

## 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 Lundi 6 novembre 2017 à Orléans

<b>SALLE / ADRESSE :</b>	Centre de conférences 9 Place 6 Juin 1944 à Orléans
<b>PARTICIPANTS :</b>	136
<b>DÉBUT &gt; FIN :</b>	19h00 à 21h30
<b>QUESTIONS-RÉPONSES :</b>	28 questions posées par 16 intervenants

#### Commission d'enquête

**M. Pierre BOUBAULT, Président**

**M. Claude BOURDIN, membre titulaire**

**M. 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 tout le monde, merci d'être présents ce soir. Je vais animer cette réunion, et pour commencer, je voudrais donner la parole au président de la commission d'enquête.

### **Pierre BOUBAULT, Président de la commission d'enquête**

Bonsoir mesdames, bonsoir messieurs, merci d'être venus et d'avoir fait l'effort de ce déplacement. Je remercie les représentants des collectivités concernées par ce problème.

*Interpellations hors micro dans la salle.*

Mais non, il n'y a pas de problème, il n'y a que des solutions

*Rires dans la salle.*

Et je sais où sont les solutions, elles sont là. Je vais demander à ces messieurs de se présenter, ainsi vous saurez à qui vous vous adressez.

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

Merci M. le Président, je suis Jean-Luc GARY, Directeur Territorial 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 la SNCF.

### **Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau**

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

### **Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'enquête**

Bon alors, il ne faut pas les bombarder de questions, une de temps en temps, ça suffira.

De notre côté, les commissaires enquêteurs : M. Claude BOURDIN, M. Christian BRYGIER, et moi-même.

Dans un premier temps, je vais vous faire un petit rappel sur l'enquête publique.

Nous avons déjà effectué cinq permanences, nous avons eu des questions lors de ces permanences, mais hormis les questions techniques, sur lesquelles je ne m'attarderai pas, ces messieurs pourront y répondre, nous avons eu des questions « *d'où vous venez ?* ». Alors, les commissaires enquêteurs, 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. Et la Commission d'Enquête, vous l'avez devant vous. Nous n'avons aucune relation avec le maître d'ouvrage, avec le porteur de projet. Nous sommes totalement indépendants puisque c'est le Tribunal Administratif qui décide de nommer les commissaires enquêteurs. Je tenais quand même à le rappeler parce que, quelques fois, dans la conversation, on nous glisse des petits mots qui ne sont pas tout à fait... sympathiques.

L'enquête publique, qu'est-ce que c'est ? Déjà, vous avez l'organisation de cette enquête, dont les dates sont déterminées en accord avec les services des autorités préfectorales, puis 11 permanences étalées sur un mois, puisque l'enquête commence le 16 octobre et se terminera le 22 novembre à 17 h 30 précises.

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, si vous n'osez pas écrire sur le registre, vous pouvez envoyer un courrier à M. le Président de la commission d'enquête, en mairie de Chécy, siège de l'enquête publique. Mais vous avez aussi d'autres moyens à votre disposition : consulter le dossier sur le site de la Préfecture ou sur celui de la SNCF, consulter le registre électronique sur lequel vous pouvez apporter vos observations, vos contributions, poser

vos questions, vous adresser indirectement au constructeur. Sur le site de la Préfecture, vous avez aussi la possibilité de déposer des remarques, des réclamations ou des contributions.

Je dois dire qu'actuellement, le registre d'enquête électronique est très visité, et tant mieux, cela prouve qu'il y a beaucoup de questions auxquelles on doit trouver des solutions.

Les dates de permanence sont parues dans l'arrêté, je ne les ai pas en tête, je ne peux pas vous les préciser, mais en revanche, nous, commission d'enquête, à la prise de contact du dossier, on s'est aperçu qu'il y avait eu un manque : en 2012, les habitants, et d'autres services, ont été consultés. Les autres services et les municipalités ont été consultés à nouveau en 2016-2017, mais les habitants ont été oubliés. Depuis 2012, les habitants n'ont pas pris part à la réalisation du dossier. Sur cette remarque que nous avons faite, est venu se greffer l'avis de M. le Président d'Orléans Métropole, qui a vivement souhaité qu'il y ait des réunions publiques, souhait soutenu par Madame la Maire de Châteauneuf, Monsieur le Maire de Saint-Denis-de-L'Hôtel, et confirmé par Monsieur le Maire de Chécy.

Au vu de cette position, la commission d'enquête a demandé l'organisation de trois réunions publiques, dont celle d'aujourd'hui à Orléans. Ces trois réunions publiques ont donc lieu ici le 6 novembre, puis le 10 novembre sur la commune de Chécy et le 14 novembre sur la commune de Châteauneuf. Vous pourrez éventuellement faire les trois pour voir si on vous dit la même chose.

À la suite de cela, l'enquête publique sera close le 22 novembre. Et là, viendra le travail des commissaires enquêteurs, qui devront regrouper les observations, établir des synthèses, adresser aux porteurs de projet un certain nombre de questions qui regrouperaient vos observations. Ensuite, nous adresserons ces questions au porteur de projet, qui nous répondra, et à la suite de cela, nous devons donner, dans les 30 jours qui suivent l'arrêt de l'enquête, le rapport de la commission. Bien sûr, ce rapport sera accompagné de nos conclusions et de notre avis, puisque les commissaires enquêteurs doivent émettre un avis sur le projet en général.

Mesdames et messieurs, pour moi j'en ai terminé, je vais laisser la parole à notre charmante hôtesse, qui va nous diriger directement.

Ah oui, j'oubliais une chose : je dois vous préciser que dès maintenant, dès le début de la réunion, tout est enregistré, pour des raisons administratives et pour des raisons pratiques, car cela nous permettra de récupérer des informations et des questions, et éventuellement les réponses qui suivront.

### **Marion SIVY, C&S Conseils**

Je vous précise simplement que la réunion va durer environ 2 h 30, en alternant des temps d'exposé et des temps d'échanges avec vous, que l'on espère dans le respect et dans l'écoute de la parole de chacun. Les thèmes qui seront abordés ce soir sont issus des principales préoccupations qui ont déjà été exprimées depuis le début de l'enquête publique. La maîtrise d'ouvrage a souhaité y répondre dans sa présentation, en tout cas cibler les choses là-dessus. Donc, pour cela, elle propose un premier temps d'exposé, avec le contexte général du projet, sa genèse, son historique, puis la projection des fonctionnalités et des services du projet via la diffusion d'un film court de présentation, et enfin une présentation du coût et du financement du projet.

À la suite de cet exposé, nous aurons un premier temps d'échanges pour que vous puissiez poser les questions que vous souhaitez, concernant ces aspects généraux du projet, puis dans un deuxième temps, nous aurons un deuxième exposé, sur l'insertion du projet dans son environnement, avec des sujets comme la sécurisation des passages à niveau ou encore le bruit, thèmes qui ont déjà beaucoup émergé dans les avis déjà déposés. À l'issue de ce deuxième exposé, un deuxième temps d'échanges permettra de poser des questions sur ce projet dans son environnement. Après ces deux exposés et ces deux temps d'échanges, je repasserai la parole à M. BOUBAULT pour clore la réunion.

### **Pierre BOUBAULT, Président de la commission d'enquête**

Au cours de cette réunion, vous pourrez poser des questions aux représentants du porteur de projet, mais il s'agit d'une réunion d'information. Vous n'aurez pas de questionnaire à remplir, pas

de documents à remplir, et si vous avez des observations à faire, si les réponses ne vous conviennent pas, il restera à votre disposition les registres en mairie, les courriers, etc. Je tenais à vous le préciser, il s'agit simplement ce soir d'une réunion d'information.

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Et une dernière précision avant d'entrer dans le vif du sujet, comme vous le disait M. BOUBAULT, la réunion est enregistrée pour permettre à la commission de faire son analyse et de rendre son rapport, c'est pourquoi lors des temps d'échanges, on vous demandera de bien parler dans le micro parce que malheureusement ce qui sera dit hors micro sera beaucoup plus difficile à prendre en compte.

Sans plus attendre, j'invite Jean-Luc GARY à introduire le propos, au nom de SNCF Réseau.

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

Merci Monsieur le Président, messieurs les commissaires enquêteurs, mesdames et messieurs les maires et présidents et vice-présidents, Monsieur le Président de la Métropole d'Orléans, mesdames et messieurs,

L'enquête publique est un moment important dans la vie d'un projet, qui permet au public, à vous, utilisateurs ou non d'ailleurs, mais concernés par le projet, de vous exprimer sur un projet porté, voulu par les élus, instruit par les ingénieurs, mais sur lequel vous avez déjà pu vous exprimer dans le cadre de la concertation qui a eu lieu depuis 2012. Mais c'est un moment important parce que c'est, quelque part, je dirais, le moment de vérité pour le projet.

Pendant la durée de l'enquête, l'ensemble des citoyens peuvent prendre connaissance du dossier, des travaux envisagés, et formuler des observations. C'est tout à fait essentiel dans la vie du projet.

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet, c'est à ce titre que nous intervenons ce soir, je tiens à le rappeler, c'est important. Nous assurons la conduite des études et des procédures réglementaires, on s'assure du bon déroulement du projet dans sa phase de conception, jusqu'à sa réalisation, en essayant de maîtriser toutes les contraintes, financières, juridiques, et aussi temporelles, car il peut y en avoir aussi. Mais comme je l'ai indiqué, il s'agit d'abord d'un projet de territoire. Ce projet est porté par le Conseil Régional Centre -Val de Loire, qui est l'Autorité, Organisatrice des Transports, sur l'ensemble du territoire régional.

La Région a voulu ce projet, je ne pense pas trahir de secret en disant que son ambition est d'améliorer le transport quotidien des personnes dans l'Est de l'agglomération orléanaise à travers ce projet. Pour cela, elle a fait le choix d'un mode sûr, rapide et respectueux de l'environnement. On y reviendra peut-être, toutes les études qui ont eu lieu en amont ont étudié les différentes possibilités qu'il y avait pour assurer une desserte de cette partie du territoire, et le mode ferroviaire, par train, s'est avéré le plus intéressant, du point de vue économique, du point de vue écologique et du point de vue de la sécurité. On y reviendra dans la présentation que fera tout à l'heure Julien CHARYK.

Je tiens, à ce stade, à remercier toutes les équipes pour leur contribution à l'élaboration de ce projet, je veux aussi saluer tous ceux qui se sont impliqués dans l'élaboration du projet jusque-là. Le Président l'a rappelé, les collectivités ont été concertées, les associations ont pu s'exprimer, il y a eu évidemment des discussions soutenues avec la Métropole d'Orléans, avec la Région, avec le Département, avec les services de l'État. Donc, il y a déjà eu une concertation très importante, heureusement d'ailleurs ; maintenant, il s'agit d'avancer, on est dans la dernière phase avant le passage, s'il en est décidé ainsi, à la réalisation de cette ligne entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire. Donc c'est une étape importante, encore une fois, qui vous permet de vous exprimer tout à fait librement, de faire part de vos observations, de vos remarques, de vos critiques - lesquelles doivent être constructives, mais évidemment toutes les critiques sont acceptables, à partir du moment où elles sont bienveillantes. Mais c'est important, car cela nous permettra aussi de peaufiner le projet, avec vos contributions.

Je précise toutefois qu'à ce stade du projet, il ne peut s'agir de remettre l'ouvrage sur le métier. On a quelques contraintes de temps, je vous rappelle le calendrier : en principe le projet doit entrer en

service fin 2021 ou début 2022, ce n'est pas rien, il y a 27 km de ligne, non pas nouvelle, mais on va tout refaire, y compris une électrification qui n'existe pas, donc cela va prendre un peu de temps. Il y a quelques étapes préliminaires avant, donc on ne peut pas se permettre, à ce stade, de refondre l'ensemble du projet. Et comme nous sommes responsables, à la fois des contraintes financières, des délais et des coûts, évidemment nous serons particulièrement vigilants aux observations que vous pourrez faire, mais encore une fois, on ne refera pas ce projet au stade où nous en sommes.

Voilà, il est temps d'entrer dans le vif du sujet, je cède la parole à Julien CHARYK qui va présenter les aspects techniques de ce projet.

### **Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau**

Nous allons à présent entrer dans le cœur du sujet, avec un premier temps de présentation, en revenant tout d'abord sur quelques éléments de contexte territorial.

Le bassin Orléanais est un territoire dynamique, capitale régionale – Orléans est devenu Métropole le 1<sup>er</sup> 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 quelques limites en termes de déplacements, puisqu'actuellement il n'existe pas d'offre de transport en commun desservant l'Est Orléanais, avec des fréquences et des temps de parcours compétitifs, par rapport à la voiture. Des problématiques de congestion sont également constatées quotidiennement sur les principaux axes routiers, et ce particulièrement sur l'Est du bassin Orléanais, sur les routes départementales 2060, la Tangentielle, et 960. Sur le bassin Orléanais, on constate également un taux de motorisation très élevé, supérieur à 90 % sur les communes moins desservies par les transports en commun, et de plus ces chiffres sont en augmentation ces dernières années. Ces quelques données permettent de mettre en évidence un besoin croissant de mobilité, alors que parallèlement, des engagements forts sont pris en termes de réduction d'émission de gaz à effet de serre et de lutte contre le changement climatique.

Lors des études d'opportunité, que nous avons conduites en 2009 et 2010, plusieurs alternatives ont pu être esquissées et comparées. Le fruit de ces études avait été présenté lors de la concertation publique tenue début 2012. Tout d'abord, le prolongement potentiel de la ligne B de tramway, qui présenterait un temps de parcours avoisinant les 45 minutes, entre Chécy et Orléans-Centre, a été jugé peu compétitif par rapport à la voiture, et ne répondant pas aux besoins des communes situées plus à l'Est, Mardié, Saint-Denis de l'Hôtel, Châteauneuf-sur-Loire. Le bus à haut niveau de service (BHNS), lui, nécessite des aménagements lourds de l'infrastructure routière, en vue d'une circulation en site propre, ne subissant donc pas les aléas du trafic routier, le BHNS reste donc également limité en termes de capacité d'import, relativement faible au regard de la demande de transport en heures de pointe, nous y reviendrons.

Une autre alternative étudiée était une desserte ferroviaire de Châteauneuf-sur-Loire jusqu'à Saint-Jean-de-Braye, en correspondance avec la ligne B de tramway. Cette solution se heurte à une rupture de charge et de fait à un temps de parcours peu compétitif, puisque supérieur à 50 minutes entre Châteauneuf-sur-Loire et Orléans-Centre. La solution de type « tram-train », c'est-à-dire un mobile apte à rouler tant sur le réseau ferré que sur les voies du tramway, rencontre également une problématique en termes de temps de parcours pour les communes situées le plus à l'Est.

Plusieurs solutions ferroviaires ont également été étudiées, d'une desserte rapide avec quatre arrêts seulement à une desserte fine avec une dizaine d'arrêts, présentant donc des temps de parcours différents, une ligne thermique ou une ligne électrique ont également été envisagées, la desserte de la gare d'Orléans centre ou de la gare des Aubrais.

Suite à une analyse multicritère, c'est donc la solution TER qui est à l'époque apparue comme celle répondant de la meilleure des manières 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 moyenne, avec six arrêts, et un temps de parcours proche de la demi-heure d'Orléans à Châteauneuf-sur-Loire. C'est ainsi que la région Centre Val de Loire et l'État ont décidé d'inscrire le projet au contrat de plan État-Région 2007-2013 puis 2015-2020.

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

#### *Diffusion de la vidéo.*

Le projet prévoit donc six nouvelles haltes, avec chacune des communes traversées et ce de manière systématique. En termes de fonctionnement, ces haltes seront analogues à une station de tramway, c'est-à-dire sans bâtiment voyageur, et sans personnel à demeure. Elles seront équipées d'abris, d'afficheurs dynamiques indiquant les horaires des trains, de distributeurs de titres de transport, de valideurs, etc. La localisation de ces six futures haltes ne correspond pas toujours à l'emplacement des gares historiques, le remplacement a été arrêté en concertation avec les communes pour tenir compte des évolutions démographiques du territoire. En limite d'Orléans et de Saint-Jean-de-Braye, la halte d'Orléans-Ambert proposera une correspondance immédiate avec la ligne B du tramway au niveau de la station Ambert. Cette halte sera l'un des deux points de croisement de la ligne, qui restera à voie unique. À Orléans-Ambert, on trouvera donc deux voies à quai reliées par un passage souterrain muni d'escaliers et de rampes. La halte de Saint-Jean-de-Braye sera, elle, située entre la rue René-Cassin et la rue de la Marie, face au lycée Jacques Monod et au pôle d'échange Léon Blum, offrant également des correspondances avec les autres modes de transport du réseau TAO, notamment la ligne B du tramway.

La halte de Chécy sera située à l'Ouest de l'avenue Blanche, à proximité de l'espace George-Sand, et bénéficiera de la réalisation d'un ouvrage d'art, en lieu et place du passage piéton existant.

La halte de Mardié sera aménagée au niveau de la zone des Grands Champs, il s'agira là du deuxième point de croisement de la ligne, et disposera également de deux voies à quai, reliées par un passage souterrain. Unique halte non reliée aux voiries existantes, le projet prendra également en charge la création de la voie d'accès depuis la route de Donnery jusqu'à la halte de Mardié.

Enfin, les deux haltes de Saint-Denis-de-L'Hôtel et de Châteauneuf-sur-Loire sont envisagées sur le site des gares historiques. En qualité de terminus de la ligne, Châteauneuf-sur-Loire disposera de trois voies, permettant le stationnement et la manœuvre des trains, les deux quais étant reliés également par un passage souterrain.

Chacune de ces six haltes répondra aux normes d'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite, avec des rampes inclinées et des quais présentant une hauteur de 55 cm par rapport aux rails pour un accès de plain-pied entre le quai et le train.

Au niveau des haltes, SNCF Réseau se chargera de tous les équipements ferroviaires nécessaires, la voie, les quais, les passages souterrains, le mobilier, la signalétique. Les aménagements urbains autour des haltes, stationnements, intermodalités, abris vélos, etc., relèvent en revanche de la compétence des collectivités locales, communes ou intercommunalités. Le programme de chacune des six haltes fait d'ailleurs l'objet de réflexions spécifiques au regard de leurs caractéristiques, qu'il s'agisse de haltes en contexte urbain dense, comme Orléans-Ambert ou Saint-Jean-de-Braye, de haltes de rabattement, comme Chécy, Saint-Denis-de-L'Hôtel ou Châteauneuf-sur-Loire, ou de desserte locale comme Mardié.

L'objectif recherché est de favoriser les modes actifs, comme la marche à pied, le vélo et l'intermodalité avec les transports urbains existants : bus urbains TAO, cars interurbains REMI, tramway, et ce de manière à diminuer le recours à la voiture.

Passons à présent aux études de trafic et à la fréquentation attendue de cette ligne.

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

Quelques éléments de méthode sur ces études de trafic. On vient d'abord définir la zone de chalandise, c'est-à-dire l'aire géographique dans laquelle se trouvent les futurs usagers. On recueille parallèlement de nombreuses données statistiques locales, issues des bases de l'INSEE, sur la population, l'emploi, les catégories socio-professionnelles, pour représenter le plus finement

possible la situation actuelle, en répondant à la question : comment s'organisent les déplacements, aujourd'hui, sur cette zone ? Ces données statistiques sont alors injectées dans un modèle, dans lequel on ajoute les caractéristiques spécifiques de la zone, en prenant en compte l'offre de transport collectif qui existe, le réseau routier, la localisation des pôles générateurs de déplacement.

Le modèle est ensuite calé, c'est-à-dire qu'on vient vérifier que les résultats issus de ce modèle mathématique sont bien cohérents avec la réalité constatée, par rapport à des comptages routiers ou à une fréquentation des transports existants. Cela nous permettra de connaître la matrice de déplacement actuelle. Ensuite, l'augmentation de la population, des emplois, l'arrivée de certains projets d'aménagement provoquent naturellement une croissance des déplacements, le modèle permet d'estimer le volume de déplacements qui pourrait être constaté, plusieurs années plus tard, sans le projet ferroviaire, c'est ce qu'on appelle la situation de référence. Enfin, dernière étape, on injecte les paramètres de la nouvelle offre de transport, le TER Orléans – Châteauneuf-sur-Loire, avec un nombre de trains, un temps de parcours, un prix de billet, et le modèle vient alors calculer l'impact du projet sur les habitudes et les choix des voyageurs. C'est la situation de projet qui nous permet d'arriver à l'estimation de l'ordre de 8 000 voyageurs quotidiens attendus entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire.

S'agissant des résultats de ces études de trafic, un voyageur sur deux du futur TER sera un automobiliste actuel, les autres voyageurs proviendront soit d'un report des autres transports collectifs, car, bus ou tramway, soit d'un trafic induit, c'est-à-dire le trafic supplémentaire qui est généré par la création ou l'amélioration de cette infrastructure de transport. En heures de pointe du matin, le « serpent de charge » présenté met en évidence le nombre de personnes à bord d'un même train, entre deux haltes. Dans le sens de la pointe, le matin, de Châteauneuf-sur-Loire vers Orléans, il sera proche de 500 personnes sur la section entre Chécy et Orléans.

Le projet est estimé aujourd'hui à 200 M€, aux conditions économiques actuelles. Ce montant comprend l'intégralité des travaux, en gare d'Orléans, sur la ligne POLT, et également sur la voie unique, y compris les dénivellations des passages à niveau et l'électrification de la ligne. Le montant comprend également les acquisitions foncières, qui restent réduites dans notre cas, puisque l'infrastructure est déjà existante, les frais de maîtrise d'œuvre, c'est-à-dire les études techniques et le suivi des travaux, les frais de maîtrises d'ouvrage, pour le pilotage du projet, la reconstitution des fonctionnalités des 150 places de parkings, gare et Munster, en gare d'Orléans, impactés 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, qui est calculée au regard de l'imprécision de certains postes de dépense à ce stade.

En revanche, ce montant de 200 M€ ne couvre pas l'acquisition du matériel roulant, ni le chiffrage des aménagements urbains autour des haltes.

Différents montants ont pu circuler sur le coût du projet avec plus ou moins de détail sur les hypothèses prises. Avant de parler de son évolution, il est donc important de préciser le périmètre des estimations, les conditions économiques de ces estimations (le coût d'un même projet n'est pas le même s'il est estimé aux conditions de 2008 et aux conditions de 2017, on applique donc les indices BTP de l'INSEE pour tenir compte de la variation des prix) et enfin de l'évolution de programme.

Lors de la concertation en 2012, les coûts présentés étaient de 80 M€ pour la modernisation des infrastructures, que ce soit en gare d'Orléans, sur la ligne POLT et sur la voie unique, de 20 M€ pour l'électrification, qui n'était alors qu'une option, et d'une enveloppe pouvant atteindre 44 M€ sur la sécurisation des passages à niveau, dont le programme restait à préciser. La concertation continue, conduite sur le projet, avec les acteurs du territoire, a fait évoluer le programme de manière assez significative. La prise en compte de l'électrification de la ligne, initialement en option, aujourd'hui intégrée au programme de l'opération, la réalisation de sept ouvrages d'art, dans le cadre de la sécurisation des passages à niveau, des acquisitions foncières qui sont liées à ces dénivellations, et enfin l'allongement des quais sur 200 mètres, initialement prévu sur 100 mètres, en vue d'accueillir un matériel roulant plus long et donc plus capacitaire. Cela conduit

donc au montant de 200 M€, aux conditions économiques actuelles, telles que présentées au sein du dossier d'enquête publique.

Le projet est donc porté par le Conseil Régional Centre-Val de Loire, qui en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports TER, en est le principal financeur. Les études détaillées et la réalisation du projet sont inscrites au contrat de plan État-Région 2015-2020, et bénéficient à ce titre 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, C&S Conseils**

Merci donc pour ce premier exposé, sur les aspects plutôt généraux du projet. Avant de vous donner la parole sur ce sujet, et en vous rappelant qu'on aura un deuxième temps d'exposé et d'échange sur ce qui relève plus de l'insertion du projet dans son environnement, je voulais vous rappeler quelques règles pour que les échanges soient le plus fructueux et le plus efficace possible, et surtout pour permettre de donner la parole au plus grand nombre également. Je vais essayer de donner la parole, en priorité, aux citoyens qui sont riverains et futurs usagers du projet, et je vous invite à faire des interventions plutôt courtes pour permettre que le plus grand nombre puisse prendre la parole.

Je vous rappelle à nouveau de bien parler dans le micro, de si possible vous présenter, plutôt pour faciliter le travail de la commission d'enquête et parce que la réunion est enregistrée.

Enfin, je vous invite à poser vos questions. Je vais prendre les questions en groupes de deux ou trois, puis on donnera la parole à la tribune pour y répondre.

**Michel LEMAIRE, riverain, Saint-Jean-de-Braye**

Bonjour, je suis riverain, je vois dans le projet que vous avez pris en compte le bruit. J'aimerais savoir quel mode de calcul vous avez utilisé, parce que quand je vais le long d'une voie de chemin de fer et que j'entends le train, ça fait tout de même du bruit. Nous, on est véritablement en bordure de voie, je vois que vous faites les ouvrages d'art, mais il n'est rien prévu en termes de murs anti-bruit. J'aimerais savoir ce que vous comptez faire pour les riverains dont la dévaluation de la maison sera forcément inévitable, des maisons seront invendables.

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Merci pour cette question, je crois qu'il y a justement des éléments de réponse dans le deuxième exposé. Si toutefois il ne répondait pas à votre interrogation, je propose que vous puissiez répondre à ce moment-là.

**Jean-François BRADU, riverain dont la maison est située à 15 m de la ligne**

Bonjour, il y a deux choses qui m'interpellent : le prix du matériel roulant, on ne connaît pas le chiffre, qui va le payer ? Ensuite, vous avez parlé de la subvention de l'État, apparemment elle serait peut-être remise en question. Si c'est le cas, que devient le projet ?

**Christophe BAUDIN, riverain, Haute Croix, Saint-Jean-de-Braye**

Bonjour, je suis riverain, je suis dans le même cas que le monsieur devant, il n'y a rien de prévu dans la page 16 du projet sur des murs antibruit...

**Michel MOINET, président de l'association Pour Un Quartier Vert et Tranquille**

Bonjour, vous parlez de la liaison POLT, à l'origine, c'était le TGV, est-ce toujours le cas ? Si c'est le TGV, je pense que Macron y a fait un sort, donc il n'y en aurait plus, et si c'est le cas, enlevez-le de votre projet, mettez-le à jour.

**Marion SIVY, C&S Conseils**



Merci pour cette précision, quelques éléments de réponse du côté de la tribune et on vous redonnera la parole.

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

Effectivement, le matériel n'est pas compris dans l'estimation qu'on vous a donnée. Il faut quatre à cinq trains pour faire tourner le système, c'est un montant qui va s'élever autour de 40 M€, et qui n'est pas inclus dans le projet, parce que ce n'est pas un financement qui sera porté par SNCF Réseau, ce n'est pas de l'infrastructure, c'est du matériel roulant. Je vous rappelle aussi qu'à l'horizon de la mise en service du projet, le marché voyageurs sera ouvert à la concurrence, et donc l'Autorité Organisatrice, la Région, pourra attribuer la Délégation de Service Public à un opérateur, qui reste à déterminer. Donc, on n'a pas toutes les données du matériel, même si on en a pris certaines hypothèses pour faire notamment les études de bruit.

Sur le TGV, je pense qu'il y a une confusion entre POLT et POCL, précisons ces acronymes : POLT est la ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse, existante, sur laquelle ne circule pas de TGV aujourd'hui, et on parle de POCL pour la ligne Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, qui est un projet de ligne nouvelle TGV, encore au niveau d'étude et qui n'existe pas. À ce stade, on ne sait pas encore par où passera POCL, c'est un autre sujet, il n'y a pas de conflit possible aujourd'hui entre TGV et la ligne Orléans – Châteauneuf.

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Dans le deuxième exposé, il y a des réponses qui vous seront apportées à ce que vous avez dit, et si toutefois ce n'était pas assez complet, on apportera d'autres éléments.

**Lilian CARLE, Directeur d'Agence Projets Centre-Val de Loire** Comme cela a été dit, on a fait la présentation en deux temps, d'abord sur les généralités du projet, puis ensuite sur l'intégration environnementale du projet, où l'on abordera les sujets de bruits et de passages à niveau. Donc, ce n'est pas qu'on refuse la question, mais on la prendra dans un deuxième temps.

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

Le bruit est évidemment une question très importante, on ne l'évite pas, on ne l'esquive pas, elle sera abordée dans la deuxième partie.

Sur les subventions de l'État, je ne veux pas parler ni à la place de l'État ni à la place de la Région, qui est le porteur de ce projet, simplement on ne se place pas dans cette perspective. On est maître d'ouvrage, on fait tout ce qu'il faut, au niveau de SNCF Réseau, pour mener le projet à bien, dans les conditions que l'on connaît aujourd'hui. Si les conditions viennent à changer, nous verrons, mais ce n'est pas dans cette perspective-là que l'on se place.

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Merci pour ces réponses, nous allons reprendre des questions.

**Bertrand BARRER, Orléans**

Bonjour, je m'intéresse aux projets d'urbanisme, puisque je suis un maître d'ouvrage, pas de lignes SNCF mais en construction. J'ai une question pratique, vous parlez de 8 000 voyageurs par jour, peut-être, très bien, mais j'aurais aimé connaître le nombre de voyageurs qui emprunte la ligne qui va d'Orléans à Beaugency, par analogie, pour bien comprendre, les poids de population ne sont pas très différents et les dimensions sont assez analogues. Autre question : sur la subvention européenne, ce n'est pas très clair, on parle de 40 M€, mais conditionnés à un résultat sur la baisse de consommation énergétique. Et donc, si on n'obtient pas un voyageur sur deux, cette subvention ne serait pas forcément tenue. Est-ce que réellement il y a un risque de ne pas avoir cette subvention, ou bien est-elle déjà acquise ? Cela manque de clarté dans la présentation du projet.

**Yves TABAREAU, retraité**

Merci de me donner le micro. Je n'habite pas juste à côté de la voie, mais j'habite le quartier malgré tout. J'aimerais savoir si la rue Bellebat sera coupée au niveau du passage à niveau actuel. Et deuxièmement, concernant le financement, je vais payer, comme tous les contribuables, et tout le monde sait que les contribuables français sont parmi les plus imposés d'Europe, on parle de paradis fiscal, et bien je dis que la France est un enfer fiscal. Alors par exemple, pour les billets que les gens vont payer pour emprunter ce train, les voyageurs vont payer un quart du prix, c'est-à-dire que trois quarts du prix du billet seront payés par les contribuables, qui pour la plupart ne prennent jamais le train.

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Sur la première partie de votre intervention, encore une fois, les réponses seront apportées dans le deuxième exposé, mais on pourra encore revenir dessus si vous estimez que ce n'est pas assez complet.

**Jacques HUTTEAU, ingénieur expert**

Bonjour, j'ai travaillé avec la SNCF pendant 32 ans, au développement économique. Vous avez supprimé, dans toute la France, dans ce maillage qui avait été fait à partir du milieu du 19<sup>e</sup> siècle, et jusqu'en 1946, vous avez fermé des voies partout, ce sera dans mes écrits, que je suis en train de faire. Mais je voulais vous poser une question : quand vous nous dites que la Région et l'Europe vont payer, il y a aussi les Départements qui vont payer, donc c'est encore les contribuables qui vont payer. Quand on paie pour une société, on est actionnaire, donc il faudrait que le contribuable devienne actionnaire, et cela je le développerai d'une autre façon, parce qu'on est pas mal en France à vouloir aborder ce problème-là maintenant. Quand vous avez fermé la voie de chemin de fer dans l'Yonne, en Vendée, en Charente-Maritime, en Eure-et-Loir, etc., vous avez fermé quantité de lignes alors qu'à ce moment-là, pour notre économie, c'était primordial. Et je vous le dis, pendant 32 ans, j'ai travaillé là-dessus.

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Merci monsieur, il y aura encore des temps d'échanges, ce n'est pas terminé, mais je pense que c'est important de donner des éléments de réponse au fur et à mesure, et là notamment sur la demande de référentiel avec d'autres lignes, et sur les aspects financiers.

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

Sur la question des prévisions de trafic, c'est toujours un exercice assez difficile. Sur la ligne côté Ouest, on est sur des niveaux de voyageurs qui sont de l'ordre de 6 000 environ. Ce n'est pas tout à fait le même service, puisqu'on a beaucoup moins de haltes et de fréquences que ce que l'on aura ici en heures de pointe. L'exercice de prévision est très normé, c'est quelque chose de très difficile, on entend les critiques, on fait travailler plusieurs bureaux d'étude sur ces prévisions, et tous concluent sur des niveaux à peu près équivalents. On a regardé aussi un autre élément intéressant, le bilan qui a été fait sur la ligne B du tramway, qui dessert aussi l'Est Orléanais. Les prévisions de trafic avant le projet étaient de l'ordre de 20 000 à 21 000 voyageurs par jour, après la mise en service on est plutôt à 28 000 voyageurs jour, donc à près de 40 % de plus. Donc l'exercice de prévision n'est pas quelque chose d'exact, on ne peut pas jurer qu'il y a autant de voyageurs que ce qui est prévu, mais il se pourrait aussi qu'il y en ait plus aussi. Le chiffre de 8 000, il est issu d'une méthodologie qui agrège les données INSEE. Lorsqu'on fait des recensements, cela sert à faire ce genre de prévision, et notre exercice est fondé sur ces données, de la façon la plus honnête et la plus transparente possible.

Sur la subvention européenne, si on n'a pas le nombre de voyageurs escomptés : l'Europe est quelque chose de difficile, pour ce qui est d'obtenir des subventions. On en avait eu dans le précédent Contrat de Plan sur le Fret, là ce sera sur le report modal. Je peux vous dire que ce sont des commissaires qui regardent les chiffres de façon très précise, et qui ne s'engagent pas comme ça, qui ne donnent pas comme ça des subventions. En termes de prévision de trafic, là aussi, ils les ont auditées et validées, c'est pour cela que nous sommes assez confiants sur ce qu'on annonce, on pense effectivement que le trafic sera présent en 2023, lors du bilan, et qu'alors nous aurons la subvention. Évidemment, si les trains sont vides, je pense qu'il y aura un sujet à discuter

avec l'Europe, sachant que ce risque-là, en termes de financement, est porté par le Conseil Régional.

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

Concernant les observations sur les fermetures de lignes opérées par la SNCF depuis 40 ou 50 ans, simplement, je voudrais vous dire, et il faudrait que ce soit aussi dans votre livre, qu'on lira avec beaucoup d'intérêts, que ces lignes ont été fermées, souvent, la plupart du temps, à chaque fois, parce qu'il y avait de moins en moins de trafic dessus, et qu'économiquement c'était un gouffre. Il faut savoir qu'en France, pendant des années le Fret a été subventionné par la SNCF, qui a creusé son déficit à travers cela, quand il n'était pas renfloué par les bénéfices qui étaient récupérés sur le TGV, c'est fini tout cela aujourd'hui. Il faut effectivement se rendre à l'évidence, et faire des choix qui nous ramènent tous à la raison.

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Merci, et je n'oublie pas la question sur les passages à niveau, qui reviendra dans notre deuxième temps d'échanges.

**Pierre-Michel FOURNIER, retraité, riverain**

Bonjour, je suis riverain, et je suis tout à fait surpris par la méthodologie pour calculer 8 301 voyageurs qui sont attendus. J'ai écouté attentivement votre exposé, et je ne vais pas dire que je n'y ai rien compris, mais je constate que c'est l'application d'une méthode technocratique par des ingénieurs, des statisticiens et je regrette que, semble-t-il, il n'y ait pas eu une seule enquête sur l'interrogation des gens qui utilisent leur voiture et qui prennent la Tangentielle, des vrais usagers. En passant, je note quand je prends le TER qu'il n'y a personne dans les trains, et la Région se plaint sans arrêt de perdre de l'argent avec les TER. Dans la ligne que vous proposez, il y a environ 6 M€ de pertes annuelles, entre 6 M€ et 10 M€ en fait. Quant au coût global que vous annoncez à 200 M€ plus les rames, chacun sait que n'importe quel projet qui est porté par un organisme d'État dérape inévitablement, et ce sera plutôt entre 350 M€ et 400 M€.

**Sandra LASPRETE, riveraine, salariée**

Bonjour, je suis riverain de la ligne à la hauteur d'Ambert, je suis étonnée de ne pas voir plus d'information, dans votre présentation, concernant le trafic du Fret, qui est à mon sens aussi une grosse source de nuisances. Pourriez-vous nous le présenter un peu plus, dans vos prévisions ? Pour boucler avec ce que monsieur demandait, concernant les nuisances sonores : qu'est-ce qui est prévu en termes d'études au niveau des vibrations ? Qu'est-ce qui va arriver à nos maisons, aussi bien pendant les travaux que lors des passages des trains, ne vont-elles pas se fissurer ? Dernière chose et je laisse le micro : monsieur disait qu'effectivement un certain nombre de lignes ont été fermées parce qu'elles étaient de moins en moins rentables et de moins en moins utilisées, mais de ce que j'entends, le prix du billet sera financé par la Région : est-ce que dans cette étude on peut nous présenter le *payback* de ce projet ? L'investissement, d'accord, mais pour que ce soit rentable et durable, combien faudra-t-il d'années, sans risque qu'elle soit fermée, ou que la fréquence en soit diminuée, comme c'est arrivé sur la ligne Beaugency – Orléans ?

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Merci, encore une question et on va passer la parole à la tribune, et je vois qu'on anticipe déjà beaucoup sur le deuxième exposé, je crois que l'on va y venir vite.

**Didier GRIMAULT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports**

J'entends parler de coûts, c'est toujours la même chose, lorsque l'on parle d'une infrastructure de transport publique, quelle qu'elle soit, c'est soit-disant coûteux, on parle de coûts pharaoniques, mais personne ne s'interroge lorsque l'on fait des infrastructures routières, qui sont également coûteuses. Alors il faut bien se dire que les encombrements de la Tangentielle, et toutes les nuisances induites, dépenses d'énergie, augmentation du CO2, temps de trajet imprévisibles, stress, accidents, se traduisent également par des coûts. Oh, des coûts cachés, dans un véritable maquis comptable, mais qui n'en sont pas moins réels, et coûteux pour la collectivité. Et lors, il faut dire qu'une ligne ferroviaire, celle qui se présente ici, se traduirait par une diminution de ces coûts,

c'est ce qu'on appelle la rentabilité sociale du ferroviaire, critère qui devrait d'ailleurs être intégré dans les bilans comptables des compagnies de chemins de fer.

*Rires et applaudissements.*

**Olivier CARRÉ, Maire d'Orléans**

Je veux juste délivrer la position de la Ville, en tout cas telle qu'elle devrait être adoptée par le Conseil Municipal qui va venir. Comme je suis entre deux réunions, je sors tout juste d'une réunion et je vais rejoindre une autre réunion à 20 h, je pris tout le monde de bien vouloir m'excuser de mon intrusion, qui sera rapide.

Globalement, à l'échelle de la Métropole, David QUIBERGE, Vice-Président aux Transports, aura certainement l'occasion d'expliquer la position qui a été votée en Conseil de Métropole. Sur la position de la Ville d'Orléans, je sais tout le travail qui a été fait et engagé, et les réponses qui vont être apportées. On a aujourd'hui un point d'achoppement, qui, pour nous, est majeur, c'est la nécessité, dans ce projet, tel qu'il apparaît aujourd'hui, de devoir augmenter l'emprise de la gare terminale d'Orléans. Cette emprise, aujourd'hui, pose de réels problèmes sur les stationnements, vous avez parlé tout à l'heure des effets de reports modaux. Quand on amène sa voiture pour une partie du trajet, pour après prendre le transport en commun, on partage la même philosophie, telle que vous l'avez développée, cela nécessite des capacités de parking, celles-ci seront largement entamées par la nécessité d'agrandir la gare. Ensuite, il y aura une modification assez sensible du quartier lui-même, alors qu'il vient juste d'être résidentialisé. Et puis on nous propose de reconstituer des places, mais à des coûts qui ne sont pas fixés, en tout cas pour ceux qui seront pris en charge par le maître d'ouvrage. Et donc, aujourd'hui, il y a beaucoup d'incertitudes.

Autre élément, nous nous sommes interrogés sur la nécessité d'avoir à agrandir l'emprise de la gare. Aujourd'hui, telle que la gare d'Orléans fonctionne, et tel qu'il ne semble pas qu'il soit envisagé de la moderniser, il est clair que cette augmentation de l'emprise est nécessaire. Ceci étant dit, si un autre travail était fait sur le fonctionnement interne de la gare, le flux supplémentaire, tel qu'il est aujourd'hui proposé, au regard de la modestie du trafic qui existe à l'intérieur de cette gare, l'une des moins utilisées parmi les gares terminales régionales – du fait du TGV et de toute une série de raisons qui font d'ailleurs qu'elle n'a pas été modernisée – et je ne parle pas de la gare là où arrivent les voyageurs, je parle des quais et de ce qui est en amont, le fonctionnement de l'arrivée des trains en gare. Aujourd'hui, il y a des dysfonctionnements significatifs sur l'organisation de cette gare, qui font qu'on est obligé, pour accepter un trafic supplémentaire, de l'agrandir, alors même que si on révisait en profondeur le fonctionnement de la gare, il y aurait la possibilité d'éviter cet élément. Et c'est ce que nous allons demander, dans le cadre des études à venir, sachant que ce que je dis a été analysé et fait partie d'un travail d'expertise que nous avons demandé, pour notre propre compte.

Donc, c'est en cela qu'à ce stade, l'avis de la ville d'Orléans sera négatif sur le projet tel qu'il nous est présenté, du fait de ces trop nombreuses incertitudes. J'espère que le travail qui va suivre apportera des réponses positives.

Merci à toutes et à tous.

*Applaudissements nourris.*

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Je vous propose d'entendre les réponses de la maîtrise d'ouvrage sur les questions posées avant l'intervention de Monsieur le Maire d'Orléans. Beaucoup de questions sur les prévisions en termes d'évolution du trafic de Fret, sur la possibilité que le coût augmente par rapport à ce qui est présenté aujourd'hui, ou sur la méthode de calcul de fréquentation, sur d'éventuelles enquêtes auprès des automobilistes...

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

D'abord sur les coûts du projet, sur le coût annoncé de 200 M€, à la différence des prévisions de trafic, qui sont un exercice difficile, les prévisions sur les coûts sont quelque chose de quand même bien maîtrisé. Je ne peux pas laisser dire que les projets que nous menons dépassent

systématiquement, ce n'est juste pas vrai. Tous les projets du dernier Contrat de Plan État-Région que l'on a menés se sont tous terminés en économie. Donc voilà, on ne peut pas annoncer que le projet coûtera 400 M€ ou 800 M€, ce n'est pas exact.

Les prévisions sont faites grâce à des enquêtes dites « enquêtes ménages », c'est un peu technique mais effectivement, il n'y a pas d'enquête où l'on va demander aux automobilistes si demain ils prendront le train. Si on le fait, on aura beaucoup plus que 8 000 voyageurs, parce que l'automobiliste, si on lui demande s'il prendra le train s'il y en a un, sa réponse sera « oui ». Mais dans les faits, ce n'est pas ça, il ne lâche pas son volant facilement, et au final on a beaucoup moins que ce que déclare de façon volontaire l'automobiliste. Donc on ne peut pas se fonder sur ce type d'enquête, c'est pour cela qu'il y a une note méthodologique qui est mise en place. Si nous faisons ce type d'enquête, je suis certain que nous aurions beaucoup plus que 8 000 voyageurs.

Sur le Fret, aujourd'hui il y a trois trains par semaine sur la ligne, c'est une ligne qui restera en antenne, cela ne change pas, donc ce ne sera jamais un grand axe fret. L'axe Tours – Orléans – Paris est un corridor Fret très important, c'est le quatrième Corridor européen, mais on n'aura jamais cela sur la ligne Orléans – Châteauneuf, puisque les trains Fret n'ont pas de débouché sur cette ligne. Le seul trafic fret que l'on peut avoir sur cette ligne, c'est un trafic dit « embranché », c'est-à-dire pour des entreprises qui utilisent le Fret localement. Aujourd'hui, il n'y a qu'une seule entreprise qui l'utilise, la société SDH Fer (Milliet). Il faudrait qu'il y ait déjà au moins une entreprise équivalente pour doubler ce trafic Fret, or on sait que ce type d'entreprise ne s'installe pas comme ça, il faut beaucoup de place, un modèle économique qui justifierait de telles installations. Aujourd'hui, même si on le souhaite, on n'en voit pas vraiment. Néanmoins, dans les prévisions de trafic que l'on a faites, on a dû émettre des hypothèses ; on a mis, pour les calculs de simulation du bruit par exemple, jusqu'à sept trains quotidiens. Donc on a une grosse marge sur les prévisions de bruit sur ce trafic. Mais dans les faits, à notre avis, on ne déplacera pas un train par jour de fret.

Sur le sujet un peu plus complexe de la rentabilité du projet : économiquement, le projet n'est pas rentable, mais c'est vrai de tous les projets de transport, et particulièrement de tous les projets de transport public. Vous ne le savez peut-être pas, mais quel que soit le transport collectif que vous prenez, les billets sont très largement subventionnés par la collectivité, de l'ordre de 1 pour 4. Si la collectivité accepte de payer ce transport collectif, c'est parce qu'il y a quand même une rentabilité derrière, qui se mesure plus difficilement mais qui est moins de pollution, moins de congestion, du temps gagné, etc. Dans le bilan socio-économique du projet, l'un des partis qui est gagnant, c'est l'automobile, parce qu'avec ce projet il y aura moins de congestion sur la Tangentielle, et finalement l'automobiliste est gagnant grâce à ce projet. Donc, l'investissement public, il ne s'entend pas que sur une rentabilité purement économique du projet.

#### **Marion SIVY, C&S Conseils**

Sur ces aspects globaux du projet, les coûts, les fonctionnalités, les services, on a eu beaucoup de questions, on n'épuisera pas le sujet ce soir. Il y a peut-être d'autres questions, sinon je vous propose qu'on passe à la question du projet dans son environnement.

#### **Philippe GILLET, retraité**

Pourquoi n'y a-t-il pas ce genre de réunion à Saint-Jean-de-Braye, qui est pourtant l'une des communes les plus impactées par ce projet ?

*Applaudissements.*

#### **Xavier NEAU, Président 2ROC45**

Bonsoir, je voudrais remettre en cause moi aussi, encore une fois, le nombre de voyageurs estimé. La méthode que vous avez employée, apparemment c'est la méthode que vous employez partout. J'étais en train de lire ce soir la ligne Voves – Chartres : grâce à votre méthode vous aviez estimé de 3 000 à 4 000 voyageurs par jour. En réalité, vous avez 100 voyageurs par semaine.

Alors, je conteste les faits, pour une bonne raison, c'est que les 8 000 voyageurs, c'est la base, le fondement, de la création de cette nouvelle ligne. Vous parlez de « requalification » de la ligne, parce que cela vous évitera les normes de nouvelles lignes, pour lesquelles il ne peut pas y avoir de maisons à 10 mètres par exemple. Donc, on conteste d'accord le chiffrage du nombre de

voyageurs. Et on demande, aujourd'hui, officiellement, qu'une véritable étude soit faite, par un organisme autre que la SNCF. Dans votre document d'enquête publique – je ne l'ai pas lu, entièrement j'en conviens, mais j'en ai lu une bonne partie – nulle part je n'ai trouvé une description de la méthodologie employée pour aboutir aux résultats affichés. Par exemple, il y a seulement trois lignes sur l'utilisation des bus, c'est trop succinct ! Vous êtes sur une étude datant de 2011 environ, mais les perspectives à 2020, c'est qu'on aura des bus électriques, il y en a déjà qui tournent à Orléans, alors prenez-les en compte. Que je sache, les bus électriques, ça ne pollue pas. Vous allez me dire qu'il faut de l'électricité, mais pour votre projet aussi.

**Pierre MOINET, Président de l'association Pour un Quartier Vert et Tranquille**

Monsieur CARLE, vous avez dit qu'on suspectait la qualité de vos prévisions budgétaires, moi en tant qu'ancien chef de projet, je comprends très bien votre position, à quelques 10 % près, on peut difficilement mettre en doute votre budget.

Sauf que ! Vous savez que votre ligne est sur un sol karstique, il y a exactement 6 200 cavités qui sont répertoriées ou suspectées sur l'ensemble du Loiret, et dans votre propre étude il est marqué que c'est un « risque majeur », c'est écrit tel quel. Quand on a un risque majeur de cette ampleur, je vous rappelle quand même qu'il a coûté 100 M€ supplémentaires à la ligne B du tramway d'Orléans, on ne se contente pas d'un chiffre sec, on donne forcément une fourchette, pour que le décideur sache où il met les pieds. D'ailleurs je vous rappelle que si vous rajoutez les 40 M€ de votre matériel, ça ne fait plus 200 M€ mais 240 M€, et puis le risque que j'évoque est particulièrement grave et présent, et très réel, et vous avez sept ouvrages d'art à construire, donc ils vont les révéler ! Et plus tard, vous allez avoir vos trains roulant à 100 km/h, qui produiront bien sûr des vibrations qui aggraveront le risque, sachant que ce risque est encore accru par les inondations de l'été dernier. Donc, devant une telle situation, monsieur, sans se déjuger, sans dire qu'on n'est pas capable de faire une étude précise, chiffrée, on fait une fourchette. Et moi je pense que votre fourchette est entre 300 M€ et 500 M€, c'est au moins être prudent, réaliste et honnête, en tant que chef de projet.

J'oubliais un détail : vous parlez de 200 M€, mais dans la page 53 de votre document, on trouve 329 M€, j'aimerais qu'on me l'explique.

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Je propose qu'on repasse la parole à la maîtrise d'ouvrage : pourquoi pas une réunion à Saint-Jean de Braye ? À nouveau des questions sur la méthodologie d'estimation des voyageurs, et également le sujet des sols karstiques. J'entends qu'il y a encore une question sur les vibrations, là encore une fois on rejoint notre deuxième partie de soirée. Dans la deuxième séquence de questions, bien entendu si vous avez une question qui porte sur les premiers sujets, vous pourrez la poser.

**Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau**

La première question, sur la localisation des réunions publiques : la décision a été prise très récemment d'organiser trois réunions, puisqu'à l'ouverture de l'enquête, la commission n'avait pas souhaité en tenir. C'est suite aux interventions de certains élus locaux que ces réunions publiques ont été organisées, en une dizaine de jours. On a trouvé trois salles qui puissent accueillir une capacité suffisante ; la preuve, vous êtes assez nombreux ce soir, et c'est d'ailleurs une grande réussite pour nous, puisqu'on est là pour informer et dialoguer. Donc on a trouvé trois salles à Orléans, à Chécy et à Châteauneuf, au regard de la disponibilité de chacun, notamment de la commission, qui tient par ailleurs onze permanences, ce qui vient déjà retirer un certain nombre de journées pour accueillir ce genre de manifestations. Ce n'est pas une échappatoire, je pense que les Abraysiens peuvent venir à Orléans ce soir, ou à Chécy vendredi soir, pour s'exprimer. Je pense qu'il y a d'ailleurs des Abraysiens et des Abraysiennes ce soir ici.

Sur la question des études de trafic, vous parliez d'organismes indépendants, elles ont été menées par des bureaux d'études spécialisées, qui sont indépendants. Ce n'est pas la SNCF qui a conduit ces études. Bien évidemment, en tant que maître d'ouvrage, nous avons mandaté ces bureaux d'études. Vous avez parlé d'études de 2010 et 2011, oui, elles ont été utilisées pour présenter les résultats lors de la concertation publique début 2012. Deux autres études ont été réalisées depuis :

une contre-expertise a été menée par un cabinet européen, mandaté par l'Union Européenne, pour venir justement s'assurer de la pertinence des résultats et de leur recevabilité. Toutes ces études nous amènent entre 6 500 et 8 000 voyageurs par jour à peu près, donc un ordre de grandeur qui est globalement le même.

Sur le sujet des sols, et de la géotechnique, nous avons déjà réalisé un certain nombre d'études géotechniques, nous avons également pris en compte un certain nombre d'informations de la littérature sur ce qui est connu et ce qui ne l'est pas. Nous avons également prévu une provision pour risques, qui est dans l'enveloppe de 200 M€, qui tient compte de certaines imprécisions, de certaines incertitudes, et qui avoisine les 8 % à 9 %, ce qui représente une somme suffisamment importante à nos yeux. Ces hypothèses-là ont été prises en compte dans le dimensionnement, et à ce jour, on est sur le point d'engager de nouvelles campagnes pour continuer à optimiser le coût du projet. Naturellement, on a conscience qu'il s'agit d'un projet coûteux, et l'objectif, au-delà de maîtriser l'enveloppe, c'est de pouvoir réduire la voilure sur certains postes.

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

Un mot sur les dessertes par bus électriques, je crois que Julien CHARYK l'a présenté au début de son exposé, et je l'ai moi-même rappelé, des études ont été menées pour savoir quel était le mode le plus adapté aux objectifs assignés à cette future desserte. Et tous les modes ont été passés en revue, je parle de modes de transports collectifs. Et le train s'est avéré être celui qui répondait le mieux aux objectifs fixés. Si on parle de 500 personnes en heure de pointe le matin, alors je sais que vous contestez les chiffres, c'est difficile, ça peut devenir un dialogue de sourds, mais 500 personnes à l'heure de pointe le matin, c'est l'équivalent de dix cars, électriques ou pas, qui se suivraient je ne sais pas où, une noria de cars sur la route tous les matins depuis Châteauneuf, je ne suis pas certain que ça fonctionnerait très bien. Simplement, voilà, on peut revenir sur l'étude, mais voilà, les comparaisons ont été faites, tout cela a été étudié sérieusement. Alors, on peut ne pas être d'accord, je l'entends tout à fait, mais cela a été étudié, des éléments de comparaison ont été avancés, c'est le choix qui a été fait en fonction des éléments que l'on a pu porter à la connaissance des décideurs.

S'agissant de la dérive des coûts, et je ne parlerais pas de procès parce que, malgré tout, nous sommes entre nous, il ne s'agit pas de cela, mais enfin, de la remise en cause d'une entreprise publique nationale, SNCF Réseau, ...

#### *Interventions hors micro.*

Ce que je voulais dire, c'est qu'on est comptable des deniers publics, quand on étudie un projet, son financement, son coût, on essaie de faire les choses de manière responsable, justement parce qu'on a quelques milliards de dettes. Il y aurait beaucoup à dire à ce sujet, il y a quelques milliards de dettes à SNCF Réseau, la SNCF elle-même est moins endettée, mais pour une raison simple, c'est qu'en 1997, quand on a créé RFF, on a transféré la dette de la SNCF à RFF. Donc évidemment, sur les 47 milliards, il y avait déjà 27 milliards qui provenaient de la SNCF, je le dis en passant. Simplement, ensuite, cette dette a grossi tout simplement parce que les projets qui ont été portés, et qui auraient dû être portés par les pouvoirs publics, notamment par l'État, ont été financés par SNCF Réseau, et une grande partie de cette dette est une subvention en attente. En quelque sorte, l'État, qui aurait dû financer un certain nombre de projets, a demandé à SNCF de s'endetter parce qu'il n'avait pas les moyens de financer ces projets-là.

#### *Interventions hors micro.*

Non mais attendez, ce n'est pas à nous de la rembourser, c'est de l'argent de l'État que l'on n'a pas touché, on ne va pas rembourser de l'argent qu'on n'a pas touché, ce serait quand même compliqué.

Pour être sérieux, et pour conclure, je redis qu'il s'agit d'argent public, et on ne gère pas l'argent public n'importe comment à SNCF Réseau. Quand on parle d'argent public, il s'agit de notre argent, globalement, je suis tout à fait d'accord avec vous. Qu'il s'agisse de l'argent de l'État, de la Région, du Département, il s'agit de notre argent, et donc, on fait en sorte que l'argent public soit utile, qu'il soit engagé utilement, dans des projets utiles. Encore une fois, ce n'est pas nous qui

portons ce projet, c'est la Région, et on pense malgré tout que ce projet a une utilité. C'est ce que je voulais dire, sans vouloir pour autant engager un débat outre mesure.

### **Marion SIVY, C&S Conseils**

Je propose que l'on passe maintenant sur le projet et le territoire, l'insertion du projet dans son environnement, ce qui nous permettra d'aborder les sujets de bruit, de vibration, de passage à niveau, qui ont été abordés à plusieurs reprises.

*Interventions hors micro dans la salle.*

Sur les aspects d'estimation, de fréquentation et de méthodologie d'étude, je pense qu'on n'arrivera pas à clore le débat ce soir, j'aimerais vraiment qu'on puisse passer à la partie sur l'insertion du projet dans son environnement, pour qu'on puisse répondre aux questions qui ont été posées.

### **Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau**

Nous allons donc à présent évoquer l'insertion du projet dans son environnement. Il s'agit de moderniser une ligne existante, qui reste circulée par des trains de Fret. Nous disposons donc aujourd'hui d'une infrastructure linéaire, qu'il serait difficile de constituer au regard de l'urbanisation du territoire. La modernisation envisagée est donc une réutilisation et une valorisation d'un patrimoine existant, qui de fait, nécessite peu d'acquisition foncière, et qui présente également des impacts faune, flore et agricole, très limités.

Concernant le sujet agricole, le dossier traite un point particulier, avec le déclassement de certaines parcelles au niveau 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 cette ZAP de 50 hectares, porté par la commune. Enfin, le sujet 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 de ce projet de manière à préserver cet environnement remarquable.

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

Assurer la sécurité aux passages à niveau représente un des enjeux majeurs pour tout projet de réouverture de ligne au trafic voyageur. Il s'agit d'ailleurs d'une des raisons pour lesquelles le projet a pris du retard depuis 2012. Le programme de sécurisation des passages à niveau doit en effet concilier deux points incontournables. D'une part, respecter la réglementation en vigueur qui s'impose à SNCF Réseau, et d'autre part, veiller à conserver une perméabilité du territoire pour les déplacements, notamment Nord – Sud, la ligne étant orientée Est – Ouest. Le plan Bussereau, qui fait suite à l'accident d'Allinges en 2008 entre un car scolaire et un TER, avait pour objectif de réduire à zéro le nombre de décès à des passages à niveau en France. Dans un premier temps, il a été étudié la faisabilité de supprimer l'intégralité des passages à niveau de la ligne en vue d'une réouverture au trafic voyageurs. C'est ce que la réglementation fixe comme objectif, et ce que ce plan Bussereau poursuit comme ambition. En réponse aux caractéristiques particulières de certaines lignes existantes, vouées à être réouvertes au trafic voyageurs, une méthodologie basée sur l'analyse de risques a été proposée au Ministère des Transports et à l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire, de manière à ne pas atteindre cet extrême. Cette méthode, bien qu'exigeant un haut niveau de sécurité, permet donc, dans certaines conditions, de maintenir certains passages à niveau. Le niveau de risque de certains passages à niveau est donc obtenu par le produit entre la gravité et la probabilité d'occurrence d'un accident, qui sont eux-mêmes basés sur des critères quantitatifs (vitesse routière, vitesse ferroviaire, nombre de voitures, nombre de trains) et des critères qualitatifs (configuration des lieux, visibilité, carrefour situé à proximité).

Dans le cas précis d'Orléans – Châteauneuf-sur-Loire, on dénombre 26 passages à niveau sur 25 kilomètres de ligne, donc une moyenne d'un passage à niveau tous les kilomètres, soit un tous les 600 à 700 mètres en zone urbaine. Sur ces 26 passages à niveau, la réglementation impose de vérifier deux critères, qui se cumulent, à la date de mise en service mais aussi dix ans après la



mise en service, donc en 2022 et en 2032. Pris individuellement, chaque passage à niveau conservé doit présenter un niveau de risque inférieur au niveau de risque moyen d'un passage à niveau existant sur le réseau ferré national, soit un coefficient de 0,005. À l'échelle de la ligne, le niveau de risque pour l'ensemble des passages à niveau conservés doit être dix fois plus faible que celui qu'on constate sur une ligne ferroviaire équivalente de même longueur. Ainsi, on doit atteindre un titre maximal de 0,0083, qui équivaut globalement à la suppression de deux tiers des passages à niveau existants.

Pour chaque passage à niveau existant, quatre familles de solutions sont envisageables, ce qui démultiplie rapidement le nombre de combinaisons pour les 26 passages à niveau existants. C'est sur ce point que nous avons travaillé avec les collectivités depuis 2012. Soit on maintient le passage à niveau avec des aménagements de sécurité, on met en place deux ou quatre demi-barrières, création d'îlots séparateurs de sens pour la circulation routière, suppression de carrefours dits « tourne-à-gauche » juste après un passage à niveau pour éviter le stationnement de véhicules sur la plateforme, etc.

Deuxième possibilité, la suppression simple du passage à niveau, mis en impasse de part et d'autre, avec renvoi du trafic vers un itinéraire existant, que ce soit un autre passage à niveau ou un ouvrage d'art, le maintien d'une traversée piétonne uniquement, puisqu'un allongement de parcours peut être acceptable pour un véhicule, moins pour un piéton ou un cycle, et enfin la suppression par un ouvrage d'art, soit par un pont-route, en faisant passer la route au-dessus de la voie ferrée, ou un pont-rail, en faisant passer la route sous la voie ferrée.

Le travail de concertation continue mené avec les collectivités et représentants du territoire a donc consisté à trouver un équilibre entre trois enjeux : le strict respect de la réglementation en matière de sécurité, le maintien de la possibilité de franchissement pour conserver une perméabilité suffisante du territoire, et enfin la maîtrise de l'enveloppe financière au regard du coût de l'aménagement prévu.

Le diagramme présenté ici représente de manière schématique le programme de sécurisation des passages à niveau présenté au sein de l'enquête publique. En abscisse, on trouve le numéro des passages à niveau, depuis le 90 à Orléans, rue de Bellebat, jusqu'au 112 bis, passage à niveau piéton, privé, chez Baudin Châteauneuf, à Châteauneuf-sur-Loire. 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 les niveaux de risque tolérables pour chaque passage à niveau pris individuellement, le chiffre de 0,0083 pour le seuil maximal admissible de l'ensemble des passages à niveau maintenus. Les flèches rouges, jaunes et vertes symbolisent les vitesses de circulation ferroviaire, 60 km/h sur Orléans, 70 km/h sur Saint-Jean-de-Braye et Châteauneuf-sur-Loire, 100 km/h sur Chécy, Mardié et Saint-Denis-de-L'Hôtel, vitesse maximale de circulation. Comme présenté préalablement, la vitesse est l'un des facteurs qui vient influencer sur le niveau de risque de chaque passage à niveau.

Le programme prévoit donc la sécurisation de neuf passages à niveau, dont le niveau de risque résiduel est représenté par les barres bleues sur le schéma : passages à niveau 90, 91, 92, 93bis, 95, 96, 100, 107 et 112. On note que chacun présente un niveau de risque assez largement inférieur à la moyenne constatée sur le réseau ferré national, puisqu'un passage à niveau moyen sur le réseau ferré en France a un niveau de risque qui atteindrait les pointillés sur le graphique. Le projet prévoit également le maintien de trois passages à niveau piétons sécurisés, passages à niveau 94, 111 et 112 bis, représentés par les pictogrammes piétons, la réalisation d'un passage souterrain au niveau du passage à niveau 108 de Saint-Denis-de-L'Hôtel, et la réalisation de sept ouvrages d'art, symbolisés par OA sur le diagramme, ainsi que de deux ouvrages supplémentaires qui seront réalisés dans le cadre du projet de déviation de la route départementale 921, projet porté par le Conseil Départemental du Loiret et déclaré d'utilité publique en septembre 2016.

Deux dernières précisions sur ce schéma : le passage à niveau 91 rue Malakoff à Orléans sera maintenu à sens unique routier Sud – Nord, en raison d'un manque de visibilité dans le sens inverse, car situé en courbe. Le passage à niveau 100, de Chécy, rue de Grainloup, sera, lui, maintenu, à condition d'atteindre une fréquentation maximale de 4 000 véhicules par jour – aujourd'hui plus de 8 000 véhicules le franchissent quotidiennement. À ce titre, un nouveau plan de

circulation communale a été travaillé avec la mairie de Chécy, en tenant compte du futur ouvrage qui sera réalisé avenue Blanche.

Les sept ouvrages d'art envisagés dans le cadre du programme de sécurisation des passages à niveau sont donc situés :

- Passage à niveau 93, avenue du Capitaine Jean, route départementale 2152 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 97, rue de Roche, à Saint-Jean-de-Braye, avec réalisation d'un pont-rail à gabarit réduit, dans l'axe de l'actuelle voirie, avec passage alterné, géré par feux tricolores de part et d'autre de l'ouvrage ;
- Passages à niveau 98 et 99, à Chécy, sur les chemins d'exploitation et rue du Godet, réalisation d'un pont-route situé à l'Ouest de la rue du Godet actuelle ;
- Au niveau de la future halte de Chécy, avenue Blanche, réalisation d'un pont-rail en lieu et place du passage piéton existant, permettant donc de faire évoluer le plan de circulation communal ;
- Passage à niveau 103, rue du Merisier à Mardié, avec réalisation d'un pont-rail ;
- Passage à niveau 104, à Mardié, avec réalisation d'un pont-route pour conserver un accès, notamment, à la future carrière de Mardié ;
- Passage à niveau 110, à Châteauneuf-sur-Loire, rue du Maréchal Leclerc, route départementale 11, 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.

Concernant la maîtrise des nuisances sonores, celle-ci présente un enjeu important pour tous les projets d'infrastructure. Je vous invite à découvrir la courte vidéo qui présente comment le projet Orléans – Châteauneuf-sur-Loire a pris en compte ce sujet.

*Diffusion de la vidéo.*

La réglementation encadrant les études acoustiques repose sur trois principaux critères : l'ambiance sonore existante, qualifiée de « modérée » ou « non modérée », la contribution acoustique d'une infrastructure, selon qu'il s'agisse d'une route ou d'une voie ferrée, d'une création ou d'une modification, et enfin la qualification des modifications engendrées par le projet : sont-elles significatives ou non ?

Quatre cas de figure sont identifiés dans le cadre du projet Orléans – Châteauneuf-sur-Loire : une nouvelle infrastructure ferroviaire, avec la création de la voie H en gare d'Orléans, une infrastructure ferroviaire modifiée avec la modernisation des 25 km de voie unique, de nouvelles infrastructures routières avec la création de l'accès à la halle de Mardié, ou de l'ouvrage réalisé avenue Blanche à Chécy, et des infrastructures routières modifiées avec les différentes dénivellations de passages à niveau ou l'aménagement d'un giratoire au passage à niveau n°112 à Châteauneuf-sur-Loire. Pour chacune de ces quatre réglementations, les seuils maximaux admissibles de contribution sonore de l'infrastructure varient, en fonction du niveau de bruit existant et du caractère significatif ou non.

La modélisation acoustique, appliquée au projet, a permis d'identifier 19 bâtiments présentant un dépassement de seuil autorisé : quatre au titre de la réglementation applicable en cas d'infrastructure ferroviaire modifiée, un au titre de la réglementation applicable en cas de nouvelle infrastructure routière et 14 au titre de la réglementation applicable au titre de l'infrastructure routière modifiée. Ces bâtiments devront donc être protégés de manière à réduire le niveau sonore, soit par la pause d'écrans acoustiques, soit par des isolations des façades exposées.

Les résultats détaillés des études acoustiques sont présentés au sein du dossier avec les cartographies isophones de l'état actuel, de l'état projeté, et la mise en évidence des bâtis nécessitant une protection en raison du dépassement des seuils réglementaires. L'objectif n'est pas, ici, de balayer les 27 km de ligne, pour ce faire je vous invite à vous référer au dossier d'enquête qui est complet sur ces points-là, ou de vous rapprocher de la commission lors des différentes permanences qui restent à être tenues, en vous exprimant sur le sujet.

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Voilà des éléments qui, je pense, apportent des réponses sur des questions qui ont été posées en première partie de réunion. C'est probablement incomplet à ce stade, on va prendre des questions, et je pense notamment peut-être, d'abord, au sujet des vibrations, qui avait été exprimé en première partie de réunion. En plus de cette question, on peut déjà en prendre une ou deux autres maintenant avant de revenir à la tribune.

**Mathieu CLÉMENT, ingénieur informatique**

Bonjour, je suis proche riverain de la ligne de train. Vous avez parlé des passages à niveau avec des fermetures, des passages à simple voie, des travaux à prendre en compte. Je me pose la question des habitants de la Métropole orléanaise, qui eux vont prendre leur voiture, et donc gagner, en plus du tramway qui leur procure déjà un peu de temps supplémentaire sur leur temps de trajet, l'arrêt du train. Donc ces personnes-là vont aussi prendre du temps en plus. Ce sujet-là n'a jamais été abordé, en tout cas je ne l'ai pas vu. Et quid du passage au niveau de Malakoff, proche d'une école ? Dans votre étude sonore, il n'y a pas de mur prévu, donc une école va avoir droit tout le temps aux trains qui passent. C'est l'école Charles-Péguy, une école de ZEP, avec un bâtiment à côté, pas de mur non plus. Je me demande pourquoi.

**Jean-François BRAIRAIT, vice-président de l'association 2 ROC 45**

Je voudrais vous poser une question concernant le passage à niveau 94 de la rue de Verville. Dans votre présentation, ce passage à niveau n'a plus aucun risque, puisque si j'ai bien vu il n'y a pas de petite barre bleue sur votre graphique. C'est un passage à niveau où il passera au moins 40 élèves par heure. Quand on connaît la façon dont se comportent ces mêmes élèves face au tramway aujourd'hui, c'est-à-dire lorsque l'on voit comment ils se précipitent devant le tram pour faire les fanfarons, on est un peu inquiets de voir ce passage à niveau fermé mais laissé aux piétons, sans passage souterrain, alors que cette quarantaine d'élèves par heure vont de temps en temps vouloir « s'amuser ». On peut s'attendre à ce que, dans les années qui viennent, il y ait un incident majeur sur ce passage à niveau. Que chacun prenne ses responsabilités.

**Xavier NEAU, président de l'association 2 ROC 45**

Juste un petit complément sur ce que vient de dire Jean-François : pourquoi ce passage à niveau n'est pas traité de la même façon que le passage à niveau n°112 à Châteauneuf-sur-Loire, qui va être équipé d'un souterrain ? Là, en l'occurrence, il n'y en a pas, alors que c'est une zone qui est extrêmement utilisée par les piétons.

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Donc, interrogation sur les passages à niveau et également sur l'impact sur le trafic automobile.

**Christophe BAUDIN**

Le problème que pose Monsieur, c'est le même au Pont Bordeau avec le passage à niveau, il y a autant de gosses !

**Philippe GILLET, retraité**

Rue de Verville, le passage à niveau est condamné, OK, la fréquence est d'environ 1 000 véhicules par jour, et rue du Pont Bordeau, de mémoire, il y en avait 3 000. Il est bien évident que dans la mesure où le passage à niveau de la rue de Verville va être fermé, soit les voitures vont passer Boulevard Kennedy, et là donc, résidences avec rétrécissement des routes à deux voies pour réduire les vitesses, soit elles vont reprendre la route de la rue du Pont Bordeau, et là on peut s'attendre à avoir un passage à 5 000 véhicules par jour, les 3 000 qui y passent déjà plus les 1 400 qui passaient jusque-là rue de Verville et rue de la République. Et même, au vu de votre document, je vous renvoie donc à votre enquête : « +280 % en termes de passage de véhicule ». Donc je vous laisse imaginer ce qui va se passer avec la fermeture du passage à niveau et la remontée de file qu'il va y avoir. Je vous rappelle qu'à 200 mètres environ il y a l'école Louis-Petit. Et si on parle de pollution, pardon mais toutes les voitures n'ont pas des *starts-and-stops*, donc là, la pollution, on peut en parler...

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Vous avez posé beaucoup de questions qui se rejoignent finalement beaucoup, il serait intéressant que la maîtrise d'ouvrage apporte des éléments de réponse. On ne clôture pas les échanges, on va encore reprendre des échanges.

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

Un mot sur les vibrations, ce sont des choses assez difficiles à modéliser, on a beaucoup moins de choses réglementaires que ce qui existe sur le bruit. Néanmoins, sur cette ligne-là, déjà, elle va être modernisée. La vibration est très forte quand il y a peu de ballast et peu d'amortissement de la voie. On prévoit de mettre 25 cm de ballast partout, c'est une voie moderne. Un autre aspect de la vibration, c'est le « tac tac » des trains sur les joints, là il n'y en aura plus du tout parce qu'il y aura ce qu'on appelle un long rail soudé. Sur toutes les lignes modernes, d'autant qu'on est sur des trains dits légers, des TER, en fait dans les modélisations que l'on fait, il n'y a quasiment aucune vibration provoquée par ces trains. Pour nous, il n'y a pas vraiment de sujet sur les vibrations.

**Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau**

On a parlé du passage à niveau 91, rue Malakoff, qui sera passé à sens unique pour les véhicules routiers, en raison de la courbe, et du fait qu'on le découvre au dernier moment venant du Nord. Ce passage à niveau sera équipé de quatre demi-barrières, de façon également à sécuriser les cheminements piétons et cycles qui peuvent se réaliser dans les deux sens, malgré le Code de la route mis en place. De manière générale, chaque passage à niveau sécurisé sera équipé de quatre demi-barrières automatiques. À ce titre-là, il est également envisagé de les sécuriser pour les modes doux, pour les vélos et les piétons, et de manière aussi à rendre ces traversées accessibles aux personnes à mobilité réduite, ce qui n'est pas forcément le cas aujourd'hui.

Sur le passage à niveau 94, rue de Verville, en concertation avec la commune de Saint-Jean-de-Braye, il a été obtenu de fermer ce passage à niveau au trafic routier, avec un report sur les deux passages à niveau encadrants, le 93 bis, rue du Pont Bordeau, et le 95, rue de la République. Cet aménagement a été discuté, également s'agissant de la traversée pour les piétons ou pour les cycles. On est sur une zone où les trains circuleront à la vitesse maximum de 70 km/h, et donc la réglementation, dans ces conditions, permet le maintien de traversées piétonnes à niveau. Par contre, sur Saint-Denis-de-L'Hôtel, passage à niveau 108, la vitesse sera supérieure à 70 km/h, puisqu'on sera sur la section circulée jusqu'à 100 km/h, donc voilà pour la différence de traitement qui existe ; c'était également un souhait de la municipalité de pouvoir conserver cette traversée à niveau.

Sur l'allongement des parcours au niveau des passages à niveau, suite à leur fermeture, on a conduit une étude que l'on a appelée « impact sur le trafic routier existant au regard des passages à niveau », on a modélisé les reports suite au programme de sécurisation des passages à niveau, par où les usagers allaient pouvoir circuler pour rejoindre leur destination, avec des calculs qui ont été réalisés sur les carrefours encadrants, de manière à pouvoir s'assurer que le projet puisse être compatible avec un plan de circulation qui évolue. Pour un passage à niveau, le cycle de fermeture est en moyenne de 45 secondes, cela dépend naturellement de la vitesse et de la longueur du train. En général, le temps de fermeture des barrières n'excède pas 45 secondes sur les voies ferrées nationales. Cela fonctionne avec l'enclenchement d'une pédale de passage à niveau par le train, lorsqu'il est à l'approche. Il y a un temps de temporisation et de préavis, avec le feu clignotant, la sonnerie du passage à niveau qui s'active, l'abaissement des deux demi-barrières en amont du passage à niveau dans le sens de circulation du véhicule, puis des deux demi-barrières en aval. Quand on se situe dans un milieu urbain relativement dense, il est plutôt choisi de mettre quatre barrières au passage à niveau plutôt que deux. Quinze secondes plus tard, le train passe, avec un temps de passage qui varie entre 5 et 12 secondes pour un TER, un peu plus longtemps pour un train de fret, le train circulant à 50 km/h à l'avenir sur cette ligne, avec des compositions pouvant aller jusqu'à 650 mètres. Donc, le cycle complet dure environ 45 secondes, soit une minute trente de fermeture chaque heure, et trois minutes de fermeture par heure, en heure de pointe. (*Interventions hors micro dans la salle.*) Il y a quatre trains par heure, donc trois minutes par heure en moyenne sur une heure de pointe. Les heures de pointe, c'est deux heures le matin et deux heures le soir.

Sur les passages à niveau mitoyens avec le tramway, c'est un point de particularité, la ligne B, ouverte en 2012, présente quatre carrefours qui sont situés à proximité immédiate d'un passage à niveau : le 92, rue d'Ambert, le 93 bis rue de Pont Bordeau, 94 rue de Verville et 95, rue de la République. Sur ce sujet, assez particulier, qui a déjà fait l'objet de nombreux échanges, notamment avec Orléans Métropole, également avec Keolis et les services de la ville d'Orléans en charge du trafic routier, un groupe de travail a été lancé de manière à trouver des solutions techniques qui viennent allier trois enjeux, tout d'abord la sécurité pour tous les modes, le train, la voiture et le tramway, avec une obligation de résultat sur ces points-là, ensuite l'exploitabilité du tramway, l'objectif n'étant pas de venir pénaliser ce mode de transport pour faire circuler le train, et enfin en conservant une fluidité du trafic routier. Il y a des solutions, en termes de signalisation. Les carrefours concernés sont déjà synchronisés, ils se parlent déjà. Aujourd'hui, à l'approche d'un train, un signal est envoyé aux feux tricolores et aux tramways. Aujourd'hui, c'est un peu pénalisant dans le cadre d'un train de fret, pour des complexités techniques liées notamment aux installations en place. Mais à l'avenir, l'objectif est de faire fonctionner tous les modes ensemble, pour qu'on atteigne les trois objectifs que je viens de citer.

#### **Marion SIVY, C&S Conseils**

En complément, sur les passages à niveau, il y avait aussi la question de monsieur sur la rue de Bellebat à Orléans.

#### **Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau**

Le passage à niveau sera maintenu à la circulation routière, dans les deux sens. Sur ce passage à niveau, le n°90, il a été envisagé un temps de le fermer et de le transformer en un passage à niveau piéton, comme on envisage de le faire rue de Verville à Saint-Jean-de-Braye. Mais suite à un certain nombre d'échanges et d'analyses de la part de la Ville d'Orléans, ce choix n'a pas été retenu, et on est parti sur la suppression, en compensation, d'un autre passage à niveau. On tombe là sur la problématique que j'expliquais tout à l'heure, à savoir qu'on a un niveau de risque global à tenir à l'échelle de la ligne, et il y a en quelque sorte une solidarité à obtenir, entre les six communes de la ligne, pour pouvoir trouver des passages à niveau qui puissent être supprimés, notamment par un ouvrage d'art. C'est ce qu'on envisage de faire à Châteauneuf-sur-Loire, avec le passage à niveau n°110.

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

En complément, il y avait une question sur la fluidité du trafic routier, sur le fait que les fermetures des passages à niveau occasionneraient une congestion du trafic. Il passe aujourd'hui environ 370 tramways par jour sur la ligne B, le rapport est à peu près de 1 pour 7 : le trafic ferroviaire sera sept fois moins important que ce qui existe aujourd'hui en termes de tramway, donc l'impact sur les fermetures de passages à niveau sera sept fois moins important que ce que produit le trafic tramway, et le passage des trains ne se fera pas systématiquement en plus du passage tramway, parfois les deux passent en même temps.

#### **Marion SIVY, C&S Conseils**

Sur le sujet des protections acoustiques, il y avait quelques questions, à la fois sur la protection pour les riverains et sur le passage près d'une école.

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

Globalement, sur le projet, les études acoustiques qui ont été prises, avec sept trains de Fret comptés alors qu'il y en aura au plus un, voire zéro certains jours, ont permis de simuler le bruit via un modèle. Et les résultats montrent qu'il n'y a pas besoin de protection sur le secteur très urbanisé, c'est-à-dire sur Orléans et Saint-Jean-de-Braye. C'est aussi le résultat de la concertation menée sur le projet, où l'on a réduit la vitesse des trains. Au final, vous avez des trains qui vont faire guère plus de bruit qu'un tramway. De même qu'on n'a pas construit des murs tout le long de la ligne de tramway, on n'a pas prévu de construire des murs tout le long de la ligne de chemin de fer, parce que le niveau de bruit auquel on va arriver ne le justifie pas. Cette chose, on devra la vérifier une fois que l'infrastructure sera mise en service, il y aura de nouvelles campagnes de bruit pour mesurer le bruit réellement généré, et en tant que maîtrise d'ouvrage nous avons une

obligation de résultat. Si jamais on s'est planté dans les calculs, si les résultats montrent qu'on est à un niveau de bruit supérieur, on aura obligation de protéger les habitations, de construire des murs, de faire des protections de palissades, ce genre de choses.

Aujourd'hui, ce que l'on dit, c'est que compte tenu du trafic prévu sur la ligne, on n'est pas sur une ligne type TGV mais type TER avec des trains qui seront électriques, qui rouleront à des vitesses relativement faibles, donc qui ont une signature acoustique très faible, qui s'insère dans un milieu urbain lui-même déjà bruyant. Donc, le bruit nouveau que l'on va introduire ne justifiera pas la mise en place de protections. Les protections qui vont être justifiées seront davantage liées au trafic automobile détourné, et sur les nouvelles infrastructures routières, on installera des protections de façade et des murs anti-bruit. C'est plus le trafic routier qui fait du bruit, notamment sur la rue du Capitaine Jean.

### **Marion SIVY, C&S Conseils**

Plusieurs questions complémentaires...

### **Jacques HUTTEAU, ingénieur expert**

Premier point, je vais vous faire plaisir, vous n'avez pas supprimé le passage à niveau à Châteauneuf-sur-Loire ; parce que je ne suis pas comme M. BONNEAU, Président de la Région, qui veut massacrer Châteauneuf-sur-Loire. Je suis ingénieur et expert, j'ai fait une étude dans la Zone Industrielle de Châteauneuf-sur-Loire, où il y aura beaucoup de gens qui prendront le train, c'est là qu'il faut s'arrêter, il y a la place, des terrains qui peuvent servir de chaque côté, des embranchements ferroviaires pour nos pauvres sociétés qui ne pourront plus s'en servir, vous leur avez fait faire des embranchements qui n'ont pas servi. Donc là c'est réglé : on s'arrête avant, dans la zone ferroviaire, et vous n'avez pas à dépenser de l'argent pour les passages à niveau. À la gare, vous n'aurez aucune place de stationnement, tout a été fichu en l'air par la SNCF à une époque.

Deuxième point, vous parlez du trafic routier, là je suis entièrement d'accord, parce que je vais vous dire, la France, c'est quoi actuellement ? J'étudie sur toute la France actuellement, et à chaque fois, je vois la même chose. Sur notre Tangentielle, c'est huit fois sur dix des camions roumains, bulgares, lituaniens, polonais, portugais et espagnols, dans l'ordre de ceux que j'ai pu relever. C'est huit camions sur dix, et la Tangentielle est à l'exemple de toute la France. Pourquoi ? Parce qu'on a laissé s'imposer le trafic routier pour remplacer le Fret ferroviaire, mais tous ces camions, ils ne prennent pas l'autoroute, parce que ça coûte trop cher. Je peux vous dire qu'à Châteauneuf-sur-Loire, où vous voulez boucher le passage à niveau, il passe à peu près un camion toutes les demi-heures, lituanien, bulgare, et tout ce qu'on veut.

Dernier point, j'abonde dans votre sens sur l'histoire du bruit. Là aussi, je voyage beaucoup, et le long de vos lignes de chemin de fer, modernes, en continu, il n'y a pas beaucoup de bruit. Je vais en Suisse aussi, là-bas ils n'ont pas tout supprimé, donc il y a beaucoup de trains, et bien ils sont silencieux. Donc là, je suis d'accord avec vous, sur le bruit, je crois que c'est un plus.

### **Annie FOURNIER, retraitée**

Je suis de Saint-Jean-de-Braye, et je trouve regrettable que le CO2 qu'on va économiser sur la Tangentielle se retrouve à Saint-Jean-de-Braye, on a une politique assez écologique, respectueuse de l'environnement, et tout va être fichu en l'air. En plus, je pense que la voie ferrée va être obligée d'utiliser des pesticides ou des choses pour enlever les herbes, ça va s'écouler dans les jardins alors que tout le monde faisait très attention et que les mentalités étaient en train de changer. Alors il me semble que maintenant, on a la capacité, avec Internet, d'organiser du co-voiturage, c'est tout à fait possible, je pense que les jeunes rentreront à fond dedans. Et puis d'autre part, les camions dont on parle, peut-être pourrait-on les dévier ou les obliger à prendre la A19, et ne pas venir mettre un train dans une zone urbaine, c'est très dangereux pour les enfants.

### **David THIBERGE, maire de Saint-Jean-de-Braye**

J'interviens avec deux casquettes différentes, à la fois celle de Vice-Président de la Métropole et celle de Maire de Saint-Jean-de-Braye. Je voudrais remercier la commission d'enquête et la SNCF, d'avoir bien voulu organiser ces réunions. C'était une demande extrêmement forte de notre

part, et je vous remercie beaucoup d'avoir pu les organiser. Je crois qu'il n'aurait pas été compris par tout le monde que ces réunions n'aient pas été organisées.

La Métropole a donné un avis favorable avec de fortes réserves. Selon que l'on veut voir le verre à moitié plein ou le verre à moitié vide, on parle de « fortes réserves » ou de « fortes remarques ». Bon, chacun jugera des réserves de la Métropole. La Métropole a donné un avis favorable pour le projet, parce qu'il nous semblait qu'en termes d'aménagement du territoire, c'était un projet important à l'échelle urbaine, au-delà de la limite des 22 communes de la Métropole, pour l'organisation de l'aire de vie du grand Orléans, entre Châteauneuf-sur-Loire, Beaugency, la Ferté-Saint-Aubin et Arthenay. Pour autant, il y a des réserves qui sont fortes, et qui portent en particulier sur les difficultés qu'on a à rouvrir une ligne qui est fermée depuis le 15 mai 1939. Ce n'est pas facile, et toutes les questions qu'on pose portent là-dessus : comment rouvrir en tenant compte des habitants ?

J'ai dit, et là je parle plus en ma qualité de Maire de Saint-Jean-de-Braye, que plus on a une vision « macro » du projet, et en termes d'aménagement du territoire ça semble pertinent, plus on se rapproche des habitants, au niveau « micro », et plus ces questions sont compliquées et plus il y a de travail encore à faire. Les Abraysiens qui m'entendent parler de ce projet à chaque Assemblée Générale de Comité de Quartier, savent combien on a fait beaucoup de pas en avant depuis sept ou huit ans. Je le rappelle souvent, les premières réunions, c'était « on ferme tous les passages à niveau », ces réunions n'ont pas duré longtemps ! On a fait énormément de pas en avant depuis. Moi je dis qu'aujourd'hui, on est au milieu du gué, il y a encore des choses à faire.

Le Maire d'Orléans a dit tout à l'heure que pour lui, le point majeur consistait en la création d'une nouvelle voie, la voie H, dans la gare, qui est un désaccord majeur. À Saint-Jean-de-Braye, nous avons un certain nombre de désaccords majeurs, on l'a dit depuis très longtemps, la déviation du passage à niveau 93, celui de la rue du Capitaine Jean, avec cet ouvrage d'art qui est compliqué, pharaonique... Tout le monde le sait, je vais le redire, le Directeur Régional de RFF m'a dit « *Monsieur le Maire, on est en train de vous faire une monstruosité urbaine* ». Nous, on veut pouvoir avancer sur ces sujets, clairement, on veut pouvoir améliorer les choses.

La question du bruit est fondamentale, c'est une des premières questions, et on vous remercie des avancées dans le dossier d'enquête publique, par rapport au dossier qui avait été soumis à la suite de l'étude environnementale du projet. Les questions qui sont posées aujourd'hui montrent qu'il y a encore des choses à faire.

Et puis il y a une question qui vient d'être posée, et qui pour nous est très importante, c'est la question de l'entretien de la voie. On est enclenché dans des zéro pesticide dans toutes nos communes, d'abord parce qu'on y croit, même si la loi nous l'impose, parce qu'on pense que notre mode de vie est un mode de vie dangereux. Donc, là encore des questions avaient été posées, des réponses sont en cours, mais je pense que c'est aussi une question très importante, qui ne peut pas être balayée d'un revers de la main, et sur laquelle il faut encore qu'on avance : comment ce corridor serait entretenu ? Avec quels produits, quel respect de l'environnement, dans des zones où nos villes développent des entretiens des espaces publics sans aucun pesticide ?

Voilà les deux positions, à la fois de la Métropole et de la Ville de Saint-Jean-de-Braye.

*Applaudissements.*

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

Sur la question des pesticides et du glyphosate, ce sera aussi une des avancées de la concertation, effectivement ce sont des remarques qui ont été faites dans le dossier pré-enquête, sur les premiers avis. Nous avons pris cela en compte et décision a été prise d'installer un géotextile sur l'ensemble de la ligne, pour limiter la prise de la végétation. Donc, on n'utilisera pas de glyphosate, d'autant que de toute manière, la réglementation nous amènera, à l'horizon de mise en service de la ligne, à nous passer de ce type de produit.

Sur le ferroviaire dans l'aire urbaine, Orléans est devenu Métropole, et le mode de transport qui est privilégié est le ferroviaire dans les zones avec le plus grand nombre d'habitants, parce que c'est un transport de masse, et parce que c'est un transport sûr et écologique, qui a beaucoup d'atouts.

Donc, avoir du ferroviaire dans une Ville qui se développe, c'est juste quelque chose de normal. Et on vit, on arrive à vivre, avec le ferroviaire. On entend les craintes des riverains, qui sont tout à fait légitimes, mais il y a en France des dizaines de milliers, des millions de personnes, qui vivent à proximité des voies, et ça ne se passe pas si mal que ça, ...

*Interventions hors micro dans la salle.*

Chaque jour en France, des permis de construire sont délivrés pour construire des maisons à proximité des voies ferrées, ce n'est pas quelque chose d'impossible. Il y a des maisons installées partout à proximité de nos voies, il s'en construit tous les jours, c'est la réalité. Vous êtes aussi des riverains d'une ligne qui préexistait, ...

*Interventions hors micro dans la salle.*

Notre souhait n'est pas de transformer le quotidien de tous les riverains des lignes en enfer, en termes de bruit ce seront des choses qui sont considérées comme acceptables, d'un point de vue réglementaire.

Il y a quand même des avancées qui ont été faites, on a parlé du glyphosate, mais il y en a d'autres. Le fait d'avoir réduit la vitesse des trains, le fait d'avoir multiplié les traversées au niveau de la ligne. Il existe aujourd'hui 26 traversées sur la ligne, demain il en existera 22, donc on les a très grandement conservées sur tout ce qui est la zone urbaine dense. En fait, ceux qui vont disparaître sont plutôt les passages à niveau qu'on peut qualifier de ruraux. Toutes les autres traversées sont reconstituées, soit par ouvrage d'art, soit parce qu'on a maintenu le passage à niveau. Après, sur la dangerosité des passages à niveau, nous considérons que ce sont des endroits dangereux, et qu'il y en a trop. Il y a à peu près en France un mort tous les 15 jours sur un passage à niveau, ...

*Interventions hors micro dans la salle.*

On partage le souci que les passages à niveau sont des endroits dangereux, et qu'il faut donc faire attention. Idéalement, il faudrait les supprimer. Après, pour insérer la ligne dans le territoire, ce n'était pas possible de tout supprimer. C'est ce qu'a évoqué Monsieur THIBERGE, et effectivement ce n'est pas possible. Les passages à niveau qui seront conservés seront sécurisés au maximum, les passages à niveau piétons sont équipés de pictogrammes pour signaler l'arrivée des trains. On déploiera aussi, au niveau des écoles notamment, les interventions en milieu scolaire. On le fait très régulièrement, pour sensibiliser les élèves aux dangers du train. Dans 99 % des cas, l'accident au passage à niveau est une faute de l'utilisateur de la route, il faut quand même le dire. On a fait un certain nombre d'efforts pour insérer cette infrastructure sur le territoire, on est encore à l'écoute, mais voilà, à un moment donné, ce n'est plus possible.

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

On a commencé par-là, l'objectif de cette réunion, c'est de vous écouter, d'entendre vos remarques, vos observations, vos critiques, je l'ai dit d'emblée. Simplement, j'ai dit que les critiques, si elles étaient constructives, c'était mieux, évidemment, mais c'est toujours difficile.

Je voudrais remercier Monsieur THIBERGE, Vice-Président de la Métropole, pour son intervention, parce que je pense qu'il a pointé du doigt le problème dans le cas d'un projet d'aménagement de ce type. Comment on concilie la vision « macro » et la vision au plus proche du terrain, l'intérêt général et l'intérêt particulier ? C'est là qu'est la difficulté, dans un projet qui répond à un enjeu d'aménagement du territoire, c'est toujours difficile de concilier aussi les intérêts particuliers. Je ne vais pas vous dire que vous aurez moins de bruit, vous aurez plus de bruit, il y aura des trains là où il n'y en avait pas. Je ne vais pas vous vendre un projet en vous disant qu'il n'y aura pas de bruit. Vous n'aviez pas de bruit, vous aurez du bruit, c'est la réalité.

Maintenant, souvent, l'intérêt général et l'intérêt particulier, ils sont contradictoires, ils s'opposent, c'est compliqué, mais ce qu'on essaie de faire à travers ce projet, aujourd'hui, avec cette réunion et les deux autres qui suivront, c'est essayer non pas de vous convaincre – on est convaincu qu'on ne vous convaincra pas – ce qu'on veut essayer de faire, c'est de vous éclairer, vous permettre d'appréhender correctement les problèmes tels qu'ils vont se poser et les solutions qu'on essaie



d'apporter. J'entends vos remarques et vos critiques fortes, mais il faut aussi essayer d'entendre les éléments de réponse qu'on vous apporte.

Je ne dis pas que cela doit vous satisfaire à tout prix, je dis qu'il y a des éléments de réponse. On dit qu'il y a du bruit, qui est dans la réglementation. Certes, je me mets à votre place, vous n'avez rien à faire de la réglementation, vous allez avoir du bruit et effectivement, ce que vous voulez c'est savoir comment vous allez pouvoir vous prémunir de cela. Donc, quand on dit qu'aujourd'hui, compte tenu des modélisations qui ont été réalisées, on n'a pas « obligation » de mettre en place des dispositifs d'empêchement du bruit. Mais demain, on le vérifiera, on vous a dit qu'il y avait obligation de résultat, et en cas de bruit réel, on n'hésitera pas à mettre en place les dispositifs nécessaires pour ramener les « nuisances » à un seuil tolérable pour vous.

*Interventions hors micro dans la salle.*

**Marion SIVY, C&S Conseils**

S'il vous plaît, on ne va pas clore ce sujet-là ce soir, et il y a quelqu'un qui attend de poser une question depuis tout à l'heure. Après je propose qu'on aille vers la conclusion de la réunion, on est déjà en train d'entamer nos 2 h 30 de réunion, et je ne voudrais pas non plus retenir ceux qui souhaiteraient rentrer chez eux.

**Adrien LEGROS, étudiant, Orléans**

Bonsoir, ma question concerne les liaisons TER et bus qui existent aujourd'hui sur les gares de La Chapelle, Fleury et Saint-Cyr-en-Val, ainsi que sur Orléans. Est-ce que dans les quatre haltes de la métropole, il est prévu des liens TER et bus sur les communes de Mardié, Saint-Jean-de-Braye, Chécy et sur l'arrêt Ambert – Orléans ?

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Merci pour cette question, il y avait encore une question, ensuite je propose de passer la parole à la tribune et à M. le Président de la commission d'enquête.

**Jean-Claude MARINAULT, riverain retraité**

Une question que je me pose au cours de cette réunion, vous vous êtes rendu compte des problèmes de bruit et peut-être aussi de vibration. La meilleure chose pour convaincre les gens, c'est peut-être de voir une réalisation. Avez-vous, dans les réseaux ferrés de France, une réalisation de ce type, en service, en milieu urbain, et où les gens puissent se déplacer, notamment les élus, pour se rendre compte de la perturbation que cela peut créer ?

**Michaël GOEVIER, riverain de la rue Bellebat**

Je souhaiterais savoir si, au niveau du passage à niveau 90, rue Bellebat, les trains s'arrêteront pour laisser passer les TGV ? Dans le temps, ils s'arrêtaient devant chez nous, ils y stationnaient cinq ou dix minutes.

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Là aussi, une question très précise, et nous allons aller vers la conclusion, je vois que beaucoup de monde s'en va dans la salle.

**Julien CHARYK, Directeur d'Opérations, SNCF Réseau**

La dernière question, sur l'exploitation, avec l'arrêt potentiel avant de s'insérer sur la ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse : en fait, on a conduit une étude d'exploitation. De façon générale, les trains grandes lignes, qui circulent à plus grande vitesse, sont prioritaires. C'est ainsi que cela fonctionne sur le réseau national, et c'est comme cela que ça subsistera demain. Un train qui fait Paris – Vierzon – Toulouse, aujourd'hui son horaire est tracé, et l'objectif est que les futurs TER Orléans – Châteauneuf-sur-Loire viennent s'insérer entre les circulations, qu'elles soient Grande Ligne ou Fret longue distance.

Donc, les horaires Orléans – Châteauneuf s'intégreront au sein du trafic existant, d'ailleurs des aménagements sont prévus sur la ligne Paris – Toulouse. Aujourd'hui, un train qui sort de la gare d'Orléans et qui part en direction de Vierzon est à 30 km/h jusqu'à ce qu'il soit près de la Loire, et

qu'il ait franchi le fleuve. Demain, un TER Orléans – Châteauneuf-sur-Loire sortira ou entrera en gare d'Orléans à 60 km/h, ce qui permet d'avoir une insertion plus rapide. Vous parliez également de l'insertion depuis la voie unique vers le complexe orléanais, dans ce cas la halte Orléans-Ambert sera le point de rétention, en cas d'incident ou de retard, l'objectif étant de pouvoir insérer le TER Orléans – Châteauneuf-sur-Loire au moment opportun, sans perturber le reste du trafic.

Sur la liaison TER et bus, la question est évoquée entre les deux Autorités Organisatrices compétences, le Conseil Régional en charge des TER et Orléans Métropole, en charge de la mobilité urbaine. Des réflexions ont été conduites à ce titre-là, sur la billettique et sur la tarification. Un certain nombre d'outils existent déjà sur les réseaux existants. L'objectif souhaité par les deux parties est bien entendu de trouver une solution analogue.

Sur l'acoustique et l'idée de visiter une infrastructure comparable, c'est souvent compliqué, mais pour autant, on a développé, si vous avez eu le temps de vous rendre sur le site du projet, [www.orleans-chateauneufsurloire.fr](http://www.orleans-chateauneufsurloire.fr), de réaliser un certain nombre de simulations et d'enregistrements acoustiques. Cela reste évidemment des simulations, et du comparatif, mais on est allé enregistrer un train de fret actuel, en montrant sa signature acoustique, son passage. On a également enregistré des TER qui circulent à faible vitesse sur des lignes modernes, des TER qui circulent à plus grande vitesse sur des lignes modernes et le même train de fret simulé sur une ligne moderne. On a également une simulation qui montre l'intégration de ce bruit ferroviaire au sein du bruit urbain, que ce soit la circulation routière ou le passage du tramway. Ce sont des simulations, mais qui vous donnent déjà une bonne idée, le train de fret demain à 50 km/h fera moins de bruit que le train de fret aujourd'hui à 30 km/h sur une voie très dégradée.

*Intervention hors micro.*

#### **Marion SIVY, C&S Conseils**

Monsieur rappelle sa remarque sur les trains silencieux en Suisse, est-ce que vous avez une réponse à apporter ? Je vois qu'il y a encore des mains levées...

#### **Intervenant (n'a pas souhaité donner son nom)**

Je ne suis pas directement riverain, mais je sens bien qu'il y a des gens qui sont inquiets. J'ai un souvenir d'une voie en service, en Suisse, qui longeait une route le long d'une station de ski. J'entendais l'opinion du monsieur qui a beaucoup voyagé sur les gens qui habitent à côté des lignes, en ville ou en campagne, dans d'autres pays. Si vous pouviez nous éclairer là-dessus, j'ai l'impression qu'on a un peu peur de ce qu'on ne connaît pas.

#### **J.-F. BRADU, riverain**

On a un problème aujourd'hui, parce qu'on parle d'aménagement du territoire, mais moi je pense que cet aménagement est fait à la petite semaine, c'est-à-dire que l'on a fait un tramway, et puis après on veut faire un train, alors que c'est un même projet qu'il aurait fallu faire d'emblée tout de suite, en liant les deux projets. Donc, on aurait dû faire le tramway jusqu'à Chécy, c'est évident, et il aurait fallu le faire passer par la gare. C'était la première erreur. Et là, c'était tout simple, il n'y avait plus qu'à faire le train jusqu'à l'entrée de Chécy, et il n'y aurait plus ces problèmes de bruit en zone urbaine. J'habite à 15 mètres de la ligne, à côté du passage d'Ambert, qui va être un enfer désormais, déjà que j'ai du mal à sortir ma voiture vu les files que cela occasionne. Le matin, le train me réveille, un train de marchandises, l'autre me réveillera sans doute aussi même s'il fait moins de bruit. Je trouve que tout cela a été mal ficelé, et vous dites que le projet, aujourd'hui, on ne peut pas y revenir, alors je trouve qu'on est dans une impasse désormais. C'est un projet qui a mal débuté parce que nos élus, nos politiques, ne se sont pas concertés pour faire les deux projets ensemble.

En plus, pourquoi le lycée de Châteauneuf-sur-Loire, bizarrement, d'un seul coup, c'est privé ? Vous vous êtes posé la question ? Et bien je vous la pose ! Pourquoi le lycée de Châteauneuf-sur-Loire est privé alors qu'il y a deux mois, tout le monde disait que c'était bien ? Mais aujourd'hui, comme il n'y aura peut-être pas la subvention de l'État... Au final, on va encore urbaniser un peu plus Saint-Jean-de-Braye, qui était avant entre Loire et Forêt, et qui va devenir maintenant entre Loire et voie ferrée.

**Philippe GILLET, retraité**

Deux remarques. Sur le bruit, il faut savoir qu'en termes de normalisation, de jour on se limite à 60 dB et de nuit à 55 dB. Mais lorsque le TER va passer, il va y avoir un pic de bruit aux alentours de 80 dB ou 85 dB. Mais vous prenez, selon les termes d'un décret de loi de 1999, la valeur moyenne. À titre d'exemple, imaginez que pendant 8 heures la nuit un avion passe à 85 dB, c'est un bruit de débroussailleuse, et bien la valeur moyenne sera de 56 dB. Donc, faites attention quand vous voyez des niveaux de bruit, ils prennent toujours une valeur moyenne, ce qui permet de faire accepter l'inacceptable. Ce n'est pas moi qui le dit, c'est tous ceux qui sont concernés. Autre chose, et j'en terminerai là-dessus, la notion d'émergence : l'émergence ne doit pas dépasser 5 dB, pardon si c'est un peu technique, et on rajoute 5 à 6 dB en fonction du temps. Ce qui veut dire que lorsque vous avez un bruit de cale, c'est-à-dire ni TER ni tramway, aux alentours de la rue Jean-Zay, c'est dans les 40 dB. Je vous invite à aller voir le dossier du tramway qui a été fait au niveau acoustique. Donc, quand le train et le tramway vont passer, on va se retrouver avec un pic de 60 dB à 65 dB, forcément on est supérieur en termes d'émergence, par rapport à la norme. Je vous invite à discuter de cela, on en reparlera la prochaine fois.

**Marion SIVY, C&S Conseils**

Merci Monsieur, des remarques qui viennent s'ajouter en écho à beaucoup de choses qui ont été dites ce soir. Je vous remercie pour la richesse des échanges, et je propose de passer la parole au Président de la commission d'enquête pour la conclusion de cette réunion. Sauf si vous avez des éléments de réponse à apporter sur les dernières questions ?

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

Sur le lycée, déjà ce n'est pas à nous de déterminer où il doit se positionner, en revanche cela renvoie à ce qui est pris en compte dans le projet. Le lycée, administrativement parlant, il n'existait pas, donc il n'a pas été pris en compte dans nos études de trafic. Ce qu'on a pris en compte, c'était ce qui avait un permis de construire ou ce qui était déclaré d'utilité publique, par exemple le pont sur la Loire. Ceci étant, on ne construit pas une ligne de chemin de fer pour un lycée, je rappelle que dans les prévisions de trafic, on dit qu'un sur deux des futurs utilisateurs de la ligne sera un ancien automobiliste, donc certainement pas un lycéen. Il faut décorrélérer les deux sujets.

**Pierre BOUBAULT, Président de la Commission d'enquête**

Eh bien, Mesdames et Messieurs, au nom de la commission d'enquête, je vais vous remercier de votre participation et de votre présence. Aujourd'hui il n'y a aucun écrit, ce ne sont que des informations directes, il vous reste la possibilité de mentionner vos observations, pour qu'elles soient plus officielles. Excusez-moi de l'expression mais c'est à peu près ce qu'il faut dire. Et vous avez aussi les registres d'enquête dans les mairies. Vous pouvez éventuellement m'envoyer un courrier, cela me fait toujours plaisir. Vous avez aussi le registre numérique par Internet, chez vous, tranquillement. Les personnes qui n'ont pas Internet, vous pouvez aller en mairie et vous avez une petite tablette qui vous permet de prendre connaissance du projet et, éventuellement, de donner vos observations.

J'en ai terminé, je vous remercie et je vous souhaite un bon retour.

*Applaudissements.*