

Enquête publique

Réouverture au trafic voyageurs de la ligne Orléans – Châteauneuf-sur-Loire

16/10/2017 à 13h30 au 22/11/2017 à 17h30

Compte-rendu intégral

Réunion publique d'information et d'échanges du Mardi 14 novembre 2017 à Châteauneuf-sur-Loire

SALLE / ADRESSE :	Espace Florian 11, avenue Albert Viger, Châteauneuf-sur-Loire
PARTICIPANTS :	393
DÉBUT > FIN :	19h00 à 21h30
QUESTIONS-RÉPONSES :	49 questions

Commission d'enquête

Pierre BOUBAULT, Président

Claude BOURDIN, membre titulaire

Christian BRYGIER, membre titulaire

SNCF Réseau

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Lilian CARLE, Directeur d'Agence Projets Centre-Val de Loire

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Animatrice modératrice

Marion SIVY, C&S Conseils

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Bonsoir à tous, merci à tous d'être venus si nombreux ce soir. Je suis Marion SIVY. Je vais animer cette réunion, mais je vais tout d'abord donner la parole à Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'enquête sur le projet qui nous intéresse ce soir.

Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'enquête

Bonsoir, mesdames et messieurs, merci d'avoir fait le déplacement pour venir nous voir, c'est gentil. Je salue très sérieusement les représentants des collectivités locales présents et surtout les collectivités concernées par l'enquête publique.

Qu'est-ce qu'une enquête publique ? Elle se déclenche entre la fin des études et le début de la réalisation. L'enquête publique est faite sur la demande du maître d'ouvrage qui s'adresse au Préfet pour que celui-ci demande une composition de commission d'enquête. Je vais tout d'abord vous présenter les personnes à qui vous pourrez poser des questions ce soir, et ensuite, la Commission d'enquête. Nous commençons par les représentants de SNCF Réseau.

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Bonsoir, Julien CHARYK, Directeur d'opérations à SNCF Réseau.

Lilian CARLE, Directeur d'Agence Projets Centre-Val de Loire

Lilian CARLE, je suis le Directeur de l'Agence Projets Centre-Val de Loire de SNCF Réseau.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial de SNCF Réseau Centre-Val de Loire.

Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'enquête

Ces personnes répondront tout à l'heure aux questions que vous allez leur poser. À mes côtés se trouvent Christian BRYGIER et Claude BOURDIN et nous sommes les trois commissaires-enquêteurs. Nous avons été désignés par le tribunal administratif. Je précise que nous n'avons aucun intérêt dans l'opération. Nous n'avons pas participé à l'étude. Nous sommes totalement indépendants.

Les dates de l'enquête publique ont été fixées entre le 16 octobre et le 22 novembre. Vous avez donc encore du temps pour intervenir. Dans les mairies des six communes, un dossier d'enquête a été mis à votre disposition. Vous pouvez le lire et connaître les définitions de l'enquête. Ce dossier est accompagné d'un registre d'enquête papier. Vous avez la possibilité de mentionner vos observations et vos contributions sur ce registre. Vous avez aussi la possibilité de transmettre vos observations par courrier au Président de la commission. Vous les adressez à la mairie de Chécy, car c'est le siège de l'enquête publique. D'autres possibilités sont offertes. Le registre électronique a été ouvert sur Internet. Vous pouvez ainsi consulter le dossier et mentionner vos observations, vos critiques ou vos contributions. Dernier point, le dossier est visible sur le site de la préfecture du Loiret et sur le site SNCF. Cela fait quatre sites possibles pour consulter le dossier et en même temps quatre endroits pour émettre vos observations et vos critiques.

La Commission d'enquête a assuré et continue d'assurer onze permanences réparties sur les six communes afin de pouvoir vous rencontrer ou pour vous de rencontrer les membres de la commission. Nous sommes là simplement pour recueillir vos observations. On peut bien sûr vous fournir quelques détails, mais c'est vraiment le minimum. Les détails vous parviendront de la SNCF. Nous sommes là uniquement pour recueillir vos observations écrites et orales. On vous écoute, mais on ne peut pas faire d'enregistrement. Vous pouvez aussi vous connecter sur Internet de chez vous tranquillement. Si vous n'avez pas cette possibilité, vous pouvez aller en mairie. Chaque mairie dispose d'une tablette où vous pourrez consulter le dossier et émettre votre avis si vous le souhaitez.

À la lecture du dossier, la Commission d'enquête a décidé d'organiser trois réunions publiques. Deux réunions se sont déjà déroulées, à Orléans et Chécy, et la réunion de ce soir à Châteauneuf pour vous recevoir. Ces réunions publiques ont été décidées uniquement pour vous informer. Vous n'aurez pas d'imprimé à nous rendre. Vous n'aurez pas de dossier à nous rendre. On ne reçoit rien. Par contre, il vous appartient de poser des questions pour que ces messieurs réfléchissent et vous répondent.

Afin d'obtenir des résultats et des réponses corrects, nous allons procéder de la façon suivante. Cette charmante dame va tout d'abord prendre trois questions auxquelles les représentants de la SNCF répondront. Après cette première série de questions, on reprendra trois nouvelles questions et ainsi de suite. C'est une session de questions/réponses. Au cours de cette période, je fais appel à vous, à votre sérieux et surtout à votre courtoisie. Pour poser une question, vous pouvez lever la main. Je vous prie de respecter un peu le silence lorsque ces messieurs vous donnent les réponses. Elles sont effectivement pour tout le monde. Soyez courts dans vos questions, vous êtes nombreux. Beaucoup ont une question à poser. La nuit est courte et il faut faire vite. Essayez de poser des questions relativement courtes. Je vous remercie de m'avoir écouté. Je vous fais confiance pour respecter un peu cette situation.

Dernier point, je dois vous informer que toute la séance sera enregistrée. Actuellement, je suis enregistré. Du début à la fin, il y aura un enregistrement. Il permet ensuite de rédiger le rapport écrit de cette réunion. Que deviendra cet enregistrement ? La commission d'enquête en fin d'enquête doit établir un rapport d'enquête. Elle doit aussi établir ses conclusions et donner un avis. Tout cela est ensuite transmis en Préfecture. À ce rapport, nous devons joindre les enregistrements des trois réunions publiques. Nous ne les gardons pas. Ils ne nous appartiennent pas. Ils appartiennent à la Commission. Ils partent donc directement à la Préfecture. J'en ai terminé. Je reprendrai peut-être la parole de temps en temps pour faire un complément. Je vais rendre la parole à Marion SIVY en lui souhaitant bon courage. Mesdames et messieurs, je vous souhaite une bonne soirée.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur le Président. Cette réunion va durer environ deux heures et demi. Comme le rappelait Monsieur le Président, on aura une alternance d'un premier temps de présentation du projet pour en rappeler l'historique, les fonctionnalités et les services proposés, évoquer aussi son coût ou encore son insertion dans l'Environnement. Après cela, on aura un long temps d'échanges pour que vous puissiez poser toutes les questions que vous souhaitez à la maîtrise d'ouvrage comme à la commission d'enquête. En conclusion, la commission d'enquête dira un petit mot de fin pour clôturer la réunion.

Le Président vous l'a rappelé, un compte-rendu est réalisé. Pour cela, je vous demanderai de toujours parler dans le micro, et si possible vous présenter également. Sans plus attendre, je propose de passer à la présentation du projet par SNCF Réseau.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Bonsoir à toutes et à tous, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Messieurs les Commissaires, Madame le Maire, Mesdames et Messieurs les Elus, Mesdames et Messieurs. C'est la troisième réunion que l'on tient sur le projet de réouverture aux voyageurs de la ligne Orléans - Châteauneuf. Le Président de la Commission d'enquête l'a précisé. Il y a eu deux réunions, l'une à Orléans et l'autre à Chécy, la semaine dernière. SNCF Réseau est le maître d'ouvrage de ce projet de réouverture de ligne entre Orléans - Châteauneuf. Ce projet est porté par la région Centre-Val de Loire. Nous assurons la maîtrise d'ouvrage du projet, c'est à ce titre que nous sommes là ce soir. Nous allons vous présenter le projet, écouter vos observations et vos remarques sur le projet.

Au préalable, je vous invite à prendre un peu de recul et situer ce projet dans le contexte plus général de l'évolution des mobilités interurbaines et des enjeux environnementaux qui sont de plus en plus forts dans la société dans laquelle on vit. Je ne crois pas que ce soit uniquement l'air du temps qui nous oblige, et quand je dis « nous » ce sont les pouvoirs publics, les Elus, la société en général, à rechercher et à développer des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. La circulation automobile, ce n'est un mystère pour personne, pose un réel problème à

nos agglomérations. On peut même dire qu'elle menace nos agglomérations, si ce n'est pas d'asphyxie, c'est de thrombose. La voiture demain sera propre, cela ne fait aucun doute. Elle sera électrique, à hydrogène, que sais-je, elle volera, mais elle sera propre. Le problème est qu'elle créera toujours plus d'encombrements dans les agglomérations. C'est ce problème que nous devons résoudre collectivement. Cela concerne chacun d'entre nous. Comme certains d'entre vous je suis venu ce soir d'Orléans à Châteauneuf, et j'ai attendu sur la bande d'arrêt d'urgence, ce qui en matière de sécurité n'est pas idéal quand les voitures passent à côté de vous à 110 km/h ; j'ai regardé sur le GPS, la queue faisait 500 mètres à 18 h 30, ou peut-être un peu avant 18 h, avant de pouvoir dégager à la sortie sur Châteauneuf. Tout cela pour dire que le projet que nous vous présentons ce soir est un projet pour une métropole du XXI^{ème} siècle, ouverte, dynamique et agréable à vivre.

Je fais un bref retour en arrière. Depuis trente ans, on a procédé à la piétonnisation des centres-villes. Certains d'entre vous doivent se rappeler cette époque et la levée de boucliers que la piétonnisation des centres-villes a suscitée dans un certain nombre de centres urbains. Aujourd'hui, peu de monde penserait à revenir sur cette évolution. On a abaissé la vitesse des voitures en agglomération à 50 km/h déjà en 1991. On a des dispositifs de limitation de la vitesse de plus en plus contraignants, les gendarmes couchés, je m'excuse pour les gendarmes qui seraient dans la salle, je n'ai rien contre les gendarmes, bien au contraire, les chicanes et les ronds-points. Tout cela se développe et se généralise sur l'ensemble des agglomérations. La vitesse sur la route et sur les autoroutes a également diminué. Elle a d'abord été maîtrisée par l'installation de radars, puis par une réduction en cas de pollution. Ceci est vrai dans toutes les grandes agglomérations maintenant, c'est vrai dans l'agglomération parisienne, cela le sera demain sur Lyon, cela le sera dans beaucoup de grandes villes françaises. La vitesse sur les périphériques est limitée à 70 km/h la plupart du temps. On est à 110 km/h sur la Tangentielle, mais il est fort à parier que d'ici quelques temps la vitesse y sera également réduite à 90 km/h.

Dans cette limitation de l'usage de la voiture, et dans mon propos, ne voyez pas une opposition entre la voiture et d'autres modes de déplacement comme le train, le tramway, les bus ou autres, la voiture reste indispensable. C'est tout de même ce qu'on a inventé de mieux en matière de circulation et de déplacement pour la liberté des déplacements. La voiture reste donc indispensable, mais il faut tout de même se rendre à l'évidence, et c'est la raison pour laquelle je fais ce bref retour en arrière. La limitation de l'usage de la voiture ne peut pas se faire sans la mise en place de solutions alternatives. Le développement des tramways, on le voit dans l'agglomération orléanaise, en est la partie la plus visible et la plus caractéristique, mais elle s'accompagne aussi du développement des services de bus à haut niveau de service, et pour les franges les plus périurbaines, par des solutions ferroviaires lorsqu'elles existent, lorsque les lignes existent ou lorsqu'elles peuvent être mises en œuvre facilement. C'est dans ce mouvement que s'inscrit le projet de réouverture de la ligne Orléans – Châteauneuf-sur-Loire. Il a l'ambition d'améliorer le transport quotidien des personnes dans l'Est de l'agglomération orléanaise grâce à un mode de transport sûr, rapide et respectueux de l'environnement.

Je laisse Julien CHARYK vous présenter le projet. Je vous remercie.

Applaudissements

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Nous allons à présent entrer dans le cœur du sujet avec la présentation du projet en revenant tout d'abord sur quelques éléments de contexte. Le bassin orléanais est un territoire dynamique. En tant que capitale régionale, Orléans est devenue métropole le 1^{er} mai dernier. Cette métropole présente une croissance démographique soutenue, et ce, de manière plus marquée encore sur l'Est de l'agglomération. La population se concentre principalement le long de la vallée de la Loire selon un axe Est-Ouest. On note également que les déplacements sont fortement polarisés sur Orléans et les communes limitrophes. Bien que dynamique, le territoire se heurte toutefois à quelques limites en matière 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 avec la voiture. Des problèmes de congestion sont constatés quotidiennement sur les principaux axes routiers, particulièrement sur les RD2060, la Tangentielle, et la RD960. On

constate un taux de motorisation dépassant les 90 % sur les communes les moins bien desservies par les transports en commun. Ce chiffre est d'ailleurs en augmentation ces dernières années.

Ces quelques données mettent en évidence un besoin croissant de mobilité, alors que parallèlement la conférence de Bonn sur les changements climatiques qui se tient actuellement vient nous rappeler les enjeux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre avec une année 2017 qui devrait être la plus chaude jamais enregistrée.

Lors des études d'opportunité conduites entre 2009 et 2010, plusieurs alternatives ont pu être esquissées et comparées pour répondre à ces besoins de mobilité. Le fruit de ces études a été restitué au cours de la concertation publique tenue début 2012 :

- Tout d'abord, le prolongement de la ligne B du tramway présenterait un temps de parcours avoisinant les 45 min entre Chécy et Orléans-Centre. C'est peu compétitif par rapport à la voiture, et ne répond pas aux besoins des communes situées plus à l'Est : Mardié, Saint-Denis de l'Hôtel et Châteauneuf-sur-Loire.
- Le bus à haut niveau de service nécessite des aménagements lourds de l'infrastructure routière en vue d'une circulation en site propre de manière à ne pas subir les aléas du trafic routier. Le BHNS reste de plus limité en matière de capacité, de nombre de voyageurs transportés au regard de la demande en heure de pointe.
- La desserte ferroviaire entre Châteauneuf-sur-Loire et Saint-Jean de Braye avec une correspondance au niveau du terminus de la ligne B à Saint-Jean de Braye se heurte à une rupture de charge et un temps de parcours supérieur aux 50 minutes entre Châteauneuf-sur-Loire et Orléans.
- La solution de type tram-train c'est-à-dire un mobile apte à rouler à la fois sur le réseau ferré et sur les voies du tramway rencontre une problématique identique en matière de temps de parcours.
- Plusieurs solutions ferroviaires ont également été étudiées d'une desserte rapide du territoire avec quatre arrêts seulement à une desserte plus fine avec une dizaine d'arrêts présentant des temps de parcours différents. Une ligne thermique a été imaginée ou le choix de l'électrifier, ou enfin la desserte de la gare d'Orléans-Centre ou de celle des Aubrais.

À la suite d'une analyse multicritère, la solution ferroviaire est apparue comme celle répondant de manière la plus satisfaisante aux besoins de déplacement sur l'Est du bassin orléanais. En concertation avec les acteurs du territoire, le projet s'est donc orienté vers une desserte TER présentant un temps de parcours proche de la demi-heure entre Châteauneuf-sur-Loire et Orléans, et s'arrêtant dans chacune des six communes traversées. C'est ainsi que la région Centre-Val de Loire et l'État ont décidé d'inscrire les études au Contrat de plan État-Région 2007-2013, puis 2015-2020.

Le coût du billet sur cette future ligne est un point ayant soulevé des interrogations depuis le début de l'enquête publique. Bien que le sujet ne relève pas de SNCF Réseau, nous avons réalisé une estimation en appliquant le taux kilométrique actuel sur une ligne TER analogue. Selon la politique tarifaire en vigueur à ce jour, un aller simple unitaire coûterait environ 6,10 € entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire et 3,50 € entre Orléans et Chécy. Toutefois, sur ce type de ligne périurbaine, on constate une part importante d'abonnés que ce soit pour les relations domicile-travail ou domicile-études. Il existe à ce titre des abonnements hebdomadaires, mensuels et annuels avec une prise en charge à hauteur de 50 % par l'employeur du prix de l'abonnement. Cela conduit à un prix de revient de l'ordre de 72 centimes du trajet Orléans – Châteauneuf-sur-Loire, et 38 centimes pour Orléans - Chécy. Il existe aujourd'hui les formules « Starter » et « Starter étudiant ». C'est un abonnement mensuel multimodal chargeable sur la carte JV Malin. Elle permet de cumuler un abonnement sur le réseau TER et un abonnement sur le réseau TAO avec un prix correspondant à la somme des deux abonnements dont on déduit un montant de 15 €.

Je vous laisse à présent découvrir la vidéo de trois minutes qui présente le projet et ses fonctionnalités.

Diffusion de la vidéo

Au niveau des haltes, SNCF Réseau se chargera de tous les équipements ferroviaires nécessaires : la voie, le quai, les passages souterrains, le mobilier, la signalétique.

Les aménagements urbains autour des haltes, le stationnement, la gestion de l'intermodalité et les abris-vélos relèvent en revanche de la compétence des collectivités locales, communes ou intercommunalités. Le programme de chacune des six haltes fait l'objet d'une réflexion spécifique au regard de leurs caractéristiques, qu'elles soient situées en zone urbaine dense comme Orléans Ambert et Saint-Jean de Braye, qu'il s'agisse de haltes de rabattement comme Chécy, Saint-Denis de l'Hôtel ou Châteauneuf-sur-Loire, ou de desserte locale comme Mardié. L'objectif est de favoriser les modes actifs tels que la marche à pied et le vélo, et l'intermodalité avec les transports en commun existants, bus urbains, cars interurbains et tramways afin de diminuer le recours à la voiture.

Plusieurs études de trafic successives ont permis progressivement d'affiner la fréquentation attendue sur la future ligne. Ces études ont été menées par des bureaux d'étude spécialisés conformément à une instruction-cadre sur laquelle s'appuient tous les projets de transport. Celles-ci sont basées sur un modèle mathématique qui en quelque sorte reproduit la réalité en la simplifiant.

Quelques éléments de méthode

On définit tout d'abord la zone de chalandise, c'est-à-dire l'aire géographique dans laquelle se trouvent les futurs usagers. Parallèlement, on recueille des données statistiques locales issues des bases de données de l'INSEE sur l'emploi et la population pour représenter le plus fidèlement possible la situation actuelle en répondant à une question « Comment les déplacements s'organisent-ils aujourd'hui sur le secteur concerné ? »

Ces données statistiques sont alors injectées dans ce modèle mathématique auquel on ajoute les caractéristiques de la zone en prenant en compte l'offre de transport en commun existante, le réseau routier ou la localisation des pôles générateurs de déplacement.

Le modèle est ensuite calé, c'est-à-dire qu'on vérifie si les résultats obtenus par ce modèle mathématique sont bien cohérents avec la réalité observée à ce jour par rapport à des comptages routiers ou à une fréquentation existante d'un transport en commun.

L'augmentation de la population et des emplois, ou l'arrivée de certains projets d'aménagement provoquent naturellement une croissance du besoin de déplacements. Le modèle permet donc d'estimer le volume de déplacement qui pourrait être observé dans plusieurs années sans le projet ferroviaire. C'est ce qu'on appelle la situation de référence.

Enfin, on injecte les paramètres de la nouvelle offre de transport, un nombre de trains, un temps de parcours, un prix de billet. Le modèle vient alors calculer l'impact du projet sur les habitudes et le choix des voyageurs. C'est la situation de projet.

En synthèse, les études de trafic menées estiment la fréquentation totale de la ligne Orléans – Châteauneuf-sur-Loire à environ 8 000 voyageurs quotidiens. Un voyageur sur deux à bord du futur TER sera un ancien automobiliste. Les autres voyageurs proviendront soit d'un report des autres transports collectifs, cars, bus ou trams, soit d'un trafic induit, c'est-à-dire le trafic supplémentaire généré par la création, ou ici l'amélioration d'une infrastructure de transport. En heure de pointe, près de 500 personnes sont attendues à bord d'un même train sur la section entre Chécy et Orléans.

Nous allons à présent évoquer l'insertion du projet dans son Environnement. Il s'agit ici de moderniser une ligne existante qui reste circulée par des trains de Fret. Nous disposons donc d'une infrastructure linéaire qu'il serait difficile de constituer aujourd'hui au regard de l'urbanisation du territoire. La modernisation envisagée est donc une réutilisation et une valorisation d'un

patrimoine existant nécessitant de fait peu d'acquisitions foncières et présentant des impacts faune-flore et agricole limités.

Enfin, le projet se situe à proximité du Val de Loire, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Une attention particulière a donc été portée sur l'insertion du projet de manière à préserver cet environnement remarquable.

Je vais à présent aborder deux points ayant fait l'objet de nombreuses remarques et questions depuis l'ouverture de l'enquête : la réduction des nuisances sonores et la sécurisation des passages à niveau.

La maîtrise des nuisances sonores représente un enjeu important pour tout projet d'infrastructure. Pour les riverains, le projet apportera naturellement un bruit qui n'existe pas aujourd'hui. Le projet a toutefois été conçu de manière à rendre ces nuisances les plus acceptables possibles dans le strict respect de la réglementation. Je vous invite en ce sens à découvrir la courte vidéo qui présente la manière dont l'acoustique a été prise en compte dans le cadre du projet Orléans – Châteauneuf-sur-Loire.

Diffusion de la vidéo

Les seuils réglementaires encadrant les études acoustiques varient selon qu'il s'agisse d'une infrastructure routière ou ferroviaire, d'une création ou d'une modification d'infrastructure. La modélisation acoustique appliquée au projet a permis d'identifier dix-neuf bâtiments présentant un dépassement de seuil autorisé. Ces bâtiments devront donc être protégés de manière à réduire le niveau sonore soit par la pose d'écrans acoustiques, soit par l'isolation des façades exposées.

Comme indiqué dans la vidéo, SNCF Réseau est soumis à une obligation de résultat avec mesures effectuées sur site pour vérifier l'atteinte des objectifs une fois le projet mis en service. Les résultats détaillés des études acoustiques sont présentés au sein du dossier avec les cartographies isophones de l'état actuel et de l'état projeté, et la mise en évidence des bâtis nécessitant une protection en raison du dépassement des seuils réglementaires.

Un outil de simulation acoustique a également été développé spécialement pour ce projet. Il est accessible sur le site www.orleans-chateauneufsurloire.fr. Cet outil propose des comparaisons d'ambiance sonore avec le passage d'un train de fret sur la voie actuelle, les circulations TER ou Fret sur la voie modernisée, ou encore l'intégration de la future ligne au sein de l'ambiance urbaine existante.

Assurer la sécurité aux passages à niveau représente également un des enjeux majeurs pour tout projet de réouverture de ligne au trafic voyageurs. Il s'agit d'ailleurs d'une des raisons pour lesquelles le projet a pris du retard depuis 2012. En application du plan Bussereau qui a fait suite à l'accident d'Allinges survenu en 2008 entre un TER et un car scolaire, la réglementation a été durcie en matière de sécurité aux passages à niveau, notamment pour les projets de réouverture de lignes. Le programme de sécurisation des passages à niveau doit concilier deux points incontournables : d'une part, respecter la réglementation imposée à SNCF Réseau, et d'autre part, veiller à conserver une perméabilité du territoire pour les déplacements, notamment Nord-Sud, la ligne ferroviaire étant ici orientée Est-Ouest.

Pour chaque passage à niveau, quatre types de solutions sont envisageables :

- le maintien du passage à niveau avec des aménagements de sécurité, mise en place de barrière automatique, amélioration de la visibilité, etc.
- la suppression simple du passage à niveau mis en impasse de part et d'autre avec renvoi du trafic vers un itinéraire existant que ce soit un autre passage à niveau ou un ouvrage.
- le maintien d'une traversée piétonne uniquement, un allongement de parcours pouvant être acceptable pour un véhicule, il l'est moins pour un piéton ou un cycle.
- la suppression par ouvrage d'art, un pont-route, en faisant passer la route au-dessus de la voie ferrée ou par pont-rail en la faisant passer en dessous.

Sur la ligne d'Orléans à Châteauneuf-sur-Loire, on dénombre vingt-six passages à niveau sur 25 km, soit un passage à niveau tous les kilomètres en moyenne, un tous les 600 à 700 mètres en zone urbaine.

Le programme prévoit la sécurisation de neuf passages à niveau, le maintien de trois passages à niveau piéton sécurisés, la réalisation d'un passage souterrain et de sept ouvrages d'art avec deux ouvrages supplémentaires qui seront réalisés dans le cadre de la déviation de la Route Départementale 921 contournant Saint-Denis de l'Hôtel et Jargeau par le Conseil Départemental du Loiret, projet déclaré d'utilité publique en septembre 2016.

En tenant compte à la fois des ouvrages existants et des passages à niveau maintenus, cela permet de conserver trente-neuf franchissements sur les quarante-trois existants.

Les sept ouvrages d'art envisagés dans le cadre du projet sont situés :

- Passage à niveau N° 93 à Saint-Jean-de-Braye avec la réalisation d'un pont-rail et création d'une déviation se raccordant sur le Boulevard Marie Stuart en utilisant une partie des emprises du dépôt TAO.
- Passage à niveau N° 97, rue de Roche à Saint-Jean-de-Braye avec la réalisation d'un pont-rail à gabarit réduit dans l'axe de la voirie actuelle avec passage alterné géré par feux tricolores de part et d'autre de l'ouvrage.
- Passage à niveau N° 98 et 99 sur la commune de Chécy avec la réalisation d'un pont-route à l'Ouest de la rue du Godet.
- Au niveau de la future halte de Chécy, avenue Blanche, réalisation d'un pont-rail en lieu et place du passage souterrain piéton existant permettant de faire évoluer le plan de circulation communal.
- Passage à niveau N° 103 rue du Merisier à Mardié avec la réalisation d'un pont-rail.
- Passage à niveau N° 104 à Mardié avec la réalisation d'un pont-route pour conserver un accès à la future carrière de granulats.
- Passage à niveau N° 110, rue du Maréchal Leclerc à Châteauneuf-sur-Loire avec la réalisation d'un pont-rail à gabarit normal dans l'axe de la voirie actuelle avec passage alterné géré par feux tricolores de part et d'autre de l'ouvrage.

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

- l'intégralité des travaux, aussi bien en gare d'Orléans, sur la ligne Paris – Toulouse et sur la voie unique, y compris les dénivellations des passages à niveau, les protections acoustiques et l'électrification de la ligne,
- les acquisitions foncières restent réduites dans le cadre d'une infrastructure existante,
- les frais de maîtrise d'œuvre, c'est-à-dire les études techniques et le suivi de la réalisation des travaux,
- les frais de maîtrise d'ouvrage pour le pilotage du projet,
- la reconstitution des fonctionnalités de 150 places de parking en gare d'Orléans impactées par la création de la future voie H,
- la reconstitution des fonctionnalités du dépôt de TAO à Saint-Jean-de-Braye nécessaires pour déniveler le passage à niveau N° 93,
- une provision pour risques et aléas calculée au regard de l'imprécision de certains points à ce stade.

En revanche, ce montant ne comprend pas l'acquisition du matériel roulant et les aménagements urbains autour des haltes.

Le projet est porté par le Conseil régional Centre-Val de Loire en tant qu'autorité organisatrice des transports TER. La Région en est le principal financeur. Les études détaillées et la réalisation sont inscrites au Contrat de Plan État-Région Centre-Val de Loire 2015-2020. Le projet bénéficie d'une participation financière de l'État, notamment au titre de l'aménagement du nœud ferroviaire d'Orléans.

Parallèlement, la Région a sollicité une subvention européenne, les Fonds Européens de Développement Régional à hauteur de 40 millions d'euros au titre de la transition énergétique grâce au report modal attendu de la voiture vers le TER électrique.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur CHARYK. Avant d'ouvrir les échanges, je rappelle l'existence de quelques places devant pour les personnes debout au fond de la salle et qui ne veulent pas passer toute la réunion debout. Je crois aussi que Madame le Maire souhaitait dire quelques mots.

Florence GALZIN, Maire de Châteauneuf-sur-Loire

Bonsoir à toutes et bonsoir à tous. Merci d'être venus aussi nombreux à cette réunion ce soir. Ceci prouve tout l'intérêt de ce projet même si nous n'en doutions pas. Je veux vous donner une information sur la position actuelle de la ville de Châteauneuf par rapport à ce projet. Celle-ci ne surprendra personne, notamment les représentants de la Région, je remercie Anne BESNIER d'être présente parmi nous ce soir. La position de la ville de Châteauneuf demeure inchangée à ce stade, à savoir un avis favorable avec un certain nombre de demandes d'aménagement sur des points techniques sur lesquels je ne vais pas m'étendre ce soir, mais sur un point majeur qui concerne Châteauneuf : le passage à niveau N° 110.

Ce n'est une surprise pour personne. Nous avons demandé, comme chaque fois, que le passage à niveau N° 110 reste ouvert à la circulation. Même si on a déjà des avancées avec les négociations avec SNCF Réseau avec des aménagements sous la voie, comme vous l'a dit Monsieur CHARYK, la Ville souhaite que le passage à niveau N° 110 à Châteauneuf et le passage à niveau N° 112 restent ouverts. Nous en avons besoin pour fluidifier les flux et ne pas couper la ville comme cela a été exposé au départ sur l'axe Nord-Sud. Il y a un réel enjeu de fluidité sur notre commune.

À ce stade, je ne veux pas en dire plus. Je n'ai pas à en dire plus, puisqu'on a échangé sur les modalités de la réunion avant. Voilà la position très synthétique et très résumée de la Ville. Je vous laisse la parole, et merci de m'avoir laissé la parole.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci. Avant d'ouvrir la période des échanges, je voulais juste vous rappeler, comme l'a indiqué le Président de la Commission d'enquête, vous êtes très nombreux ce soir. Je vous invite vraiment à être assez directs et concis, à bien respecter la parole de chacun et à poser toutes les questions que vous souhaitez. Sans plus attendre, nous allons prendre vos questions. Comme Monsieur a déjà posé des questions lors de la dernière réunion, je propose de commencer par Monsieur ici.

Damien LIMBACH, société SDH Fer

Bonsoir, je suis Damien LIMBACH. Je représente la société SDH Fer qui aujourd'hui est la seule entreprise utilisatrice de la ligne. Aujourd'hui, l'activité de la société génère un trafic de 60 wagons par semaine. Ce soir, mon interrogation est de savoir ce qu'il en sera de ce trafic durant la période des travaux.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur pour cette question. Une autre question peut-être.

Vincent ROUSSEAU, Châteauneuf-sur-Loire

Bonsoir, Vincent ROUSSEAU de Châteauneuf. Je voudrais juste poser une question. Ce matin, sur France Bleu, on a entendu que l'agglomération d'Orléans ne souhaitait pas avoir une voie de plus à la gare d'Orléans. Ce n'est donc peut-être pas la peine de faire tout cela si la mairie d'Orléans a émis un avis défavorable. Je pense, Monsieur, que vous êtes au courant.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur. Je pense que le maître d'ouvrage est en effet au courant. Ils vont vous répondre. On va prendre une dernière question. Ensuite, on va donner la parole à la maîtrise d'ouvrage.

Xavier NEAU

Bonsoir, Xavier NEAU. Je vais rejoindre la première question. En fait, pour plus de précisions, le maire d'Orléans, lors du dernier Conseil Municipal, a dit « non » au projet. Que devient le projet dans ce cadre ?

Deuxième question, le dossier d'enquête publique permet au public et aux citoyens de se faire une idée de tout le projet. Je suis assez étonné qu'il n'y ait aucun chiffrage du coût pour les communes concernées. Je parle en particulier des parkings des haltes et puis des voies d'accès aux parkings. On ne trouve aucun chiffre, aucun coût sur votre document.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur. Je propose de passer tout de suite la parole au maître d'ouvrage sur ces trois questions assez précises.

Lilian CARLE, Directeur d'Agence Projets Centre-Val de Loire

Bonsoir, pour la société SDH Fer, la problématique de la desserte des installations industrielles a bien évidemment été prise en compte. On maintiendra la possibilité pour la société d'avoir la fourniture des wagons et la sortie de ces wagons durant tout le temps des travaux. La société SDH est située à peu près aux deux tiers du parcours. Il y a un tiers où il n'y a pas de trafic. Sur les deux tiers concernés, ce sera une des contraintes à prendre en compte. On a pris en compte dans la réalisation des travaux le maintien d'une desserte minimale pour desservir votre entreprise.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

S'agissant de la voie H en gare d'Orléans, évidemment, on lit la presse et on écoute la radio. D'ailleurs, je remercie la presse d'être présente chaque fois à nos réunions. C'est par leur truchement qu'on peut toucher largement nos concitoyens, même si vous êtes très nombreux ce soir. Nous avons dit et déjà écrit que la voie H en gare d'Orléans était nécessaire et indispensable dans l'état actuel de fonctionnement de la gare d'Orléans pour accueillir le trafic supplémentaire généré par la réouverture de la ligne Orléans - Châteauneuf. Pas de voie H, pas de projet.

Je vous rappelle que la Métropole s'est prononcée pour avec des réserves. Le Conseil municipal de la ville d'Orléans s'est prononcé contre au motif que la voie H ponctionnait 150 places de parking qui seront reconstituées dans le cadre du projet.

Vous avez vu la diapositive. Elle montrait bien que le projet ne prenait pas en compte les aménagements urbains. C'est à ce titre qu'ils ne figurent pas dans le projet d'enquête publique. Comme cela a été rappelé, les aménagements urbains qui pourraient être générés et qui seront générés par la réouverture de la ligne, notamment l'aménagement des parkings, sont de la responsabilité des collectivités concernées. Il n'a donc pas à figurer dans le dossier d'enquête publique de la réouverture de la ligne.

Le parking Munster, pour ceux qui le connaissent, servirait à la future voie H. Il sera reconstitué puisqu'il existe et il sera donc financé dans le cadre du projet. C'était ce que je voulais vous dire.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour ces réponses. Y a-t-il d'autres questions ?

Intervenante, Châteauneuf-sur-Loire

Bonjour. Nous venons d'acheter à Châteauneuf. Nous ne connaissions pas ce projet. Je voudrais savoir si l'entreprise BAUDIN va remettre son Fret en service. Nous sommes situés à 3,50 m de leur voie.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour cette question à nouveau sur le Fret.

Jacky SURIER

Je voudrais revenir sur la voie H. Je ne comprends pas du tout. Il faudrait qu'on m'explique un peu, puisque vous vous êtes engagés à reconstituer les places. Pour quelle raison le Conseil municipal dit « non » sachant qu'il faut faire très attention, car au niveau des subventions, notamment celles de l'Europe, qui est de 40 millions d'euros, si jamais le projet traîne, cette subvention partira. On sait déjà que la subvention de l'État, donc il faut faire très attention. C'est la raison pour laquelle j'insiste sur ce problème. Je vous remercie.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci.

Régis CAMOREAU, habitant de Sully-sur-Loire

Régis CAMOREAU de Sully-sur-Loire. Je suis sidéré de la prise de position de la mairie d'Orléans sur ce dossier. Quand on veut un jour devenir une Métropole, on a besoin de favoriser la mobilité des habitants de l'Est du Loiret, notamment à partir de Gien et Briare [*Applaudissements*] qui sont enclavés et vont mourir au niveau économique. Cette première phase Orléans - Châteauneuf est absolument vitale pour l'intérêt structurant du territoire. Donc, je suis sidéré. On est en train de renouveler la même approche que certains élus ont eue il y a vingt ans avec le refus de doubler la nationale 60 pour arriver à cette autoroute gadget qui nous coûte au niveau de nos impôts une somme faramineuse malgré le fait qu'elle soit en concession Artenay – Courtenay alors qu'il aurait fallu doubler la nationale 60 pour désenclaver le côté Est du Loiret. J'avoue que je suis très surpris et je ne voudrais pas que le dossier prenne beaucoup de retard parce qu'on en a besoin notamment pour la mobilité de nos jeunes. [*Applaudissements*]

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur. Là, c'était plutôt un avis ou une remarque. Avons-nous une autre question ?

Olivier GOUSSARD

Olivier GOUSSARD. J'ai juste une question. Dans votre projet, est-il envisagé d'aller plus loin vers l'Est ? C'est-à-dire vers Saint-Martin et Gien ensuite.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci. Je vais donner la parole à la maîtrise d'ouvrage, à la fois sur cette question sur le Fret et également sur le fait d'aller plus loin.

Lilian CARLE, Directeur d'Agence Projets Centre-Val de Loire

Pour répondre sur le Fret, à ce jour, l'entreprise Baudin Châteauneuf n'est plus embranchée. Elle n'a plus de convention active avec le réseau ferré. Elle ne fait donc plus de trafic. À ce stade, on n'a pas de demande pour les embrancher à nouveau. Au-delà de l'entreprise Baudin Châteauneuf, se pose la question du Fret sur cette ligne. Elle restera en antenne. Elle ne sera jamais un corridor Fret comme peut l'être la ligne Paris - Orléans - Tours. C'est le Corridor Fret N° 4. Là, il n'y a pas d'issue. Il n'y a pas de trafic fret à venir. Le seul trafic qu'il pourrait y avoir est du trafic local avec l'installation d'entreprises qui viendraient s'embrancher sur le réseau ferroviaire, mais le trafic ferroviaire est un trafic lourd. Un train, c'est mille tonnes. Cela serait donc une industrie assez lourde.

On ne voit pas très bien d'industrie lourde de type pétrochimie s'installer sur le territoire qui est déjà très fortement urbanisé. Le développement du trafic Fret sur cette ligne sera toujours très limité, même si dans nos prévisions de nuisances sonores et de simulations acoustiques, on a introduit sept trains de fret quotidiens pour donner un petit peu la marge, écart que l'on peut avoir par rapport au trafic actuel qui est de trois à quatre trains par semaine. Les protections que l'on a prévues sont pour un trafic beaucoup plus lourd, mais qu'on ne voit pas arriver dans l'immédiat.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Peut-être sur la position du Conseil municipal d'Orléans par rapport à la voie H, vous comprendrez qu'il ne m'appartient pas de parler à la place du Conseil municipal d'Orléans et d'engager un débat

avec les Elus d'Orléans qui ne sont pas présents. Je me tiens à la disposition de la Ville d'Orléans et du Maire s'il souhaite avoir d'autres précisions et d'autres éléments d'appréciation sur l'utilité et l'intérêt de la voie H ; mais nous lui avons fourni beaucoup de choses, tout ce que nous avons d'ailleurs concernant l'intérêt de la voie H pour l'exploitation de la gare d'Orléans.

Je ne peux pas aller plus loin. Je pense que tout le monde ici comprend. Nous sommes maître d'ouvrage. Sur le prolongement de la ligne au-delà de Gien, je dis non. Pour ce projet, l'enquête publique concerne la réouverture au trafic voyageurs entre Orléans et Châteauneuf, il n'est pas question aujourd'hui d'autre chose que de ce barreau entre Orléans et Châteauneuf.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci. Je vois d'autres mains se lever.

Jacques HUTTEAU, Ingénieur expert

Je suis Monsieur HUTTEAU. J'ai été chez Baudin pendant 32 ans. Toute la France a vu des compagnies, six ou sept, couvrir la France dans les cinquante dernières années du XIX^{ème} siècle et les cinquante premières années du XX^{ème} siècle. Pour quelle raison ? Il y avait un rôle économique. C'est-à-dire le transport de marchandises, de matériaux et d'énergie. Je suis en train de faire une étude pour un ministère pour toute la France, et je ne vous dirai pas lequel pour l'instant, parce que vous avez fermé des lignes partout. C'était l'économie. Vous allez nous dire qu'elles n'étaient pas rentables. Je regrette, mais après 32 ans chez Baudin, j'ai fait des transports de convois exceptionnels au lieu de tuer les gens sur la route. Un convoi exceptionnel pour Nice, j'étais très satisfait de vous par exemple, vous me livriez mes charpentes deux jours après. Par la voie routière, c'était des accidents, on n'en parlait pas. Vous n'en parliez pas, mais notre convoi concernait tous les gens autour.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Monsieur, avez-vous une question ?

Jacques HUTTEAU, Ingénieur expert

La durée était d'une semaine et demie. Actuellement, la France avec l'Europe a besoin de recréer son économie. On aura besoin des transports de marchandises. On a besoin de tout cela. Donc, je suis avec le maire de Gien et on va en parler.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur.

Bernard REBIFFÉ, Châteauneuf-sur-Loire

Bernard REBIFFÉ, Châteauneuf-sur-Loire. Pendant les heures de pointe, à Châteauneuf-sur-Loire, il y aura beaucoup de problèmes de circulation. La SNCF a-t-elle envisagé de faire la gare de Châteauneuf dans la zone industrielle de Barthélémy ce qui éviterait tous les problèmes de circulation, les problèmes sonores ? Cela arrangerait tout de même beaucoup de gens à Châteauneuf-sur-Loire. *[Applaudissements]*

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur. Une autre question ?

Michel LAFOND, retraité, Châteauneuf-sur-Loire

Bonsoir, Michel LAFOND. Je voulais savoir si les chiffres que donne la maîtrise d'ouvrage SNCF de 8 000 voyageurs par jour tiennent compte des étudiants, des collégiens et des lycéens qui auraient dû être à Châteauneuf-sur-Loire et malheureusement pour le moment le lycée ne se fait pas. Il y a une pétition.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Madame le Maire, vous souhaitez peut-être compléter sur ce point.

Michel LAFOND, retraité, Châteauneuf-sur-Loire

Madame le Maire peut éventuellement nous répondre.

Florence GALZIN, Maire de Châteauneuf-sur-Loire

Je vais répondre avec Anne, si elle veut bien venir avec moi. On avait convenu avec les commissaires-enquêteurs que ce soir on déconnecte la problématique lycée de la problématique train, même si pour les Castelneuviens, c'est lié. On va répondre sur cette question sans autre commentaire ensuite.

On était tous à défendre le projet de lycée à Châteauneuf, y compris le Président de Région, les conseillers régionaux et Anne BESNIER avec nous. Pour ceux qui n'ont pas suivi l'actualité du jour, le Président de Région et Anne BESNIER ont fait une conférence de presse aujourd'hui annonçant le positionnement de la Région. Le Président a annoncé qu'il ferait prendre une délibération jeudi en session pour maintenir le lycée à Châteauneuf-sur-Loire. J'en profite pour remercier les élus régionaux et le Président. *[Applaudissements]*

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Voilà cette précision sur le lycée de Châteauneuf. Monsieur, aviez-vous terminé votre question ?

Philippe GILLET, retraité de la société SGB

Petite remarque et question technique pour ceux qui habitent le long de la voie. Les valeurs retenues en matière de bruit sont pour la journée de 60 dB et la nuit 55 dB. Nous sommes d'accord, c'est un décret. Ce décret permet d'accepter l'inacceptable en matière de bruit, je vais m'expliquer. Par rapport au bruit, lors du passage du train, le niveau de bruit sera aux alentours de 80-85 dB, nous sommes d'accord là-dessus. Par rapport au bruit maximal admissible de 60 dB, vous allez me demander où se situe le problème. Lorsque vous annoncez un bruit maximal autorisé de 60 dB, ce n'est qu'un bruit moyenné. Vous tenez compte à la fois du bruit occasionné par l'événement particulier et du bruit lorsqu'il n'y a rien dans la vie courante. Attendez-vous pour ceux qui habitent le long des voies en matière de bruit à entendre le train passer chaque fois. Je vais prendre un exemple très simple. Un avion qui la nuit va faire un bruit de 85 dB, un avion dans la nuit sur huit heures, on va vous dire que le bruit moyenné est de 46 dB. Si vous avez dix avions qui passent la nuit au cours de la même période de temps, vous aurez un bruit moyenné de 56 dB. Vous allez dire que dans tous les cas de figure on est toujours dans la norme.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur. Avez-vous peut-être une question ou bien une conclusion ?

Philippe GILLET, retraité de la société SGB

Un autre élément dont vous ne parlez pas concerne l'émergence. Il y a tout de même un texte de loi de 2006 au niveau du Ministère de la Santé. Il nous dit que le bruit particulier par rapport à un bruit de fond où il n'y a rien, en fonction du temps de ce bruit particulier, ne doit pas dépasser 10 dB. Excusez-moi si c'est un peu technique. Tout calcul fait, dites-vous bien que les isophones dépassent de très loin ce niveau sonore. Il est sûr qu'au niveau de l'émergence vous ne passerez pas. Au niveau moyen, attention, Mesdames et Messieurs, faites attention à cette notion parce que ce n'est pas ce que vous allez entendre. Merci.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur. D'autres questions ?

Patrick GROSSET, retraité, Châteauneuf-sur-Loire

Je suis Patrick GROSSET. Je suis de Châteauneuf. Je suis encore sur le bruit. Aujourd'hui, la législation est ce qu'elle est. Si elle évolue à la baisse, reviendrez-vous remettre les ouvrages en conformité ou devez-vous simplement être en conformité à la livraison de l'installation ?

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour cette question. Je pense qu'on a beaucoup de questions sur le bruit. Je propose qu'on ait des réponses de la maîtrise d'ouvrage sur ce sujet.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Peut-être avant de parler du bruit, juste un mot sur le positionnement de la gare. Effectivement, la SNCF préconise de positionner les gares dans les zones denses et le plus proche possible des centres-villes. Maintenant, on sait que la ville évolue. C'est une recommandation aussi de l'Autorité Environnementale qui est sur la même voie. Les villes évoluent, il faut regarder, mais c'est ensuite un dialogue avec les collectivités locales concernées. On n'est fermé à rien, mais la tendance naturelle est tout de même d'installer les gares le plus près possible des centres urbains. On sait aussi qu'une gare peut contribuer à animer un centre urbain.

Sur le bruit, je vais laisser la parole à Lilian CARLE et à Julien CHARYK pour vous donner toutes les précisions utiles. Je ne vais évidemment pas vous convaincre, en tout cas ceux qui sont concernés, je le sais très bien, on commence à avoir un peu d'expérience en la matière, je ne veux pas non plus vous effrayer. Je ne veux pas totalement vous endormir pour ne pas employer un autre terme. Je ne veux donc pas vous raconter de carabistouilles. Ceux qui n'avaient pas de train auront des trains, mais si on regarde les choses en face, et la réalité, ce sera sur une voie neuve, complètement neuve. Le ballast sera neuf. Les traverses seront neuves. Les rails seront neufs et soudés. Le matériel sera neuf, beaucoup plus léger que certains trains qui roulent encore sur nos voies. La voie sera électrifiée. On n'aura donc pas de trains thermiques diesel. Il faut regarder un peu ce qui se passe à côté. Si vous connaissez des gens qui vivent au bord d'une voie ferrée aujourd'hui dans des conditions à peu près équivalentes, vous verrez que le bruit des trains voyageurs n'est pas celui qu'on peut imaginer. Encore une fois, je ne cherche pas à vous convaincre. Je sais que c'est difficile pour des gens qui ont vécu parfois très longtemps à côté d'une voie ferrée sans trafic, mais il y avait une voie ferrée, et demain il y aura des trains. Vous verrez que ce n'est pas aussi dramatique que cela. J'emploie le mot à dessein. Je laisse Lilian compléter.

Lilian CARLE, Directeur d'Agence Projets Centre-Val de Loire

Je vais compléter sur la réglementation. Elle est très protectrice pour les riverains. La maîtrise d'ouvrage a une obligation de résultats. Comme l'a indiqué Julien, et cela a été repris dans le petit film, des simulations ont été faites sur ce que sera le bruit demain à proximité des habitations. En fonction de cela, des protections ont été prévues ou non. Elles sont plus prévues vis-à-vis du bruit routier que du bruit ferroviaire. Les trains que l'on s'apprête à faire rouler ici ne sont pas totalement silencieux comme l'a dit Jean-Luc, mais ils ne font pas autant de bruit que cela. Comme il le disait, on aura du mal à vous convaincre, mais ce n'est pas un TGV qui va passer au fond du jardin. Ce n'est pas un train de Fret. On a répondu pour les trains de Fret, l'existant restera. Ce sera même un peu moins bruyant, car il n'y aura plus le tac-tac très sonore. Il va disparaître avec les longs rails soudés. On vous a projeté un article paru dans l'Écho Républicain au mois de janvier après la mise en service de la ligne Chartres - Voves. Comme ici, sur Chartres - Voves, on a rouvert aux voyageurs. Les trafics ne sont pas du tout les mêmes, mais les craintes exprimées par les riverains étaient semblables à celles que vous exprimez ici, avec la peur du bruit qui allait arriver. Cet article faisait le point un mois après l'ouverture de la ligne et faisait s'exprimer les habitants et le Président de l'association du quartier qui indiquait que personne n'était gêné par le bruit des trains. Ils ne les entendaient pas, mais ils entendaient toujours les trains de fret qui existent aussi sur cette ligne. Ce sont des trains de céréales. Ils sont donc gênés par les trains de Fret, mais pas les trains voyageurs. C'est l'éclairage qu'on peut vous apporter sur ce sujet, mais on comprend qu'on aura du mal à vous convaincre ce soir à ce propos.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

D'autant plus qu'il s'agissait d'une traction thermique sur Chartres - Voves, ce ne sont pas des trains électriques. Les trains thermiques font tout de même un peu plus de bruit que les trains électriques.

Certains riverains sont contents parce que les abords sont entretenus ; ils ne l'étaient pas auparavant. Certains arbres qui avaient tendance à envahir les propriétés ont disparu. D'autres riverains sont mécontents parce que les arbres faisaient une barrière. D'autres sont contents parce que le soleil et la lumière peuvent entrer dans leur propriété. Il y a des mécontents et des gens contents, c'est toujours pareil.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci. Avez-vous d'autres questions ?

Aurélia SELLINI, Châteauneuf-sur-Loire

Bonjour, Aurélia SELLINI, Châteauneuf-sur-Loire. Une remarque sur le bruit, mais plutôt positive. J'ai des amis qui habitent à côté de rails à peu près équivalents, il faut tendre l'oreille quand on est dans la maison pour se dire qu'un train est en train de passer. Ma question porte sur un autre point. Au niveau d'Albert Viger, quel sera le type de passage à niveau s'il vous plaît ?

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Madame.

Yann LESUEUR, riverain, Châteauneuf-sur-Loire

Bonsoir. J'habite rue du Maréchal Leclerc où vous avez pour projet de faire un pont-rail. Ma question, y a-t-il eu par le passé des antécédents d'accident qui justifieraient de ne pas laisser le passage à niveau tel qu'il est aujourd'hui ? Ce projet me paraît en effet assez surprenant.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur, donc les critères de fermeture du passage à niveau.

Yoann POTHAIN, conseiller municipal, Châteauneuf-sur-Loire

Bonjour, Monsieur POTHAIN, Châteauneuf-sur-Loire. Je poursuis sur votre réponse à propos du bruit, car un point m'échappe. Sur votre première diapositive, vous indiquez que toute la partie train est en dehors du projet. C'est-à-dire que le train n'est ni acheté, ni payé. Comment peut-on estimer le bruit que fera un train qu'on n'a pas encore acheté ? Combien coûtera ce train ? Qui le prendra en charge ?

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur. Une autre question ?

Monica MAZEL, riverain, Châteauneuf-sur-Loire

Bonjour, Madame MAZEL, Châteauneuf-sur-Loire. Vous dites que le train ne fait pas de bruit, mais vous présentez tout de même des murs antibruit dans la diapositive. Comment pouvez-vous savoir quelles maisons peuvent être impactées ou non par ces bruits ? Qui pourra bénéficier d'un mur antibruit ? J'en fais partie. Pour l'instant, personne n'est venu chez nous.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Madame. Je propose de donner la parole à la maîtrise d'ouvrage sur ces questions complémentaires sur le sujet du bruit qui entrent peut-être un peu plus dans la méthodologie, et également une question assez précise sur un passage à niveau à Châteauneuf.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Je laisserai Lilian répondre sur le passage à niveau et Julien sur le bruit. On n'a pas dit que les trains ne faisaient pas de bruit, accordez-nous cela. Je n'ai pas dit que les trains ne feraient pas de bruit, j'ai dit que des gens qui n'avaient pas de train devant chez eux, qui étaient en bordure de la voie ferrée, auraient des trains et donc auraient le bruit des trains. Ensuite, il y a les propriétés et les maisons ont été identifiées. Je crois que dix-neuf sont concernés aujourd'hui dans le projet sur l'ensemble du tracé comme devant faire l'objet de mesures de protection, mais on va vous répondre précisément.

Lilian CARLE, Directeur d'Agence Projets Centre-Val de Loire

Juste en complément sur le type de matériel que l'on a utilisé pour simuler le bruit. Effectivement, aujourd'hui, ce matériel n'est pas connu. Cela rejoint une autre question qui nous est souvent posée sur le coût de ce matériel. On considère que cela coûtera à peu près 40 millions d'euros. C'est financé comme sur les autres lignes TER par la Région. Pour faire les simulations de bruit, on a pris du matériel électrique existant. On a toujours pris le cas le plus péjorant, le plus difficile.

Comme pour le Fret où on a pris sept circulations. Pour le matériel électrique, on a pris le matériel électrique nécessaire qui ferait le plus de bruit pour dimensionner les protections. Pour nous, il est important de ne pas lésiner sur les protections, puisque demain, après la mise en service, on va devoir vérifier par des organismes indépendants que les niveaux de bruit calculés seront respectés. S'ils ne le sont pas, on devra rajouter de nouvelles protections. On n'a pas vraiment intérêt à diminuer cela puisque de toute façon demain on devra mettre des protections. C'est donc de cette façon que le bruit a été évalué.

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Sur les passages à niveau, une question a été posée sur la méthodologie. Comment est-on parvenu au programme présenté aujourd'hui dans le dossier d'enquête publique ? Comme je l'indiquais dans mon propos de présentation, il s'agit du plan Bussereau. Il a fait suite à l'accident survenu en 2008 entre un TER et un car scolaire qui a fait sept victimes. Le plan Bussereau cherche à réduire à zéro le nombre de décès aux passages à niveau en France. Dans un premier temps, s'agissant des projets de réouverture de ligne au trafic voyageurs comme Orléans – Châteauneuf-sur-Loire, il est recherché la suppression de l'intégralité des passages à niveau. Si on applique strictement ce plan, il aurait fallu supprimer les vingt-six passages à niveau.

Partant du constat que cela rendait impossible tout projet de ce type, une méthode a été mise en place par SNCF Réseau avec le Ministère et l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire, basée sur l'analyse de risque. On quantifie la probabilité d'accident sur chaque passage à niveau. On vérifie que chaque passage à niveau n'est pas plus dangereux que ce qu'on trouve en général sur le réseau ferré national aujourd'hui. C'est un premier critère.

Pour le deuxième critère, à l'échelle de la ligne, sur les vingt-cinq kilomètres de voie unique entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire, le niveau de risque de l'ensemble des passages à niveau, lorsqu'on en fait la somme, doit être dix fois inférieur à ce qu'on trouve sur une ligne équivalente ailleurs en France, avec la même longueur et un trafic analogue. C'est ce deuxième critère qui vient nous contraindre à supprimer à peu près les deux tiers des passages à niveau, en fonction de leur trafic routier, leur trafic ferroviaire, la vitesse routière et la vitesse ferroviaire.

Sur Orléans – Châteauneuf-sur-Loire, on peut conserver neuf passages à niveau. Ils sont représentés sur le diagramme derrière moi, il est un peu compliqué, mais je vais vous le décrire. Sur l'axe horizontal, le numéro des passages à niveau du numéro 90 à Orléans jusqu'au passage à niveau 112bis à Châteauneuf-sur-Loire.

Sur l'axe vertical, les petits tirets représentent le niveau de risque maximal pour un passage à niveau. Dans le cas d'Orléans - Châteauneuf, ils sont représentés par les petites barres bleues verticales. Une fois sécurisé, chacun des neuf passages à niveau maintenus présentera un niveau de risque trois à quatre fois inférieur à ce qu'on trouve en général sur le réseau ferré national. Cet objectif est ainsi atteint. On somme ensuite le niveau de risque de ces neuf passages à niveau. On a un deuxième objectif avec le seuil, c'est le chiffre de 0,0083. C'est une probabilité, et pour ce faire, on peut en garder neuf. Aujourd'hui, à ce titre, il a été décidé de supprimer le passage à niveau N° 110 et le remplacer par un ouvrage d'art. C'est ce qui est présenté dans le dossier d'enquête, et ce, en réalisant un pont-rail en passant sous la voie ferrée.

Un des points également à préciser porte sur la vitesse de circulation ferroviaire prise en compte pour l'analyse de risque. Initialement, en 2012, lorsqu'on avait présenté le projet en concertation publique, on avait imaginé faire circuler les trains à la vitesse maximale de 100 km/h d'Orléans à Châteauneuf-sur-Loire, modulo les accélérations et décélérations pour desservir chacune des six haltes.

Sur les zones urbaines denses, de manière à conserver une perméabilité du territoire et un nombre plus important de passages à niveau, on a décidé d'abaisser la vitesse maximale de circulation ferroviaire. Les trains sur Orléans circuleront à une vitesse maximale de 60 km/h, et de 70 km/h sur Saint-Jean-de-Braye et sur Châteauneuf-sur-Loire. Malgré cela, on ne peut réglementairement conserver plus de neuf passages à niveau sur la ligne.

Il y avait une question sur le passage à niveau N° 112 et sur le principe de sécurisation. Il est envisagé de conserver le passage à niveau N° 112, en le sécurisant et en l'équipant de quatre

barrières, et en réalisant également un aménagement de type « giratoire cacahuète ». La problématique rencontrée étant l'insertion de deux rues : rue Ferdinand Arnodin et rue du Petit Hameau, sur la route départementale. Dans un premier temps, une solution de type carrefour à feux a été imaginée et présentée à la commune.

Puis, le fruit de la concertation et des échanges avec la municipalité nous a conduits à proposer une solution de type giratoire allongé permettant une insertion a priori plus fluide des trafics provenant des voiries adjacentes sur la route départementale.

Un point soulevé par Madame le Maire est que ce giratoire permet le franchissement des poids lourds et même les convois exceptionnels qui pourraient être amenés à circuler sur la route départementale.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci. Sur le bruit, on m'indique que vous n'avez pas tout à fait répondu à l'ensemble de la question posée. Si la réglementation évolue, que ferez-vous ?

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Cela dépendra de ce que le futur texte de loi nous imposera. Naturellement, à ce jour, on ne peut appliquer que la réglementation en vigueur à date. Ensuite, des réglementations peuvent revenir et demander des mises en conformité a posteriori. Naturellement, si c'est ce que la réglementation impose, nous le ferons.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour ce complément.

Intervenant, Châteauneuf-sur-Loire

Bonjour. Je voudrais revenir sur le passage à niveau N° 110 dans la rue du Maréchal Leclerc. Vous venez de dire que pour le passage à niveau N° 112, vous allez mettre quatre barrières, donc un passage à niveau sécurisé. Pourquoi opter pour un ouvrage d'art qui va certainement coûter très cher et ne pas sécuriser sur un système comme il existe dans les pays nordiques, certainement à moindre coût, et qui sécuriserait autant le passage à niveau ? C'est ma question.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur.

Robert DUBOIS, adjoint au maire, Châteauneuf-sur-Loire

Bonjour, Robert DUBOIS. Je reviens sur l'insertion des convois exceptionnels. Effectivement, le dossier fait état d'un rapport de la DDT qui rappelle que l'avenue du Gâtinais est un itinéraire de convoi exceptionnel super E. C'est donc le seul itinéraire de convoi exceptionnel qui permet le passage de convois de hauteur supérieure à 5,30 m. Avec l'électrification de la ligne sur le passage à niveau N° 112, et les sécurités nécessaires entre le câble caténaire et le convoi, on ne passera plus les 5,30 m, et au-dessus non plus.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci.

Jean-François BRAIRAIT, riverain

Bonsoir, Jean-François BRAIRAIT. Je voudrais revenir sur ce que nous a dit Monsieur CHARYK concernant la directive Bussereau. Si on avait construit une nouvelle ligne, on aurait été obligé de faire une ligne sans passage à niveau. Je vais élargir ma question à la totalité de la ligne. Quand on lit l'enquête publique, on s'aperçoit que finalement à part le foncier tout va être enlevé. Donc, on se trouve à peu près dans la situation où demain vous auriez acquis un certain foncier et vous auriez construit une ligne nouvelle dessus. Construisant une nouvelle ligne, vous auriez certainement eu à faire face à d'autres directives et à d'autres contraintes que celles que vous utilisez actuellement. Ma question est simple. En n'ayant que le foncier, pourquoi considérez-vous cette ligne comme une réouverture de ligne et non une ligne nouvelle ?

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur. On va prendre une autre question.

Patrick GROSSET, retraité, Châteauneuf-sur-Loire

Je suis un petit peu surpris, quelqu'un va peut-être me répondre. Une personne chez le maître d'œuvre coordonne-t-elle toutes les actions au niveau N+1 ? J'ai l'impression que le maître d'œuvre est très compétent pour coordonner tout ce qui est fer. Par contre, tous les aménagements, par exemple à Châteauneuf, quand tout le monde va sortir de la gare, toutes les voitures vont se retrouver au Stop sur la route de déviation de Saint-Martin. Quelque chose a-t-il été prévu ? Qui s'occupe de la coordination de toutes ces actions pour un résultat positif et efficace de ce projet ? C'est un projet très coûteux et on ne peut pas faire d'erreur.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour cette question sur la gouvernance. Je propose de passer à nouveau la parole à la maîtrise d'ouvrage puisque plusieurs sujets ont été évoqués.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Peut-être sur les passages à niveau, et la question a été étendue à d'autres aspects de la ligne. Est-ce une ligne nouvelle ou une réouverture de ligne ? Il ne s'agit pas d'une ligne nouvelle. J'ai dit tout à l'heure que tous les éléments allaient être neufs, mais on refait une ligne sur une emprise existante. Cette ligne est d'ailleurs toujours exploitée. Il y a en gros trois catégories de ligne : les lignes exploitées, les lignes non exploitées et puis les lignes fermées. Cette ligne n'a jamais été fermée. La fermeture d'une ligne est le fait d'une décision administrative. Elle n'a jamais été fermée. La preuve, elle était toujours ouverte en tout cas en partie pour le fret. C'est bien une réouverture au service voyageur, mais ce n'est pas une ligne nouvelle.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Et sur le passage à niveau N° 114 ou le passage à niveau N° 110 ?

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

C'est le passage à niveau N° 112. Il y a eu une question sur les itinéraires de gabarit exceptionnel. Quelques éléments de précision, une carte s'affiche, issue de la Préfecture du Loiret sur les itinéraires pour des transports exceptionnels. Il y a trois catégories : 120 tonnes, 94 tonnes et 72 tonnes. L'avenue du Gâtinais, passage à niveau N° 112, n'est pas répertoriée sur cette carte. Les itinéraires en vert, en rouge et en bleu sur cette cartographie bénéficient de modalités simplifiées pour la circulation des transports exceptionnels. Pour autant, l'avenue du Gâtinais, passage à niveau N° 112, peut être circulée par des gabarits exceptionnels, et elle l'est. Cela a été précisé, le giratoire est apte au franchissement par des camions-poids lourds de ce type.

Sur le réseau ferré national, pour les lignes électrifiées, la hauteur du fil de contact, c'est-à-dire le point le plus bas de la caténaire pour assurer l'alimentation des trains électriques, est entre 6 m et 6,50 m. Des précautions seront donc prises à ce titre ce qui permet de dégager un gabarit routier sans dérogation jusqu'à 5,75 m, sans intervention quelconque. Un camion présentant une hauteur de 5,75 m pourra passer sur l'avenue du Gâtinais.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Souhaitez-vous avoir un complément de questions par rapport à ce sujet avant d'aborder les autres points ?

Florence GALZIN, Maire de Châteauneuf-sur-Loire

Je demande que les informations soient vérifiées, parce que j'ai demandé les informations au niveau départemental, j'ai la carte et je vous l'enverrai, Monsieur CHARYK, c'est le seul itinéraire départemental pour les super E. Ceci veut dire notamment que la desserte de l'approvisionnement de la centrale de Dampierre passe par le passage à niveau N° 112 avenue du Gâtinais. A priori, c'est le seul itinéraire départemental.

Lilian CARLE, Directeur d'Agence Projets Centre-Val de Loire

Sur le réseau, on a plusieurs cas de centrales nucléaires qu'il faut de temps en temps alimenter en transport super exceptionnel. Dans ce cas, des dossiers sont déposés en Préfecture et on prend les dispositions nécessaires pour leur permettre de franchir les passages à niveau. On ne va pas empêcher la circulation de ce convoi sur le passage à niveau.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Je crois que Madame le Maire souhaite encore compléter sur ce point.

Florence GALZIN, Maire de Châteauneuf-sur-Loire

Je suis d'accord avec vous à une seule condition, on a une entreprise majeure à Châteauneuf, Baudin Châteauneuf, qui sort ce type de convoi exceptionnel. Il n'est pas envisageable pour l'activité de l'entreprise, comme pour l'activité des entreprises concernées par ces convois, qu'ils soient mis à la charge des entreprises les aménagements ou les coupures nécessaires quand il faudra faire passer des convois exceptionnels. Je prends des précautions. On le mettra dans les observations de la ville. Je ne voulais pas en parler, mais voilà.

Lilian CARLE, Directeur d'Agence Projets Centre-Val de Loire

Ce n'est pas ce que l'on dit. On a dit que, pour ce type de convoi très exceptionnel, ils sont obligés de déposer des dossiers en Préfecture parce qu'il ne va pas se rendre à Châteauneuf, il va se rendre à l'autre bout de la France, et de toute manière, dans ce cas, on est sollicité par la Préfecture pour vérifier que cela passe ou pour permettre le passage de ce type de convoi. On l'a très régulièrement sur le réseau.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Peut-être une précision parce qu'on n'a pas répondu sur la coordination entre SNCF Réseau et les collectivités locales sur les travaux connexes si je puis dire, engendrés par le projet. Comme je l'ai dit tout à l'heure, les travaux d'aménagement de type parking ou autre induits par le projet sont de la responsabilité des collectivités locales concernées et il ne nous appartient pas de décider à la place des collectivités locales concernées. En revanche, on travaille avec elles. Il y a déjà eu beaucoup de réunions. Il y en aura encore. On intervient en appui des collectivités locales, mais sur des sujets qui les concernent en propre si je puis dire.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Il y avait également la question sur le passage à niveau N° 110 et la raison du choix d'un ouvrage d'art plutôt qu'une sécurisation renforcée comme sur l'autre passage à niveau. Pouvez-vous apporter un complément ? Vous avez déjà expliqué certains éléments, mais peut-être juste sur ce cas précis.

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Un passage à niveau, bien qu'il soit sécurisé reste aujourd'hui un carrefour pouvant être dangereux, notamment en cas de non-respect du Code de la route. On constate aujourd'hui que 99 % des accidents aux passages à niveau relèvent d'une infraction au Code de la route. C'est-à-dire un véhicule qui s'est engagé alors que la signalisation le lui interdisait. En dépit de toutes les sécurisations qu'on puisse imaginer, le non-respect de ces prérogatives pourrait engendrer un accident. À ce titre, le passage à niveau conservé présente un niveau de risque et la réglementation nous impose de le maîtriser.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour ces précisions. Je vais reprendre des questions.

Anne BESNIER, Vice-Présidente du Conseil régional Centre-Val de Loire

Ce n'est pas une question, c'est une réponse sur la coordination. Je voulais compléter votre réponse. C'est un projet régional. La Région est chargée des TER. La coordination est donc assurée par la Région. Il faut que ce point soit très clair, et c'est très clair pour la Région. Après, il y a les travaux, la ligne et tout ce qui est autour. Bien évidemment, on entend la question pour savoir qui va se charger des haltes. La Région a commencé et elle continuera à travailler avec les

collectivités. Sur la partie de Châteauneuf / Saint-Denis, c'est beaucoup avec la Communauté de Communes des Loges. Il n'y a pas que l'aménagement des parkings et des haltes, il y a tout le rabattement de la population sur les gares. Avant d'aménager un parking, il faut savoir de combien de places on aura besoin. Pour le savoir, il faudra dire quels transports en commun seront mis en place pour conduire les gens en gare. Si chacun arrive avec sa voiture, cela va coûter une fortune et il n'y aura même pas les terrains. Il y a donc un travail avec la région qui maintenant est aussi responsable des transports interurbains, les transports Rémi. Les cars n'auront plus besoin sur certains trajets d'aller à Orléans puisqu'il y aura le train. Il va falloir étudier le remplacement de ces cars par le rabattement sur les haltes qui va permettre de définir le nombre de gens qui continueraient à venir en voiture. La taille des parkings est un travail avec les collectivités.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci.

Monsieur DUFOUR, Châteauneuf-sur-Loire

Bonsoir, je suis Monsieur DUFOUR à Châteauneuf-sur-Loire. Je voulais savoir si le matin aux heures d'affluence vous prévoyez des rames doubles assez grandes pour loger tous les vélos.

Deuxième question, les quais sont-ils parfaitement aménagés à fleur des planchers de rame pour que les personnes à mobilité réduite puissent accéder facilement avec leur fauteuil roulant par exemple ?

Troisième question, ne serait-il pas nécessaire le week-end de mettre des rames au moins jusqu'à 23h parce que sortir à Orléans jusqu'à 22h, c'est à mon avis un petit peu juste ? Merci.
[Applaudissements]

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur.

Christian PERROTIN, Châteauneuf-sur-Loire

Christian PERROTIN de Châteauneuf-sur-Loire. On parle des aménagements de gare et de parking à la charge des communes. En réfléchissant, je dis que la gare de Châteauneuf ne va pas accueillir que des habitants de Châteauneuf. Vous en avez dénombré à peu près sept cents par jour. Je pense que les habitants de Tigy, Sigloy, Saint-Martin, Vitry-aux-Loges, etc. vont se rapatrier sur Châteauneuf, d'où un afflux considérable bien entendu soit de véhicules, soit de cars comme disait Madame BESNIER. Je pense qu'il faut absolument ce financement parce que la commune de Châteauneuf-sur-Loire ne pourra pas faire face à autant de dépenses pour aménager ce projet. Ce projet doit être vu au niveau de la Communauté de Communes des Loges, et non pas de la commune accueillante de la gare.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur. On va prendre une nouvelle question et on pourra redonner la parole à la tribune. Je sais que c'est un peu frustrant, vous êtes nombreux. J'essaie de donner la parole à chacun et plutôt à des gens différents à chaque fois. J'espère que l'attente n'est pas trop longue.

Michel GUÉRIN

Merci, Michel GUÉRIN. Je voulais dire deux choses. Pour le Maire d'Orléans, c'est tout de même ridicule puisque 3 000 à 4 000 voitures n'iront plus à Orléans. On va libérer autant de places de parking. Quand on parle des pics de pollution, s'il y a bien une chose qui va régler une partie des problèmes, c'est l'arrivée d'un train électrique. Le problème des 160 parkings est presque réglé. Ce n'est rien par rapport à ce qui va être libéré. Je pense que je vais le rencontrer pour lui en parler.

Deuxième chose, par rapport au bruit, juste un petit élément, un train comme il va être fait maintenant en ligne ne fait pas plus de bruit qu'un tram en ligne. Le tram fait du bruit dans les courbes. Ça grince à cause de la rigidité des essieux et une des roues freine, donc cela couine. En ligne droite, comme c'est prévu d'Orléans à Châteauneuf, le bruit sera tout à fait différent. Ce ne sera même pas le bruit d'un tram.

Dernière chose, je ne suis plus d'accord avec mes collègues de la SNCF, c'est au sujet du passage à niveau N° 110. Bien sûr, à l'époque, le Ministère n'a pas été le seul à avoir de la peine. Quand il y a un accident grave, on a tous de la peine, que l'on soit Ministre ou pas. Il prend une décision, je dirais un peu à l'emporte-pièce. Inversement, que fera le Ministre des Transports, si un jour de verglas un bus avec quarante élèves glisse et heurte le pilier du souterrain en dessous de la ligne ? Il va pleurer aussi. Les passages à niveau sont dangereux, on le sait. J'ai été pendant trente ans conducteur de train. Ils sont dangereux parce que des gens..., mais ceux qui vont rester devraient aussi être dangereux que celui-là. Sur un plan économique, on va mettre une somme colossale. On dérange quatorze ou vingt riverains. Certains ne vont plus pouvoir accéder directement. Par temps de grande pluie, on risque d'avoir de l'eau dans le fond, et par temps de neige et de verglas, de glisser. De plus, il est par alternance. On va être au feu d'un côté ou de l'autre. La pollution, allons-y ! Quand on attend d'un côté, les moteurs tournent pendant que les autres voitures vont passer. Mes chers collègues, essayez de dire à la grande direction qu'il faut mettre un passage à niveau normal et non plus cette aberration. *[Applaudissements]*

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur. Plusieurs questions ont été posées. Je vous laisse y répondre.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Les quais des haltes sur l'ensemble de la ligne seront aux normes. Pour les vélos, savoir s'il y aura des voitures doubles à l'heure de pointe et pour les horaires, SNCF Réseau est maître d'ouvrage du projet de construction de l'infrastructure, mais elle n'assure pas le transport. Pour le transport, la responsabilité incombe à l'Autorité Organisatrice, c'est-à-dire à la Région. C'est donc une question qui s'adresse à la Région et au transporteur qui travaille aujourd'hui pour lui. C'est TER à la SNCF. SNCF Réseau ne peut pas vous répondre à ce sujet. Je ne sais pas ce que prévoit la Région en matière de dessertes et de matériels sur cette ligne ainsi que les horaires qui seront décidés. C'est ce que je voulais vous dire.

Sur le passage à niveau N° 110, non pas pour clore, mais pour répondre à Monsieur GUÉRIN, c'est la loi, *Duralex sed lex*. C'est ainsi. Que pouvons-nous y faire ? Ce n'est même pas la grande maison, c'est la loi. On est obligé de se conformer à la loi. Certains passages à niveau sont plus ou moins dangereux. Les critères sont connus. On ne va pas le faire ici parce que ce serait trop long. Tout ceci a été étudié dans le détail. Certains passages à niveau sont plus dangereux que d'autres. Une sélection a été faite. Certains ouvrages d'art sont aussi plus faciles à implanter à certains endroits que dans d'autres. Les ouvrages d'art en zone dense, on l'a vu tout à l'heure pour le giratoire en cacahuète, ce n'est tout de même pas une mince affaire. Il faut faire des choix et c'est compliqué. En tout cas, on est obligé de se conformer à la loi.

Pour terminer, un bon passage à niveau sécurisé, Lilian me le rappelle souvent, est un passage à niveau fermé. Le Ministre, c'est une chose. Le Ministre a la responsabilité de tout ce qui se passe sur le territoire national, mais je peux vous assurer que les maires ici le savent très bien, et personne ne souhaite que cela arrive évidemment, mais ceux qui ont la responsabilité de leur territoire savent très bien que lorsqu'il y a un accident sur un passage à niveau, c'est très dur pour les familles, et très dur pour tout le monde. C'est très compliqué.

Je n'accuserai personne de vouloir absolument garder les passages à niveau qui pourraient générer des accidents. Je sais ce que cela représente. Une coupure dans la ville est aussi un vrai problème qu'il faut gérer, Madame le Maire l'a souligné, une ville coupée en deux par une voie ferrée est un sujet. Des ouvrages d'art sont prévus. Des passages à niveau vont rester. Il faut voir cela également dans la longue durée. C'est un projet qu'on propose pour une ouverture en 2021-2022. Il faut se projeter sur dix à quinze ans. Tout cela va évoluer. Les ponts peuvent se construire. Les souterrains peuvent se creuser. Il faut un peu d'argent, c'est tout.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Pouvez-vous apporter des compléments sur les autres questions ? Il y avait notamment une question qui ne relève peut-être pas de vos prérogatives sur le sujet de la responsabilité du financement de l'aménagement partagé entre la Commune et la Communauté de Communes.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Cette question s'adressait aussi aux collectivités.

Je ne vais pas entrer dans un débat entre la Ville et la Communauté de Communes, la Région et la Communauté de Communes ou la Ville. Ces questions s'adressent aux élus régionaux et communaux.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

D'accord. C'était simplement pour clarifier de qui cela relevait. Il y a plusieurs questions.

Mireille PHILIPPE, riveraine, Châteauneuf-sur-Loire

Mireille PHILIPPE. On est riverain du passage à niveau N° 110. On n'a jamais vu un seul accident à ce passage à niveau. On est là depuis cinquante à cinquante-cinq ans, on n'en a jamais vu.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Absolument. Je ne vous dis pas le contraire.

Mireille PHILIPPE, riveraine, Châteauneuf-sur-Loire

On décide tout à coup que celui-ci est dangereux, je veux bien. Il faut savoir non seulement qu'il y a cet ouvrage d'art qui porte d'ailleurs très mal son nom, mais on sera aussi coupé de cette route et les riverains vont être expropriés. Pour l'instant, on ne peut absolument pas avoir un plan correct de la situation qui sera celle avec cet ouvrage d'art. On voit sur vos papiers toutes les clôtures et toutes les haies qui restent apparentes. Elles n'y seront plus. On voudrait savoir où sera placée la desserte et on voudrait avoir un plan aussi beau que celui du rondpoint cacahuète.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Madame pour cette nouvelle question sur le passage à niveau N° 110. Il y avait plusieurs questions au fond de la salle.

Vincent ROUSSEAU, Châteauneuf-sur-Loire

Excusez-moi, c'est ma deuxième question. En fait, je suis un peu surpris par les propos que vous venez de tenir il y a cinq minutes. Je ne sais pas comment cela va se faire au niveau du financement. Vous ne savez pas avec quel matériel vous allez rouler. Vous ne connaissez pas les tarifs. Vous ne connaissez pas les horaires. En fait, vous ne savez rien ! Je ne sais pas, mais vous ne savez pas avec quel matériel vous allez rouler. Vous n'avez pas fait des devis pour savoir avec quel matériel vous allez rouler. Cela vous fait peut-être rigoler, mais ce n'est pas mon cas.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Je répondrai en son temps.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

La maîtrise d'ouvrage pourra vous repréciser ces éléments tout à l'heure si vous n'avez pas suivi tout l'exposé. On va prendre encore une question et on repassera la parole à la maîtrise d'ouvrage.

Jean-Marc BOULLIER, habitant, Châteauneuf-sur-Loire

Jean-Marc BOULLIER, j'habite rue des Moussières. J'ai une question qui porte sur le passage à niveau N° 110. Le pont-rail est à mon sens un ouvrage routier. Ce n'est pas un ouvrage urbain. Je voudrais savoir si SNCF Réseau a étudié d'autres solutions pour une meilleure intégration dans la ville. On nous parle d'intégration de la ligne dans la Loire avec le patrimoine mondial de l'UNESCO, mais il me semble que l'intégration dans la ville au sein des quartiers où nous vivons est aussi très importante. *[Applaudissements]*

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

De nouveau une interrogation qui pose la question de l'intégration de ce passage à niveau dans son environnement. Comme cela rejoint la question précédente, on peut prendre une autre question avant de passer la parole à la maîtrise d'ouvrage.

Muriel AUZANNEAU, habitante de Châteauneuf-sur-Loire

Bonjour, Muriel AUZANNEAU. Je suis habitante de Châteauneuf-sur-Loire. Je voulais poser une question sur le passage à niveau N° 110. C'est vrai que le dessin n'est pas très clair par rapport aux piétons par exemple. On n'est peut-être pas nombreux à être piéton rue du Maréchal Leclerc, mais il y en a. Sur le dessin, on ne voit pas l'intégration du piéton et même du vélo dans le souterrain et si un éclairage est prévu pour continuer à vivre normalement.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Madame. Cette question porte plus sur les circulations dites douces, piétonnes et vélos. Pouvez-vous déjà répondre sur ces éléments parce qu'on a de nouveau beaucoup de questions sur le passage à niveau N° 110. Avez-vous des éléments de précision que vous pouvez apporter ou au moins indiquer quand ces éléments seront disponibles ?

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Sur le passage à niveau N° 110, comme pour les autres ouvrages d'art, sur l'outil de simulation 3D qui est accessible sur le site internet, il est possible de se représenter globalement l'insertion et le fonctionnement du futur ouvrage avec la future trémie routière et la création des contre-allées. Comme on va passer la route sous la voie ferrée, on doit également réaliser une allée qui permet de venir desservir les parcelles riveraines. Sur le site du projet, vous pouvez normalement zoomer pour voir un peu plus précisément les aménagements de cet ouvrage sachant qu'on reste encore à un niveau d'étude dite d'avant-projet. Certaines incertitudes à ce stade vont être précisées et confirmées dans le cadre des études détaillées précédant l'engagement des travaux. De la même manière, il y a des réflexions sur l'insertion paysagère et l'insertion urbaine de cet ouvrage qui pourront être précisées en concertation avec les communes, et même avec les riverains.

Sur la prise en compte des modes doux, piétons et vélos, il est prévu de réaliser un passage souterrain. On va dissocier le flux des piétons et des cycles par rapport à celui des véhicules. Ce passage souterrain sera équipé d'escaliers et de rampes, c'est-à-dire de plans inclinés permettant aux cycles et aux personnes à mobilité réduite de le franchir.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Je vais répondre à une question, mais la personne qui l'a posée est partie, je ne vais donc peut-être pas épiloguer. J'ai dit que certains sujets étaient de notre responsabilité en tant que gestionnaire-constructeur-mainteneur de l'infrastructure, et d'autres ne relevaient pas de notre responsabilité. Ce sont toutes celles qui concernent notamment le transporteur et son Autorité Organisatrice.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci. On a de nouveau des questions, mais vous voulez peut-être apporter un complément de réponse au sujet des rames de la part de la Région.

Anne BESNIER, Vice-présidente du Conseil Régional Centre-Val de Loire

Je vais répondre juste sur les rames. Il ne faut pas croire qu'on ne sait pas quelles rames vont circuler, de même pour les horaires. J'ai recherché l'information pour les rames. Je vais la lire parce que je ne suis pas spécialiste. Les rames, ce sera du matériel ZGC électrique, on l'a dit. Pour que vous vous en rendiez compte à peu près, c'est le matériel TER qui circule sur Orléans - Bourges ou Tours - Orléans.

Une dizaine de rames sera achetée. J'ai entendu dire qu'on allait mettre des rames d'occasion. Il est vrai que ce ne sont pas des rames neuves, mais une rame d'occasion ne veut pas dire une rame vieille. Ce ne sont pas des rames neuves parce que les Régions par optimisation de maintenance sont en train entre guillemets de se revendre et de se racheter du matériel qui n'est pas vieux. Il est en général à peu près à un quart de sa vie pour avoir les mêmes types de

matériel. C'est beaucoup moins cher quand vous maintenez toujours le même type de matériel que lorsque vous en avez trente-six mille. Les Régions sont en train de négocier entre elles pour échanger les rames. Ce sont des rames qui sont à peine à un quart de leur vie. Vous les voyez. Elles sont déjà en TER sur Orléans - Tours et Orléans - Bourges.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour cette précision. On va reprendre des questions.

Isabelle DRAPIER, habitante de Saint-Jean de Braye, ancienne présidente de la PEEP

Je suis Isabelle DRAPIER de Saint-Jean de Braye. J'habite en limite de Chécy. Je voulais revenir sur deux points qui ont été abordés concernant les niveaux sonores. On n'a pas parlé des klaxons. J'entends très bien celui du passage à niveau de Chécy et celui de la rue de Roche. Là, on est à trois trains par jour, on va passer à quarante trains. Des passages à niveau vont rester, donc il devrait forcément avoir...

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Votre question porte donc sur la fréquence des klaxons.

Isabelle DRAPIER, habitante de Saint-Jean-de-Braye, ancienne présidente de la PEEP

On n'en a pas parlé. On a parlé de la nuisance sonore du roulement du train, mais on n'a pas parlé de cette question.

Concernant la spécificité sur Orléans, j'ai perçu deux informations contradictoires, c'est-à-dire que les communes avaient la charge de recréer un environnement de parking ou autre, et que c'était bloquant sur Orléans. Vous avez dit que la reconstitution était prise en charge par le projet. C'était contradictoire. Est-ce pris en charge par la commune ou bien par le projet ? Je parle d'Orléans en particulier. C'est un peu flou.

Pour finir, on a tout de même des doutes sur la légitimité des différentes études. On a un effet d'annonce sur le lycée alors que le projet a priori ne serait plus validé par l'Éducation nationale, et puis en même temps que le train on renforce l'enquête publique. Cela interpelle un certain nombre de citoyens bien qu'on dise que les deux projets soient dissociés, on ne nous empêchera pas de le penser. Cela nous interpelle tout de même en pleine enquête publique que cette annonce soit faite.

Autre point, je me pose la légitimité de l'enquête publique en elle-même puisqu'on sent bien qu'au niveau de la réunion, toutes les questions et les réponses vont en faveur du projet. Cela ne va-t-il pas influencer les citoyens à répondre dans l'enquête publique, demain, sur les registres à donner un avis favorable ?

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Madame.

Isabelle DRAPIER, habitante de Saint-Jean-de-Braye, ancienne présidente de la PEEP

Cela m'interpelle. Oui, je mets un pavé dans la mare, mais cela interpelle. *[Applaudissements]*. Merci de vos réactions.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Nous avons bien entendu, merci.

Pierre BOUBAULT, Président de la commission d'enquête

Madame, déjà deux points. Vous avez toutes les dispositions nécessaires pour émettre votre avis favorable ou défavorable. C'est vous qui interprétez la position de la salle, mais vous avez aussi dans la salle des positions défavorables. C'est le premier point.

Deuxième point, je rappelle et je demande à tout le monde de ne pas parler du lycée. Nous sommes sur la voie ferrée. Nous ne sommes pas dans le lycée. Excusez-moi de vous l'avoir rappelé.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci. On va peut-être prendre d'autres questions avant de répondre sur les autres aspects de la question de Madame sur les niveaux sonores et la contradiction sur la responsabilité d'aménagement des parkings.

Éric MEUNIER, habitant de Châteauneuf-sur-Loire

Bonsoir, je m'appelle Éric MEUNIER. J'habite rue de la Brosse à Châteauneuf-sur-Loire. C'est la rue parallèle avec la voie ferrée côté Nord. Elle relie l'avenue du Gâtinais et va chez Baudin Châteauneuf. Devant chez moi, la SNCF dispose de terrains vacants qui ces dernières années servaient même de jardin. Je vous pose la question. Sur cette surface vacante, qu'allez-vous faire ? Quand on entend parler de parking, quand les gens viennent de toutes les communes comme cela a été cité précédemment : Sigloy, Germigny, Saint-Martin, Vitry-aux-Loges. Où les gens qui vont venir prendre le train pour aller travailler sur Orléans vont-ils mettre leur voiture ? Pensez-vous faire des parkings sur ces terrains ? Merci.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour cette question très précise.

Brigitte RENELIER, habitante de Saint-Jean de Braye

Bonjour, Brigitte RENELIER, habitante de Saint-Jean de Braye. On parle de la gare d'Orléans. Je voulais savoir si la gare de Fleury-les-Aubrais allait faire partie des haltes. Il me semble que cette gare est importante. Un certain nombre de personnes sur Chécy et sur Saint-Jean de Braye vont travailler sur Fleury-les-Aubrais. Apparemment, c'était une possibilité de simplifier aussi la congestion de la tangentielle.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Madame pour cette question. Nous allons prendre une dernière question avant de donner de nouveau la parole à la maîtrise d'ouvrage.

Philippe GODARD, habitant de Châteauneuf-sur-Loire

Monsieur GODARD, à Châteauneuf-sur-Loire. Je reviens au passage à niveau N° 110. Actuellement, il y a des travaux d'égout. Il y a deux regards, amont et aval du passage à niveau N° 110 qui empiète sur votre futur tracé de trémie. Par ailleurs, on n'a pas le tout à l'égout en amont du passage à niveau. On est tributaire des camions d'assainissement à faire tous les quatre ans. Comment vont-ils accéder à nos propriétés ? Merci.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci, Monsieur pour cette question. Je propose de repasser la parole à la maîtrise d'ouvrage.

Lilian CARLE, Directeur d'Agence Projets Centre-Val de Loire

Il y a beaucoup de questions. Je vais essayer de les reprendre dans l'ordre. Sur le klaxon des trains actuels sur la ligne : réglementairement, les conducteurs de train doivent klaxonner à l'approche des passages à niveau non-automatisés. Actuellement, la plupart de ces passages à niveau ne sont pas automatisés. De plus, il y a peu de circulations ferroviaires. Donc, les trains klaxonnent pour avertir de leur passage. Demain, tous les passages à niveau seront soit supprimés, soit totalement automatisés et sécurisés comme on l'a expliqué. Donc, il n'y aura plus de klaxon de la part des trains. L'autre possibilité de klaxon des trains concerne le croisement de deux trains. Comme c'est une voie unique, les trains ne klaxonnent pas sur les points d'évitement. Il n'y a pas de sujet de klaxon sur la ligne demain.

Très brièvement, sur le lycée, ce n'est évidemment pas à la SNCF de se prononcer sur ce sujet, mais c'est pour dire ce qui a été pris en compte dans les études de trafic et ce qui n'a pas été pris en compte. Nous avons pris en compte les choses qui administrativement existaient, c'est-à-dire des choses déclarées d'utilité publique, par exemple la carrière de Mardié ou la déviation de Jargeau, ou des projets qui avaient des permis de construire. Le lycée n'avait ni l'un ni l'autre. Il n'était donc pas dans nos études. On ne construit pas une ligne de chemin de fer pour un lycée de toute façon et dans toutes les prévisions de trafic que l'on fait, on vise un report d'environ 50 %

d'automobilistes. Par définition, les lycéens n'ont pas le permis et ne sont pas automobilistes. Il faut donc décorréliser les deux sujets.

En matière de parking, ce qui est pris en compte concerne la reconstitution. Si les parkings existaient et qu'on prend de l'emprise sur des parkings existants, le projet prévoit leur reconstitution. Par contre, la création de parkings nouveaux, notamment pour les haltes, ne figure pas dans nos prévisions.

Juste une précision pour que tout le monde comprenne parfaitement. Lorsqu'on préempte ou on exproprie, on indemnise. Si on préempte un morceau de terrain, on exproprie une maison, on indemnise. De la même façon, si le parking existe, on indemnise la collectivité propriétaire du parking et on lui propose de reconstituer le parking, mais on ne reconstitue pas quelque chose qui n'existe pas.

Il y avait une question sur la gare de Fleury. Cela faisait partie des hypothèses de desserte ou non de la gare de Fleury. Aujourd'hui, il n'est pas prévu que les trains de Châteauneuf desservent la gare de Fleury, même si techniquement, c'est possible. En cas d'incident ou autre, on serait capable d'amener un train jusqu'à Fleury. Toutefois, aujourd'hui, le nœud d'interconnexions et de correspondances des circulations TER au niveau d'Orléans se fait à la gare d'Orléans. Si demain, de Châteauneuf, vous voulez aller à Vierzon, à Beaugency ou vers le Nord à Toury, la correspondance se fait en gare d'Orléans. Ceci explique que cette gare est d'ailleurs très chargée. Ce nœud de correspondances a un sens puisque c'est aussi le nœud de correspondances de toutes les circulations urbaines d'Orléans avec les deux lignes de tramway. La deuxième ligne est accessible très facilement à pied et les bus passent pratiquement tous par la gare d'Orléans.

Sur le passage à niveau N° 110 et les travaux d'égout, quand on va faire une trémie des éléments seront à reconstituer et à reprendre, c'est inévitable.

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Sur le passage à niveau N° 110 également, les contre-allées qui permettent de desservir les parcelles riveraines seront accessibles aux camions de type ramassage des ordures ménagères ou également d'assainissement. Les études techniques menées à ce stade prennent en compte cette hypothèse au regard de la situation existante.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Sur le parking de la rue Brosse, il n'y a pas de projet de la part de la SNCF aujourd'hui. Ensuite, c'est une discussion qu'on aura avec la collectivité locale pour savoir ce qu'on peut faire d'utile sur ce terrain. La SNCF en tant que telle n'a pas de projet sur ce terrain.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour ces réponses. On a de nouvelles questions.

Anne GAUCIER, retraitée

Quand je vous entends parler de tous ces problèmes d'ouvrage, leur coût financier, et les passages à niveau avec problème, je me dis qu'on pourrait envisager un autre endroit pour la gare.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Madame pour votre question.

Anne GAUCIER, retraitée

Il y a peut-être aussi des terrains du côté de La Comtesse ou de Barthélemy comme l'a dit ce Monsieur précédemment. Cela éviterait tous ces problèmes.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci, Madame, pour cette question très claire.

Anne GAUCIER, retraitée

J'ai une autre question. J'ai vu dans votre vidéo des portiques de six mètres de haut pour l'électrification de la ligne. C'est ce que j'ai compris

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

On reviendra sur ce point également.

Anne GAUCIER, retraitée

Je vais peut-être poser une question stupide, parce que de la part d'une femme cela peut l'être parfois... *[Réaction de la salle]*. Je plaisante. Je voulais savoir si les rails étaient sur des amortisseurs de bruit. J'ai des amis qui habitent Orléans près du Tram et qui subissent les vibrations. Quant à ces portiques, n'y a-t-il pas un autre système ? Par exemple, le tram ne nécessite pas de portique électrique.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci, Madame, pour ces questions. On va y répondre, mais avant cela on va prendre quelques autres questions.

Anne GAUCIER, retraitée

Il y a aussi le problème du coût du billet. Je trouvais que pour des étudiants payer un abonnement de 90 € était tout de même très cher.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci. C'est donc votre dernière question. On va prendre encore une question avant de repasser la parole à la maîtrise d'ouvrage parce que votre question était assez multiple.

Patrick GROSSET, retraité, Châteauneuf-sur-Loire

Patrick GROSSET de Châteauneuf-sur-Loire. Le projet est très louable. Je reviens au départ. C'est tout de même pour diminuer les gaz à effet de serre. C'est très louable et je rejoins tout à fait le projet. Dans le cadre de cette étude, je pense que vous avez dû avoir la même réflexion sur l'entretien. Comment allez-vous désherber les voies, avec quel produit et quelle technique ? Quel sera l'impact pour les riverains ?

Deuxième question, sur le prospectus lorsque je suis entré, j'ai vu un chiffre de 193 millions d'euros au niveau du budget. Dans votre description, vous nous avez parlé de 200 millions. Quel est en fait le dérapage que vous avez prévu en fin de compte et qui pourrait remettre en cause ce projet ?

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci pour ces questions. Je propose de passer la parole à la maîtrise d'ouvrage. La première question était assez riche. Je pense qu'il faut traiter ces sujets avant de reprendre une nouvelle série de questions.

Lilian CARLE, Directeur d'Agence Projets Centre-Val de Loire

Sur le positionnement de la gare, je pense qu'on a déjà répondu à cette question. Le positionnement des gares, comme nous l'indique d'ailleurs dans son avis l'Autorité Environnementale, doit être fait au plus près des zones denses. Effectivement, cela engendre un certain nombre de problèmes qu'on essaie de traiter, mais on essaie de positionner les gares qui sont aussi une porte d'entrée sur la ville et qui sont aussi maintenant des lieux de vie au plus proche des centres-villes. C'est le choix qui a été fait ici sur Châteauneuf.

En matière de vibrations, c'est un élément beaucoup moins normé que le bruit. La transmission des vibrations se fait par le sol et par les sols durs. Effectivement, les tramways ont tendance à faire davantage de vibrations parce que ce sont des poses de voie sur dalle. Pour le train, la voie sera posée sur un lit de ballast de 25 cm, donc de cailloux. C'est celui que vous voyez sur les voies ferrées. Il fait près de 30 cm. Il a une fonction d'amortisseur et il diminue très fortement les vibrations. Ce qui fait surtout vibrer, ce sont les trains lourds. Les trains de marchandises peuvent engendrer certaines vibrations. Il y a aussi la vitesse. Ici, on n'a ni la vitesse ni les trains lourds.

Les trains de Fret qui circulent aujourd'hui sont des trains de wagons à réparer et vides. On prévoit qu'il n'y aura aucune vibration sur tout ce qui est environnement avec le type de voie que l'on va installer. Ce seront de longs rails soudés. On n'a plus ce phénomène de tac-tac qui était aussi générateur de vibrations.

Pour le coût du billet, les indications que l'on vous donne sont ce qui se pratique aujourd'hui sur des lignes TER équivalentes. C'est effectivement sous la responsabilité de la Région. Le prix pour un étudiant quand on indique 90 € comprend l'abonnement TAO. Le prix pour le seul abonnement TER est plutôt de l'ordre de 55 €. C'est l'équivalent de ce qui existe pour un abonnement de travail. Cela revient à un coût d'environ 70 centimes le trajet depuis Châteauneuf.

Pour le traitement herbicide de type glyphosate, puisque ce sont les produits que nous utilisons actuellement. On a eu cette remarque dans les avis sur le dossier d'enquête avant qu'il ne soit déposé. Ce sont des sollicitations qu'on a prises en compte. On a décidé d'incorporer au projet la pose d'un géotextile sur l'ensemble de la ligne, ce qui va diminuer tout ce qui est végétation et par conséquent le traitement futur de cette végétation.

De toute façon, pour la SNCF comme pour tout le monde, ce type de produit sera très probablement interdit à l'horizon de la mise en service de la ligne. Donc, on ne prévoit pas l'utilisation de glyphosate sur cette ligne. De toute façon, on a prévu ici la mise en place de géotextile pour réduire au maximum tout ce qui est végétation.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Sur le sujet du portique, ou ce que Madame appelait le portique, vous pouvez peut-être préciser.

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Il est prévu d'électrifier la ligne, c'est-à-dire avec la présence de caténaires et donc de poteaux qui soutiendront cette caténaire. Globalement, c'est le système classique d'alimentation électrique sur le réseau ferré national. Vous avez mentionné le sujet du tramway sur la ligne B, sur la section en cœur de ville, qui est alimenté par le sol. C'est un système qui sur les voies ferrées n'est pas développé et n'existe pas. Il y aura donc une alimentation aérienne.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Quelle est votre réponse sur la différence de montant entre 193 et 200 millions d'euros que Monsieur signalait ?

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Les 193 millions d'euros indiqués sur la plaquette correspondent au montant figurant au Contrat de Plan État-Région signé en 2015 entre l'État et le Conseil Régional. À cette occasion, c'était le prix estimé sur la base d'un programme qui a encore un petit peu évolué depuis. Aujourd'hui, maintenant que le programme est stabilisé, le montant qui figure dans le dossier d'enquête est estimé à 200 millions d'euros.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour ces réponses. Il y a encore beaucoup de questions.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Il y avait une question sur les dérapages. Dans le coût du projet, il est prévu ce qu'on appelle une provision pour risques et aléas. Elle est censée couvrir les choses qu'on n'a pas encore totalement étudiées. On n'a pas encore fait toutes les études ou les mauvaises surprises qu'on peut rencontrer dans ce type de projet. Ce sont des retours d'expérience sur les projets réalisés précédemment. On est tout de même très confiant dans nos prévisions budgétaires. Je rappelle que tous les projets ferroviaires du CPER précédent ont été rendus dans le budget prévu.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour cette précision.

David DAUDIN, habitant de Châteauneuf-sur-Loire

David DAUDIN de Châteauneuf. Au niveau des tarifs, quand on ne travaille pas à Orléans et qu'on n'est pas forcément étudiant, ne pourriez-vous pas envisager un tarif d'e-billet comme il existe avec les cars Ulys actuellement ?

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour cette question. Avez-vous d'autres questions ?

Nicolas MAUBAILLY, habitant de Châteauneuf-sur-Loire

Bonsoir, Nicolas MAUBAILLY de Châteauneuf. Je voudrais parler du passage à niveau qui se situe rue de la Poterie. Ce doit être le passage à niveau N° 111. Tous les matins, j'observe un certain nombre de piétons, de parents qui mènent leurs enfants à l'école, de jeunes qui vont à l'école, au collège ou au groupe scolaire Maurice Genevoix en passant par cette voie. Elle permet aussi à tous les habitants au Nord de la voie de se rendre en centre-ville par un itinéraire relativement sécurisé. Je crois qu'il n'y a pas de secret, il va fermer. Avez-vous prévu un passage souterrain pour piétons et vélos ?

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour cette question. On va prendre d'autres questions.

Yannick DOMAIN, habitant de Braye-Saint-Aignan

Monsieur DOMAIN de Braye-Saint-Aignan. Je voudrais justement revenir sur le coût du billet. Vous prévoyez 8 300 voyageurs journaliers, dont 50 % d'automobilistes. Un billet aller simple Châteauneuf - Orléans va coûter 6,10 €. Même si vous vous basez sur le tarif des lignes TER, c'est la SNCF qui effectivement établit le coût des billets, l'intérêt est que l'automobiliste s'y retrouve et que cela lui coûte forcément moins cher que ce que lui coûte l'entretien et le gasoil pour son véhicule. Quand vous parlez d'abonnement hebdomadaire et d'abonnement mensuel sur quelle base partez-vous pour combien de trajets possibles ? Ces tarifs peuvent-ils être revus à la baisse si vous voulez réellement avoir vos 8 300 voyageurs journaliers ? Personnellement, je pourrais être un potentiel usager de cette ligne, mais il faut que cela me coûte effectivement soit le même prix que mon véhicule, soit moins cher, sinon je n'utiliserai pas cette ligne.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour cette nouvelle question sur la tarification. Je propose qu'on apporte quelques réponses sur ces points de tarification et également sur le passage à niveau rue de la Poterie.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Sur la tarification, je rappelle encore une fois que SNCF Réseau n'est pas compétent. C'est une compétence de l'Autorité Organisatrice, donc de la Région comme Madame la Conseillère régionale l'a dit tout à l'heure. On ne peut pas vous dire plus que ce qu'on vous a dit. Nous ne fixons pas les tarifs des billets, quels qu'ils soient, c'est la Région. C'est de sa responsabilité.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Et sur le passage à niveau ?

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Pour le passage à niveau N° 111 rue de la Poterie, dans le cadre du projet, il est envisagé de le fermer au trafic routier, mais pour autant d'y conserver une traversée pour les piétons et pour les cycles. Comme je l'ai présenté, l'allongement d'un parcours pour un véhicule peut être acceptable, il l'est moins lorsqu'on est à pied ou à vélo.

La solution retenue pour ce passage à niveau N° 111 est de le sécuriser à niveau, et de ne pas réaliser à cet endroit un passage souterrain comme vous le mentionniez. Il sera équipé de portillons et de pictogrammes lumineux clignotants à l'approche d'un train.

Ce système existe. Il est acceptable ici puisqu'on aura une vitesse de circulation ferroviaire relativement faible. Les trains seront sur la commune de Châteauneuf-sur-Loire à 70 km/h, ce qui nous permet de conserver ce type d'équipement à niveau.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour ces éléments de réponse. Cela soulève peut-être des questions complémentaires.

Intervenante

Concernant ce passage, si on considère qu'il y a tout de même beaucoup d'enfants qui passent à cet endroit, notamment des enfants qui vont seuls à l'école, je trouve cela vraiment dangereux. Je voulais savoir si vous partagiez mon point de vue.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour cette question complémentaire sur le passage à niveau. Il y avait d'autres questions. Des personnes n'ont-elles pas encore pris la parole ?

Denis BEZAULT, habitant de Châteauneuf-sur-Loire

Denis BEZAULT de Châteauneuf-sur-Loire. Apparemment, il y a de gros problèmes avec les trois passages à niveau sur Châteauneuf : le 110 pose problème avec la trémie, le 111 pose problème avec la fermeture et des problèmes de sécurité pour les piétons, les jeunes piétons et les écoliers, le 112 sur lequel toute la circulation de Châteauneuf va se rabattre à défaut des autres. On peut ajouter la circulation de la gare qui est à proximité immédiate. À certaines heures, il faut voir ce que cela représente à Châteauneuf avenue Albert Viger. Là, ce sera absolument démentiel. N'y a-t-il pas d'autres solutions alternatives ? L'une a été évoquée en proposant de déplacer la gare du côté de la zone de Saint-Barthélemy. Ne pourrait-on pas faire passer purement et simplement la ligne en souterrain sur le parcours de Châteauneuf ? On va m'opposer des questions techniques. Je sais que techniquement c'est parfaitement réalisable. Il y aura certainement un coût bien entendu.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur, pour ces questions.

Frédéric LOISEAU, habitant de Châteauneuf-sur-Loire

Bonsoir, Frédéric LOISEAU. J'habite Châteauneuf. On entend parler de ce projet depuis longtemps. Pouvez-vous nous indiquer la date ultime à partir de laquelle on saura si effectivement ce projet verra le jour ou non ? Merci.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur. Je propose que la maîtrise d'ouvrage réponde sur ces aspects et on prendra peut-être une dernière série de questions avant de conclure la réunion.

Lilian CARLE, Directeur d'Agence Projets Centre-Val de Loire

Sur la traversée piétonne par des enfants, les passages à niveau sont des endroits dangereux comme les carrefours routiers, mais à partir du moment où on respecte la réglementation et la signalisation qui sera en place, on traverse en toute sécurité. Il est aussi prévu au moment de l'ouverture de la ligne de déployer dans les milieux scolaires des interventions de personnel de la SNCF pour sensibiliser les jeunes à ces problématiques de sécurité. C'est ce qu'on avait fait sur Chartres - Voves.

Sur la date à laquelle on saura si le projet est décidé ou pas, une date est inscrite dans la loi, c'est que la déclaration d'utilité publique, s'il doit en avoir une, car cela dépendra de la décision du Préfet, il doit la rendre dans un délai d'un an à compter de la date d'ouverture de l'enquête, donc au plus tard le 16 octobre 2018.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Sur la traversée de Châteauneuf, je pense que nous allons trouver des solutions plus raisonnables, tout aussi intelligentes et qui permettent de préserver aussi la qualité de vie des habitants de Châteauneuf. Madame le Maire, les efforts des uns et des autres, la SNCF a aussi fait beaucoup d'efforts d'imagination pour essayer de limiter l'impact des ouvrages d'art sur la commune, mais nous sommes tenus de supprimer un certain nombre de passages à niveau. Je n'y reviens pas.

Techniquement, on sait bien sûr faire passer des trains en souterrain. On le fait tous les jours, mais ce n'est pas raisonnable eu égard au coût que cela représente. Il faut tout de même raison garder, il s'agit tout de même d'argent public. C'est votre argent. C'est notre argent.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci. Nous allons prendre une dernière série de questions avant de conclure la réunion. Je voudrais si possible prendre des questions de personnes qui n'ont pas encore pris la parole. Je vois qu'il n'y a plus que des personnes qui ont déjà pris la parole. Merci de poser des questions courtes parce qu'il ne nous reste pas beaucoup de temps.

Yoann POTHAIN, habitant de Châteauneuf-sur-Loire

Au niveau de la circulation et du désengorgement de la Tangentielle, j'ai lu dans l'enquête publique des chiffres pour un nombre estimé de 8 300 voyageurs par jour. Cette estimation entraînerait une baisse du trafic de 1 à 3 %. Pouvez-vous confirmer ce chiffre ou cette fourchette ?

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci pour cette question très précise.

Jacques HUTTEAU

Je vais aller très vite. Pour le bruit, je vais rassurer les Castelneuviens. Je suis aussi Savoyard et je suis aussi en Suisse. Les trains avec des voies modernes, rails continus, traverses amortisseuses, c'est sans doute ce que vous allez faire comme les Suisses. Ce n'est pas un bloc de béton. Vous avez dit que vous alliez mettre double épaisseur de ballast et vous allez mettre un film en dessous. C'est merveilleux ! Je retourne en Suisse dans huit jours. Je vais aller les voir à nouveau.

Deuxième point, à Châteauneuf, on ne fermera pas les passages à niveau. Vous avez montré une photo où on voyait bien la zone industrielle. Il y a la place pour faire cet emplacement d'arrêt. On le fait à cet endroit. Cela coûtera bien moins cher. Il n'y aura pas toutes ces dépenses. Vous allez économiser trois ou quatre millions. Je vous en prie, faites-le dans la zone industrielle. Des emplacements ne sont pas occupés. Il y a le camp des nomades de l'autre côté qui nous enquiquine, on les vire et on fait un parking.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci pour cette question et ces propos qui n'engagent que vous.

Bernard GAZIN

Simplement pour le déplacement de la gare, j'ai une autre proposition qui pourrait nous satisfaire. C'est de mettre carrément la gare dans les Bois de Chenailles.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur.

Michelle PENIER

Bonsoir Messieurs. Ma question porte sur le calendrier de la réalisation de ce beau projet. Les délais seront-ils enfin respectés ? Je vais juste faire un constat. J'ai participé aux deux autres réunions publiques. Je suis très satisfaite de constater que toutes les personnes ayant manifesté si hostilement leur avis défavorable à ce projet aient dû être ce soir rebutées par le temps de trajet pour faire Orléans - Châteauneuf. Je remercie toutes les personnes qui sont très favorables à ce projet et qui vont attendre comme moi que cette réouverture se fasse.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Madame. Nous avons de nouveau une question sur l'estimation de trafic et également sur le calendrier. Pouvez-vous répondre sur ces aspects et sur les propositions de déplacement de la gare à Châteauneuf ?

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Sur le calendrier, à la suite de l'enquête publique qui se tient en ce moment, la déclaration d'utilité publique devrait être prise dans un délai d'un an maximum, ce qui nous permettra d'engager les premiers travaux. Ils sont phasés comme cela a été présenté dans le film de présentation :

- En 2018, sur la ligne Paris – Toulouse
- En 2019, au sein de la gare d'Orléans
- En 2020 et 2021, sur les 25 km jusqu'à Châteauneuf-sur-Loire.

L'objectif est une mise en service fin 2021, début 2022. Aujourd'hui, le calendrier qui figure dans le dossier est celui-là.

Sur l'étude de trafic, parmi les 8 000 voyageurs quotidiens attendus, les estimations indiquent que 50 % proviennent de la voiture, c'est-à-dire globalement 4 000 usagers de moins sur les deux axes principaux routiers existants et desservant l'Est de la métropole orléanaise, donc la Tangentielle RD2060 qui selon les jours voit circuler 18 000 à 45 000 véhicules par jour. 45 000 véhicules, cela correspond à un jour ouvrable de base, un mardi ou un jeudi.

Et la Route Départementale 960, c'est 4 500 à 18 000 véhicules.

Naturellement, les 2 000 véhicules potentiels que le train retirera de ces axes ne représentent peut-être pas grand-chose proportionnellement.

Toutefois, on apporte un mode de transport en commun qui répond de manière relativement performante au temps de parcours constatés, notamment en heures de pointe. C'est cette partie de la population et des usagers qu'on souhaite capter par le TER.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Performante et économique. Je rebondis sur ce que j'ai dit tout à l'heure. L'abonnement travail, je ne sais pas si on peut afficher de nouveau les chiffres, mais c'est tout de même très intéressant, même si on ne connaît pas les chiffres définitifs, et je le redis, il appartient à la Région, mais l'abonnement de travail dépend aussi des entreprises. Ce sont les entreprises qui prennent en charge 50 % du coût. Elles participent à hauteur de 50 % du coût de l'abonnement. Je pense que par rapport à l'utilisation de la voiture individuelle, il n'y a pas photo comme on dit.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci. On va prendre les dernières questions et ensuite je passerai la parole au Président de la Commission d'enquête.

Patrick GROSSET, habitant de Châteauneuf-sur-Loire

Merci, Patrick GROSSET de Châteauneuf. Je pense que le fait d'avoir un arrêt à Châteauneuf va donner de l'attractivité à cette ville ce qui risque d'avoir un impact sur sa démographie qui va sûrement augmenter. Des études sont-elles menées simultanément ? Ces 8 000 personnes estimées aujourd'hui seront-elles 10 000 ou 12 000 dans dix ans ? A-t-on des études sur ce sujet s'il vous plaît ?

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur.

Patricia PUIS

Bonsoir. À ce jour, je vais à Orléans trois fois par mois pour 4,20 €. Avec le train, j'irai pour 12,20 €. Cela fait une grosse différence.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci, Madame, pour cette remarque.

Régis CAMOREAU, habitant de Sully-sur-Loire

Très brève question. Avez-vous ciblé dans votre estimation de fréquentation le potentiel de la Communauté de Communes de Val de Sully ? Que représente-t-il sur les 8 300 voyageurs par jour ? Vous allez sans doute être surpris du succès que vous allez avoir de ce côté.

Deuxième question, pourrait-on connaître le montant de la participation du financement de la Ville d'Orléans sur ce projet ?

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur. Je propose de répondre sur ces dernières questions et de donner la parole à Monsieur le Président de la commission.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Sur le prix du billet, j'ai entendu votre remarque, Madame. Il s'agit du tarif de base. On indique que le tarif de base brut, il peut y avoir des systèmes de réduction. Encore une fois, ce n'est pas SNCF Réseau qui fixe les tarifs.

Sur la fréquentation pour terminer sur une note positive, si demain 12 000 personnes prennent le train, l'Autorité Organisatrice et le transporteur que nous ne sommes pas ne s'en plaindront pas, et nous non plus d'ailleurs. Plus il y a de trains qui circulent, mieux c'est. Plus il y a de monde dans les trains, mieux c'est. On fait des infrastructures pour qu'elles soient utilisées. On ne fait pas des infrastructures pour qu'il n'y ait pas de train dessus. Cela n'aurait pas de sens.

Ce projet est porté par la Région, mais on est maître d'ouvrage et on a tout de même un avis sur ce projet. On pense qu'il fait sens et qu'il sera utile à la Collectivité. C'est un projet d'intérêt général. Plus il y aura de monde et mieux ce sera.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur. Pour le mot de la fin, je passe la parole à Monsieur le Président de la Commission d'enquête.

Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'enquête

Mesdames et Messieurs, je dois vous remercier tout en faisant un petit résumé. Nous sommes tout de même satisfaits des questions qui ont été posées. Ce sont des questions très pertinentes et très utiles bien souvent. Je pense que certaines personnes vont sortir rassurées de cette salle, et d'autres moins, mais il faut faire un choix.

Je ferai tout de même une remarque. On a parlé des passages à niveau. On a parlé du tarif. On a parlé des haltes. Il y a un sujet qui n'a pratiquement pas été évoqué : l'écologie. On n'en parle pas de l'écologie. Cela passe en dehors... ! L'écologie était à la base du projet. C'était pour favoriser et diminuer les effets de serre. On n'en a pas parlé. On se retrouvera une autre fois, ce n'est pas grave.

De mon côté, je vais poser une question aux représentants de la SNCF. On a souvent parlé ici et dans les autres réunions des enfants qui doivent traverser la ligne. C'est dangereux pour eux. Je les comprends. Je comprends surtout les parents. Les enfants, tout le monde a été enfant, tout le monde est sorti de l'école. Tout le monde a fait plus ou moins des bêtises à la sortie de l'école. On se retrouve, on discute, et maintenant on a les écouteurs dans les oreilles et on n'entend pas ce qui se passe. Cela avait été évoqué, je crois, dans une réunion. Messieurs, serait-il possible d'envisager dans les écoles, tout au moins les écoles proches de la voie, une petite formation par le personnel de la SNCF ? Je ne dis pas que ce sera efficace à 100 %, mais au moins il faut être un peu jambe de bois de temps en temps, on aura au moins fait quelque chose. Qu'en pensez-vous ?

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Monsieur le Président, Lilian CARLE l'a dit rapidement. Il y a des campagnes de sensibilisation menées aujourd'hui par la SNCF dans les écoles, dans les collèges, notamment dans les écoles et collèges à proximité de passage à niveau. Ces sensibilisations sont faites en concertation avec l'Académie, avec les équipes pédagogiques dans les écoles et les collèges. Il y a plusieurs milliers d'élèves qui sont touchés par an. Je parle de la Région Centre-Val de Loire, mais cela se fait dans

toutes les régions. C'est la SNCF qui assure ces sensibilisations à la fois SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Des agents de SNCF Réseau y participent pour faire cette sensibilisation. Comme l'ont dit Lilian et Julien, les accidents sur les passages à niveau sont des accidents de la route entre guillemets, un sur deux. Vous parliez des jeunes avec les écouteurs. Aujourd'hui, depuis le début de l'année, deux accidents sur trois à des passages à niveau en France sont causés par des jeunes qui ont des appareils dits distractifs sur les oreilles. Effectivement, les trains ne font pas de bruit. De plus, quand on a un écouteur sur les oreilles, quand on voit le train, on est sous le train. Il y a un certain nombre de règles de comportement, de règles d'usage, de règles de conduite en général qu'il faut effectivement rappeler aux jeunes. On a tous été jeunes. On a tous été distraits. Ce travail est effectivement réalisé et continuera à être fait dans les écoles comme on apprend aux jeunes à traverser aux passages piétons, on traverse une voie ferrée comme on traverse un passage piéton. On traverse quand le feu n'est pas clignotant. On traverse en regardant de chaque côté des voies comme on traverse à un passage piéton. Quand on fait cela, on ne prend pas de risque. En tout cas, on prend moins de risque.

Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'enquête

Merci Monsieur. Vous n'allez pas partir comme vous êtes venus, mais avec beaucoup de renseignements. Il vous reste une possibilité. Je vous l'ai dit en ouverture. Vous avez à votre disposition dans les mairies des registres de sécurité. Vous avez la possibilité d'envoyer des courriers. Vous avez aussi le registre numérique. Tous ces moyens vont vous permettre après cette réunion de terminer votre intervention ou vos objections par ces moyens que nous allons collecter en fin d'enquête.

Je vais vous saluer en vous remerciant, mais je voudrais tout de même vous faire un petit remerciement bien particulier de ma part. Je vous remercie de la correction que vous avez eue vis-à-vis des questionnaires, mais aussi vis-à-vis des personnes qui vous ont répondu. Nous avons beaucoup apprécié les moments de silence et les moments d'écoute. Je vous en félicite et je vous en remercie. Je vous dis bon retour chacun dans son secteur.

[Applaudissements]