

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 Vendredi 10 novembre 2017 à Chécy

SALLE / ADRESSE :	Espace George Sand 1, place du Vieux-Pavé, Chécy
PARTICIPANTS :	214
DÉBUT > FIN :	19h00 à 21h30
QUESTIONS-RÉPONSES :	28 questions posées par 16 intervenants

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 d'être présents ce soir. Je suis Marion Sivy de C&S Conseils et je vais animer cette réunion. Pour commencer, je voudrais donner la parole au Président de la Commission d'Enquête.

Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'Enquête

Bonjour Mesdames et Messieurs. J'ai l'honneur de saluer les représentants des collectivités concernées. Je me présente, je suis le Président de la Commission d'Enquête composée des commissaires-enquêteurs, Monsieur Claude BOURDIN, Monsieur Christian BRYGIER et moi-même. Je vais demander à ces messieurs de se présenter.

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

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

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

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

Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'enquête

Dans un premier temps, pourquoi une réunion publique ?

Après étude du dossier, la commission d'enquête a demandé l'organisation de trois réunions publiques, la première à Orléans a eu lieu le 6 novembre, à Chécy ce soir et sur la commune de Châteauneuf-sur-Loire le 14 novembre pour que les habitants, que nous rencontrons lors des permanences, puissent poser les questions techniques au maître d'ouvrage dans le cadre de cette réunion d'information et d'échanges.

À notre demande est venue se greffer l'avis de Monsieur le Président d'Orléans Métropole, qui a vivement souhaité qu'il y ait des réunions publiques, partagé par Madame la Maire de Châteauneuf, Monsieur le Maire de Saint-Denis de l'Hôtel, et confirmé par Monsieur le Maire de Chécy.

Je vais vous faire un petit rappel sur l'enquête publique. L'enquête publique, qu'est-ce que c'est ?

Sur la demande de la SNCF adressée au Préfet, le Préfet s'est adressé au Tribunal Administratif, pour qu'il nomme la Commission d'Enquête. Nous sommes donc totalement indépendants puisque c'est le Tribunal Administratif qui décide de nommer les commissaires enquêteurs.

Puis, vous avez l'organisation de cette enquête, dont les dates parues dans l'arrêté sont déterminées en accord avec les services des autorités préfectorales, puis 11 permanences étalées sur un mois.

Les moyens d'information du public ont été fournis aux six mairies des communes concernées, c'est-à-dire le dossier d'enquête au format papier. Parallèlement à cela, vous pouvez écrire sur les registres à votre disposition dans les six mairies. Vous pouvez également envoyer un courrier à Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, en mairie de Chécy. Pourquoi Chécy ? Parce que la commune de Chécy a été retenue comme le siège de l'enquête publique.

À cela, nous avons joint un registre d'enquête électronique ce qui vous permet depuis votre domicile, par Internet, de consulter le dossier, mais aussi, d'adresser vos observations et vos remarques ainsi que vos contributions. Vous avez un autre endroit où vous pouvez, enfin deux autres endroits où vous pouvez consulter le site, c'est sur le site de la Préfecture et sur le site de la SNCF. Sur le site de la Préfecture, vous pouvez aussi poser ou présenter vos observations ou vos contributions.

L'enquête se déroule du 16 octobre au 22 novembre. Le 23 novembre, les registres seront regroupés. La Commission d'Enquête doit établir un compte-rendu de synthèse, c'est-à-dire regrouper toutes les contributions et toutes les informations par thématique ; ensuite, la Commission posera des questions au maître d'ouvrage ou au porteur du projet qui lui aura une quinzaine de jours pour répondre aux questions. Nous, auparavant, nous n'avons que huit jours.

Et donc comme le Commissaire Enquêteur doit présenter son rapport dans le mois qui suit la fin de l'enquête, si vous calculez, une semaine pour préparer, quinze jours pour répondre, il nous restera une semaine pour transmettre le rapport d'enquête. Ce rapport d'enquête est donc transmis à la Préfecture et parallèlement nous devons en transmettre un exemplaire au Tribunal Administratif.

Je me permets de vous rappeler quand même que les commissaires enquêteurs ne doivent pas avoir de liaison directe ou indirecte avec le projet présenté. Nous sommes, je vous l'ai dit, nommés par le Tribunal Administratif, et, de par nos obligations, nous ne résidons pas dans le secteur, mais dans un rayon à peu près d'une trentaine de kilomètres.

Donc voilà j'en ai terminé avec ma présentation de l'enquête. Donc, comme conclusion, et bien, nous nous devons avec le rapport transmettre des conclusions, notre avis entre guillemets et puis par la suite, c'est le Préfet qui doit juger pour la délivrance de la déclaration d'utilité publique.

Chose que l'on ne vous a pas présenté, ne vous a pas précisé : depuis que Madame a parlé, depuis que j'ai parlé et bien nous sommes enregistrés et nous serons enregistrés toute la soirée. Pourquoi ? Eh bien, tout simplement pour nous aider à établir un rapport qui sera joint au rapport des commissaires.

Mesdames et Messieurs, merci de votre présence et je passe la parole à notre animatrice.

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur le Président.

Alors je vais simplement vous présenter le déroulé de la soirée qui devrait durer à peu près deux heures et demie. C'est le temps que l'on a devant nous, avec d'abord une présentation du projet, à savoir sa genèse, son historique, mais aussi les fonctionnalités et les services qu'il propose, son coût ou encore l'insertion du projet dans son environnement. Donc tout ça va être présenté lors d'un exposé qui va venir avec SNCF Réseau et ensuite nous aurons un long temps d'échanges pour que vous puissiez poser les questions que vous souhaitez, à la fois à la maîtrise d'ouvrage ou à la commission d'enquête et enfin la commission d'enquête conclura en fin de réunion. Donc comme l'a dit Monsieur Boubault à l'instant, la réunion est enregistrée pour leur permettre de faire leur compte-rendu. C'est pourquoi je vous demanderai de bien parler dans le micro, ce qui sera dit hors micro sera beaucoup plus difficile à prendre en compte par la commission d'enquête.

Donc, sans plus attendre, je passe la parole à SNCF Réseau pour la présentation du projet.

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

Merci. Vous êtes venus nombreux ce soir. Il y a même de très jeunes auditeurs ou auditrices, félicitations.

Merci Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, merci Messieurs les commissaires-enquêteurs. Mesdames et Messieurs les Maires, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les Présidents, Monsieur le Vice-président de la Région Centre-Val de Loire, Mesdames et Messieurs, le Président de la commission d'enquête publique l'a rappelé, dans le cadre d'un projet d'aménagement comme celui-ci, l'enquête publique est un moment tout à fait important, essentiel même, qui permet au public d'exprimer en toute liberté son opinion sur le bien-fondé de ces travaux ou sur les modalités de réalisation du projet.

Je dirais, de manière un peu caricaturale, que l'enquête publique permet de soumettre un projet, voulu par des Élus, imaginé ou conçu par les ingénieurs, à l'appréciation du public en général et de ses futurs utilisateurs en particulier. C'est donc en quelque sorte un moment de vérité pour le projet.

Ainsi, durant l'enquête publique, vous aurez tous l'occasion, concernés par ce que futurs usagers ou pas d'ailleurs, parce qu'à un moment donné vous pouvez être impactés, vous aurez tous l'occasion de prendre connaissance du dossier, des travaux, et de formuler des observations. Et je pense que c'est vraiment un moment essentiel au cours du processus d'élaboration d'un projet et comme en témoigne votre présence, je pense que vous y êtes attachés.

Avant de passer la parole à Julien qui va vous présenter le projet en détail, permettez-moi de vous rappeler le rôle de SNCF Réseau dans le cadre de ce projet, qui est porté, je le rappelle, par la Région Centre-Val de Loire. Et je pense que, Monsieur le Vice-président, vous en direz un mot au cours de cette soirée.

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet et c'est à ce titre que nous intervenons ce soir. En assurant la maîtrise d'ouvrage, c'est-à-dire qu'on assure la conduite des études et des procédures règlementaires de la phase de conception jusqu'à la réalisation du projet en essayant d'en maîtriser toutes les contraintes temporelles, financières et techniques. Et comme je l'ai dit, il s'agit d'abord d'un projet de territoire, un projet porté par la Région Centre-Val de Loire, qui est l'Autorité Organisatrice des Transports régionaux, et depuis quelques temps également en charge de l'organisation de la mobilité sur l'ensemble du territoire régional.

L'ambition de la Région, mais là encore, je laisserai Monsieur le Vice-président le soin de nous le dire, est d'améliorer le transport quotidien des personnes dans l'Est de l'agglomération orléanaise grâce à un mode sûr, rapide et respectueux de l'environnement.

Depuis 2012, le projet a été mené avec tous les acteurs du territoire : les communes, la communauté de communes, la Métropole, le Département, la Région, les services de l'État, et les associations aussi, tout au long de la concertation de ces dernières années.

Je veux remercier les équipes et les acteurs pour leur implication et leur contribution à l'élaboration de ce projet, que cette dernière étape doit nous permettre de peaufiner, c'est un peu le but de cette réunion d'information.

SNCF Réseau reste donc à votre écoute, disponible pour éclairer les choix techniques qui ont été opérés. On est ouvert aux remarques et aux améliorations qui pourraient être apportées au projet. N'hésitez pas, on est là pour ça, vous êtes là pour ça et l'enquête publique est faite pour cela.

Je précise toutefois, qu'à ce stade, on ne peut pas, on ne pourra pas remettre l'ouvrage sur le métier, si nous voulons tenir les coûts et les délais et comme nous sommes comptables vis-à-vis de la Région des deux, c'est-à-dire responsables à la fois pour tenir les délais et tenir les coûts, et croyez-moi, ils y sont vigilants. Donc on pourra annuler le projet, l'améliorer grâce à vos remarques constructives, je n'en doute pas, mais on ne refera pas complètement ce projet de réaménagement, de réouverture de la ligne entre Orléans et Châteauneuf à la circulation ferroviaire pour les voyageurs.

Voilà, bonne réunion, je ne m'en vais pas, je reste là pour répondre à vos questions. En tous cas, je souhaite que le débat soit nourri, riche et je passe la parole à Julien Charyk qui va vous présenter tout ça de main de maître.

Merci de votre attention.

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Nous allons à présent entrer dans le cœur du sujet avec la présentation du projet, et en revenant tout d'abord sur quelques éléments de contexte : Le bassin orléanais est un territoire dynamique. Capitale régionale, Orléans est devenue Métropole le 1er mai dernier et 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 par Orléans et ses communes limitrophes. Bien que dynamique, le territoire se heurte toutefois à certaines limites en termes de déplacements : Actuellement, il n'existe pas d'offre de transport en commun desservant l'Est orléanais avec des fréquences adaptées et un temps de parcours qui soit compétitif par rapport à la voiture.

Des problèmes de congestion sont constatés quotidiennement sur les principaux axes routiers, et ce particulièrement sur les Routes Départementales 2060, la Tangentielle et 960. On constate également un taux de motorisation élevé, dépassant les 90% sur les communes les moins bien desservies par les transports, et ces chiffres sont d'ailleurs en augmentation ces dernières années.

Ces quelques données mettent donc 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 termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre, avec une année 2017 qui devrait être l'année la plus chaude jamais enregistrée.

Lors des études d'opportunités que nous avons conduites entre 2009 et 2011, plusieurs alternatives ont pu être esquissées et comparées. Le fruit de ces études avait été restitué au cours de la concertation publique tenue début 2012 :

Tout d'abord, le prolongement possible de la ligne B du Tram présenterait un temps de parcours qui avoisinerait les 45 minutes entre Chécy et Orléans-Centre. Peu compétitif par rapport à la voiture, celui-ci ne répondrait pas également aux besoins des communes situées plus à l'Est : Mardié, Saint-Denis-de-l'Hôtel et Châteauneuf-sur-Loire.

Une autre hypothèse : le Bus à Haut Niveau de Service. Lui nécessite des aménagements lourds de l'infrastructure routière, en vue d'une circulation en site propre, ne subissant pas les aléas du trafic routier. Le BHNS reste de plus limité en termes de nombre de voyageurs au regard de la demande, qui est celle du territoire, en heures de pointe.

La desserte ferroviaire entre Châteauneuf-sur-Loire et Saint-Jean-de-Braye avec une correspondance pour prendre la ligne B du Tram se heurte, elle, à une rupture de charge, et à un temps de parcours global supérieur aux 50 minutes entre Châteauneuf-sur-Loire et Orléans.

La solution de type Tram-train, c'est-à-dire un mobile qui est apte à circuler tant sur le réseau ferré que sur les voies du Tram, rencontre la même problématique en termes de temps de parcours.

Parallèlement, plusieurs solutions ferroviaires ont été étudiées : Une desserte rapide du territoire, avec quatre arrêts seulement, à une desserte fine avec une dizaine d'arrêts, présentant des temps de parcours différents ; une ligne thermique ou électrique a été questionnée ; la desserte de la gare d'Orléans-Centre ou des Aubrais.

Suite à une analyse multicritères, c'est donc la solution ferroviaire qui est apparue comme celle répondant de la manière la plus satisfaisante aux besoins de déplacements sur l'Est du bassin orléanais.

En concertation avec les acteurs du territoire, le projet s'est orienté vers une desserte TER présentant un temps de parcours proche de la demi-heure entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire 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 aux Contrats de Plan Etat-Région 2007-2013 puis 2015-2020.

Le coût du billet sur cette future ligne est un point ayant soulevé des interrogations nombreuses depuis le début de l'enquête. Bien que le sujet ne relève pas directement 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, 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 lignes périurbaines, on constate une part importante d'abonnés, que ce soit pour des relations domicile-travail ou domicile-études. Il existe à ce titre des abonnements hebdomadaires, mensuels et annuels. Avec une prise en charge du prix de l'abonnement par l'employeur à hauteur de 50%, cela conduit à un prix de revient de l'ordre de 72 centimes par trajet pour Orléans – Châteauneuf-sur-Loire et 38 centimes par trajet entre Orléans et Chécy. Enfin, il existe les formules *Starter* et *Starter Etudiant*, c'est-à-dire un abonnement mensuel multimodal chargeable sur la carte JV Malin, permettent de cumuler un abonnement à la fois sur le réseau TER et un abonnement sur le réseau TAO. Le prix correspond à la somme des deux abonnements, diminuée de 15 euros.

Je vais vous laisser à présent découvrir la petite vidéo de 3 minutes de présentation du projet.

Diffusion de la vidéo.

Au niveau des haltes, SNCF Réseau se chargera de tous les équipements ferroviaires nécessaires : la voie, le quai, le passage souterrain s'il y en a un, le mobilier, la signalétique. Les aménagements urbains autour des haltes 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 contexte urbain dense, comme Orléans-Ambert ou Saint-Jean-de-Braye, qu'il s'agisse de haltes de rabattement comme Chécy, Saint-Denis de l'Hôtel ou Châteauneuf-sur-Loire ou d'une halte de desserte locale comme Mardié.

L'objectif recherché 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 tramway- et ce, de manière à diminuer le recours à la voiture.

Plusieurs études de trafic successives ont permis d'affiner progressivement la fréquentation attendue sur cette future ligne. Ces études qui ont été menées par des bureaux d'études spécialisés, l'ont été conformément à une instruction-cadre nationale sur la base de laquelle s'appuient tous les projets de transport conduits sur le territoire. Celles-ci sont basées sur un modèle mathématique, qui en quelque sorte, reproduit la réalité, en la simplifiant. Quelques éléments de méthode pour mieux les comprendre : On définit tout d'abord la zone de chalandise, c'est-à-dire l'aire géographique dans laquelle se trouvent les futurs usagers de la ligne. On recueille parallèlement de nombreuses données statistiques locales qui sont issues des bases de l'INSEE, sur la population, l'emploi, pour représenter le plus fidèlement possible la situation actuelle, en répondant à la question « *comment s'organisent les déplacements aujourd'hui au sein de cette zone ?* » Ces données statistiques sont alors injectées dans un modèle mathématique, auquel on ajoute les caractéristiques de la zone d'étude, en prenant en compte l'offre de transport en commun existante, le réseau routier, la localisation des pôles générateurs de déplacements. Le modèle est ensuite calé, c'est-à-dire que l'on vient vérifier que les résultats sont cohérents avec ce qui est observé aujourd'hui, par rapport à des comptages routiers ou à la fréquentation des transports existants. Le résultat de ce calage nous donne la matrice de déplacements actuelle. Ensuite, l'augmentation de la population, des emplois, l'arrivée de certains projets d'aménagement provoquent naturellement une croissance des besoins de déplacements. Le modèle permet ici d'estimer le volume de déplacements qui pourraient être observé dans plusieurs années plus tard, sans le projet ferroviaire. C'est ce qu'on appelle la situation de référence. Et 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 les choix des voyageurs : c'est la situation de projet.

En synthèse, les études de trafic menées estiment une 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 – le car, le bus ou le Tram-, soit d'un trafic induit c'est-à-dire le trafic supplémentaire qui serait généré par la création ou l'amélioration ici de l'infrastructure de transport. En heures de pointe, près de 500 personnes sont attendues à bord d'un même train sur la section entre Chécy et Orléans. On passera aux questions par la suite, c'est 8000 au total.

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 avec des impacts faune, flore et agricoles très limités.

Concernant le sujet agricole, le dossier traite un point particulier avec le déclassement de parcelles au sein de la Zone Agricole Protégée de Chécy, pour la suppression des passages à niveau n°98 et 99, sujet qui a été travaillé en concertation avec la commune et qui sera largement compensé par le projet d'extension de la ZAP sur près de 50 hectares porté par la commune.

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 publique : La réduction des nuisances sonores tout d'abord, puis la sécurisation des passages à niveau.

La maîtrise des nuisances sonores représente un enjeu important pour tout projet d'infrastructure. Pour les riverains du projet naturellement, le projet contribuera à une signature acoustique et à un bruit supplémentaire qui n'existe pas aujourd'hui. Le projet a toutefois été conçu de manière à rendre ces nuisances les plus acceptables possible, et ce, dans le strict respect de la réglementation. Je vous invite à découvrir la courte vidéo présentant la manière dont ce sujet a été pris en compte dans le cadre des études du projet Orléans - Châteauneuf-sur-Loire.

Diffusion de la vidéo.

Les seuils règlementaires encadrant les études acoustiques varient selon qu'il s'agisse d'une infrastructure routière ou ferroviaire, d'une création ou d'une modification. La modélisation acoustique appliquée au projet a permis d'identifier 19 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.

SNCF Réseau est soumis à une obligation de résultats 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 d'enquête publique, avec les cartographies isophones de l'état actuel et de l'état projeté, ainsi que la mise en évidence des bâtis nécessitant une protection en raison du dépassement. L'objectif n'est pas de passer ici en revue les 27 km de ligne. Nous invitons les personnes concernées à se rapprocher de la commission d'enquête lors des permanences qui restent à tenir ou à exprimer leur avis par les différents moyens à votre disposition.

Un outil de simulation acoustique a également été développé spécialement pour ce projet, et est accessible sur le site www.oreans-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 une fois modernisée, ou encore l'intégration de la future ligne au sein de l'ambiance urbaine existante.

Au sujet de la sécurité des passages à niveau : Il s'agit là d'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 fait suite à l'accident d'Allinges en 2008 entre un TER et un car scolaire, la réglementation a été durcie en matière de sécurité aux passages à niveau, et notamment pour les projets de réouverture de ligne. 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 optimale du territoire, notamment Nord-Sud, puisqu'on est ici en présence d'une ligne ferroviaire orientée Est-Ouest. Pour chaque passage à niveau existant, quatre types de solution sont envisageables : Le maintien du passage à niveau avec aménagements de sécurité avec mise en place de 2 ou 4 barrières automatiques, amélioration de la visibilité ; la suppression simple du passage à niveau avec mise en impasse de part et d'autre, et renvoi du trafic vers un itinéraire existant, que ce soit un autre passage à niveau ou un ouvrage existant ; le maintien d'une traversée piétonne uniquement - un allongement de parcours peut être acceptable pour un véhicule, moins pour un piéton ou un cycle ; et enfin, la suppression par ouvrage d'art avec la réalisation d'un pont-route, en faisant passer la route au-dessus de la voie ferrée, ou par pont-rail, en faisant passer la route sous la voie ferrée. Sur la ligne Orléans - Châteauneuf-sur-Loire, on dénombre 26 passages à niveau sur 25 kilomètres, soit 1 passage à niveau tous les kilomètres en moyenne et 1 tous les 600 à 700 mètres en zone urbaine.

Le programme prévoit la sécurisation de 9 passages à niveau, le maintien de 3 passages à niveau piétons sécurisés, la réalisation d'1 passage souterrain piéton et la réalisation de 7 ouvrages d'art ainsi que la réalisation de 2 ouvrages supplémentaires qui seront réalisés dans le cadre du projet de Déviation de la Route Départementale 921 porté par le Conseil Départemental du Loiret -projet déclaré d'utilité publique en septembre 2016.

En tenant compte des ouvrages existants et des passages à niveau maintenus, cela permet de conserver 39 des 43 franchissements existants à ce jour sur les 25 kilomètres. Les 7 ouvrages d'art envisagés dans le cadre de la sécurisation des passages à niveau sont situés aux

- passage à niveau n°93, avenue du Capitaine Jean à Saint-Jean-de-Braye avec 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 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,
- passages à niveau n°98 et 99, sur le chemin d'exploitation et la rue du Godet à Chécy avec réalisation d'un pont-route à l'Ouest de la rue du Godet,
- au niveau de la halte de Chécy, avenue Blanche, juste derrière nous, réalisation d'un pont-rail en lieu et place du passage souterrain piéton existant, permettant de faire évoluer le plan de circulation communal,
- le passage à niveau n°103, rue du Merisier à Mardié avec réalisation d'un pont-rail
- passage à niveau n°104, réalisation d'un pont-route pour conserver à terme un accès à la carrière de Mardié
- et au passage à niveau n°110 enfin, rue du Maréchal Leclerc à Châteauneuf-sur-Loire avec réalisation d'un pont-rail à gabarit normal, dans l'axe de l'actuelle voirie, avec passage alterné géré par feux tricolores de part et d'autre de l'ouvrage.

Le coût du projet est estimé à 200 M€ aux conditions économiques actuelles. Ce montant comprend l'intégralité des travaux en gare d'Orléans, sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et sur la voie unique, y compris les dénivellations des passages à niveau, les protections acoustiques et l'électrification de la ligne. Il comprend également les acquisitions foncières, qui restent réduites dans le cas d'une infrastructure existante, les frais de maîtrise d'œuvre, c'est-à-dire les études techniques et le suivi des travaux, les frais de maîtrise d'ouvrage pour le pilotage du projet, la reconstitution des fonctionnalités des 150 places de parkings en gare d'Orléans, impactées par la création de la future voie H, la reconstitution des fonctionnalités du dépôt TAO à Saint-Jean de Braye, nécessaire pour la dénivellation du Passage à niveau n°93 et enfin 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 d'une part, l'acquisition du matériel roulant et d'autre part, 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 donc à ce titre le principal financeur. Les études détaillées et la réalisation du projet sont inscrites au Contrat de Plan État – Région 2015-2020, et bénéficient 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 M€ 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, merci pour cet exposé. Avant de donner la parole, je vais vous rappeler juste quelques règles à respecter pour que les échanges soient le plus fructueux et le plus efficaces possible et surtout, pour que l'on puisse donner la parole au plus grand nombre possible. Donc, je vais essayer de prendre en priorité la parole des citoyens et futurs usagers. Je vais vous demander de faire des interventions plutôt courtes pour là encore, permettre au plus grand nombre de pouvoir s'exprimer. Je vous demanderai également de parler dans le micro pour les raisons exposées précédemment et également de vous présenter. Mais je crois que Monsieur l'Adjoint au Maire souhaite dire un petit mot avant.

Hubert TINSEAU, adjoint au maire de Chécy

Bonsoir tout le monde,

Quelques mots, déjà pour excuser Monsieur le Maire de Chécy qui ne peut pas être parmi nous ce soir, parce qu'il a d'autres occupations. Il aurait voulu être présent mais il n'a pas pu l'être. Pour Chécy, nous étions dans l'attente d'un moyen de transport collectif depuis des années, puisque le tramway devait arriver dans les années 2005, mais aujourd'hui nous sommes encore en attente d'un moyen de transport collectif. Pour nous, c'est quelque chose de très important, surtout à l'Est de la Métropole d'Orléans. On s'inscrit aussi dans le cadre de « Chécy Poumon Vert », avec l'objectif d'améliorer les conditions de la biodiversité sur la commune, et le TER y contribuera vraisemblablement.

On a quelques remarques à présenter, qu'on a déjà faites, et qu'on réaffirme aujourd'hui : on souhaiterait que la déviation de la rue du Godet parte du rond-point de la Chèvre et aille rejoindre la RD, pour des raisons de facilité pour ceux qui l'empruntaient antérieurement, et pour éviter aussi qu'il y ait des déviations vers la rue du Quillard ou vers la rue de Laveau, qui ne sont pas adaptées à une circulation importante.

On a aussi une remarque sur la vigilance quant au bruit, c'est quelque chose de très important pour les riverains à proximité de la ligne de chemin de fer.

Plus généralement, c'est un investissement sur le long terme, on entend beaucoup parler de gaz à effet de serre, de ressources qui sont de plus en plus rares, qui vont poser un problème dans les années à venir. C'est vrai qu'aujourd'hui on peut réagir par rapport à la situation actuelle, par rapport à notre mode de vie actuel, mais je pense qu'il faut mener la réflexion plus loin et aller vers nos enfants et nos petits-enfants, sur ce qu'on va leur laisser. Aujourd'hui, la Tangentielle est saturée, souvent le matin il y a des encombrements, des accidents qui pour le moment ne sont pas très graves, mais qui peuvent le devenir.

Pour toutes ces raisons, nous soutenons ce projet, avec les remarques que j'ai évoquées.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci, sans plus attendre, la parole à la salle.

Marie JOSEPH, riveraine, Mardié

Bonjour, j'aimerais revenir au passage à niveau n°103. D'après l'enquête publique, c'est la variante n°2 qui a été choisie pour la déviation sur le pont-rail, sans impact en termes d'habitations. Or, si l'on consulte l'enquête parcellaire, il y a bien une emprise au sol, dont je fais partie notamment. Donc, je voulais savoir quel plan va primer dans la façon de procéder pour les travaux.

Intervenant Xavier NEAU, riverain

Bonsoir, j'ai une petite question plus générale. Vous parlez de la voie H, en gare d'Orléans. Il me semble que le Maire d'Orléans refuse l'ouverture de cette voie H, et vous demande de réorganiser les entrées en gare d'Orléans. Ma question est simple : envisagez-vous toujours d'ouvrir une voie H en gare d'Orléans ?

Christine ALLARD, riveraine, Orléans

Bonjour, je suis riveraine et contribuable. Je souhaite poser une question qui a déjà été posée lundi à Orléans, mais à laquelle aucune réponse n'avait été apportée, à propos de la ligne Chartres - Voves. C'est une ligne qui a coûté 60 M€, qui a été ouverte en décembre 2016, donc il y a moins d'un an. Pour cette ligne, le projet annonçait 3 000 à 4 000 voyageurs par jour. Aujourd'hui, cette ligne est utilisée par une centaine de voyageurs par semaine, ce qui correspond à 15 voyageurs par jour en moyenne, ...

Rumeurs dans la salle.

... oui, c'est assez impressionnant.

Je voulais donc savoir si le calcul du potentiel voyageurs a été fait de la même façon, par le même organisme, auquel cas c'est relativement inquiétant. Je souhaite également savoir quelles conséquences vous tirez de l'utilisation de la ligne Chartres - Voves et pourquoi, aujourd'hui, vous êtes prêt à dépenser quatre fois plus d'argent pour une ligne qui risque de terminer de la même façon.

Applaudissements nourris.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Je propose de passer la parole à SNCF Réseau qui peut vous apporter des éléments de réponse sur ces différents aspects, à la fois sur cette question du PN 103, sur la voie H en gare d'Orléans et sur la question très précise de Madame.

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Sur le PN 103, vous parlez de la rue du Merisier ? Oui, donc, voici le tracé et l'image de l'ouvrage qui est envisagé. Il suit assez majoritairement le tracé de la rue actuelle, *modulo* le fait qu'une courbe un peu plus importante est réalisée. Deux raisons à cela : d'une part, éviter que cette rue de desserte plutôt riveraine ne devienne un axe structurant de shunt par rapport à la route départementale de Donnery. D'autre part, le souhait de la commune de Mardié de dégager un gabarit bus pour, à terme, prolonger la ligne TAO qui a son terminus un peu plus au Sud aujourd'hui.

Le dossier parcellaire que vous mentionnez est établi sur la base de ce tracé. Toutefois, il y a un certain nombre de précautions prises à ce stade, de part et d'autre de la voirie et du futur ouvrage, précautions prises de manière à s'assurer qu'on puisse en maîtriser le foncier si le besoin s'en faisait ressentir, et qui sont potentiellement également nécessaires, temporairement, pendant la réalisation du chantier. *A priori*, nous n'aurons pas besoin de consommer des parcelles privées au niveau des habitations qui ont été récemment construites, mais cela reste à prouver dans les études détaillées qui restent à mener. Donc, aujourd'hui, pas d'inquiétude particulière par rapport au bâti existant, mais des précautions et niveaux de détail qui s'affineront dans les prochaines semaines et prochains mois, ...

Intervention hors micro dans la salle.

... pour les passages à niveau 98 et 99, plusieurs tracés et plusieurs variantes ont été étudiés au cours des études, et en concertation avec la commune. Lors de la concertation, la commune a fait part de sa préférence pour le tracé n°1, qui présente un impact acoustique limité pour les riverains de la rue du Godet, et un impact paysager également plus réduit. Toutefois, comme je l'indiquais dans mon exposé, ce tracé impacte quelques parcelles de la Zone Agricole Protégée de la commune.

Lors de sa dernière délibération, la commune a fait part d'un souhait d'un barreau complémentaire qui viendrait rejoindre la Route Départementale 960. Dans le mémoire en réponse de SNCF Réseau, il a été répondu que ce raccordement reste techniquement possible, mais qu'il va au-delà du projet de réouverture de la ligne Orléans - Châteauneuf-sur-Loire, puisqu'il s'agit ici d'avoir une réflexion plus globale sur le plan de circulation.

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

Sur la voie H et les remarques de la Mairie d'Orléans, il faut restituer un peu ce qu'est aujourd'hui la gare d'Orléans pour le trafic ferroviaire. Il faut savoir que c'est le nœud modal de tous les trains régionaux, tous les trains TER arrivent en gare d'Orléans, et à partir de la gare d'Orléans, vous pouvez prendre des correspondances, soit en direction de Tours à l'Est, vers Paris au Nord, vers Vierzon au Sud, mais aussi demain vers Châteauneuf-sur-Loire et peut-être aussi après-demain vers Chartres. Tous les trains ont pour origine et terminus ce nœud, qui est aussi celui des transports collectifs de l'agglomération orléanaise, transport TAO, tramway de la ligne A, ligne B accessible à pieds un peu plus loin et services de bus.

Donc, aujourd'hui, cette gare est quasiment saturée, avec 130 trains par jour, et on doit en rajouter 40. Le graphique d'occupation des voies de la gare aujourd'hui, et la projection avec une voie H, permet de constater que, déjà, toutes les voies sont occupées, de façon assez équilibrée, avec des flux assez spécialisés et qui ne marchent pas très bien, parce que la gare a été conçue du temps de la vapeur, les circulations n'étaient pas tout à fait les mêmes. Donc, on ne peut pas faire tous les mouvements qu'on souhaiterait sur cette gare.

De ce fait, la voie H est indispensable à la réalisation du projet. On ne saurait pas recevoir tous les trains de Châteauneuf-sur-Loire sans cette voie. Ce sera d'ailleurs la voie la plus occupée de la gare, dès la mise en service du projet. De la même façon, à Châteauneuf-sur-Loire, on a aussi trois voies, parce que pour faire fonctionner le système, on a besoin d'une voie de réserve. Quelque part, on ne met qu'une voie de réserve à Orléans alors qu'il en faudrait presque deux, mais on a déjà optimisé l'utilisation des autres voies, pour n'en rajouter qu'une seule. Mais on ne saura pas faire le projet sans cette voie H.

On a entendu la remarque de Monsieur le Maire qui a dit qu'il ne voulait pas de cette voie H.

Intervention hors micro dans la salle.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

La question de Monsieur était de savoir si vous teniez toujours compte de la voie H dans le projet, c'est bien cela ?

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Lilian CARLE vient de répondre en disant que cette voie était indispensable à la réalisation du projet.

Olivier OGEL, riverain, rue du Godet, Chécy

Je suis impacté directement par le PN 98 et 99, puisque c'est la rue que vous voulez faire passer entre les deux maisons. La question qui a été posée par la Mairie, et votée en Conseil Municipal, ce n'est pas un bout complémentaire de cette déviation, prévue sur la variante 1, mais c'est que la route aille directement du rond-point qui est rue du Godet, et qu'elle traverse directement ensuite la nationale. Je n'ai pas du tout compris la réponse de Monsieur en fait.

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Notre réponse, c'est que nous conservons le tracé variante 1 qui est présenté, en estimant que la fonctionnalité est de supprimer le passage à niveau, c'est-à-dire offrir un itinéraire alternatif une fois que le passage à niveau 99 sera fermé. Donc, on se raccorde au niveau du rond-point au Nord et sur la rue du Godet au Sud. Il n'est pas envisagé, à ce stade, d'aller chercher la RD 960. Le Conseil Municipal a fait part de son souhait, nous estimons que ça n'a pas à aller au-delà du projet ferroviaire.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Pouvez-vous répondre sur le sujet de la ligne Chartres - Voves ?

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Oui bien sûr. Tout d'abord, vous avez évoqué 3 000 à 4 000 voyageurs qui emprunteraient la ligne entre Chartres et Voves, dans les études qui ont été fournies à l'époque, comme aujourd'hui ce dossier d'enquête publique pour Orléans - Châteauneuf-sur-Loire. Les chiffres ne sont pas tout à fait ceux-là, c'est 2 500 voyageurs par jour, pas « de 3 000 à 4 000 », et ensuite ce n'est pas entre Chartres et Voves, mais entre Chartres et Orléans. Je pense que c'est une précision utile.

Enfin, on n'est pas du tout dans le même contexte, entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire, on est en milieu périurbain, on ne quitte pas la ville ou la ville proche, alors que quand on est à Voves, on n'est plus du tout en ville ni en milieu périurbain. Donc, le contexte n'est pas du tout le même, et il faut comparer ce qui est comparable. Les deux situations ne sont pas comparables, absolument pas.

Christine ALLARD, riveraine, Orléans

Ma question était : pourquoi aujourd'hui il n'y a que 15 voyageurs en moyenne par jour sur la ligne Chartres - Voves, et est-ce que les calculs ont été faits de la même façon ? Vous y avez un peu répondu, mais cela ne nous satisfait pas.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

D'accord, je vais compléter ma réponse alors, excusez-moi. Les calculs ont été faits, évidemment, c'est le modèle de calcul qui est appliqué systématiquement. Mais je le redis, il ne s'agit pas de 3 000 à 4 000 voyageurs sur Chartres - Voves mais de 2 500 voyageurs entre Chartres et Orléans, c'est quand même très différent.

Aujourd'hui, si on a si peu de voyageurs, entre Chartres et Voves, premièrement c'est qu'on n'est pas dans une ligne périurbaine, et ensuite la fonctionnalité complète de cette ligne n'existe pas, puisque cette ligne est une première phase d'un projet plus vaste qui doit relier Chartres à Orléans. Et donc, la ligne n'aura toute sa fonctionnalité que lorsque le projet complet sera réalisé. Vous ne pouvez pas comparer ce qui n'est pas comparable, le train s'arrête dans la campagne, et il n'y a que trois allers-retours aujourd'hui entre Chartres et Voves. On prévoit une desserte à la demi-heure, en heures de pointe sur Orléans - Châteauneuf-sur-Loire, et toutes les heures en dehors des heures de pointe, c'est tout de même très différent, avec 30 à 40 rotations quotidiennes. On ne parle pas de la même chose, ce ne sont pas des projets comparables.

Jean VANNIER, riverain, Saint-Jean de Braye

J'ai une question, justement, concernant le nombre de voyageurs. Il y a une liaison, que j'imagine être Orléans - Saint-Cyr-en-Val, qui reste en zone péri-urbaine. Est-ce que vous êtes en mesure de nous dire combien il y a de voyageurs par mois ou par jour, sur cette liaison ? Comme cela, nous pourrions comparer avec ce que vous nous proposez, 8 000 voyageurs par jour.

Claude SOMSON, riverain, Chécy

Vous annoncez dans vos documents 193 M€ pour faire le projet. Suivant d'autres sources c'est plutôt 200 M€, 220 M€ ou 250 M€, je ne vais pas revenir sur le sujet. En revanche dans votre présentation, vous indiquez clairement le périmètre de votre projet, et vous y excluez tout ce qui est ferroviaire et les infrastructures diverses et variées. Je n'ai vu aucune estimation là-dessus, et qui paiera ? Dans les « 193 M€ » supposés, qui va payer le matériel ferroviaire et les aménagements ?

Arnaud GRANDVILLIERS, riverain, Chécy

Bonjour, j'habite rue de Laveau à Chécy, juste à côté du pont de chemin de fer. En complément du Monsieur qui vient de parler, je crois savoir qu'en ce moment Monsieur PEPY fait des économies en supprimant certains services au sein de la SNCF, donc cette question s'adresse également à nos représentants Elus : en cas de déficit de cette ligne, qui va payer ? Et surtout, quelles mesures incitatives allez-vous prendre pour forcer ou inciter les gens à prendre le train ? Je prends le

tramway tous les jours et je peux vous affirmer qu'il n'est pas bondé, alors que le Faubourg Bourgoigne est toujours saturé.

Applaudissements.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Donc, éléments de réponses sur le coût du projet, sur des éléments de comparaison et sur l'interrogation en cas de ligne déficitaire, et sur les mesures d'incitation pour que les automobilistes prennent le train ?

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

Sur la fréquentation de la gare de Saint-Cyr en Val, on doit être entre 300 et 500 usagers par jour, sachant quand même que l'offre est très différente, puisque la gare est située très loin du centre de Saint-Cyr en Val, et relativement loin aussi de la Source, et qu'il n'y a pas une offre de transport de rabattement très efficace.

Sur le coût du matériel roulant, on l'estime à environ 40 M€, c'est ce qui a été pris en compte dans le calcul socio-économique, ce coût est pris en charge par l'Autorité Organisatrice, donc la Région, comme c'est le cas sur tous les trains qui roulent en région. Pour les aménagements, un complément de financement est également prévu côté Conseil Régional, comme c'est le cas pour toutes les gares de la région. Il n'y a pas de financement spécifique particulier sur les gares du projet, puisque cela peut exister sur Saint-Cyr en Val, Lamotte-Beuvron ou sur les autres gares du territoire.

Claude SOMSON, riverain, Chécy

Si je résume, votre projet ne fait pas 193 M€, puisque de toute manière il faut déjà rajouter 40 M€ pour acheter ce qui doit aller sur les voies de chemin de fer. C'est de la publicité mensongère que vous nous faites-là ! Oui ou non ?

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Non, ce n'est pas de la publicité mensongère, et je vais vous répondre par une boutade, enfin à moitié : Quand vous faites une autoroute, vous ne comptez pas le coût des voitures.

Vives contestations dans la salle.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

S'il vous plaît, il y avait aussi Monsieur qui attendait sa réponse, sur ce qui se passerait en cas de ligne déficitaire, et les incitations à prendre le train.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

C'est une excellente question. D'abord, vous savez tous que les transports publics, et pas simplement en Centre-Val de Loire, partout, sont déficitaires. Évidemment, le tramway est déficitaire, le TER est déficitaire. S'il y a une Autorité Organisatrice derrière, et ce n'est pas spécifique à Orléans ni à Centre-Val de Loire, c'est partout comme ça. Vous savez très bien que l'usager, les clients que nous sommes tous, vous ne payez au maximum que 25 % du prix du billet, en moyenne en France. Évidemment, c'est un choix, un choix collectif qui a été fait par la collectivité nationale, le choix de financer le transport collectif, de mettre à la disposition des infrastructures de transport aux citoyens, et de leur permettre de voyager à moindre coût. Derrière, évidemment, plus il y a de monde dans les transports en commun et mieux c'est, parce qu'il y a bien quelqu'un qui paie le différentiel, on le paie tous, je ne vais pas vous raconter de carabistouilles, ce sont nos impôts qui paient, au niveau local, régional et national. Et c'est un choix, c'est comme ça. Il y a des pays où effectivement le prix du transport est plus cher, le prix du billet unitaire est beaucoup plus cher qu'en France. Le client qui utilise le transport en commun paie plus cher, ce n'est pas le cas en France, ni dans les pays nordiques.

On peut toujours discuter sur le prix du projet, mais les investissements sont très lourds, parce qu'ils sont faits pour plusieurs dizaines d'années. Il faut savoir qu'en Région Centre-Val de Loire, on a des lignes qui ont 100 ans, donc on investit effectivement des sommes très importantes, et

ces investissements ne produisent pas de richesse, la région ne s'enrichit pas sur votre dos quand elle construit une infrastructure de transports. Elle construit une infrastructure de transport collectif, de type ferroviaire puisque c'est son domaine de compétence, parce qu'elle estime que c'est un outil de l'aménagement du territoire, qu'elle met au service de l'ensemble des citoyens, parce qu'elle veut irriguer la région par les transports collectifs, désaturer les voies routières – et c'est le cas pour l'agglomération orléanaise, il suffisait de venir à Chécy ce soir depuis Orléans, moi j'ai mis trois quarts d'heure, ...

Contestations dans la salle.

... le prix de l'infrastructure est ce qu'il est, mais tout cela est étayé, tout cela peut vous être expliqué dans le détail, et ensuite, les transports publics, oui, il faut le savoir, cela ne produit pas d'argent, cela en dépense, mais cela en dépense pour le bien collectif.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Comment incite-t-on alors les voyageurs à prendre le train ?

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

C'est la politique qui relève du Conseil Régional, et de l'entreprise ferroviaire avec laquelle il travaille. Aujourd'hui c'est la SNCF, à travers le TER, demain ce pourrait être une autre entreprise, mais cela relève de leur compétence. SNCF Réseau est responsable du réseau, c'est le propriétaire du réseau, on le construit, on l'entretient et on en assure la maintenance au long cours. Ensuite, ce qui roule sur le réseau, cela relève de la compétence des Autorités Organisatrices de Transport. Quand on parle du réseau ferroviaire, c'est la Région aujourd'hui et pour le tramway c'est la Métropole. Ce sont ces autorités qui ont la charge de la politique *Marketing* et de développement de l'offre, en concertation avec les entreprises avec lesquelles elles travaillent.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Encore quelques personnes voulaient prendre la parole dans la salle.

Jean-François BRAIRAIT, vice-président, association 2ROC45

Bonsoir, j'habite Saint-Jean de Braye. Monsieur GARY, pourquoi n'êtes-vous pas transparent ? Il y a un document, dans l'enquête publique, qui s'appelle « pièce F » et qui conclut, à la fin de l'analyse socio-économique, que ce projet sera déficitaire de 232 M€ sur la vie entière du projet, environ 120 ans, et que l'investissement total pour le réaliser sera de 329 M€. Donc, pourquoi ne pas être transparent, pourquoi ne pas nous dire tout cela, pourquoi nous raconter des carabistouilles ?

Applaudissements.

La deuxième chose, et là je voudrais m'adresser à la Commission d'enquête, j'ai deux points à lui faire remonter. Premièrement, compte tenu que c'est la Région qui supporte ce projet, je suis surpris de ne pas avoir en face de nous au moins un interlocuteur de la Région, parce que c'est la Région qui va voter, c'est la Région qui dépensera nos sous et c'est la Région qui doit nous dire pourquoi elle veut ce projet, et pas la SNCF, qui est particulièrement intéressée dans cette histoire, puisqu'au total, la Région lui paiera le déficit. Et dans cette affaire, la SNCF restera au moins balancée dans les coûts. Voilà ce que j'avais à dire.

Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'enquête

Monsieur, vous souhaitez avoir un représentant de la Région devant vous. En réalité, il n'a rien à y faire. L'enquête publique porte sur le côté technique. Quelques lignes parlent du coût, mais l'enquête en général porte sur le côté technique. Donc, la législation en vigueur veut que ce soit le porteur du sujet qui soit présent, et non pas le financier. Pourquoi demander à un administrateur d'être présent pour répondre aux questions techniques ? Voilà la raison, et la Commission d'enquête ne traite que les problèmes techniques ou administratifs, mais pas financiers.

Dominique TASIA, riveraine, Saint-Jean de Braye

Je pose une question concernant l'implantation du nouveau lycée. Les lycéens des villes concernées, Châteauneuf-sur-Loire, Saint-Denis-en-Val, Mardié et Chécy, devaient être de potentiels voyageurs, en particulier pour se rendre au lycée Gaudier-Brzeska de Saint-Jean de Braye. Un lycée a été « prévu » à Châteauneuf-sur-Loire puis abandonné par le Rectorat. Il est donc prévu une autre implantation ; à ma connaissance, plusieurs sites sont en suspens, dont Chécy. Je voulais savoir si ces données sont prises en compte dans l'évaluation de vos 8 000 voyageurs, sachant que pour emprunter un train, il faut être proche de la gare de départ et, éventuellement, proche de la gare d'arrivée, sinon, on prend encore la voiture. Le vélo et la marche à pied, certes, sont des moyens de transport écologiques, mais relativement peu évidents lorsqu'on a un trajet relativement long à effectuer. Je vous remercie pour votre réponse.

Thierry SOLER, Conseiller départemental

Bonjour, je suis à la fois un futur utilisateur de cette ligne et conseiller départemental par ailleurs. Je voudrais aborder plusieurs points. D'abord, sur l'incitation à prendre le train, honnêtement, je peux vous dire qu'elles ont déjà commencé, puisque depuis un certain temps, avec l'accumulation de nouvelles habitations et des feux de circulation à Saint-Jean de Braye, les temps de trajet en voiture sont extrêmement importants. Donc effectivement, on recourt au tramway, mais si vous cumulez le temps d'aller au tramway et le parcours tu tramway, on a à nouveau un temps de trajet très long. Je pense qu'il y a aussi quelque chose qui, moi, me paraît à creuser, c'est de bien prendre en compte tous les éléments pour bien prendre conscience des gaz à effet de serre économisés, et de la pollution aux particules fines.

On a tous les hivers, désormais, dans la Métropole d'Orléans, un épisode de dépassement des seuils, ce qui veut dire qu'en gros, presque tout l'hiver, on a beaucoup de particules fines, et de temps en temps plus que le seuil. À vrai dire, je suis presque un peu déçu d'entendre dire qu'un utilisateur sur deux seulement sera du report modal. Non pas que je sois contre les autres utilisateurs, mais il faudrait qu'on vise encore plus d'utilisateurs encore, parce que sur la Tangentielle, ça ne va pas faire baisser beaucoup la pollution. Effectivement, il va falloir faire baisser encore les incitations, et cela ne peut se faire qu'en offrant une infrastructure de transport.

Là, je voudrais parler en tant que Conseiller départemental, notre collectivité gère plutôt les transports routiers, l'infrastructure routière. Et je peux vous dire que, si on ne prend qu'un projet qui justement est un peu lié à celui-ci, la déviation que le Département envisage autour de Saint-Denis de l'Hôtel et Jargeau, ce projet est à peu près au même coût du kilomètre. Ce qui veut dire que non seulement les pouvoirs publics, quand ils font un projet ferroviaire, investissent « à perte » pour que tout le monde bénéficie d'une infrastructure de transport collectif, mais ils investissent aussi autant, voire plus, pour que vous bénéficiiez d'une infrastructure de transport individuel.

La seule différence, c'est le matériel roulant, qui dans un cas est payé par la collectivité, et dans l'autre non. Mais je peux vous dire que l'infrastructure routière, que l'on pourrait avoir envie de redimensionner, on est d'ailleurs en train de construire l'échangeur de Chécy, qui va demander 4 M€ parce qu'il est totalement saturé, et cela ne pourrait que se reproduire si l'on n'avait pas d'alternative. Donc, l'argent qui est mis dans les infrastructures de transport collectif, *a priori*, c'est autant d'argent qu'on pourra éviter de mettre dans les infrastructures de transport individuel.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur, c'était donc plus une remarque. Je propose de répondre aux questions qui ont été posées, à la fois sur les chiffres très précis mentionnés dans le document F du dossier d'enquête publique, et sur l'implantation du nouveau lycée.

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

La pièce F du dossier, c'est ce qu'on appelle l'analyse socio-économique du projet. C'est une analyse qui prend en compte pas seulement les coûts réels d'investissement, ceux qu'on a déjà cités, 180 M€, mais qui prend en compte tout ce qui est modifié dans l'Environnement par le projet, et donc on calcule des coûts sur la santé, la limitation des accidents de voiture, la pollution, etc. C'est le cumul de toutes ces choses-là qui rentre dans le bilan socio-économique. Alors, le chiffre 329 M€ ne représente pas grand-chose, ce n'est pas de l'argent qu'on dépense réellement, toujours est-il que sur ce projet le bilan est négatif, c'est certain. Ceci étant, l'analyse socio-

économique est là pour éclairer les choix d'investissement, mais ce n'est pas le seul critère d'investissement. Là, les grands gagnants, ce sont les usagers du transport public collectif. Il s'agit de choix politiques d'investir sur tel ou tel projet. Un hôpital par exemple, économiquement, ce n'est pas quelque chose de rentable non plus, ceci étant, pour la société, on va quand même faire des hôpitaux et des écoles par exemple. Il faut distinguer un peu les choses, c'est un éclairage socio-économique.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Bon, je ne raconte pas de carabistouilles, je n'en ai pas l'habitude. Sur l'intérêt du projet pour la SNCF, je vous prie de m'excuser, mais je ne peux pas vous laisser dire cela. D'abord, la SNCF est une entreprise nationale publique, elle est financée, en grande partie, par l'État. SNCF Réseau, les projets qu'elle mène de régénération, de modernisation du réseau, de développement de lignes nouvelles, sont financés par l'État, par les collectivités locales aussi, la preuve avec ce projet-là. Donc, on est comble de l'argent public, et on est des gens responsables. Ensuite, je précise que SNCF Réseau, je vous l'ai dit tout à l'heure, ne fait pas rouler des trains sur le réseau. On a intérêt à ce que des trains roulent, on a intérêt de faire des infrastructures, de les moderniser, de les créer, pour que des trains roulent dessus. Il n'y a aucun intérêt pour nous à réaliser des infrastructures si aucun train ne les utilise, parce qu'à la fin, personne ne paiera, ni la Région ni qui que ce soit, s'il s'agit d'entretenir des infrastructures qui ne servent à rien, ce serait de la dilapidation de l'argent public.

Donc, nous sommes maître d'ouvrage de cette opération, je l'ai précisé, c'est une opération portée par la Région, et nous avons notre avis. Parmi les projets que l'on peut avoir en tête, y compris au-delà de la région Centre-Val-de-Loire, ce projet fait sens, pour les raisons qui ont été évoquées tout à l'heure. Il fait sens parce qu'on est dans une zone où tous les autres modes de transport que l'on aurait pu imaginer, le bus haute fréquence, le tramway, etc., ne seraient pas aussi performants que le train. Après, le choix est fait de développer les transports publics, je pense que chacun ici a conscience, quand même, du monde dans lequel on vit. On ne va pas pouvoir développer le véhicule individuel comme on l'a fait ces 40 dernières années. Ce n'est pas simplement pour des raisons de pollution d'ailleurs, parce que d'ici 10 ans ou 20 ans, les voitures ne pollueront plus, ce seront des voitures électriques ou autonomes, ...

Intervention hors micro depuis la salle : « Donc votre argument des 3 700 tonnes de CO2 n'est pas valable, vous venez de le démontrer vous-même ! »

... laissez-moi aller au bout de la démonstration.

Viendra le jour, effectivement, où l'on remplacera l'énergie fossile par l'électricité, encore faut-il que l'électricité soit propre, sinon on a un problème. Mais on a encore la chance, en France, pendant quelque temps, de produire de l'électricité propre. On l'oublie peut-être, je ne vais pas faire un cours sur l'énergie nucléaire, mais enfin c'est la seule énergie qui ne renvoie pas dans l'atmosphère du gaz à effet de serre. Ceci étant dit, le problème que l'on a, c'est un problème de congestion des centres-villes. Est-ce qu'on doit consommer de l'espace urbain, et de plus en plus, de plus en plus loin des centres-villes, pour des voitures individuelles, pour du stationnement, des parkings, est-ce que c'est vraiment ce que l'on souhaite pour la ville du futur ? Ne pourrait-on pas imaginer autre chose ? Parce que même si les voitures sont propres, elles ne seront pas moins chères, vous savez tous ce que représente un budget automobile dans un ménage, c'est quasiment un mois de salaire, enfin ça dépend du salaire dont on parle, mais enfin on y arrive très vite. On peut imaginer, effectivement, et c'est ce que propose la collectivité, à travers les transports publics, de mettre à disposition du public un moyen de transport peu coûteux, sûr et écologique. Voilà, c'est un choix.

S'agissant du lycée, je pense que les études de trafic qui ont été menées n'ont pas pris en compte le lycée. Au moment où les études ont été faites, on ne savait pas que le lycée allait exister, d'ailleurs, me semble-t-il.

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

Ce qui est pris en compte dans nos études, c'est ce qui a une existence administrative. Par exemple, ici, la carrière de Mardié ou la Déviation de Jargeau, ce sont des éléments qui sont pris

en compte dans nos modèles. Tout ce qui a obtenu un permis de construire avant le lancement de notre étude est pris en compte. En l'occurrence, le lycée était un projet, mais qui n'existait pas administrativement, donc il n'a pas été pris en compte. Ceci étant, on ne construit pas une ligne de chemin de fer pour desservir un lycée. Il se trouve qu'il y a effectivement des lycéens qui pourront prendre le train, mais ce n'est pas le but du projet. On a eu des remarques en début d'enquête, disant que puisqu'il y avait un lycée à Châteauneuf-sur-Loire, il n'était pas nécessaire de faire la ligne, et lorsque l'annonce a été faite que ce lycée ne serait pas construit, on nous a dit que du coup, il ne faudrait pas non plus construire la ligne. Mais voilà, le projet peut servir aux lycéens, mais il n'est pas fait pour les lycéens.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

J'ai encore beaucoup de questions dans la salle, mais Monsieur le Président voulait ajouter quelque chose.

Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'enquête

Je tiens à vous rassurer, une partie de la salle est dans le noir, non pas par économie, mais parce qu'il y a une panne électrique, rassurez-vous.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

J'ai encore plusieurs prises de parole, je suis désolée, mais je ne peux pas donner la parole à tout le monde en même temps, nous commençons par Madame.

Martine LECUYER, riveraine, rue du Godet, Chécy

Je vais revenir à une question plus technique pour les représentants de la SNCF, à savoir que je ne comprends pas, à l'heure actuelle, comment on a décidé des passages à niveau à fermer et ceux à maintenir. Je donne pour exemple, bien entendu, celui qui me concerne particulièrement, vous avez bien compris que votre tracé ne convenait pas à grand monde parmi les personnes concernées. Sur la Commission d'enquête, vous reprenez le tracé n°1, qui est le plus éloigné des maisons d'habitation de la rue du Godet concernées. Sauf que sur le site de la SNCF, il y a un plan interactif qui ne montre pas du tout ce tracé-là. Donc, on aimerait quand même comprendre.

Et puis surtout, je m'interroge, la rue du Godet, c'est un peu moins de 2 000 véhicules par jour, d'après votre enquête, et le passage à niveau est le n°96, celui dit du Narval, enfin je l'appelle comme cela, parce qu'il va rejoindre le tramway. Lui, il a le bonheur de faire 8 000 passages par jour au moins, avec je ne sais pas combien de passages de camions, mais il reste ouvert. Excusez-moi, mais j'ai un peu de mal à comprendre pourquoi.

Jacques HUTTEAU, Ingénieur expert, Châteauneuf-sur-Loire

Je suis ingénieur en économie, je vais vous signaler une économie essentielle à faire à Châteauneuf-sur-Loire, parce que le centre économique n'est plus à côté de cette petite gare minable à l'autre bout, où il n'y aura qu'à peine 40 places de stationnement, mais c'est de le faire dans la Zone Industrielle, et là bien entendu Monsieur BONNEAU n'est pas pour, on ne sait pas trop pourquoi. Dans cette zone, on a au moins deux hectares disponibles, où l'on peut faire des parkings, parce que si on part de Châteauneuf-sur-Loire, c'est pour dix kilomètres autour, il faut au moins 200 places de parking, je vous le dis. Si vous le faites autour de la gare, il y a à peine 40 places possibles, et ce sera dans toutes les rues. Mais le centre économique n'est pas là, les gens qui viendront par le train à Châteauneuf-sur-Loire, ce sera pour travailler dans la zone du Clos Renard, là il y a beaucoup d'employés, là peut-être vous gagnerez des voyageurs qui viendront d'Orléans et d'ailleurs, qui viennent déjà en voiture, qu'on voit tous les matins.

Mais il y a un autre rôle économique pour la SNCF, je le dis, je suis en train de le faire pour le Ministère du Transport, c'est le transport des marchandises, que vous avez détruit partout. Là, quand on a un rôle économique, c'est aussi pour apporter des matériaux, tout le long de cette voie, qui allait jusqu'à Argent, et autrefois même jusqu'à Gien, avant que la guerre l'ait détruite. Quand vous avez détruit les marchandises, vous avez dit que ça ne rapportait rien, mais ce n'est pas vrai, Monsieur. J'ai travaillé avec vous pendant 32 ans, j'ai évité les convois exceptionnels sur les routes de France, j'ai envoyé des grosses charpentes, des grosses structures, jusqu'à Nice. En deux

jours, vous me faisiez ce travail-là, et c'était très intéressant. Sinon, c'était une semaine et demie sur la route, des accidents, tout un tas de choses. J'ai déjà répondu à une partie, après je vous répondrai quand vous serez à Châteauneuf-sur-Loire, sur autre chose, parce que je suis en train de compléter mon étude.

Applaudissements.

Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'enquête

Je tiens à répondre à Madame, qui a accusé la Commission d'avoir fait le choix de la déviation. Je tiens à vous préciser que la Commission d'enquête ne fait aucun choix. Elle ne décide pas, elle ne fait que présenter les dossiers. Le choix a été fait en liaison avec les services de l'État, la SNCF, les élus locaux, etc., c'est quelque chose de très indépendant de la Commission d'enquête, qui est totalement étrangère des décisions.

Martine LECUYER, riveraine, rue du Godet, Chécy

Je parlais des documents présentés au public, et ceux que l'on peut consulter sur le site. Tout à l'heure, vous l'avez bien confirmé, et ce ne sont pas les mêmes. En fait il y a quatre tracés sur le même sujet, trois tracés dans les documents de la Commission enquête, pièce H si je me souviens bien, et il y a un tracé sur le plan interactif sur le site de la SNCF, qui n'est pas du tout le même. Il y en a qui partent effectivement du rond-point en question, techniquement cela change la vie de tout le monde dans mon quartier, et sur le plan interactif, ça part du milieu du verger et ça fait le tour au ras des maisons.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

La question est donc plus claire pour la maîtrise d'ouvrage, et la confusion est levée quant à la Commission d'enquête publique.

Michel GUERIN

Je vais me présenter, mais je pense que je suis connu, je m'appelle Michel GUERIN, et je savais que ce soir je venais dans une salle hostile, je vais prendre des tomates. Mais comme on n'est pas en période pré-électorale, je vais quand même vous dire ce que j'ai sur le cœur.

J'ai dans les mains la preuve que je suis le premier à m'être battu pour l'ouverture de cette ligne, en 1986, en 1990, en 1994, j'ai tous les éléments. Et quand quelqu'un disait tout à l'heure que la Région se battait pour ouvrir, non, c'est tout simplement les populations qui le demandent, ...

Vives contestations dans la salle.

... et les populations, s'il vous plaît, je n'ai interrompu personne avant, je vais dire ce que j'ai à dire ! J'ai une grande expérience des problématiques de transport, et je suis peut-être le seul ici à avoir conduit des trains, jusqu'à Voves et compagnie. Quand on parle, il faut savoir de quoi on parle. Plusieurs choses donc, d'une part je pense que le Maire d'Orléans est en train de changer d'avis. Quand il parle de 160 parkings, l'arrivée du train à Orléans va supprimer au moins 3 000 à 4 000 voitures, qui ne viendront plus bouchonner sur la Tangentielle, qui ne vont plus dégager de CO₂ et ainsi de suite, sans compter certains bus qui feront du ramassage scolaire vers les gares.

Quand on parle des zones de Saint-Jean de Braye, ceux qui disent que les constructions n'auront plus de valeur, dans trois ans après l'ouverture, je viendrai vous voir, Messieurs dames ! Je vais vous citer un cas, qui tient compte de toute l'agglomération : personne ne voulait de l'usine d'ordures ménagères, ...

Vives contestations dans la salle.

... bien sûr que vous n'êtes pas d'accord, vous représentez 10 % de la population qui attend les trains, ceux qui veulent se battre, ...

Vives contestations dans la salle.

... je me suis occupé de toute l'agglomération, je me suis battu pour le train !

Marion SIVY, animatrice modératrice C&S Conseils

Monsieur, si vous voulez bien conclure votre propos, il y a d'autres personnes qui souhaitent s'exprimer ce soir.

Michel GUERIN

Eh bien, je vais vous dire, tout cela va m'obliger à tirer un papier à distribuer partout, parce que qu'est-ce que j'ai entendu comme mensonges ce soir !

Huées dans la salle.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Essayons de prendre les questions de personnes qui n'ont pas pu encore s'exprimer.

Philippe LECLERC, riverain à proximité de la voie ferrée, Chécy

Bonjour, je suis à proximité de la halte de Chécy, dans la zone de freinage ou d'accélération, après le passage piéton qui va être élargi. Ma question porte sur le problème de bruit : rien n'est prévu à proximité de ce rond-point de l'avenue Blanche, à part un petit bâtiment. Je voulais savoir si les maisons qui sont à proximité, sur 100 mètres de longueur de la zone de freinage ou d'accélération, seront concernées. Certaines sont à quelques mètres seulement de la voie ferrée.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Je propose que l'on ait maintenant des éléments de réponse, sur la manière dont été choisis les passages à niveau maintenus ou pas, avec l'exemple de celui de la rue du Godet, également sur le sujet de la halte à Châteauneuf-sur-Loire et sur celui du bruit.

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Sur le tracé des passages à niveau 98 et 99, on vérifiera qu'il n'y ait pas d'incohérence entre les différents documents. En tout état de cause, c'est le dossier d'enquête qui fait foi. S'il y a une incohérence, c'est sur l'illustration sur le site avec la simulation 3D, mais c'est bien le plan dans le dossier qui fait foi. Nous vérifierons quand même, pour rappel le dossier fait pas moins de 1 400 pages, il se peut qu'il y ait parfois quelques petits écarts.

Sur la méthodologie par rapport aux passages à niveau, j'ai fait mention, dans mon exposé, brièvement, du plan Bussereau, sans rentrer dans le détail du calcul. L'objectif de ce plan est de réduire à zéro le nombre de décès aux passages à niveau en France. Dans un premier temps, ce guide nous demande d'envisager la suppression de l'intégralité des passages à niveau. Si on applique à la lettre, il s'agirait donc de supprimer les 26 passages à niveau entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire. Partant du principe que cela rendrait impossible tout projet de réouverture de ligne, dans un tissu qui parfois est très urbain, voire dense, une méthode a été proposée au Ministère des Transports par SNCF Réseau, et validée par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire, une méthode fondée sur l'analyse de risque, en prenant en compte la vitesse routière, la vitesse ferroviaire, le nombre de trains et de voitures.

Bien qu'exigeant un haut niveau de sécurité, cette méthode nous permet de conserver un certain nombre de PN, et ce dans certaines conditions. Il y a deux critères à vérifier, deux critères qui se cumulent, d'une part à la mise en service de la ligne en 2022, puis dix ans plus tard. Tout d'abord, chaque passage à niveau qui sera conservé sur la ligne Orléans - Châteauneuf-sur-Loire, une fois sécurisé, ne devra pas présenter un risque supérieur à ce qu'on a l'habitude de rencontrer sur le réseau ferré national, en fonction d'un indicateur précis. Ensuite, à l'échelle de l'ensemble de la ligne, sur les 25 km de la voie unique, le niveau de risque des passages à niveau maintenus doit être dix fois inférieur à ce qu'on rencontre sur une ligne équivalente autour d'une agglomération. Le chiffre de l'indice est de 0,0083, ce qui équivaut globalement à deux tiers des PN existants à supprimer, suivant le niveau de risque de chacun.

Le programme présenté dans le dossier d'enquête publique peut être schématisé par le diagramme qui s'affiche à l'écran. En abscisse, on trouve le numéro des passages à niveau, depuis le 90 à Orléans, rue de Bellebat, jusqu'au 112 bis. En ordonnée, on trouve les niveaux de risque de chacun des passages à niveau, avec deux chiffres remarquables : les pointillés à 0,005, qui représentent le niveau de risque tolérable pour chaque passage à niveau pris individuellement

et le chiffre de 0,0083 pour le seuil maximal admissible de l'ensemble des passages à niveau maintenus. Les petites barres bleues verticales sur le graphique symbolisent le risque des passages à niveau qui seront conservés. On constate que les neuf PN maintenus sont bien en-deçà de cette première limite. Les flèches rouges, jaunes et vertes symbolisent les vitesses de circulation ferroviaire, qui influe évidemment sur les risques des PN : limitation à 60 km/h sur Orléans, à 70 km/h sur Saint-Jean-de-Braye, à 100 km/h sur Chécy, Mardié et Saint-Denis-de-L'Hôtel, en sachant que la desserte sera de type omnibus, c'est-à-dire que le TER marquera l'arrêt dans chacune des haltes. Globalement, la vitesse de 100 km/h sera atteinte au niveau des zones peu urbanisées, entre Saint-Jean-de-Braye et Chécy, entre Chécy et Mardié, etc. La vitesse redescendra à 70 km/h en arrivant sur Châteauneuf-sur-Loire.

Donc, le choix des PN est une réflexion globale au regard des possibilités de rabattre le trafic sur des itinéraires existants, ou la possibilité d'insérer des ouvrages dans un tissu qui est déjà relativement dense, de manière à garder ce niveau de risque de sécurité qui est une obligation pour SNCF Réseau, mais aussi un territoire qui puisse fonctionner en termes de déplacements.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Et concernant la zone industrielle de Châteauneuf-sur-Loire ?

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

Sur le choix de l'emplacement de la gare de Châteauneuf-sur-Loire, d'abord il y avait le choix de l'emplacement historique, et globalement, on a essayé de positionner les gares au plus proche des centres urbains et des zones urbanisées, donc plus proche du centre. Vous proposez, si j'ai bien compris, d'installer la gare dans la Zone Industrielle, ce qui voudrait dire que pour tous les usagers de Châteauneuf-sur-Loire, il faudrait aller prendre le train dans une zone moins urbanisée et excentrée. Les remarques mêmes de l'Autorité Environnementale sur le projet vont vers l'installation des haltes au sein des zones urbanisées, et quelque part, le sens de l'histoire est d'aller au plus près de ces zones urbanisées et densifiées. Petite précision : il y a suffisamment d'emprises autour de la gare qui appartiennent aujourd'hui à la SNCF, pour permettre la création des parkings.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Et sur le sujet de la protection contre le bruit ? Certains éléments ont déjà été présentés dans le film de présentation et dans l'exposé de tout à l'heure.

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

Le bruit, on sent bien que c'est une grande inquiétude des riverains, et on les comprend, l'image que l'on a d'un train qui roule rapidement, long et bruyant, composé de wagons de Fret, ce n'est pas celui que vous aurez demain. Les trains que l'on s'apprête à mettre en service, ...

Intervention hors micro dans la salle : « Le Paris - Bordeaux ! »

... mais justement, le Paris - Bordeaux, ce n'est pas cela, ce n'est pas un TGV à 300 km/h qui va rouler ici. Je comprends les inquiétudes, mais ce ne sont pas ces trains-là qui seront là demain. Les trains qui vont rouler à Châteauneuf-sur-Loire sont des TER modernes, qui sont électrifiés et qui vont rouler à faible vitesse, 60 km/h, 70 km/h, 100 km/h au maximum. Donc ce sont des trains qui s'apparentent davantage à un gros tramway. Mais pour autant, ce n'est pas le tramway qui passe place du Martroi, qui zigzague, qui crisse, etc. On est sur une infrastructure en ligne droite, sans virage, ce sont des trains qui, certes, feront du bruit, mais ça n'a rien à voir ni avec un TGV, ni avec un train de Fret lourd, ni avec un Corail qui roulerait à 160 km/h comme le Paris - Orléans. Et il y aura sept fois moins de trains qu'il n'y a de tramways. Donc, voilà pour situer le niveau de bruit ferroviaire.

Sur le secteur de l'avenue Blanche à Chécy, le bruit qui génère la mise en place de protections acoustiques, ce n'est pas le bruit ferroviaire, c'est le bruit routier. Précisons que ce que je vous dis là a été modélisé et simulé via des enregistrements sonores, c'est quelque chose qui est bien maîtrisé, mais de toute façon la loi nous fait obligation de vérifier, un an après la mise en service,

que l'on respecte bien les niveaux de bruit. Si jamais on ne les respecte pas, on sera obligé d'amener des protections supplémentaires.

Intervention hors micro dans la salle : « En termes de décibels ? »

Les chiffres en décibels sont des chiffres moyens, c'est assez compliqué, ils figurent dans le dossier, mais on est sur des niveaux compris entre 55 et 60 dB pour l'ensemble de la ligne.

Interventions multiples en parallèle dans la salle, hors micro.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

S'il vous plait, beaucoup de personnes attendent déjà pour parler, depuis longtemps pour certaines d'entre elles.

Philippe DESRUES, riverain, Chécy

Je me permets de vous poser une question relative aux incitations financières. Habitant Chécy, actuellement lorsque je me déplace à Orléans, je pars de mon domicile, je vais jusqu'au centre-ville, cela me coûte 1,50 € pour le tramway, donc 3 € pour l'aller-retour. Dans votre présentation, vous avez émis l'hypothèse d'un prix du billet à 3,50 €. Compte tenu qu'il faut aller jusqu'à la gare, je dois toujours payer le tramway, soit un aller-retour qui grimpe à 10 €, au lieu de 3 €. Je ne suis pas certain que vous ayez 1 000 personnes qui soient prêtes à payer plus cher ! Et je ne parle pas des abonnements du tramway ou du train...

Laure DOIDY, riveraine, Mardié

J'habite le long de la voie de chemin de fer. J'ai une première question sur l'étude acoustique dans la pièce C de l'enquête d'utilité publique, l'article 5.2.13, « impact sur le cadre de vie et la santé des mesures envisagées ». On trouve, entre les pages 412 et 420, le plan de la ligne, avec l'impact sur toutes les habitations, excepté pour la commune de Mardié, qui n'est pas dans cette étude. Je souhaiterais savoir pourquoi cette commune n'est pas couverte par cette étude.

Je reviens sur la question des freinages pour les habitants proches de la gare : aucune mesure de protection n'est mise en place, et effectivement, vous l'avez souligné, les seules protections mentionnées dans l'enquête d'utilité publique sont des protections pour les quatre maisons anciennes gardes-barrières, pourrait-on dire, celles qui sont vraiment très proches de la ligne de chemin de fer, ainsi que les protections contre les bruits routiers, générés par les routes nouvelles, notamment la déviation rue du Godet.

Dernière question, je n'ai trouvé nulle part la fréquence de circulation le week-end, mais peut-être ai-je mal lu les 1 000 pages et quelques de l'enquête d'utilité publique.

Merci.

Christine FREJAVILLE, riveraine, Saint-Jean de Braye

Bonjour, je suis à 30 mètres de ligne de chemin de fer, j'ai une maison que je voudrais vendre depuis deux ans, je veux la vendre mais depuis deux ans elle ne cesse d'être dévaluée. J'aimerais savoir quand est-ce que cela va s'arrêter ? Ou bien, est-ce que vous allez me l'acheter ? Est-ce que vous allez monter un mur derrière ma maison ? Que dois-je faire ?

Gilles BENOIT, riverain, Orléans

Bonsoir, moi je ne suis pas à 30 mètres, je suis à 5 mètres de la ligne. Je voudrais simplement parler un peu du Fret, on parle beaucoup du TER mais pas du Fret. Aujourd'hui, effectivement, les wagons qui passent sont vides, mais je pense, enfin j'espère, que nos dirigeants ambitionnent de faire circuler des trains en réhabilitant cette ligne, sinon je ne vois pas pourquoi mettre tout cet argent dans le projet. Alors, *quid* quand il y aura des trains ? Dans l'étude, on nous présente le Fret comme étant des wagons avec des choses inertes à l'intérieur. Mais il ne passera jamais de citerne, avec du gaz par exemple ? On peut imaginer que dans la périphérie de Châteauneuf-sur-Loire, un grand constructeur envisage de construire une immense usine : il n'y aura pas de train la nuit ? Comment vous allez faire évoluer cette ligne dans 10 ans, 15 ans ou 20 ans ? Comment

allez-vous faire des faisceaux supplémentaires ? S'il y a des trains la nuit, que va-t-il se passer pour les riverains ?

On a l'impression qu'on oppose l'intérêt individuel à l'intérêt collectif, on parle d'à peu près 4 000 personnes le matin et 4 000 personnes le soir, ce qui fait en gros 1 500 familles, si on divise à peu près par trois. Mais combien de familles vont être impactées le long de cette ligne, qui ont leurs maisons à 10 mètres, 15 mètres ou 20 mètres ?

Et quelle norme allez-vous appliquer, celle des constructions nouvelles, ou celles des réouvertures ? On a entendu dire que ce n'étaient pas les mêmes normes, et que dans ce cas-là, on n'était pas obligé de mettre tout ce qui est prévu quand on crée une nouvelle ligne.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Je propose de redonner la parole à la maîtrise d'ouvrage pour répondre à ces questions très variées : l'incitation financière pour prendre le train et le coût du billet, l'étude acoustique avec la prise en compte des impacts à Mardié, le sujet du freinage à proximité des gares et des protections qui seraient mises en référence, la protection de la ligne le week-end, l'impact sur l'immobilier à proximité de la ligne, enfin le sujet du Fret, des transports de matières dangereuses et des circulations la nuit.

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

Sur le coût du billet, je propose que l'on affiche à nouveau la partie de l'exposé qui abordait ce point, et j'avoue que je n'ai pas tout compris aux calculs qui ont été présentés. Je vous laisse regarder cela, et on y revient ensuite.

Au sujet du Fret, l'objectif du projet est de rouvrir la ligne au trafic voyageurs, et ce sera toujours une ligne « en antenne », c'est-à-dire qu'on ne pourra pas passer par Châteauneuf-sur-Loire pour aller en Allemagne ou je-ne-sais-où, ce ne sera jamais possible, donc cette ligne ne deviendra jamais un grand corridor Fret, comme l'est par exemple la ligne Tours - Orléans - Paris, sur laquelle beaucoup de trains de fret circulent effectivement.

Pour la ligne de Châteauneuf-sur-Loire, la seule desserte qu'elle pourrait proposer serait locale, et donc il faudrait que des industriels s'installent et développent un trafic Fret, pour voir arriver du Fret sur la ligne. Aujourd'hui, le seul industriel embranché est SDH Fer, qui fait trois circulations par semaine. Le trafic Fret ferroviaire, c'est fait pour faire du trafic lourd, des matières dangereuses notamment, comme les citernes qui ont été évoquées. On est obligé de le faire par Fret parce qu'il y a des raisons de sécurité, pour le côté sûr du ferroviaire. Mais pour qu'il y ait des installations demain sur la ligne qui se développent, il faut pouvoir installer, par exemple, une raffinerie entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire. Compte tenu du site, qui est classé au patrimoine mondial de l'UNESCO et qui est très urbanisé, on n'imagine pas des industriels de ce type venir s'installer sur ces lieux. J'ai envie de dire qu'au pire, pour que le trafic Fret soit doublé, il faudrait qu'au moins un autre gros industriel vienne s'installer.

Néanmoins, dans les prévisions de trafic telles qu'elles sont prévues et telles qu'elles ont été modélisées pour le bruit, on a pris en compte sept trains de Fret journaliers, on a été très protectionnistes pour nos simulations donc. On l'est aussi parce qu'on ne veut pas avoir à revenir ensuite pour installer des protections, c'est pour cela qu'on est assez sûr de nos chiffres, en termes de niveaux de bruit.

Sur les circulations de nuit, dans l'hypothèse où un industriel venait à s'installer, il pourra recevoir du fret lors des heures creuses, il ne sera pas nécessaire de le livrer la nuit. Il n'est pas prévu de circulation la nuit.

Le niveau de circulation le week-end ne figure pas dans le dossier, aujourd'hui on n'a pas les horaires, tout cela n'est pas établi. On vous parle toujours du trafic journalier en semaine, pour un jour normal de travail. Il est évident que comme pour les autres lignes, le trafic du week-end et des jours fériés sera probablement adapté à la baisse, au pire au niveau des heures creuses, mais sans doute encore moins.

Sur la cartographie de la commune de Mardié, on vérifiera, parce qu'on a cartographié l'ensemble de la ligne, et je ne crois pas qu'on a constaté cela dans les registres jusque-là.

Laure DOIDY, riveraine, Mardié

J'ai consulté le registre de Mardié.

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

Au pire, le dossier est aussi consultable sur Internet, où il est entier.

Sur le coût du patrimoine, quelques expropriations sont prévues au projet, elles sont rares, on en a très peu besoin. C'est le processus classique lorsqu'un projet a besoin de patrimoine, avec une indemnisation des propriétés que l'on sera amené à acheter. Mais on n'achètera que le foncier qui est nécessaire au projet, il n'est pas prévu d'indemniser une éventuelle perte de valeur immobilière, ...

Contestations dans la salle.

... le prix de l'immobilier dépend de très nombreux critères, il est d'abord basé sur l'offre et la demande. Les études menées n'ont jamais réussi à démontrer un lien évident entre la construction d'une infrastructure et le coût de l'immobilier, ...

Contestations dans la salle.

... par exemple lors de la mise en service de la LGV Méditerranée, les riverains redoutaient, comme vous, une perte de valeur immobilière. Mais cela a coïncidé, au début des années 2000, à un *boom* de l'immobilier, et toutes les maisons ont pris de la valeur, ...

Vives contestations dans la salle.

De même, le prix de l'immobilier sur le territoire dépendra beaucoup de l'attractivité de ce territoire. On voit très régulièrement des annonces d'agences immobilières qui mentionnent « proximité de la gare » ou « proche des transports en commun ». De toute façon, d'abord on n'arriverait pas à le déterminer, ensuite par la loi, on ne prend pas en compte ces choses-là dans les coûts des projets.

Plusieurs réactions hors-micro et en parallèle dans la salle.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

S'il vous plaît, il y a encore des personnes qui veulent poser des questions. Essayons d'abord de finir sur ces questions-là. Sur la question du prix des billets, pouvez-vous apporter des compléments ?

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Si j'ai bien compris, Monsieur habite Chécy et va prendre le tramway à Saint-Jean de Braye, pour se rendre à Orléans. C'est une opportunité qui restera bien entendu possible. On vient ici offrir un transport qui se veut complémentaire du tramway et de l'offre de bus urbains. Si naturellement, votre choix est de payer un aller-retour avec un ticket de tramway, cela reste possible. Dans votre calcul, à mon sens, vous avez également oublié que pour aller de Chécy à Saint-Jean de Braye pour prendre le tramway, vous utilisez votre voiture, et celle-ci a un coût également. Selon nos estimations, l'offre qui est faite est donc de 3,50 € de Chécy à Orléans-gare, pour le ticket « sec », unitaire, sachant que la grande majorité de la fréquentation attendue sur cette ligne, comme sur toute ligne péri-urbaine autour d'une grande métropole, est constituée très majoritairement d'abonnés.

Philippe DESRUES, riverain, Chécy

Concernant Chécy où j'habite, lorsque je vais prendre le tramway, je fais du co-voiturage, nous sommes quatre ou cinq. Il y a 4 km, c'est quasiment insignifiant. Donc, à 3,50 € aller et 3,50 € retour, on atteint 7 €, alors que le tramway c'est 1,50 € le trajet, donc 3 € en tout.

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Je ne remets pas du tout en cause vos choix en termes de mobilité, ce que je vous indique c'est que vous pourrez toujours procéder ainsi, on ne force personne, ...

Philippe DESRUES, riverain, Chécy

Oui, mais je doute que beaucoup d'habitants de Chécy iront prendre le train, alors qu'ils ont une opportunité moins chère. Actuellement, vous avez des transports, SNCF ou autre, qui favorisent des bus *lowcost* nettement moins chers, mais beaucoup plus longs, c'est un choix, certes.

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

Le tarif depuis Chécy sera à 38 centimes l'aller pour un abonné.

Monsieur BRIGNAND, Chécy

Concernant le bruit des véhicules qui roulent au milieu de fortes densités de population, pourquoi ne pas installer du matériel pneumatique ? On sait qu'un véhicule, qu'il soit sur route ou sur fer, en installant des pneumatiques, les nuisances sonores sont réduites. Sachant qu'un véhicule sur pneumatique sur rail est cinq ou six fois moins bruyant qu'un véhicule qui roule sur fer. Qu'en pensez-vous ?

Laetitia BORDEREAU, Chécy

Merci, je rejoins mes voisins sur le bruit, on aura le train dans notre jardin, vous comptez faire quoi ? Et est-ce que vous allez entretenir les environs de la voie de chemin de fer, parce que depuis deux ans, c'est vraiment immonde ?

Monsieur ELIE, Mardié

Bonjour, j'habite à Mardié, à côté du viaduc, et je voudrais savoir ce que vous comptez faire pour le viaduc, sur sa partie en fer, parce qu'il fait vraiment un bruit infernal, on l'entend jusqu'à Chécy. J'ai fait venir une agence immobilière, en trois mois ma maison a perdu déjà 35 000 €, qu'est-ce que je fais, je vais me pendre ?

Jean-Claude MALLARD, conseiller municipal à Saint-Jean de Braye

Tout à l'heure, vous avez parlé de déficit. C'est vrai que tout établissement public crée un déficit, une médiathèque, une piscine, une halle des sports, etc. Mais tout dépend du déficit, il faut qu'il soit supportable, et j'ai bien peur que ce déficit, sur cette ligne, ne soit pas supportable pour ceux qui paient des impôts, donc nous.

Deuxième question, étant élu à Saint-Jean de Braye, la commune vous a fait des recommandations, et apparemment vous n'avez pas l'air de trop tenir à ces recommandations. Donc, nous allons bientôt voter, je ne sais pas comment sera le vote de la commune, mais imaginons qu'il soit contre, tiendrez-vous compte de cette recommandation ?

Applaudissements.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci, donc à nouveau beaucoup de questions qui font écho à beaucoup de choses qui ont été dites, je pense notamment aux questions sur le bruit. On a des questions sur l'entretien actuel des voies, sur le passage au pneumatique notamment, ce qui rejoint ce que vous aviez expliqué sur les scénarios alternatifs, les bus en particulier, peut-être quelque chose sur quoi vous pourriez revenir. Il y a une question très précise sur un viaduc particulièrement bruyant, et la question de la prise en compte des recommandations qui ont été émises par la commune de Saint-Jean de Braye, dans le cadre de l'enquête publique.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Sur le bruit, je ne vais peut-être pas prolonger le débat de manière déraisonnable, puisque cela a été évoqué à de multiples reprises, je ne veux pas redire et paraphraser ce qu'ont dit mes collègues. Il y aura plus de bruit qu'il n'y en a aujourd'hui, dans la mesure où aujourd'hui il n'y a pas de train et que demain, il y en aura. Il vous a été indiqué que la voie va être refaite, la plateforme va être refaite, le matériel sera neuf, les rails seront soudés. Cela rejoint la question de

monsieur sur le viaduc de Mardié : aujourd'hui on a des rails qui ont 100 ans, qui sont en mauvais état, avec des joints qui n'existent plus, qui ne sont plus graissés, donc tout cela, ...

Intervention hors micro dans la salle : « La voie a été refaite récemment. »

... oui mais vous avez des joints qui font « tac tac », vous savez, ...

Intervention hors micro dans la salle : « Ce sera fait avant 2021 ? »

... les rails vont être changés complètement, les travaux sur la voie unique entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire sont prévus entre 2020 et 2021, donc ce sera fait avant 2021, oui. On est sûr qu'avec une voie refaite, y compris sur ce fameux viaduc de Mardié, il fera moins de bruit qu'il n'en produit aujourd'hui, avec du matériel moins bruyant.

Monsieur, vous parliez de la solution pneumatique. Il y a 60 ans, on appelait cela une Micheline, c'était la société Michelin qui faisait cela, et ça n'a pas eu beaucoup de succès, pour diverses raisons, notamment les problèmes d'adhérence, parce que vous retrouvez les problèmes que vous avez sur la route avec un bus ou une voiture, ça patine, ça dérape, ça « fout le camp » partout. Et on n'est pas sûr que ce soit forcément moins bruyant, le métro parisien, par exemple, il est sur pneumatiques, pas tous, mais il y a des rames sur pneumatiques, et ça fait un bruit infernal. Ceux qui me disent non, je les invite à venir dans le métro parisien. Mais on ne va pas comparer, on est dans un univers confiné, les bruits ne se propagent pas de la même façon.

Je ne pense pas vous convaincre là-dessus, personne ne le pense, mais on essaie d'éclairer les choix techniques qui ont été faits, essayer de vous démontrer qu'il y a des solutions techniques qui ont été apportées, et qui doivent amoindrir le bruit provoqué par le frottement de la machine sur le rail, mais voilà, on ne peut guère aller plus loin.

Je ne reviens pas sur la dépréciation des habitations, Lilian CARLE l'a bien expliqué, l'immobilier c'est complexe, on ne peut pas résumer cela à un seul vecteur, beaucoup de choses entrent en ligne de compte, et donc voilà, je pense que c'est plus large que cela.

Sur le Fret, je voulais dire, sans polémique aucune, que, évidemment, aujourd'hui, on part de la situation actuelle. Lilian CARLE a rappelé que dans les estimations qui ont été faites, dans la modélisation qui avait été faite par rapport au bruit, on avait pris en compte sept circulations quotidiennes, alors qu'on est à trois circulations hebdomadaires, ...

Contestations dans la salle.

Bon, admettons qu'il y ait trois circulations par jour, on a quand même pris comme base de référence sept circulations quotidiennes, donc on est bien au-delà. Et si jamais une entreprise s'installait, en tout cas pas une raffinerie – ce qui est fort improbable compte tenu de la situation – sur cette partie-là de l'agglomération orléanaise, avec, mettons, plusieurs centaines d'emplois. Monsieur, permettez-moi de vous dire que vous avez bien vite liquidé la notion d'intérêt général et la notion d'intérêt particulier. Oui, l'intérêt général, parfois, souvent, s'oppose à l'intérêt particulier, c'est comme ça, mais je pense que les dizaines et les dizaines d'emplois qui pourraient être créés dans l'agglomération orléanaise et qui bénéficieraient éventuellement du train, je pense que parmi les Elus qui sont là, quelle que soit leur tendance, leur bord politique, tous seraient heureux de pouvoir offrir à leurs concitoyens des possibilités d'emplois. Alors, contrairement à ce que j'ai entendu, le train ne crée pas l'emploi, de même que l'emploi n'est pas détruit quand on enlève du train.

On a déjà eu ce débat, je ne veux pas le prolonger encore, mais si la sidérurgie française s'est cassée la figure, ce n'est pas parce qu'on ne faisait plus de train, au contraire c'était une des zones du pays parmi les mieux desservies par les trains. J'en passe et des meilleures...

Tout cela n'a aucun sens, je me permets de vous le redire.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Nous avons une question sur la propreté, sur la prise en compte de la commune de Saint-Jean de Braye.

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Sur la commune de Saint-Jean de Braye, au même titre qu'un certain nombre de collectivités, elles ont déjà été invitées à remettre un avis, préalablement à l'enquête. Ces avis sont d'ailleurs annexés au sein du dossier d'enquête. SNCF Réseau y a apporté des compléments et des réponses, au sein du dossier. La concertation, de manière informelle, menée depuis 2012, les éléments qui figurent au sein des avis des collectivités ne sont pas nouveaux, ce ne sont pas des découvertes pour SNCF Réseau, on y donne parfois des suites favorables, ou sur d'autres points on explique les raisons pour lesquelles le choix n'a pas été suivi.

Pour Saint-Jean de Braye, il y a quelques points particuliers qui avaient été soulevés : l'aménagement urbain autour de la halte pour lequel on s'est engagé à analyser cela finement une fois que le projet de la commune serait un peu plus avancé ; l'insertion urbaine des ouvrages, notamment les dénivellations, le passage à niveau n°93 avenue du Capitaine Jean pour lequel l'outil de simulation 3D apporte un certain nombre d'éléments de réponse, et on continuera à travailler sur ce point.

Il y avait également un point sur le glyphosate et sur le recours aux produits phytosanitaires. Là-dessus, une remarque a été émise par la commune de Saint-Jean de Braye, et SNCF Réseau a pris un certain nombre d'engagements, en s'engageant à développer un géotextile sur les 25 km de la voie unique, ce qui retardera et empêchera la pousse de végétation, et donc à terme, nous permettra d'éviter le recours à ces produits, pour maintenir une infrastructure de qualité.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

De toute façon, on n'aura plus le droit de les utiliser, donc le débat sera clos rapidement, dans trois ans ou dans cinq ans, en fonction de ce qui va sortir des débats actuels et des votes qui auront lieu à la commission et au parlement français. Mais de toute façon, on s'achemine, et c'est tant mieux d'ailleurs, vers la fin des pesticides, et notamment du glyphosate. Donc évidemment, on cherche, et la SNCF est un gros utilisateur de pesticides, pour entretenir les lignes, ...

Intervention dans la salle, hors micro.

... mais Monsieur, c'est pour cela que j'ai repris le micro, j'y viens : il vaut mieux une ligne circulée, parce qu'aujourd'hui avec trois trains par semaine, ou même par jour, elle n'est pas circulée, donc il vaut mieux une ligne circulée, parce qu'elle est entretenue, pour des raisons de sécurité. On empêche la végétation de se propager, parce qu'à l'automne et pendant l'hiver lorsque les feuilles tombent, cela pose des problèmes. Malgré toute l'adhérence entre les roues et le rail, avec les feuilles, ça patine, donc on est tenu d'entretenir les lignes et les abords des lignes, les voies elles-mêmes, mais aussi les abords des lignes. Tout ce qui est autour peut poser potentiellement des problèmes de sécurité. Donc, une ligne, la future ligne, lorsqu'elle sera utilisée, sera entretenue.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

On va prendre quelques dernières questions, des personnes qui n'en ont pas encore posées de préférence. Madame, je vous ai vue, mais d'abord une autre dame qui n'a pas encore posé de question.

Blandine CREUSILLET, propriétaire, Chécy

Bonjour, je suis propriétaire de terres sur Chécy. Vous indiquez une prise en compte de l'Environnement dans le cadre du projet, cependant une partie de la ZAP de Chécy va être supprimée, au profit d'une route. Comment expliquez-vous ce choix ?

Quelles solutions pour les terres jusqu'alors cultivées et qui ne le seront plus puisque traversées par une route, et que l'agriculteur n'acceptera plus d'exploiter ?

En aparté, je souhaite juste préciser, quand on évoque les embouteillages sur la Tangentielle, qu'un contrôle et une sanction des incivilités permettrait de diminuer ces engorgements, comme par exemple les automobilistes qui empruntent la voie de gauche pour se rendre à droite à la sortie de Châteauneuf-sur-Loire ou de Chécy.

Dernière question, est-ce que le diaporama présenté ce jour, ainsi que l'enregistrement de la séance, seront disponibles en ligne ?

Claude MIGNON, Saint-Jean de Braye

Dans un premier temps, lorsque j'ai vu le projet, vous traversiez complètement Saint-Jean de Braye, et je m'étais dit « Chouette, on va avoir une partie Nord, une partie Sud, si j'envisageais de créer un comité pour créer un Saint-Jean-de-Braye Sud indépendant, c'est à la mode en ce moment, de créer de l'indépendance ». On est vraiment bloqué, j'appartiens à un quartier au Sud de Saint-Jean de Braye, et je reviens sur les passages à niveau, notamment le n°94, qui n'existera plus. Je vous signale que sur la rue de Verville, tous les gens au Sud, les gens des Châtaigniers, des Tilleuls, d'une partie de la rue Jeanne-d'Arc, soit environ mille âmes, passaient régulièrement par le carrefour et remontaient rue de Verville pour aller vers le centre-ville.

Désormais, plus de passage à niveau, alors qu'à une époque, pas si lointaine, l'agglomération avait même créé un feu tricolore avec détecteur radar. Ce qui vous prouve l'intensité de la circulation dans le coin, pour la réguler. Désormais, comme on sera bloqué, il faudra passer soit vers l'Est, soit vers l'Ouest, mais de toute façon, on va rallonger l'itinéraire, mais en plus vous avez des bus, qui vont faire bouchon... Et vous parlez d'écologie ? Eh bien du CO₂, on va en produire, croyez-moi ! Alors, donc, 1 000 âmes coincées, vers le Sud, par où sortir ? Remonter à droite, à gauche ? Je trouve que le blocage, à ce niveau-là, est une aberration. À titre purement indicatif, deux nouveaux immeubles s'installent juste à proximité, donc on va avoir à peu près 50 appartements, donc 150 personnes de plus si l'on en croit les moyennes de l'INSEE à 2,6 personnes par appartement. Alors pourquoi ? Pourquoi tant de points de passage définitivement fermés ?

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur, encore deux autres questions, puis nous redonnerons la parole à la tribune.

Monsieur GRANDVILLIERS, Mardié

Je suis déjà intervenu tout à l'heure, par contre je voudrais parler d'avenir, puisque, tout compte fait, ce projet est déjà bien engagé. Donc, *quid* d'après 2021 ? Vous disiez très justement tout à l'heure que nous avons la chance d'être dans un département, dans une région, très dynamique, avec des entreprises. *A priori*, les grandes entreprises ne sont pas situées dans le centre-ville d'Orléans, mais en périphérie. Et apparemment, les Castelneuviens, les Dyonisiens, les Abraysiens et les Caciens qui travaillent à Ormes, Saran et autres, ne prendront pas le train. Alors, est-il prévu, après 2021, un TER ou des TER, pour aller desservir les zones artisanales ou commerciales et permettre justement aux Castelneuviens et autres, de pouvoir prendre le train ? Parce que sinon, je ne vois pas vraiment l'intérêt.

Madame BOURDET, Mardié

J'habite près du PN104, je voudrais savoir ce qu'est ce « pont-route » que vous allez faire apparemment juste devant chez moi. Pour l'instant il n'y a pas beaucoup de voitures qui passent, mais pour qui ? Et quand va-t-il être fait ? Normalement, il doit passer à 5 ou 6 mètres de ma maison.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Je propose quelques éléments de réponse sur ces trois ou quatre questions.

Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau

Le tracé de la dénivellation des passages à niveau 98 et 99, comme cela a été présenté, a fait l'objet de plusieurs variantes, discutées avec la commune. Le choix a été fait d'éloigner le tracé des habitations de la rue du Godet, pour des questions d'insertion paysagère et d'empreinte acoustique. La contrepartie, c'est qu'elle empiète sur la partie en extrême Sud-Est du « Poumon vert » de Chécy. Parallèlement, ce sujet a fait l'objet d'une remarque de l'Autorité Environnementale, qui nous interrogeait justement sur la pertinence du tracé retenu. Avec les services de la commune de Chécy, on a travaillé sur la réponse à y apporter, et aujourd'hui la commune porte déjà une extension de cette Zone Agricole Protégée, sur plus de 50 hectares, au niveau du Nord de la commune. Donc, une compensation qui va bien au-delà des 4,5 hectares qui seraient consommés par la dénivellation du passage à niveau en question. Le tracé n'empiète pas

sur des zones qui sont aujourd'hui cultivées, elles font partie de la Zone Agricole Protégée, mais le tracé ne les impacte quasiment pas.

Au niveau de Saint-Jean de Braye, le passage à niveau n°94 est au final le seul de la commune que nous fermerons. Et d'ailleurs, il ne sera pas fermé complètement, puisqu'une traversée sera maintenue pour les piétons et les cyclistes, en partant du principe que l'allongement du parcours, estimé à 400 m ou 500 m, pour aller franchir la voie au niveau de la rue du pont Bordeau ou de la rue de la République, ne serait pas acceptable par les modes doux.

Intervention hors micro dans la salle : « Les 450 m, vous les ferez avec moi, d'accord ? On va voir ! »

Sur le passage à niveau n°104, à Mardié, vous évoquez le projet de pont-route. Il n'est pas dans l'axe du passage à niveau n°104 existant. C'est une des possibilités qui a été étudiée, et d'ailleurs la réalisation de ce pont est en lien, assez direct, avec l'installation de la carrière sur la commune de Mardié, carrière qui est autorisée depuis début 2010, et qui existe administrativement. À ce titre, il n'est pas possible de laisser franchir quotidiennement 80 ou 90 camions, au niveau du passage à niveau n°104, comme le dossier de la Ligérienne Granulats le prévoyait. Le tracé qui a été retenu est situé à l'Est de la parcelle de Ligérienne Granulats, en bleu sur le plan qui est affiché. Le tracé rouge était une des options, mais qui n'a pas été retenue. Le passage à niveau n°104 sera fermé, avec un rabattement vers l'ouvrage du passage à niveau n°103, situé un peu plus à l'Ouest.

Pour le diaporama, il sera mis en ligne, celui de la réunion d'Orléans l'a déjà été, il est présent sur le site www.orelanschateaneufsurloire.fr, nous ferons de même pour celui de ce soir. S'agissant de l'enregistrement, je laisse la commission se positionner sur l'éventualité de le mettre en ligne.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial SNCF Réseau

Un mot sur les dessertes à venir. Il n'appartient pas à SNCF Réseau de faire des dessertes sur le réseau ferroviaire, ...

Intervention hors micro : « Je crois qu'il y a quelques représentants devant, dans la salle ! »

... je vais aller au bout. Donc, il n'appartient pas à SNCF Réseau de décider des dessertes ferroviaires ; nous, on fait le réseau pour que les trains roulent dessus, et le plus de trains possibles. Mais il faut aussi avoir en tête que cette ligne Orléans - Châteauneuf-sur-Loire n'est pas une ligne au milieu d'un océan ou d'un désert. Cette ligne est connectée à Orléans, avec tout le reste du réseau national. Vous pouvez aller d'Orléans partout, y compris à Marseille ou Barcelone, ...

Intervention hors micro : « Les gens qui travaillent au Sud de la Loire ne prendront pas le train, sauf s'il est prévu quelque chose pour l'avenir... »

... non mais, quand vous prendrez le train, vous aurez deux points qui sont en interconnexion avec le tramway, ça n'a pas été fait pour rien. En prenant le train à Chécy ou à Châteauneuf-sur-Loire, vous pouvez prendre le tramway avant même d'arriver en gare d'Orléans. Donc, voilà, cette ligne, ...

Intervention hors micro : « C'est 1 000 personnes qui travaillent dans... »

... oui mais, si vous voulez, là on parle de desserte urbaine. On est dans l'agglomération, ce dont vous parlez, c'est la grande métropole.

Intervention hors micro : « Ne parlez pas d'écologie et de CO₂ ! »

Si, je regrette, mais le train, cette ligne, contribuera, à son échelle, à son niveau, à limiter l'émission de gaz à effet de serre. Mais encore une fois, c'est un projet parmi beaucoup d'autres. Et si on ne le fait pas ici, on le fera ailleurs. Ici, il y a aussi la volonté de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre.

Plusieurs interventions hors micro inaudibles.

Écoutez, j'ai souhaité, au début de la séance, que les débats soient constructifs. J'estime qu'il y a des remarques qui ne sont pas constructives, et qui sont à la limite de ce qui est acceptable, je me

permets de vous le dire, Madame. On peut avoir un débat argumenté, un débat sérieux, parce que je pense qu'on essaie d'amener un débat sérieux. Vous pouvez ne pas être d'accord, je comprends éventuellement votre colère, mais je vous demande de rester raisonnable dans votre expression.

Intervention hors micro : « Alors, où sont vos 8 000 personnes de Châteauneuf-sur-Loire, montrez-les-nous alors ? »

... il ne s'agit pas de 8 000 personnes à Châteauneuf-sur-Loire mais de 8 000 trajets qui seront répartis sur l'ensemble de la ligne, il y aura des haltes dans toutes les communes qui sont traversées. Donc, il n'y aura pas 8 000 personnes qui prendront le train à Châteauneuf-sur-Loire pour aller à Orléans et vice-versa.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

S'il vous plaît, il restait une question, sur l'enregistrement de la séance, et le président de la Commission d'enquête souhaite vous répondre.

Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'enquête

Oui, vous êtes intrigués par l'utilisation de l'enregistrement de la séance. Le Code de l'urbanisme autorise, lors d'une réunion publique, l'enregistrement total de la réunion. Mais cet enregistrement sert uniquement à la rédaction du rapport de cette réunion. Ensuite, l'enregistrement est transmis en préfecture. Vous aurez le suivi de cette réunion avec le rapport. C'est-à-dire que cette réunion va faire l'objet d'un compte-rendu, et ce compte-rendu est annexé au rapport d'enquête. Donc il sera toujours possible de prendre connaissance de ce rapport, puisqu'il restera à votre disposition pendant un an. Vous pourrez le consulter en mairie, sur Internet et en Préfecture. Mais l'enregistrement reste, non pas secret, mais réservé à la commission d'enquête, pour établir le compte rendu de réunion. Et cela est bien précisé dans le Code de l'urbanisme.

Marion SIVY, animatrice-modératrice C&S Conseils

Merci Monsieur le Président. Nous arrivons au terme de cette réunion, on n'épuisera pas tous les sujets et je vous rappelle qu'une troisième réunion publique est prévue à Châteauneuf-sur-Loire mardi prochain.

Les personnes qui relèvent la main sont des gens qui se sont déjà exprimés, est-ce que je prends encore quelques questions, ou bien je laisse Monsieur le Président conclure ?

Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'enquête

Oui, si vous le permettez, on va clôturer. Je vous remercie à nouveau de vous être déplacés et d'avoir été présents ce soir, d'avoir participé, d'avoir adressé vos questions, très instructives pour certaines, beaucoup moins pour d'autres. Il vous reste la possibilité de vous rendre dans les mairies des communes considérées, pour mentionner vos observations sur le registre d'enquête, parce que seules les observations sur le registre d'enquête sont reprises par la commission. Vous pouvez aussi envoyer un courrier au président à la commune de Chécy, et il vous reste l'Internet, que vous pouvez utiliser directement chez vous.

Encore une fois, merci, je vous souhaite un bon retour.