à l'Est du projet.

En application de l'arrêté préfectoral en date du 18 septembre 2017 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique, celle-ci s'est tenue du lundi 16 octobre 2017 à 13h30 au mercredi 22 novembre 2017 à 17h30 inclus.

La publicité réglementaire a été respectée et les onze permanences programmées se sont tenues conformément à l'arrêté préfectoral, aux lieux, dates et heures prévus initialement.

Trois réunions publiques d'échange et d'information ont permis, sous l'autorité de la commission d'enquête, un partage des informations entre le public nombreux de l'ordre de 150 à 400 personnes suivant la réunion, et les représentants de SNCF Réseau, maître d'ouvrage. Les échanges ont conservé un caractère respectueux et constructif.

Les dossiers soumis à l'enquête publique accompagnés d'un registre d'enquête (papier) étaient consultables dans les 6 communes concernées, au siège de ORLEANS METROPOLE et de la communauté de communes des LOGES.

D'un point de vue général, le dossier comprend bien toutes les parties attendues pour un projet de cette importance. Il manque toutefois de clarté et de pédagogie lorsqu'il s'adresse à un public qui n'est pas rompu aux dessins, tableaux et langage ferroviaire.

Un registre électronique était également disponible par le lien [www.registre-numerique.fr](http://www.registre-numerique.fr), depuis le site internet de la préfecture du Loiret : [www.loiret.gouv.fr](http://www.loiret.gouv.fr) . ainsi que sur le site de SNCF Réseau [www.: orleans-chateaufsurloire.fr](http://www.orleans-chateaufsurloire.fr).

Sur l'adresse électronique de la préfecture du Loiret ([pref-enquetes-publiques@gouv.fr](mailto:pref-enquetes-publiques@gouv.fr)) les

intervenants avaient la possibilité de déposer des observations ou contributions.

Ce fut une enquête mobilisatrice, l'ensemble des registres a permis de recueillir 930 contributions : 493 observations ou contributions écrites sur le registre électronique, 365 observations ou contributions sur les registres papier, 47 observations ou contributions sur le site de la préfecture auxquelles sont venus se joindre 13 courriers pour 23 observations et 2 contributions collectives (pétitions) :

- une pétition en ligne:125 signatures,
- une pétition papier : 987 signatures,
- une pétition jointe au registre papier, M et Mme CREUSILLET transmise en copie comportant 69 signatures.

Le bilan des contributions est le suivant :

- Avis favorables : 430 hors pétition,
- Avis défavorables : 300 hors pétition,
- Avis neutres :110,
- Avis non définis : 88,
- Avis réservés :2.

A noter que le registre électronique a recueilli 493 interventions, démontrant donc sa pertinence.

La commission d'enquête a rencontré le maire des communes de CHÉCY, MARDIÉ, SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL et CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE, qui ont tous souligné l'intérêt général d'une telle réalisation.

Le 1er décembre 2017, en application de l'article R-123-18 du Code de l'Environnement, la commission d'enquête a rencontré les représentants du maître d'ouvrage SNCF Réseau.

Au cours de cette réunion, il leur a été remis le procès-verbal de synthèse des observations et contributions recueillies pendant l'enquête publique.

Toujours en application de l'article R-123-18, le maître d'ouvrage a disposé de 15 jours pour produire son mémoire en réponse.

## **BILAN DE LA CONCERTATION**

Lors des études conduites en 2009 et 2010, plusieurs alternatives ont pu être comparées. Le résultat de ces études a été présenté au public au cours des concertations de 2012.

Ces concertations avaient pour objet d'informer le public, de recueillir les avis de tous sur les grandes caractéristiques du projet.

Le bilan qui en découle a été pris en considération pour les études qui ont été réalisées par la suite. Conformément à l'article L-103-6 du Code de l'Environnement, le bilan de ces concertations a bien été joint au dossier d'enquête.

Le maître d'ouvrage a bien entretenu un partenariat avec les responsables des collectivités.

Depuis la concertation de 2012 de nombreuses rencontres, correspondances et réunions techniques ont permis de prendre en considération les attentes et les souhaits des élus locaux.

### **Commentaire de la commission d'enquête :**

*Ce qui ne semble pas correspondre à l'interprétation qu'en ont fait les responsables locaux au cours de leur intervention. La commission d'enquête a le sentiment que du coté SNCF il a été tenu compte des avis émis lors de cette phase de concertation, alors que du point de vu des collectivités cela semble être le contraire.*

Du fait de l'avancement des études techniques, le dossier a pu être finalisé début 2017. Ce dossier a fait l'objet d'un examen par les différents services de l'État (autorité environnementale,et

la consultation inter-services) et à nouveau par les collectivités territoriales.

Parallèlement, de nombreuses rencontres ont également eu lieu avec les services de l'État, pour leur présenter l'évolution des propositions élaborées par le maître d'ouvrage, notamment en ce qui concerne l'environnement.

Dans ces propositions, figure l'électrification de la ligne, ce qui a reçu un très fort soutien de la part des intervenants.

Le projet optimisé répond donc à la fois aux exigences de fonctionnalité et aux besoins formulés par les communes.

Les avis de ces services et les réponses apportées par le maître d'ouvrage, figurent au dossier d'enquête.

**Commentaire de la commission d'enquête :**

*La commission d'enquête a constaté que le public n'a pas été consulté depuis 2012, d'où l'organisation de 3 réunions publiques provoquées par la commission d'enquête.*

**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 prévues dans l'arrêté préfectoral se sont déroulées dans des conditions normales. Les salles mises à la disposition de l'enquête pour recevoir le public étaient accessibles aux personnes de mobilité réduite.

# **DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DES TRAVAUX DE REOUVERTURE AU TRAFIC VOYAGEURS DE LA LIGNE SNCF ORLEANS / CHATEAUNEUF-SUR-LOIRE**

## **CONSTAT DE LA SITUATION ACTUELLE.**

Le cœur de l'agglomération orléanaise, à forte urbanisation est constitué de la ville Orléans et de ses communes limitrophes dont fait partie SAINT-JEAN-DE-BRAYE.

Néanmoins, l'espace périurbain de cette agglomération connaît une forte croissance démographique, portée par de nombreux projets d'aménagement et de création de logements.

Les emplois sont distribués majoritairement dans le pôle urbain d'ORLÉANS et ses communes périphériques situées dans les secteurs nord, ouest, et sud de l'agglomération.

On constate que les communes situées à l'Est de la zone urbanisée ont elles aussi une importante croissance démographique.

L'offre actuelle des transports publics est très faible dans ces communes. Seule une ligne de cars dessert les communes de CHECY, MARDIE, SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL et CHATEAUNEUF-SUR-LOIRE avec des fréquences insuffisantes.

Les deux principales infrastructures routières du secteur sont : la RD 2060 au nord et la RD 960 au sud.

L'ancienne nationale 60 appelée RD 2060 (nommée également Tangentielle) est une voie rapide à deux fois deux voies entre ORLEANS et CHATEAUNEUF-SUR-LOIRE qui sert de contournement à la partie nord de la ville d'ORLEANS.

Cette tangentielle, principale liaison avec les villes de MONTARGIS et GIEN, accueille un fort trafic de transit national et international, allant jusqu'à 45000 véhicules/jour (estimation donnée par le Maître d'Ouvrage) dont une très forte proportion de poids lourds. Elle subit aujourd'hui d'importants phénomènes de congestion aux heures de pointe, ce qui pénalise les modalités d'accès au centre ville d'ORLEANS.

La RD 960 correspond à l'axe principal reliant les centres ville des communes desservies par la future ligne TER.

Elle supporte un trafic moins élevé environ 18000 véhicules/jour à l'approche d'ORLEANS. Elle aussi très congestionnée aux heures de pointe, elle présente également d'importantes difficultés de circulation, ce qui entraîne des temps de déplacement très longs. Plus au Nord de ce secteur, il existe l'A19 reliant MONTARGIS à ORLEANS.

Les maires des communes ont attiré notre attention sur le fait que les difficultés de circulation sont très souvent mises en avant par les responsables d'entreprises existantes, dans le cadre du bon fonctionnement et de l'approvisionnement de leurs établissements.

Les responsables d'entreprises souhaitant s'installer dans le secteur, revoient leur projet pour les mêmes raisons.

Le ralentissement le plus important (chaque jour plusieurs centaines de mètres) étant la cause de nombreux accidents, se situe sur la RD 2060 au droit de la commune de CHECY.

Globalement, pour tout le secteur Est orléanais, le taux de motorisation est très élevé et en

croissance pour les communes du secteur concernées par le projet.

Ce constat conduit la commission d'enquête à conclure à un aspect très négatif dû aux fortes nuisances liées à l'usage de la voiture, telles que les émissions de polluants, l'insécurité sur les grands axes routiers notamment la RD 2060, les engorgements aux entrées et sorties de ville et la dégradation du cadre de vie des usagers.

**Commentaire de la commission d'enquête :**

*Actuellement les personnes captives des transports en commun, contraintes d'emprunter ces moyens de transport, n'ont pas d'autre solution que d'utiliser un véhicule pour effectuer leurs déplacements.*

*Il n'existe pas d'offre de transport en commun desservant les communes concernées par le projet avec des fréquences adaptées aux besoins de la population en général et un temps de parcours compétitif par rapport à la voiture.*

*Cette circulation intense sur ces deux axes routiers conduit à une situation insupportable de la part des usagers.*

*Ces sentiments d'insécurité sont jugés des observations déposées par le public.*

Cette situation étant devenue de plus en plus intolérable et dangereuse, il est urgent d'intervenir. Les élus ont jugé nécessaire de se rapprocher d'un autre mode de transport collectif. Actuellement, la ligne SNCF ORLEANS CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE est utilisée uniquement pour le transport de fret jusqu'à SAINT-DENIS-DE-L'HOTEL pour permettre l'activité de la société SDH Fer

Lors de la visite sur place, la commission d'enquête a constaté l'aspect vétuste de cette voie ferrée.

Le besoin d'un mode de transport collectif performant pour desservir la zone Est de l'agglomération Orléanaise a été identifié depuis de nombreuses années, pour répondre à la saturation des infrastructures routières et à un développement socio-économique et démographique rapide.

Dans ce cadre, les réflexions menées ont porté sur différentes hypothèses de mode de transport, présentant chacun des caractéristiques et des difficultés variées :

Extension de la ligne B du tramway : cette hypothèse permettrait de prolonger l'infrastructure existante de la ligne B du tramway. Cependant les temps de parcours estimés entraîneraient une attractivité très limitée du mode de transport jusqu'à CHECY voire MARDIE.

Au-delà, les temps de parcours rendraient irréaliste un tel projet et ce choix ne répondrait pas à la demande globale des déplacements, sans solutionner les problèmes des communes traversées.

Construction d'une ligne tram-train : cette solution a souvent été soulevée depuis le début des réflexions. Là encore, les temps de trajet restaient pénalisants.

Mise en place d'une ligne structurante de cars : cette hypothèse permettrait de limiter les investissements en infrastructure. Cependant les cars resteraient contraints par les phénomènes de saturation du réseau routier et ne constitueraient pas de ce fait une alternative convaincante aux véhicules personnels.

Le mode ferroviaire : la réouverture de la ligne SNCF ORLEANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE, permettra de réduire le nombre de véhicules en circulation dû à un plus grand nombre de personnes transportées.

Le choix de ce mode de transport ferroviaire retenu, permet de répondre aux exigences suivantes :

- Capacité : le matériel roulant ferroviaire est dimensionné pour répondre au besoin de transports de personnes et du fret.
- Sécurité : mode de transport sûr,
- Intermodalité : le parcours de la ligne jusqu'à la gare d'ORLEANS permet de bénéficier de connexions rapides avec le tramway, les bus etc...
- Environnement : le rapport modal depuis le véhicule personnel vers le train ainsi que l'électrification de la ligne permettent de limiter fortement les émissions de gaz à effet de serre.
- Opportunité : le choix du mode ferroviaire permet de réutiliser et de réhabiliter une infrastructure existante.

Le choix de ce projet est le résultat des concertations qui ont été l'occasion d'étudier de nombreuses solutions d'aménagement.

Dès 2009 des études préliminaires ont été réalisées, elles ont permis de dresser un premier état des lieux, de valider la faisabilité du projet ainsi que les choix d'aménagement possibles. Le résultat de ces études a été présenté au public au cours de la concertation de 2012 avec l'organisation de deux réunions publiques.

Le contexte et le bilan de cette concertation figurent dans les pièces A et G du dossier d'enquête.

Tel-qu'il est présenté aujourd'hui, ce nouveau moyen de transport, très attendu par les communes rurales situées dans l'Est orléanais est le résultat de plusieurs années de dialogue qui ont permis de concevoir un projet qui répond à la fois :

- aux exigences réglementaires en matières de sécurité,
- aux demandes formulées par les communes de limiter l'effet de coupure,
- aux besoins annoncés en terme de desserte,
- au respect de l'environnement par la mise en place d'un projet qui s'inscrit dans une logique de développement durable.

Du fait de l'avancement des études techniques, le dossier a pu être finalisé début 2017. Ce dossier a fait l'objet d'un examen par les différents services de l'État (autorité environnementale, et la consultation inter-services) et à nouveau par les collectivités territoriales.

A la suite de cette concertation, de nombreuses rencontres ont également eu lieu avec les services de l'État, pour leur présenter l'évolution des propositions élaborées par le maître ouvrage en réponse aux observations recueillies lors de cet examen, notamment en ce qui concerne l'environnement.

Dans ces propositions, figure également l'électrification de la ligne, ce qui a reçu un très fort soutien de la part des intervenants.

Le maître d'ouvrage précise que le projet optimisé répond donc à la fois aux exigences de fonctionnalité, aux réserves et aux besoins des collectivités. Les avis de ces services et les réponses apportées par le maître d'ouvrage, figurent au dossier d'enquête.

#### **Commentaire de la commission d'enquête :**

*Cela ne semble pas correspondre à l'interprétation qu'en ont fait les responsables locaux au cours de leur intervention. La commission d'enquête a le sentiment que du côté de la SNCF il a bien été tenu compte des avis émis lors de cette phase de concertation, alors que du point de vue des collectivités cela semble être le contraire.*

*D'autre part, la commission d'enquête a constaté le manque de concertation avec le public depuis 2012.*

*Ce projet propose certains avantages dans le contexte actuel.*

*L'un des avantages de ce projet est d'avoir à disposition un site propre, existant et très bien tracé pour un transport collectif et rapide. Ne pas s'en servir serait une erreur pour le bassin de vie de l'Est de la Métropole.*

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

*Les communes du secteur Est de la métropole sont à ce jour dans une dynamique de croissance de population. Il est important de poursuivre et de soutenir cette croissance.*

## **REMARQUES DE LA COMMISSION D'ENQUETE.**

Pour obtenir ces résultats, il est nécessaire de procéder à la rénovation de la ligne SNCF sur toute sa longueur et de réaliser des adaptations en gare d'ORLEANS.

Cette ligne SNCF existe depuis des décennies, elle est toujours en service car chaque semaine circule sur cette voie quelques convois destinés à la société SDH Fer dont l'activité principale est le maintien et la réparation des wagons de fret.

Les riverains ont pris une certaine habitude dans le passage de ces convois (4 chaque semaine au maximum), le projet prévoit 40 passages chaque jour, d'où une forte augmentation des gênes que devront supporter ces personnes.

Ces gênes sont accompagnées de nuisances estimées supportables par le Maître d'Ouvrage (nuisances sonores, visuelles, vibrations etc...).

Peu d'activité sur cette ligne, donc la nature a repris ses aises autour des installations ce qui a permis à une biodiversité de se créer qui par endroit correspond à un espace vert qui est appelé à être modifié ou disparaître.

Point très important : la réglementation en vigueur impose de respecter un haut niveau de sécurité aux passages à niveau ce qui entraîne la fermeture ou l'aménagement de certains P.N. Le programme de sécurisation oblige certes, mais que deviendront les plans de circulation urbaine ? Une fois encore vont apparaître de nouvelles difficultés. Il est bon de préciser que sept ouvrages d'art remplaceront sept passages à niveau supprimés.

Les aménagements tel que ponts-route ou ponts rail nécessitent l'adaptation ou la création de voies routières et sont à l'origine d'acquisition de parcelles ou de l'expropriation de celles-ci.

Enfin l'implantation des haltes se situe en majeure partie sur le domaine SNCF. Leur fonctionnement nécessite des points de rabattement à la charge des collectivités locales.

Au dossier présenté à l'enquête publique ne figure aucune étude intéressant les aménagements nécessaires.

En effet, le dossier ne traite que les réalisations ou travaux situés sur le domaine SNCF excepter la reconstitution de place de parking dans le secteur de la gare d'ORLEANS, la reconstitution du dépôt TAO et la création de voirie dans le cas de réalisation d'ouvrage d'art.

La construction des parkings de rabattement avec leur voie d'accès reste à l'initiative et à la charge des collectivités locales.

Il est regrettable que seule la commune de MARDIE ait présenté dans le dossier d'enquête publique un projet de réalisation.

Il est donc impossible de fournir des réponses satisfaisantes aux observations formulées.



## **CIRCULATION**

La réouverture de la ligne SNCF ORLEANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE va certainement diminuer le trafic routier sur les RD 2060 et 960 et peut être à l'origine d'un report de ce trafic sur les zones de rabattement.

Cette réouverture n'aura qu'une influence que sur le trafic des véhicules personnels et n'aura aucune conséquence sur le taux de circulation des poids-lourds.

La réouverture de cette ligne SNCF rentre dans le cadre de la dynamique de développement des transports en commun.

## **DÉSENGAGEMENT**

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.

## **CONVOIS EXCEPTIONNELS**

Le passage des convois exceptionnels est effectivement important, à ne pas négliger pour plusieurs raisons :

- maintien de l'économie des entreprises locales,
- traverser les voies en ce conformant à la réglementation en vigueur tout en respectant les contraintes techniques d'une voie ferrée électrifiée.

## **ACCIDENTOLOGIE**

Les transports ferroviaires, comme les transports aériens restent des moyens de transport sur, même si ces derniers temps on peut déplorer des accident graves au passages à niveau.

## **ECONOMIE**

Le maintien de la ligne fret permet de préserver l'économie locale. Cependant il paraît nécessaire que des travaux de rénovation soient réalisés pour maintenir la ligne fret en raison de son état de vétusté.

La réhabilitation de cette ligne et sa réouverture au trafic voyageurs permettra à des entreprises de se délocaliser sur des secteurs où le coût du foncier est moins important.

## **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.

De toute évidence, l'électrification de cette ligne et la diminution des véhicules sur les axes routiers auront un impact sur la diminution des effets de serre.

### **NUISANCES SONORES - POLLUTION**

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 amiables, 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.

### **RENTABILITÉ**

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.

La valorisation socio-économique présente un bilan négatif (avec une VAN de 232M€), 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 les effets de réaménagement du nœud d'ORLEANS (gain en régularité pour l'ensemble des circulations vers et depuis la gare d'ORLEANS), la performance globale du système de transport ou l'impact du projet sur le développement urbain autour des haltes, auront des impacts positifs pour la collectivité publique qui permette de justifier l'investissement initial.

### **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 ces secteurs en permettant la sauvegarde de la ruralité grâce à ce mode de transport écologique, adapté à l'évolution de la société moderne.

### **ABSENCE DE CONCERTATION**

Dès la prise de connaissance du dossier, la commission d'enquête a tout de suite constaté le manque de concertation du public, celle-ci datant de 2012.

C'est la raison pour laquelle 3 réunions publiques ont été organisées à la demande de la commission d'enquête.

### **IMMOBILIER**

La principale crainte des contributeurs a été la perte de valeur immobilière de leurs biens.

Ces contributeurs pensent que le passage du train est une nuisance sonore et visuelle. La commission d'enquête estime que cela n'est pas forcément fondé. En effet l'argument de vente ou de locative immobilière est la proximité d'une halte.

### **INSTALLATIONS FERROVIAIRES**

Le passage de 3 ou 4 convois de fret par semaine à celui de 40 trains de voyageurs par jour complété par des trains de fret, oblige la SNCF à revoir la sécurité sur toute la ligne notamment au niveau des franchissements routiers ou piétons.

Suivant la réglementation en vigueur, cela a conduit la SNCF à procéder à la fermeture définitive de 6 passages à niveau et à l'aménagement des autres franchissements soit création d'un ouvrage d'art soit par le réaménagement et la sécurisation des passages à niveau maintenus.

Parmi ces aménagements il y a celui de la création du quai H en gare d'ORLEANS.

La commission d'enquête n'a pas les compétences techniques pour juger de l'opportunité de la création ou non de cette voie H.

Cependant dans le dossier il est mentionné que l'emprise de cette voie se fera sur les places de stationnement du parking de Munster. Il paraît évident à la commission d'enquête que SNCF Réseau doit restituer ses places de parking.

### **SOLUTIONS ALTERNATIVES**

Dans le contexte actuel, l'obligation est faite puisqu'il est indispensable lors d'une réalisation ou des aménagements de concevoir les adaptations obligatoires pour l'accès des PMR (mode doux) prévu dans les plans d'aménagement.

### **AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.**

La présentation, le contenu du dossier et les explications du maître ouvrage, laissent penser que la réouverture au trafic voyageurs de la ligne SNCF ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE, devra en général permettre de :

- poursuivre le développement économique et social du territoire,
- contribuer au développement économique urbain initié par les communes traversées,
- maintenir l'activité des entreprises déjà implantées dans le secteur notamment SDH spécialisée dans la réparation et l'entretien des wagons de fret,
- simplifier les déplacements sur le territoire,
- améliorer la performance de desserte,
- permettre des échanges faciles avec les autres modes de transport,
- préserver l'environnement grâce à l'électrification de la ligne.

Plus précisément : ce nouveau service performant devra permettre de relier les zones de l'Est de l'agglomération orléanaise et d'avoir un accès simplifié au centre ville d'ORLEANS.

Toutefois, certains sujets n'ont pas fait l'objet d'une présentation satisfaisante.

Les attentes vont bien au delà des communes concernées par le passage de la ligne SNCF.

Ce sont toutes les communes du bassin de vie qui demandent et soutiennent cette réouverture. Au delà du développement des territoires et de leurs activités, qu'il desservira, le TER assure un équilibre et une solidarité pour les habitants des communes rattachées à la métropole ou non.

Si l'on se préoccupe du développement du secteur Est orléanais et de la qualité de vie de ses

habitants, il faut dépasser le point de vue de certains résidents des zones urbaines. Il est donc nécessaire de rompre cet isolement. Les municipalités sont prêtes à s'investir dans l'arrivée du train. Ce moyen de transport en mode doux, écologique, non polluant, rapide représente un des atouts essentiels dans le maintien de leur développement, cette ligne est appelée à desservir des zones en pleine croissance démographique.

Pour qu'un projet soit déclaré d'utilité publique donc d'intérêt général, il est nécessaire de comparer les effets positifs et négatifs de ce projet. Si les effets positifs sont supérieurs aux effets négatifs il est déclaré d'intérêt général.

Dans le cadre de ce projet, la commission d'enquête confirme qu'il est nécessaire de faire la distinction entre le secteur très urbanisé constitué d'ORLEANS et SAINT-JEAN-DE-BRAYE et un secteur périurbain se composant de CHECY, MARDIE, SAINT-DENIS-DE-L'HOTEL et CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

En effet les intérêts sont différents suivant le secteur de résidence.

Concernant le secteur urbanisé, la réouverture de la ligne SNCF au trafic voyageurs, ne semble pas nécessaire et utile à la date d'aujourd'hui puisque les résidents de ces deux communes bénéficient déjà de transports en commun (bus, tram). S'il désirent se rendre en centre ville d'ORLEANS ou sa périphérie, l'usage de la route est maintenu car les résidents peuvent se rendre en ces lieux sans emprunter la tangentielle en passant par des chemins plus accessibles.

Par contre ils vont subir des nuisances sonores et visuelles, même si l'impact reste limité.

Pour les communes limitrophes d'ORLEANS et de SAINT-JEAN-DE-BRAYE, les habitants n'utiliseront pas eux aussi le train puisque disposant de leurs propres transports en commun.

Cependant cette ligne devra être maintenue dans cette partie donc rénovée pour permettre le passage des convois de fret allant et venant du secteur Est de orléanais.

Concernant le secteur périurbain, le projet de réouverture au trafic voyageurs a une portée d'intérêt général.

Non seulement cette ligne desservira les 4 communes impactées par le projet, mais aussi les communes limitrophes. Cela a été exprimé par certains exposants (particuliers et élus).

Cette ligne permettra de maintenir l'économie du secteur soit en pérennisant l'installation d'entreprises soit en amenant des entreprises dans ce secteur.

De plus c'est un secteur démunie de transports en commun. Cette ligne facilitera le déplacement des personnes démunies de véhicule les actifs se rendant sur leur lieu de travail à ORLEANS et des étudiants se rendant dans des établissements scolaires.

Les avantages pour les utilisateurs de ce transport sont multiples : plus d'utilisation des RD 2060 et 960, plus de contraintes sur les temps de parcours et moins de risques sur l'accidentologie.

Les contraintes de cette réouverture dans ce secteur sont les nuisances sonores et visuelles et le risque de voir affluer de la circulation dans les zones de rabattement si aucune réflexion n'est menée.

On peut penser que dans un avenir à moyen et long terme, certaines entreprises se trouvant actuellement dans le secteur d'ORLEANS et ses communes limitrophes puissent chercher à venir s'installer dans le secteur Est en raison du coût foncier moins élevé mais aussi en raison de la politique des communes en matière foncière cherchant à attirer des activités pour leur développement économique. Ces entreprises se délocalisant ne chercheront pas systématiquement à employer d'autres personnels mais plutôt à le maintenir en leur offrant un moyen de transport écologique, sûr comme peut l'être le train. Ce qui revient à dire que des actifs dans le secteur urbain ORLEANS – SAINT JEAN DE BRAYE seront peut-être amenés ou contraints, dans un avenir plus ou moins proche, à se rendre dans les autres communes situées dans l'Est orléanais desservies par le

projet pour maintenir leur emploi. Il faut prendre en compte que la situation économique ou le tissu économique tel qu'il est aujourd'hui est amené à évoluer en raison du déplacement des activités.

En fonction des éléments ci-dessus, la commission d'enquête pense que les éléments positifs sont supérieurs aux négatifs et que dans ce contexte le projet est donc d'intérêt général.

La commission d'enquête émet un :

**AVIS FAVORABLE AVEC TROIS RESERVES**, à la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) des travaux de réouverture au trafic voyageurs de la ligne SNCF ORLEANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE

**Réserve n°1 :**

Sur le plan acoustique et visuel :

En écoutant le public et en consultant les diverses observations émises au cours de l'enquête, la principale cause de refus de ce projet, hormis le coût financier, est les nuisances sonores et visuelles. En effet la ligne traverse des zones fortement urbanisées ou les habitations se sont construites alors que la ligne ne servait qu'au transport de fret.

Si les riverains supportaient le bruit d'une fréquence limitée de transport de fret il en est pas de même lorsqu'il s'agit du passage de 40 trains chaque jour. Il faut donc que le maître d'ouvrage prenne en compte ces nuisances et les incorpore à son projet et bien au delà de la réglementation en vigueur.

Des contrôles pourront être effectués pour vérifier l'efficacité de la mise en place des protections visuelles et sonores.

**Réserve n°2 :**

Il est nécessaire de sécuriser la ligne et d'empêcher toute traversée de voie volontaire ou involontaire en dehors des passages autorisés dans les zones résidentielles.

**Réserve n°3 :**

La construction de la voie H ne pourra se faire que si le maître d'ouvrage présente un projet de construction de places de stationnement en remplacement des places supprimées.

Dans le dossier, SNCF Réseau prévoit un projet de restructuration mais aucun document n'a été joint au dossier d'enquête publique.

**La commission d'enquête**

**Le Président**

**Pierre BOUBAULT**  
**Signé**

**Les Commissaires Enquêteurs**

**Christian BRYGIER**  
**Signé**

**Claude BOURDIN**  
**Signé**

Date : 1er février 2018

# **MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES DE SAINT-JEAN-DE-BRAYE , CHECY, MARDIE, SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL**

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme s'inscrit dans le cadre de l'enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique relative aux travaux de réouverture au trafic voyageurs de la ligne SNCF ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE conformément aux articles L123-14 et L123-14-2 et R123-13 du code de l'urbanisme. Lorsque les dispositions du PLU ou POS d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, ces dispositions doivent être revues pour être mises en compatibilité avec l'opération projetée.

Dans le cas présent cette procédure de mise en compatibilité concerne :

- la section compétente de l'opération projetée, les émergences des haltes, les ouvrages techniques divers.
- dans l'enquête publique, peu d'observations sur les différents registres se sont prononcées sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Pratiquement toutes n'ont porté que sur l'utilité du projet.

Les dispositions nouvelles proposées dans le cadre de la présente mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées sont toutes conciliables avec les PLU respectifs : elles ne remettent pas en cause leur économie.

Le dossier présenté n'est pas de nature à compromettre :

- le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) en application dans les communes concernées,
- le Scot de l'agglomération orléanaise,
- le plan de déplacement urbain (PDU) notamment pour la commune de SAINT-JEAN-DE-BRAYE,
- le Schéma Régional de Cohérence Écologiques de la Région Centre-Val de Loire (SRCE),
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Loire-Bretagne (SDAGE).

Ces adaptations précisent uniquement leur rattachement aux travaux de réouverture de la ligne SNCF et intéressent principalement le règlement de chaque PLU communal. Elles se limitent à des autorisations ou interdictions adaptées et seulement nécessaires à la réalisation des travaux de modernisation de la voie ferrée.

La commission d'enquête émet :

un **AVIS FAVORABLE AVEC UNE RÉSERVE** à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de SAINT-JEAN-DE-BRAYE, CHECY, MARDIÉ, SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL et CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE.

**Réserve :** En effet la commission d'enquête a constaté que dans la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées par le projet, il n'a pas été évoqué dans le dossier d'enquête celui de la ville d'ORLÉANS.

## **La Commission d'Enquête**

### **Le Président**

**Pierre BOUBAULT**

Signé

### **Les Commissaires Enquêteur**

**Christian BRYGIER**

Signé

**Claude BOURDIN**

Signé

**Date : 1er février 2018**

## **LA DETERMINATION DES IMMEUBLES A ACQUERIR, LA RECHERCHE DES PROPRIETAIRES, TITULAIRES DE DROITS REELS ET AUTRES INTERESSES (ENQUETE PARCELLAIRE)**

Le dossier présente un état parcellaire et un plan parcellaire.

Un état parcellaire désigne des propriétaires réels ou présumés. Ces propriétaires ont été destinataires d'un courrier accompagné d'un questionnaire à retourner au demandeur en certifiant sa réelle situation.

Le rôle de la commission d'enquête consiste à contrôler l'affichage des destinataires ayant changé d'adresse ou absents lors du dépôt et qui ne sont pas déplacés pour récupérer ce dossier.

Dans certains cas le commissaire enquêteur est amené à fournir quelques informations.

Dans le cas présent, l'affichage des listes de destinataires n'ayant pas reçu ces documents à bien été affichée dans les communes respectives pendant toute la durée de l'enquête.

Un certificat d'affichage signé par le maire de la commune ou son représentant est joint au rapport d'enquête

La commission d'enquête émet :

un **AVIS FAVORABLE SANS RÉSERVE** à la détermination des immeubles à acquérir, la recherche des propriétaires, titulaires de droits réels et autres intéressés (enquête parcellaire).

### **La Commission d'Enquête**

**Le Président**  
**Pierre BOUBAULT**

Signé

**Les Commissaires Enquêteur**  
**Christian BRYGIER**      **Claude BOURDIN**

Signé

Signé

Date : 1er février 2018

## **LE DECLASSEMENT PARCELLES DANS LA ZONE AGRICOLE PROTEGEE (ZAP) DE LA COMMUNE DE CHECY**

Le présent dossier a pour objet le déclassement d'une faible partie (1,5ha) de la zone agricole protégée de la commune de CHÉCY.

Une partie de cette zone se trouve sous l'emprise nécessaire au projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE, afin de créer la voie routière de l'ouvrage de dénivellation (pont-route) suite à la suppression des PN 98,99.

Aujourd'hui ce secteur classé en zone agricole protégée est partiellement en friches constaté lors de la visite des lieux le 25 septembre 2017 de la commission d'enquête.

En compensation, la commune de CHECY devra classer, dans un secteur limitrophe à la ZAP, une superficie correspondant au déclassement.

Le choix de la variante retenue comme base, la diminution de l'impact sonore auprès des habitants de la rue du Godet en éloignant le plus possible cette voie routière, et même si ce choix est consommateur de terres agricoles est à retenir.

Dans le cadre de la protection des zones agricoles, cette décision peut être prise en compensation du déclassement nécessaire au projet de réouverture de la voie SNCF considérant que la future déviation soit éloignée le plus possible des habitations, permettant de conserver une zone classée.

La commission d'enquête émet :

un **AVIS FAVORABLE AVEC UNE RESERVE**, au déclassement de parcelles dans la zone agricole protégée de la commune de CHÉCY.

**Réserve :** La commune de CHECY devra classer en ZAP sur un secteur limitrophe à la ZAP existante, avec une superficie au moins égale à celle du déclassement.

### **La commission d'enquête**

**Le Président**  
**Pierre BOUBAULT**

**Signé**

**Les Commissaires Enquêteur**  
**Christian BRYGIER**      **Claude BOURDIN**

**Signé**

**Signé**

Date : 1er février 2018



## **LA SUPPRESSION DE PASSAGES A NIVEAU ENQUETE COMMODO-INCOMMODO**

La fermeture des passages à niveau, la sécurisation des PN conservés et les constructions d'ouvrage d'art en remplacement, ont fait l'objet d'un avis favorable de la part de l'ensemble des collectivités.

Toutefois, la fermeture ou le déplacement de passage à niveau oblige les collectivités à revoir leur plan de circulation routière. Il n'apparaît pas que cette obligation soit en général prise en compte par les responsables de SNCF Réseau.

### **Commentaire de la commission d'enquête :**

*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.*

Passages à niveau 98 et 99 :

La fermeture des PN 98 et 99 est compensée par la création d'un pont-route avec la création d'une voie routière nécessitant le déclassement de parcelles en Zone Agricole Protégée. A ce jour la commune de CHECY propose un tracé de déviation contraire à celui proposé par SNCF Réseau.

Ce projet est plus rectiligne et surtout il relie le rond-point de la rue du Godet à l'avenue d'ORLÉANS en débouchant sur une voirie existante.

Cette déviation serait plus éloignée des habitations et traverserait en partie des parcelles appartenant à la commune de CHECY.

Au dossier SNCF Réseau propose un tracé débouchant sur la rue du Godet en créant un carrefour non sécurisé et dangereux vu la présence d'habitations de part et d'autre.

### **Commentaire de la commission d'enquête :**

*La commission d'enquête propose de retenir le tracé présenté par la commune de CHECY plus sécurisé. Ce projet ne pourra pas se faire sans un accord entre la commune et SNCF Réseau pour permettre le raccordement de la voirie existante à la route conduisant à l'œuvre d'art.*

Passage à niveau 104 :

La suppression du PN 104 fait l'objet 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

### **Commentaire de la commission d'enquête :**

*Il serait intéressant de connaître l'intérêt porté par la SNCF Réseau sur la prise en charge du coût réel et de définir le terme mutualisation.*

*Le compte rendu de réunion rédigé par la Direction Départementale de la Protection des Populations du Loiret en date du 29 octobre 2013 mentionne : 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.*

Passage à niveau 110 :

Malgré la demande de la commune de CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE, SNCF Réseau a décidé la suppression du PN 110 en compensation du maintien du PN rue Belle bat sur le territoire de la ville d'ORLÉANS.

Vu la présence d'habitations proches de la voie routière, il a été défini de ne laisser qu'une

voie de circulation accessible aux poids lourds, en alternat, étant réglée par des feux tricolores.

En résumé, le projet prévoit la fermeture du PN 110 avec un remplacement par un franchissement dénivelé qui correspond à la création d'un passage souterrain à gabarit normal de 4m30 à une voie avec alternat.

Cet aménagement permet de maintenir une circulation routière très aléatoire, sur un axe qui reçoit régulièrement un trafic de 2300 véhicules/jour (déclaration du M.O.) dont environ 2% de poids-lourds.

Il est peu satisfaisant pour les raisons suivantes :

- ◆ l'implantation de cet ouvrage d'art au PN 110 constitue un inconvénient majeur à l'utilisation de l'habitation située 76 rue du Maréchal Leclerc.
- ◆ La fréquentation importante de la ligne générera des nuisances sonores complétées par les nuisances sonores dues au trafic routier impacté par l'alternance au passage souterrain.
- ◆ Plus proche des riverains, de fait, le stationnement au droit des dessertes sera rendu impossible, chaque occupant devra régulièrement rentrer à l'intérieur de sa propriété, d'où nécessité d'aménager les accès.
- ◆ La SNCF Réseau a-t-elle pris en compte ces aménagements ?
- ◆ La circulation routière en alternance, nécessite l'installation de feux tricolores, les riverains devront subir le bruit des moteurs en attente de passage et cela pendant 24h à raison d'une cadence toutes les 3 à 4mn. Ces nuisances devront être elles aussi prises en compte.
- ◆ Sur un plan général, ce projet coupe la rue du Maréchal Leclerc en deux secteurs et impacte 16 propriétaires riverains.
- ◆ L'entretien et la maintenance des diverses installations (assainissement par exemple) resteront sans doute à la charge de la collectivité, il en est de même pour l'entretien des dessertes.
- ◆ Ce passage est exposé Nord Sud d'où la dangerosité en période hivernale (gel, neige etc ..).
- ◆ Certains habitants du quartier ont signalé la présence d'écoulements d'eau souterraines.
- ◆ Un handicap fonctionnel important est imposé à l'entreprise locale proche du PN.

#### **Commentaire de la commission d'enquête :**

*Ces aménagements seront à l'origine d'une vie d'enfer pour les riverains.*

*C'est pourquoi, la commission d'enquête demande le maintien du PN 110 accompagné des mesures de sécurité obligatoires ou la reprise du projet initial, refusé par la commune de CHATEAUNEUF-SUR-LOIRE, reliant le rond-point à la voirie communale de la zone Saint Barthélémy et l'abandon pur et simple du projet de dénivellement proposé.*

Passage à niveau 111 :

La fermeture du PN n°111 de la rue de la Poterie ainsi que la mise en place d'une circulation alternée au PN 110 conduiront à un transfert de flux très important de véhicules vers le PN 112 de la rue Albert Vigier

Ce flux supplémentaire de véhicules ainsi que le trafic envisagé dû à la présence de la Halte dans ce même secteur, seront inévitablement à l'origine incessante de files d'attente de véhicules, que deux ronds points en « cacahuète » ne permettront probablement pas de résorber aux heures de pointe. Ce trafic routier important ne pourra pas être supporté dans ce secteur.

#### **Commentaires de la commission d'enquête :**

*Le projet prévoit la fermeture du PN 111 à la circulation automobile, actuellement il permet de*

*relier les lotissements du nord de la ville au centre ville. La circulation ne pourra se reporter que sur le PN 112. L'aménagement du PN 110 et la fermeture du PN 111 ne feront qu'aggraver les problèmes de circulation aux heures de pointe dans ce secteur y compris dans le centre ville.*

*A nouveau, maintenir ouvert le PN 111 pour qui les comptages actuels font part de 1800 véhicules/jour est nécessaire.*

*A ce jour, le PN 112 à CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE est inscrit sur un itinéraire de convois exceptionnels super E. Il convient de se conformer aux dispositions de l'arrêté du 4 mai 2006 relatif aux transports exceptionnels de marchandises.*

La commission d'enquête émet :

un **AVIS FAVORABLE** à la suppression de passages à niveau dans le cadre de l'enquête commodo-incommodo **AVEC 5 RESERVES** :

- PN 110-La commission d'enquête demande l'abandon pur et simple du pont-rail prévu rue du Maréchal Leclerc et la reprise du projet initial ayant fait l'objet d'un avis défavorable par la commune de CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE lors de la consultation des collectivités.
- PN 98 et 99-La commission d'enquête demande que soit retenu, dans la création d'une nouvelle liaison dénivelée en remplacement des passages à niveau 98 et 99, ce tracé mieux sécurisé, présenté par la commune de CHECY.  
Ce tracé relie le rond-point de la rue du Godet à une voie existante reliant la route d'ORLEANS.
- PN 104- Ce passage à niveau est appelé à desservir les installations d'une société privée correspondant à la création d'une carrière. La commission demande que soit présentée et développée la mutualisation évoquée dans le dossier d'ouverture de cette future carrière dépendant de la société Ligérienne, pour le financement de la construction d'un pont route en remplacement du PN 104.
- PN 93et 97- La commission d'enquête demande que soient réexaminé avec la commune de SAINT-JEAN-DE-BRAYE les accès aux créations de dénivelée proposés en remplacement des PN 93 et 97.
- PN 111- A nouveau les problèmes de circulation routière ont été oubliés c'est pourquoi la commission d'enquête demande que soit réexaminée en collaboration avec la commune de CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE la fermeture du PN 111.

### **La commission d'enquête**

**Le Président**  
**Pierre BOUBAULT**

**Signé**

**Les Commissaires Enquêteur**  
**Christian BRYGIER**

**Signé**

**Claude BOURDIN**

**Signé**

**Date 1er février 2018**