

COMMUNAUTE d'AGGLOMERATION
ORLEANS VAL DE LOIRE

ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABLE
à la REVISION du PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS
de l'AGGLOMERATION ORLEANAISE

DU LUNDI 05 JANVIER 2004 au VENDREDI 06 FEVRIER 2004 INCLUS

R. Favard
Commissaire-Enquêteur
Siège de la CAO-Espace St Marc ORLEANS-

Le RAPPORT sera rédigé selon le PLAN suivant.

SOMMAIRE

I - GENERALITES CONCERNANT L'ENQUÊTE:

I-1-Objet de l'enquête, nature du projet.

I-2-Cadre juridique.

I-3-Composition du dossier.

I-4-Organisation de l'enquête.

I-5-Organisation des permanences.

I-6-Publication de l'arrêté prescrivant l'enquête.

I-7-Rencontre des responsables du dossier dans chacun des 29 points de dépôt.

I-8-Publicité de l'enquête- Information du public -Vérification de l'affichage.

II - DEROULEMENT de l'ENQUÊTE:

II-1-Déroulement, incident.

II-2-Clôture de l'enquête et transfert des dossiers.

II-3-Relation comptable des observations avec distinction de leur origine (particuliers, associations, élus...) et de leur relation avec l'objet de l'enquête.

II-4-Commentaires sur les observations.

II-5-Informations complémentaires.

II-6-Méthode d'examen des observations recueillies.

III - OBSERVATIONS RETENUES COMME RENTRANT DANS le PROJET:

III-1-Intégration de BOU et CHANTEAU dans le PDU-Analyse

III-2-Synthèse

III-3-T.C.S.P. - Analyse

III-4- T.C.S.P. - Synthèse.

IV - RECUEIL DES OBSERVATIONS SUR LE P.D.U. FORMULEES AU COURS DE L'ENQUÊTE, QUI N'ENTRENT PAS DANS LE PROJET, MAIS TRANSMISES A TITRE D'INFORMATIONS:

V – CONCLUSIONS :

GENERALITES CONCERNANT L'ENQUÊTE

I-I- OBJET DE L'ENQUÊTE, NATURE DU PROJET

L'enquête concerne la première phase de la REVISION du PLAN de DEPLACEMENTS URBAINS (P.D.U.) de la COMMUNAUTE d'AGGLOMERAT ION ORLEANS VAL DE LOIRE (C.A.O.VAL).

Elle s'est déroulée dans les 22 communes : Boigny-sur-Bionne, Bou, Chant eau. La Chapelle-Saint Mesmin, Chécy, Combleux, Fleury-les-Aubrais, Ingré, Mardié, Marigny-les-Usages, Olivet, Orléans, Ormes, Saint Cyr-en-Val, Saint Denis-en-Val, Saint Hilaire-Saint Mesmin, Saint Jean-de-Braye, Saint Jean-de la Ruelle, Saint Jean-le-Blanc, Saint Pryvé-Saint Mesmin, Saran, Semoy.

M. le Président de la C.A.O.VAL est compétent pour soumettre le projet à enquête publique préalablement à la décision finale de REVISION du P.D.U. initial approuvé le 27 avril 2000.

Cette REVISION porte sur quelques ajouts ou rectifications consécutifs à une EXTENSION du PERIMETRE des TRANSPORTS URBAINS (P.T.U.), d'une part, et une REDEFINITION du PROJET de LIAISON EST-OUEST de TRANSPORT EN COMMUN en SITE PROPRE, d'autre part.

Il s'agit ainsi de recueillir les observations du public dans un premier temps de REVISION décidé par le Conseil de Communauté du 30 avril 2003 se limitant à :

a) étendre le PERIMETRE des TRANSPORTS URBAINS aux Communes de BOU et CHANTEAU accueillies au sein de la Communauté de Communes depuis le 1er janvier 2001, devenue Communauté d'Agglomération le 1er janvier 2002.

b) redéfinir le PROJET de LIGNE EST-OUEST de TRANSPORT en COMMUN en SITE PROPRE (T.C.S.P.)

AVIS du C.ENQ : Le PDU a pour mission essentielle de proposer des orientations. Il organise les déplacements en cohérence avec le projet global.

Il s'agit, dans le cadre de cette enquête :

-de porter les nouveaux objectifs définis dans le projet à la connaissance du public,

-d'évaluer la proposition de révision en fonction des textes de Loi, des avis des Collectivités, des Services de l'Etat, des représentants des professions et des usagers des transports (à leur demande), et des observations recueillies auprès du public,

-et, enfin, d'apprécier si le texte proposé peut se substituer à une des orientations du P.D.U initial sans porter atteinte à la globalité du projet.

1-2- CADRE JURIDIQUE:

L'enquête publique a été réalisée dans les conditions prévues par :

- la LOI n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement et son décret d'application n°85-453 du 20 avril 1985

- l'article 28 de la LOI n° 82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 modifiée (LOTI),

- les LOIS n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et le décret n°98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air,

- la LOI n°2000-1208 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU), notamment pour les aires urbaines soumises au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT),

- la LOI n°95-101 du 2 février 1995 modifiée, relative au renforcement de la protection de l'environnement,

- la LOI n° 2003-590 du 2 juillet 2003 "Urbanisme et Habitat"

- la liste des acteurs consultés qui ont donné des Avis:

- les 22 conseils municipaux composant le C.A.O.VAL,
- le Préfet du Loiret et de la Région Centre,
- le Conseil Régional de la Région Centre,
- les représentants des professions et des usagers des transports,

- la délibération du 28 mai 2003 du Conseil de Communauté de la C.A.O.VAL qui a « *arrêté le projet de plan de déplacements urbains de l'agglomération orléanaise tel qu'il a été revu pour prendre en compte l'élargissement du périmètre de transports urbains et le nouveau système de transport pour la ligne est - ouest* » et a autorisé le Président à lancer l'enquête publique relative au PDU révisé.

- l'Ordonnance n° E03000353 en date du 8 octobre 2003 du Tribunal Administratif d'Orléans portant désignation de M. René Favard en qualité de Commissaire-Enquêteur,
Le dossier à soumettre à Enquête Publique comprenant le Projet de Révision du PDU de l'Agglomération Orléanaise ainsi que les Avis des personnes et organismes consultés.

1-3- COMPOSITION DU DOSSIER:

Le DOSSIER soumis à Enquête Publique et destiné à l'information du public était composé :

-D'une notice explicative sous forme d'un document technique de 11 pages rédigé par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise le 28 mai 2003 et intitulé "REVISION DU PLAN DE. DEPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION ORLEANAISE, 1ère phase".

-D'un document présentant la compilation des résultats de la consultation réglementaire des Services de l'Etat, des Collectivités et des Associations et Organismes à leur demande.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR : Bien que le document présentant le projet ait fort opportunément résumé dans son introduction les grandes orientations du PDU initial défini en 2000, j'ai jugé indispensable de faire compléter le dossier en y adjoignant le Document de Base "ORLEANS, un PLAN de DEPLACEMENTS URBAINS au SERVICE DU PROJET D'AGGLOMERATION".

En cours d'enquête, ce document détenu par les mairies s'est révélé totalement méconnu des habitants de l'Agglomération Il a été consulté avec intérêt. Il a révélé les OBJECTIFS qui avaient été définis.

Un recueil réunissant les textes qui régissent ce type d'enquête et les délibérations du Conseil de Communauté a également été joint.

Enfin, uniquement pour BOU et CHANTEAU. Il fut ajouté un plan BUS-TRAM 09-03.

Avis du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR : La notice explicative permet de comprendre aisément les intentions du PROJET concernant BOU et CHANTEAU.

Par contre, le chapitre exposant le TCSP est rédigé succinctement et de façon ambiguë. On y découvre des renseignements et des intentions qui relèvent plus d'une mise à enquête d'un projet de réalisation d'une ligne de transport que d'une orientation globale d'un PDU.

En rapprochant ce texte des décisions que prenait le Conseil de Communauté au moment de la mise en place de l'enquête, j'ai craint immédiatement qu'elle ne soit pas comprise et qu'elle dépasse rapidement le cadre qui lui était imparti.

1-4- ORGANISATION. DE L'ENQUÊTE:

En collaboration avec Melle Anne BELLAMY, chargée d'études - transports, Direction des Infrastructures et des Déplacements de l'Agglomération, l'organisation a été mise en place dès les 14 et 20 octobre 2003.

Il a été décidé que:

-le siège de l'enquête publique se situera à la Communauté d'Agglomération. Espace Saint-Marc, 5, Place du 6 juin à Orléans.

C'est à cette adresse que le courrier destiné au Commissaire-Enquêteur parviendra et que les dossiers devront être rapportés par les mairies à l'issue de l'enquête.

-tous les habitants de l'Agglomération auront un dossier à leur disposition dans chacune des 22 mairies ainsi que dans les 6 mairies de proximité d'Orléans dont certaines se situent le long de l'axe Est-Ouest, et au siège, Espace Saint-Marc: soit 29 dossiers.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR: Bien que modeste en apparence, la Révision 1ère phase qui se résumait en 3 mots : BOU et CHANTEAU, d'une part, et T.C.S.P., d'autre part, allait prendre du poids et du volume au fil des jours en fonction des décisions prises à ce moment-là par C.A.O.VAL et répercutées par la presse.

J'ai alors pressenti que la partie concernant le T.C.S.P. soulèverait plus d'observations que prévu et qu'il fallait que l'enquête facilite une expression démocratique.

L'enquête fut fixée dans un premier temps du 19 novembre au 20 décembre 2003. Mais, à la suite d'une erreur de parution dans les annonces légales de la presse, elle fut stoppée dès le 06 novembre pour éviter un vice de forme. En effet, 2 des 22 villes, Boigny-sur-Bionne et Bou, avaient été oubliées dans la publication et la parution a eu lieu un jour trop tard pour respecter le délai légal de 15 jours.

Dans un deuxième temps, nous avons décidé de la fixer, du 05 janvier 2004 au 06 février 2004 inclus afin de ne pas la faire coïncider avec les festivités de fin d'année.

I-5-Organisation des permanences du Commissaire-Enquêteur:

Les permanences ont été fixées en tenant compte du Projet:

- à CHANTEAU le 16 janvier 2004

à BOU le 23 janvier 2004,

- à SAINT JEAN-DE-LA RUEILLE le 06 janvier 2004,

à LA CHAPELLE-SAINT MESMIN le 14 janvier 2004, pour l'ouest.

- à CHECY le 26 janvier 2004,

à SAINT JEAN-DE-BRAYE le 28 janvier 2004, pour l'est.

- à ORLEANS le 21 janvier 2004 (mairie)

à ORLEANS le 05 février 2004 (siège de l'Agglo).

I-6-PUBLICATION DE L' ARRÊTE PRESCRIVANT L' ENQUETE :

L'arrêté n°3942 du 22 novembre 2003 de M. le Président de CAOVAL prescrivant l'ouverture de l'enquête publique a été publié dans les ANNONCES LEGALES de deux journaux de la région:

La République du Centre des 10-12-2003 et 07-01-2004 et Le Journal de Gien des 11-12-2003 et 08-01-2004.

I-7-RENCONTRE DES RESPONSABLES DES DOSSIERS DANS CHACUN DES 29 POINTS DE DÉPÔT:

J'ai visé les pièces des dossiers et ouvert les registres le 30 octobre 2003.

Dés les jours suivants, les dossiers ont été déposés dans les 29 points prévus afin d'être prêts pour le 19 novembre (date d'ouverture prévue avant arrêt de l'enquête).

Aussitôt qu'il fut décidé de reporter les dates de l'enquête, les mairies furent averties: par téléphone de l'Agglomération, par insertion dans les ANNONCES LEGALES de la presse le 20-11-03 et par courrier de l'AGLLO. du 25-11-03 expliquant les raisons du report, les nouvelles dispositions prises et les consignes données pour un bon déroulement de l'enquête.

Afin de bien recaler l'enquête victime d'un contretemps, il fut décidé que j'effectuerai une tournée dans les 29 points pour :

- mettre à jour les documents qui portaient des dates erronées,
- préciser à la personne responsable du dossier pendant l'enquête les conditions matérielles de son déroulement et la nécessité d'être vigilante sur l'affichage et le respect des pièces du dossier par les consultants,
- remettre des instructions sur la clôture des registres, le retour des dossiers, des courriers éventuels déposés, des certificats d'affichage et de dépôt des dossiers...

I-8-PUBLICITE DE L'ENQUETE - INFORMATION DU PUBLIC:

J'ai fait correspondre ma tournée avec les dates qui permettaient de vérifier si l'affichage légal était en place.

J'ai constaté que certaines mairies se contentaient de l'affichage légal pour informer le public mais que d'autres ont effectué une diffusion complémentaire, notamment dans le petit journal local; ce fut le cas pour BOU, MARDIE, MARIGNY-LES-USAGES, OLIVET, SAINT JEAN-DE-BRAYE.

REMARQUES du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR: Plusieurs observations du public font état de l'absence de diffusion de l'information. J'ai constaté que cette enquête avait été annoncée réglementairement. Cependant, je déplore que le public resté dans l'ignorance. Une enquête publique n'a de valeur que' si elle est connue du public.

II- DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

II -1 -DEROULEMENT- INCIDENT :

La mise en place de l'enquête n'a pas été précédée d'une information du Commissaire-Enquêteur de la part du Service de l'Aménagement et de l'Urbanisme de l'Agglomération.

Les études et les démarches qui ont conduit à l'élaboration du texte soumis à l'enquête y auraient été présentées.

C'est en consultant les pièces du dossier, les documents de l'Agglothèque notamment et en rencontrant les responsables de différents organismes que j'ai étayé mon opinion.

Le Commissaire-Enquêteur a assuré les 8 permanences aux jours et horaires prévus .
Il a reçu plus de visiteurs dans les communes de l'est que dans celles de l'ouest.
Il enregistre de nombreuses observations qui ne portent pas toutes sur le PROJET mais ont toutes un rapport avec le PDU.
Je n'ai enregistré aucun incident.

Les rencontres ont été courtoises et ont donné lieu à des échanges documentés et motivés.

Au rang des remarques, outre celles traitant du manque de publicité, je n'en retiendrai que deux :
-l'une, me reprochant de ne pas avoir tenu de réunion publique et l'autre, les mauvaises conditions réservées pour consulter le dossier et rédiger sur le registre rencontrées dans une mairie.

REPONSES du C.ENQ: Il ne s'agissait pas de l'enquête diligentée pour la réalisation de la ligne est-ouest. Je n'ai pas jugé opportun de répondre à l'incitation qui m'était faite; j'aurais été amené à traiter du "tracé" et du "mode" qui ne sont pas à l'ordre du jour et pour lesquels je n'ai pas reçu mission.

Je déplore que le public qui se déplace ne soit pas accueilli partout dans les meilleures conditions pour consulter et rédiger. Traitée de la sorte, l'enquête publique n'améliore pas son image et rebute les bonnes volontés.

S'il n'y a pas eu d'incident sous forme de manifestation, il y eut, dans les mois qui ont suivi la rédaction de la notice explicative et au cours de la préparation de l'enquête et de son déroulement, une profusion de décisions prises par le Conseil d'Agglomération et relayées par des articles à gros titres dans la presse.

CONSEQUENCES : Comme le texte proposé à la Révision du PDU a outrepassé ses limites en complétant le TCSP d'est en ouest d'un tracé bien précisé et d'un mode qui semble éliminer le tramway fer, le public a pensé, à la lecture des journaux, que la présente enquête était consacrée à la mise en place de la ligne. L'enquête s'est trouvée viciée : je n'étais plus dans le PDU révisé pour inclure le TCSP mais dans la réalisation de CLEO". •

Éléments qui ont contribué à vicier le DEROULEMENT de l'enquête
et à DENATURER SON OBJET DANS LE DOSSIER:

La rédaction du texte appelé à "REVISER LE PDU":

« A une deuxième ligne de tramway, le PDU révisé SUBSTITUE DONC une ligne est-ouest de transport collectif en site propre UTILISANT UN MODE INTERMEDIAIRE GUIDE".

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR : *L'emploi du verbe SUBSTITUER et l'annonce du MODE INTERMEDIAIRE ont tout de suite été interprétés comme un abandon du TRAMWAY FER au profit d'un MODE dont on ne savait rien et que la définition de la dernière phrase de la conclusion rendait encore plus obscur: "un tracé et un type de véhicule adaptés 2e mieux possible au contexte actuel de l'agglomération"*

Quel "contexte actuel" ? : 2002? 2003? Economique? Social?.

AVIS du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR: *L'ouverture du PDU INITIAL au TCSP ne devait pas aborder le MODE. Alors que l'intention aurait dû être d'offrir une perspective d'avenir élargie en proposant un TRANSPORT COLLECTIF en SITE PROPRE, on mettait le public devant un choix accompli qui n'a pas sa place dans l'esprit d'un PDU. En proposant un MODE, on fige le PDU qui perd ses PRINCIPES d'ORIENTATION et on entre dans une autre enquête: "Quel TRACÉ et QUEL MODE pour le TCSP d'est en ouest ?"*

Le DOSSIER propose d'ailleurs un TRACÉ et une CARTE indiquant qu'on relierait MARDIE à LA CHAPELLE-SAINT MESMIN avec des variantes et une interconnexion qui se situera soit à la station Gares d'Orléans, soit à la station Place de Gaulle.

Par ailleurs, le DOSSIER révèle que cette solution a été arrêtée le 3 octobre 2002 après études présentées à la population et concertation et que la mise en oeuvre de cette ligne est-ouest et ses mesures d'accompagnement seront intégrées dans la deuxième phase de la révision du PDU.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR: *Trop de précisions apportées incitent à penser que le choix du TRACÉ est fait et qu'il détermine le choix du MODE. Si la délibération du Conseil de Communauté du 24 octobre 2002 avait été jointe au DOSSIER, le public aurait pris connaissance le bilan de la concertation préalable sur le PROJET CLEO.*

Il y aurait appris que :

- la population a été amenée à s'exprimer sur plusieurs projets CLEO présentés dans "PREPARONS ENSEMBLE LES TRANSPORTS DE DEMAIN"*
- que la liaison est-ouest est très attendue,*
- qu'une majorité se dégage pour le tramway sur fer ...*

AVIS du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR : *Le BUT de l'enquête n'est pas d'expliquer le choix de la Conception de la liaison Est-Ouest mais de dire si le PPU peut se REVISER sur le PRINCIPE du TRANSPORT COLLECTIF en SITE- PROPRE.*

DANS LA PRESSE

De mars 2003 à janvier 2004, la presse a diffusé les décisions de l'Agglomération et les diverses déclarations, par exemples.:

Rep du Centre du 1^{er} avril 2003 :

L'AGGLO décidera en octobre la longueur du tracé et du mode de transport.

Les 22 communes rentreront dans le même SCOT mais que le PROJET d'AGGLO est INDEPENDANT du SCOT.

Rep des 25 et 26 octobre 2003

Le tracé définitif de la liaison est-ouest élimine MARDIE.

Rep du 28 octobre

Le tram sur pneus s'impose malgré le dépôt d'une pétition de 11 000 signatures de la part du Collectif tram-fer.

Rep du centre du 30 octobre

exposition du tracé est-ouest de La Chapelle Saint-Mesmin à CHECY avec le détail des rues empruntées et le choix de l'interconnexion centre-ville

Rails et Transports du 5 novembre 2003

Orléans bouleverse son PROJET de « TRAIN-TRAM-BUS ». L'interconnexion entre le bus, le tram-fer et le futur TCSP sera aménagée, place de Gaulle, en plein centre-ville. La ligne est raccourcie.

Rep du 21 novembre 2002

révèle que la Communauté a fait le choix de tramways sur pneus et que l'appel d'offres se limite à la formule du TVR et du TRANSLHOR, le tramway fer semblant exclu.

Rep du Centre du 12 janvier 2004

revèle qu'il n'y aura qu'une seule ligne entre Saint-Jean de Braye et Chécy le long de l'ex nationale.

Rep du Centre du 23 janvier 2004

Annonce qu'il a été reconnu, lors d'une réunion de quartier avec les commerçants de la Madeleine : « Il n'y aura pas de site dit « propre » totalement dédié au tram » (sous entendu TRAM-PNEU)

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR: *Même si je ne m'attache pas au côté sensationnel des articles de presse, je retiens cependant que les déclarations du public ont été logiquement influencées par toutes ces décisions qui se rapportaient à celles annoncées dans le dossier et venaient les MODIFIER !*

Je tenais donc à disposition du public une NOTICE EXPLICATIVE qui exposait exagérément des choix et ces choix étaient amendés voire dénoncés en cours d'enquête.

Il devenait impossible de ramener naïvement le public vers l'intention théorique d'élargir le P.D.U à un TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE

Il n'y eut donc pas d'incident au cours de cette enquête mais un fort impact consécutif à la rédaction du document de base et aux décisions prises alors que l'enquête était décidée, de nature à troubler son déroulement et à la détourner de son but.

Je pense qu'il faut y voir plus de maladresse que de mépris de l'enquête et du public.

Les décideurs ont-ils cru que les usagers potentiels s'exprimeraient seulement sur l'idée du TCSP qu'ils attendent avec impatience alors que le dossier et la presse leur donnaient parallèlement des précisions qui les ont focalisés sur la réalisation de CLEO ?

II-2- CLÔTURE DE L'ENQUÊTE ET TRANSFERT DES DOSSIERS

A la clôture de l'enquête et conformément à l'arrêté de M. le Président de C.A.O.VAL, les dossiers clos par les maires ainsi que les certificats de dépôt de dossiers et d'affichage devaient être adressés au Commissaire-Enquêteur au siège de l'enquête.

Grâce aux consignes données et aux rappels lancés, la grande majorité des communes a respecté les délais. On peut tout de même noter que le dernier dossier est parvenu au C.Enq avec près de deux semaines de retard et qu'une mairie n'a pas fourni le certificat d'affichage réglementaire.

II-3-RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS AVEC DISTINCTION DE LEUR ORIGINE (particuliers, associations, élus,...) et DE LEUR RELATION AVEC L'OBJET DE L'ENQUETE

| Villes | Nombre | | Répartition | | | Recevable Projet | Hors sujet |
|-------------------------|------------|------------|-------------|-----------|------------|---------------------|---------------|
| | Obs | Pers | Elus | Assoc. | Parti. | | |
| Boigny/ Bionne | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| Bou | 15 | 72 | 1 | 1 | 13 | 15 | 0 |
| Chanteau | 5 | 7 | 0 | 0 | 5 | 4 | 1 |
| La Chapel St Mesmin | 1 | 1 | | | 1 | 1 | 0 |
| Chécy | 40 | 58 | 2 | 2 | 36 | 40 | 0 |
| Combleux | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| Fleury-les Aubrais | 3 | 4 | 1 | 0 | 2 | 2 | 1 |
| Ingré | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| Mardié | 11 | 11 | 1 | 0 | 10 | 11 | 0 |
| Marigny- Les-Usages | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| Olivet | 8 | 8 | 0 | 1 | 7 | 5 | 3 |
| Orléans +proximité | 18 | 19 | 0 | 1 | 17 | 12 | 6 |
| Ormes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| St Cyr-en- Val | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| St Denis en-Val | 4 | 4 | 0 | 0 | 4 | 1 | 3 |
| St Hilaire St Mesmin | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| St Jean- de-Braye | 24 | 26 | 0 | 3 | 21 | 23 | 1 |
| St Jean de la Ruelle | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| St Jean - Le-Blanc | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| St Pryvé- St Mesmin | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Saran | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| SEMOY | 6 | 6 | 1 | 0 | 5 | 6 | 0 |
| Siège de CAOVAL | 38 | 40 | 0 | 2* | 36 | 25 | 13 |
| Total | 176 | 259 | 6 | 10 | 160 | 148 | 28 |

Explications:

Obs = nombre total de textes rédigés = 176

Pers = nombre de personnes qui ont signé les textes = 259

Elus = 6 Associations = 10 Particuliers = 160

* 9 Associations réunies en Collectif TRAMWAY ont remis une pétition de 11 043 signatures.

II-4-COMMENTAIRES SUR LES OBSERVATIONS :

-Les 176 textes regroupent environ 600 observations. De nombreux textes comptent, en effet, plusieurs pages traitant chacune de plusieurs sujets.

-Ils émanent de 259 personnes (textes à plusieurs signatures)

-Parmi les 6 élus, il faut noter une délibération du Conseil Municipal de Semoy qui m'avait été annoncée dans la période légale du déroulement de l'enquête.

-Les 10 ASSOCIATIONS regroupent environ 800 adhérents. Les présidents se sont exprimés au nom de leurs adhérents.

-La pétition de 11 043 signatures remise par le Président de la FNAUT au cours de la permanence du 05 février 2004, à 15h, est tout à fait recevable:

-chaque feuille est chapeautée d'un texte explicatif et les signatures sont précédées du nom et de l'adresse.

Après vérification, j'estime qu'on peut retirer 200 signatures (100 de complaisance émanant de personnes étrangères à la région, et 100 de solidarité émanant de personnes habitant dans un rayon de 30 à 50 km autour de l'Agglomération et qui espèrent un jour devenir des usagers),

je retire également 800 signatures imputables aux adhérents des Associations qui font vraisemblablement double emploi avec les dépositions de leur président.

J'évalue ainsi la pétition à 10 000 signatures que j'interprète comme un cri lancé pour se faire entendre : N'OUBLIEZ PAS LE TRAM FER!

Les observations "hors sujet":

J'ai classé hors sujet les interventions sur les ITINERAIRES CYCLABLES, le CONTOURNEMENT de l'AGGLOMÉRATION et les VOIES DE TRANSIT, les PONTS...bien qu'elles aient toutes un rapport avec le P.D.U. Elles sont destinées à la 2^e phase de Révision.

Les observations "Recevables dans le PROJET"

J'ai classé "recevables", les interventions qui concernent l'admission de BOU et CHANTEAU dans le PDU, et celles qui traitent du PDU (peu), du TCSP (beaucoup), du TRACÉ et du MODE (de très nombreuses).

CONSTAT du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR: L'enquête qui devait être une simple formalité a pris une épaisseur assez impressionnante pour les raisons exposées p. 8 et 9.

Les réactions ont été proportionnellement plus nombreuses et plus motivées à BOU, MARDIE, CHECY qui se considèrent oubliées par le choix du tracé et du mode.

J'ai conseillé aux personnes rencontrées de réitérer leurs démarches lors de la 2^e phase et surtout lorsque le PROJET ARRÊTE sera soumis à la Déclaration d'Utilité Publique.

Enfin, d'après les pointages effectués dans les mairies, une cinquantaine de personnes a consulté le dossier ou a demandé des informations sur les buts de l'enquête sans chercher à rédiger.

II-5-INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Après avoir décrypté les observations, j'ai cherché à conforter mon opinion en prenant des contacts avec la Préfecture (Bureau de l'Aménagement et de l'Urbanisme), avec le Tribunal Administratif (Service contentieux) et avec CAOVAL (Bureau d'Etudes CLEO).

M. le Président de l'Agglomération m'a accordé un entretien au cours duquel j'ai fait part de mes réflexions à ce stade de l'enquête.

II-6-METHODE d'EXAMEN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

J'ai pris connaissance et analysé chacune des observations formulées.

Je les ai rapprochées des documents en ma possession : texte de la Loi sur l'AIR, de la LOTI, de la LOI SRU, des pièces du DOSSIER et notamment des avis ou délibérations des Administrations et Collectivités consultées en amont de l'ouverture de l'enquête.

J'ai noté que le SCHEMA DIRECTEUR n'était plus appliqué et que le SCOT était en cours d'élaboration.

Bien entendu, il n'est pas envisageable de décomposer individuellement toutes les observations recueillies, elles traitent d'ailleurs souvent des mêmes sujets.

Donc, les réclamations seront traitées par thèmes.

-BOU,

-CHANTEAU

-T.C.S.P.

- . Transport Collectif
- . Site Propre

-AUTRES: (à titre indicatif)

- . Réactions sur le Tracé
- . Réaction sur le Mode
- . Les réactions humaines, citoyennes, polémiques, sur la légalité du projet, les perspectives d'avenir...

III - OBSERVATIONS RETENUES COMME RELEVANT DU PROJET

III-1- INTEGRATION DE BOU ET CHANTEAU DANS LE PDU

L'EXTENSION du PERIMETRE des TRANSPORTS URBAINS à BOU et CHANTEAU fait l'UNANIMITE chez les habitants des deux localités.

Ils sont rejoints par de nombreuses autres personnes habitant l'Agglomération et les Associations qui déclarent que cette admission ne souffre d'aucune opposition.

Les Conseils Municipaux des 22 communes appelés à se prononcer ont émis un vote ou des avis favorables à l'intégration de BOU et CHANTEAU dans le PLAN de DEPLACEMENTS URBAINS.

Cependant, les informations recueillies localement montrent clairement que BOU et CHANTEAU ne sont pas traitées actuellement sur un pied d'égalité par les transports en commun.

CHANTEAU s'estime satisfaite de l'existant. Les réseaux de bus et de taxis-bus sont à maintenir.

Mais demande des améliorations ponctuelles concernant :

- le développement de la SECURITE dans le bourg et sur le CD 101 par une signalisation mieux étudiée,
- la régulation de la CIRCULATION de TRANSIT et de CONTOURNEMENT des P.L. et V.L. qui traversent la commune pour rejoindre plus rapidement Fleury-les-Aubrais,
- la mise en place d'un ITINERAIRE CYCLABLE qui retirerait les nombreux cyclistes de la circulation de la route d'Orléans.
- la réalisation d'un PARC-RELAIS proche du départ du Tram à Fleury pour favoriser l'accès au TRAMWAY nord-sud qui donne entière satisfaction.

AVIS du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR : Je donne un AVIS FAVORABLE à l'extension du PDU à la Commune de CHANTEAU, et, après vérification sur place, invite CAOVAL, en fonction des programmes, à donner satisfaction aux réclamations pour le plus grand intérêt des habitants dans cet extrême nord de l'Agglomération

BOU déclare qu'elle doit trouver sa place dans l'extension du PDU mais que ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Les nombreux habitants qui se sont exprimés au cours de l'enquête considèrent que la situation actuelle des TRANSPORTS COLLECTIFS marque une REGRESSION pour les usagers par rapport à la situation antérieure à l'admission de BOU dans l'Agglomération.

12% de la population a participé à l'enquête:

Sur une population d'environ 850 habitants, 103 ont réagi:

55 personnes ont signé une lettre collective, 35 par le biais d'une déposition de la présidente de leur Association "La Tribune de Bou" et 13 personnes à titre individuel.

Les réclamations sont unanimes :

- regrets des services rendus par les cars RVL qui assuraient également les transports scolaires gratuits avant l'entrée de BOU dans l'Agglomération,

- Le dispositif de transport en commun mis à la disposition des BOUMIENS depuis 2 ans est bancal : un car express à certaines heures et un taxi-bus de 7-8 places en matinée et l'après-midi et rien les dimanches et jours fériés,

-Les taxis-bus sont insuffisants pour les déplacements des scolaires. De plus, ils sont accessibles à tous les particuliers et des enfants restent régulièrement sur le trottoir faute de place bien qu'ils détiennent une carte de transport individuelle payante,

-Des lycéens sont déposés à Mardié et rentrent à pied, dans l'obscurité aux risques de leur sécurité.

-proposent que la ligne de Bus de Mardié soit prolongée jusqu'à BOU pour que le même service soit rendu aux habitants de communes faisant partie d'une même agglomération.

-réfutent l'argument de rentabilité qu'on voudrait lier à un service public,

-attendent du TCSP est-ouest des conditions de facilité de déplacement et le bénéfice d'économies d'énergie,

-craignent de ne pas trouver dans le projet est-ouest une véritable réponse à leur attente et s'interrogent sur les intentions de l'Agglomération qui, d'une part, se préoccupe de faire rentrer BOU dans son PDU, mais qui, d'autre part, exclut les habitants de sa politique de transport.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR: Lors de ma permanence à la mairie de BOU, j'ai pu constater, en dehors de l'enregistrement des réclamations, la préoccupation des transports scolaires (fiabilité, régularité, sécurité...) qui angoisse les mères de famille. J'ai cru comprendre qu'une action était entreprise par la SEMTAO et la mairie pour chercher une solution avec la participation des familles.

Il me paraît évident qu'en acceptant BOU dans sa Communauté, l'Agglomération savait que sa mission première consistait à désenclaver la population et qu'elle ne pouvait pas en attendre une quelconque rentabilité. •

Je demande pour les habitants de BOU que les principes de SOLIDARITE priment sur ceux de l'ECONOMIE afin que l'admission de la Commune au sein de CAOVAL se traduise par une volonté d'améliorer ses conditions de transport:

-dans le présent, immédiatement, notamment pour les scolaires,

-dans l'avenir, en permettant à ces habitants de l'est de profiter d'un TCSP qui contribue réellement à les faire sortir de leur isolement.

AVIS du C. ENQUÊTEUR : Je donne un AVIS FAVORABLE à l'extension du périmètre du PDU à la Commune de BOU.

Je demande que cette décision se traduise dès maintenant par une prise en compte des problèmes actuels que rencontrent les habitants avec les transports afin que BOU soit desservie comme les autres communes de l'Agglomération. La hiérarchisation du réseau Nord-Est devrait fournir une réponse.

Je demande que la réalisation du TCSP est-ouest fasse une place prioritaire aux communes les plus éloignées dont les populations sont potentiellement les plus intéressées.

III-2-BOU et CHANTEAU - SYNTHÈSE

Le Plan de Déplacement Urbain est révisé pour intégrer BOU et CHANTEAU dans son périmètre urbain.

La proposition de l'extension du périmètre a fait l'unanimité.

Cependant, l'enquête publique révèle une nette différence dans l'expression de leur population respective.

A CHANTEAU, on souhaite pérenniser l'existant avec des propositions visant surtout à améliorer la sécurité et l'accès au tramway nord-sud,

tandis qu'à BOU, on ne veut plus de l'existant et on supplie pour une prise en compte des mauvaises conditions de transport aujourd'hui et l'espoir légitime d'une véritable desserte par le TCSP dans les prochaines années.

III-3-TRANSPORT COLLECTIF en SITE PROPRE sur l'AXE EST-OUEST

ANALYSE

D'après les observations enregistrées, Les usagers potentiels veulent-ils d'un TRANSPORT COLLECTIF ?

-OUI à 90 %

-Qu'en attendent-ils ?

-Satisfaire leurs besoins de déplacements dans des conditions directes, fiables permettant de respecter un horaire pour accéder aux différents lieux où l'on a besoin de se rendre (travail, vie scolaire, rendez-vous divers, loisirs...),

-Apporter une commodité et un confort qui incitent à laisser la voiture au garage, à se déplacer sereinement sans craindre d'être bloqué dans les "bouchons", améliorer la vie en enlevant du stress,

-Economiser l'énergie en n'utilisant plus systématiquement la voiture,

-Par conséquent protéger l'environnement en luttant contre les pollutions selon les prescriptions de la Loi sur l'Air,

-Garantir la sécurité des personnes qui se partagent l'espace public,

Quelques citations relevées dans les registres pour illustrer

N°24 Saint Jean-de-Braye :

« Les bouchons nous font perdre chaque jour environ 30 minutes par trajet entre Orléans et Saint-Jean de Braye pour aller au travail !

Un transport en commun régulier et de bonne qualité nous permettrait de moins prendre la voiture »

N°11 Saint Jean-de-Braye:

« Cette liaison est-ouest doit répondre au minimum à certaines exigences :

- desservir les points les plus importants du trafic,*
- relier les équipements les plus fréquentés*
- permettre surtout une régularité de transport pour être attractive vis-à-vis de l'automobiliste »*

N° 34 Orléans -siège de l'Agglomération

Problématique du TCSP : « L'expérience française et étrangère en la matière montre que pour parvenir au niveau requis de crédibilité, le transport collectif doit offrir simultanément :

-Vitesse

-Régularité

-Capacité

-Qualité »

N°23 Chécy

« *Que la ligne Est-Ouest réponde réellement aux besoins actuels et futurs des usagers, en particulier des populations dites captives : lycéens, collégiens, personnes âgées, par :*

- *la rapidité indissociable de la fiabilité*
- *la fréquence indissociable de la régularité*
- *le coût attractif pour l'utilisateur indissociable du confort*

Afin de concurrencer efficacement la voiture individuelle, seul le tramway (fer) plus sûr et de surcroît non polluant, offre cette alternative. Il convient de ne pas l'écarter des études. »

Arguments développés par les opposants aux TRANSPORTS COLLECTIFS tels qu'ils sont présentés dans le PROJET :

-Sur la forme: le PDU révisé ne peut pas être compatible avec le SCOT qui est en cours d'élaboration,

-Sur le fond: Le couloir urbain Orléans-Chécy-Mardié peut se structurer par le tram-fer et non par un bus guidé circulant sur la route,

-Le projet de TCSP qualifié de "routier" ne peut résoudre les problèmes de circulation,

-Plusieurs personnes se déclarent insatisfaites d'un tel plan de déplacement qui ne paraît pas retenir les bonnes solutions et est synonyme de gaspillage en comparaison avec la ligne Nord-Sud existante. Le transport collectif proposé ne traitera pas équitablement les utilisateurs des deux lignes, N/S et E/W.

-De nombreux déclarants délivrent un avis défavorable au projet exposé dans la notice explicative

N°40 Chécy résume :

« *Cette modification du PDU, entérinant un système guidé sur pneus, ne peut garantir :*

- *la rapidité, la fréquence,*
- *le cadencement régulier,*
- *une concurrence ouverte,*
- *un traitement équitable des utilisateurs de la deuxième ligne »*

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR : *En prenant pour référence le tramway fer de la ligne nord-sud qui apporte, dans l'ensemble, beaucoup de satisfaction, les futurs usagers potentiels savent ce qu'ils attendent des TRANSPORTS COLLECTIFS sur l'axe est-ouest, et aussi ce qu'ils ne veulent pas.*

AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR : *Les initiales T.C. qui trouveront leur place dans le PDU révisé indiqueront que le PLAN de DEPLACEMENTS URBAINS s'ouvre à toutes les formes de TRANSPORTS COLLECTIFS (le tramway fer y compris) qui offriront aux usagers, la possibilité de se déplacer dans les meilleures conditions.*

Le PDU n'est plus soumis aux règles du Schéma Directeur et le SCOT est en cours d'étude. Cependant le PDU et le SCOT devront être compatibles avec la LOI SRU (SOLIDARITE et RENOUVELLEMENT URBAIN).

Quel SITE pour le TRANSPORT COLLECTIF ?

-un SITE PROPRE PROTEGE répond la quasi totalité du public.

En effet, les habitants attendent un TRANSPORT COLLECTIF qui soit utile au plus grand nombre en offrant fiabilité, rapidité et commodité.

Pour atteindre ces objectifs, ils sont unanimes à déclarer que le TRANSPORT COLLECTIF doit bénéficier d'un SITE PROPRE.

Ils qualifient massivement leur SITE PROPRE comme devant être INTEGRAL ou PROTEGE. C'est, pour eux, le seul site garant d'un transport en commun de qualité.

Alors, quand ils ont pris connaissance du TRACÉ et des DECISIONS de l'Agglomération dans la presse, ils ont compris qu'en de nombreux endroits le SITE NE SERAIT PAS PROPRE.

Ils énumèrent tous les endroits où le SITE sera MIXTE.

Ils imaginent leur moyen de transport en commun empêtré dans la circulation et se révélant incapable de répondre à leurs attentes (rapidité, écologiques, économiques...).

Ils déclarent qu'ils ne veulent pas de ce genre de TCSP non STRUCTURANT et non porteur pour l'AVENIR par manque d'ambition et manque de vue à long terme.

Quelques citations :

N°1 Saint Hilaire-Saint Mesmin:

« Les commerçants ont même réussi à faire passer le futur TCSP rue des Carmes et rue Jeanne d'Arc ! »

N°1 Saint Pryvé Saint Mesmin:

« La révision du Plan de Déplacement Urbain, ob et de cette enquête nous parle sans cesse d'une ligne est-ouest de transport collectif en site propre utilisant "un mode intermédiaire guidé" et/ou "un type de véhicule adapté le mieux possible au contexte actuel de l'agglomération" Qu'est-ce que cela veut dire ? Le site propre, au sens strict du terme (comme la ligne de tramway nord-sud) sera-t-il respecté sur l'intégralité de la ligne, sera-t-il partiel ? Le type de véhicule permettra-t-il de "naviguer" en dehors des rails ou en dehors du tracé primitivement réservé ?

Autant de question sans réponse. Je conclus qu'il est impossible de se prononcer sur ce projet compte tenu du flou et de l'imprécision qui l'entourent... ./....

L'enquête publique présente ne répond pas à mon sens aux questions légitimes des habitants de l'Agglomération et par-là même leur interdit d'émettre un avis éclairé »

N°5 Orléans-mairie de proximité de La Madeleine:

« Le PDU est peu clair en ce qui concerne la liaison est-ouest ; quelle est la « politique des élus de l'agglomération ? .../...

Si je comprends ce qui a été dit par les élus de l'agglomération, on s'oriente vers un bus guidé circulant au milieu des voitures, ce qui ne changerait rien par rapport à la situation actuelle .../... Que fera le bus guidé au milieu des bouchons ? .../... Si la ligne est-ouest doit se réaliser, il serait indispensable qu'elle ait un trajet réservé (non accessible aux autos) .../... trois facteurs incitatifs pour encourager les habitants à utiliser les transports en commun : FREQUENCE, REGULARITE, TARIF.

N°2 Orléans-mairie de proximité Saint Marceau

« Un tramway est peut-être la solution la plus économique, la plus durable, la moins polluante pour un service de transport urbain et périurbain. Mais il y a des nuisances pendant les travaux. Il n'y a donc pas de solution idéale. »

N°6 Olivet

« Deux systèmes différents pour les deux lignes de TCSP introduit un élément d'hétérogénéité peu favorable à une bonne gestion. »

Il s'agit d'un projet structurant qui façonnera l'agglomération pour bien au-delà de 30 ans. Que penseront mes enfants quand ils constateront que les décideurs de l'époque ont choisi deux systèmes incompatibles pour les deux lignes de TCSP de l'Agglomération. J'espère qu'il n'est pas trop tard ! »

N°33 Orléans-siège de l'Agglo-(un habitant de Chécy)

« Il y a quelque temps, j'ai signé une pétition pour que le projet initialement prévu depuis de nombreuses années soit enfin réalisé : celui d'une liaison tramway, de Mardié à Orléans, en site propre, empruntant le tracé existant de la voie SNCF »

N°5 Orléans-siège de l'Agglo-(un habitant de Chécy)

« Le choix du tracé concentre bien des inconvénients qui réduiront considérablement les performances et donc l'attractivité du TCSP ».

N°1 Saint Jean-de-Braye

« Le tracé est-il encore un transport en site propre « intégral » comme le rappelle fort judicieusement l'avis donné par la Région ? .../... »

Et pourquoi le dossier d'enquête publique ne fournit-il aucune justification du choix effectué par l'Agglomération ? .../... Il sera toujours temps de modifier le PDU quand un vrai projet aura été étudié, en cohérence avec le SCOT, comme le souligne le Préfet dans son avis donné au nom de l'Etat.

Je demande que la modification du PDU concernant le tramway soit refusée. »

N°2 Saint Jean-de-Braye

« Il y avait une réelle cohérence dans le PDU. La modification proposée, au sujet du transport en commun, rompt cette cohérence sans exposé d'une motivation particulière et sans en étudier les conséquences. »

Le SITE PROPRE EST LA CONDITION MAJEURE pour des transports en commun. Il apparaît de toute évidence que cette condition ne peut pas être assurée sur l'ensemble du parcours .../...

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR : Tel que la Notice Explicative était rédigée, il était inévitable que la confusion s'installât.

Comme il fallait s'y attendre, les déclarations ont mélangé le SITE PROPRE... LE TRACÉ... LE MODE...

Il est vrai que le SITE PROPRE et le TRACÉ (quand on le connaît) sont indissociables: le TRACÉ permettant de raisonner sur le SITE PROPRE.

AVIS du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR : Le SITE PROPRE (intégral, de préférence) est décrit comme le déterminant essentiel de la réussite des TRANSPORTS COLLECTIFS.

TCSP - SYNTHÈSE

En portant à l'analyse du public un texte confus qui traitait à la fois de la révision du PDU et de la conception de la liaison est-ouest.

En s'appuyant sur des résultats d'études 2002 sans fournir les éléments qui avaient déterminé le choix des élus.

En introduisant dans la proposition de TCSP l'utilisation d'un mode trop clairement défini,

En semblant vouloir éliminer la "deuxième ligne de tramway" prévue dans le PDU initial par l'emploi du verbe substituer,

En précisant des intentions au cours de l'enquête annonçant le choix d'un tracé et d'un mode pour un TRANSPORT COLLECTIF qui évoluera sur un SITE PROPRE très partiel,

LA COMMUNAUTE d'AGGLOMERATION a contribué à jeter le trouble chez les usagers, notamment ceux de l'Est (Mardié, Bou, Chécy et Saint Jean-de-Braye) qui ne comprennent pas comment le système annoncé résoudra leurs problèmes de déplacements.

Pourtant, l'analyse des réponses prouve qu'un TRANSPORT COLLECTIF en SITE PROPRE est attendu.

Cette volonté exprimée peut trouver sa place dans le PDU élargi. Au lieu de rester sur une intention d'une 2^e ligne de tramway est-ouest qui limite le choix, le PDU révisé propose un transport en site propre ouvert à la concurrence.

En se limitant à cette ouverture, le PDU reste dans son rôle de définition d'un PRINCIPE et de guide vers une ORIENTATION.

En franchissant ces limites, on aborde l'étape suivante : celle de la REALISATION d'un PROJET d'une façon ELABOREE ; alors il s'agit d'une autre enquête.

Que répondre au public ?

Qu'il a exprimé clairement son attente d'un TRANSPORT en COMMUN en SITE PROPRE et que le PDU révisé retient ce principe,

Que le PDU révisé ne doit pas se scléroser en retenant un mode qui en éliminerait un autre.

Que le PDU révisé permet ainsi de procéder à toutes les études possibles de tracés et de modes.

NOTE du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR : Confirmant mes engagements oraux, j'invite le public à consulter le chapitre suivant pour voir résumées les nombreuses observations qui se rapportent au choix du mode ou formulent dès propositions pour une révision du PDU en profondeur.

AVIS du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR : En proposant l'OBJECTIF d'un TCSP, le PDU reste dans son rôle d'outil permanent d'organisation GÉNÉRALE et d'évaluation des démarches suivies dans le domaine des déplacements .

La mise en oeuvre du PDU pourra se poursuivre à travers les études menées par CLEO en tenant compte des observations de M. le Préfet qui conseille en parlant de la révision complète du PDU pour mise en conformité avec la Loi SRU: « Néanmoins, une réflexion étant actuellement en cours sur le projet de deuxième ligne de TCSP dit « est-ouest », il serait opportun qu'elle soit menée en parallèle du futur PDU, c'est-à-dire dans le cadre d'une politique globale et volontariste des déplacements mettant l'accent sur la priorité à accorder aux transports collectifs. En effet, des problématiques telles que celle du réseau, du stationnement et de la planification (SCOT) ne peuvent être nullement déconnectées de ce projet de deuxième ligne de transport ».

De son côté, la Région Centre invite la Révision du PDU à s'inscrire dans la logique du futur SCOT d'agglomération « qui servira de cadre aux politiques sectorielles pour favoriser notamment la cohérence entre urbanisme et déplacement pour les vingt prochaines années ».

Ainsi, les DOCUMENTS du PDU REVISE (première et deuxième phases), devront-ils être COMPATIBLES avec ceux du SCHEMA de COHERENCE TERRITORIALE dans le cadre de la LOI Solidarité et Renouvellement Urbain.

J'estime que la proposition de PDU REVISE, en préalable à la décision définitive de CAOVAL, éliminant la notion de MODE mais ouvrant des perspectives d'orientation vers un TRANSPORT COLLECTIF en SITE PROPRE est de cette nature.

FIN.

IV- RECUEIL DES OBSERVATIONS QUI NE PEUVENT ÊTRE RETENUES DANS LE PROJET TRANSMISES A TITRE D'INFORMATION

Catalogue des idées et propositions émises au cours de l'enquête qui pourraient fournir des pistes de travail pour la REVISION (2^e phase) en PROFONDEUR du PDU.

1) Liste d'observations portant sur CLEO tel qu'il est annoncé dans la presse et dans le dossier,

LE TRACÉ

- long, de Mardié à La Chapelle-Saint Mesmin,
- direct, empruntant les trouées pour rejoindre rapidement les GARES pour assurer les liaisons inter-modales (TRAM-TRAIN-BUS)
- interconnexion aux Gares et non Place de Gaulle,
- mis en place le long de la ligne ferroviaire de Gien,
- ou utilisant la ligne ferroviaire de Gien,
- fuyant les centres encombrés des villes, l'itinéraire proposé est trop tortueux
- mis au service des lieux à forte densité de population et des centres d'activités LE MODE:
 - choix du mode qui a fait ses preuves (TRAM nord-sud) pour plus de cohérence, regrets de ne pas le voir retenu,
 - plus économique à long terme,
 - le TRAM FER a un effet structurant,
 - éviter le mode "Véhicule intermédiaire guidé" dont on ne sait rien, prototype qui n'a encore rien prouvé, et qui mettrait en place 2 systèmes différents
 - deux modes incompatibles pour deux gestions différentes (maintenance du matériel, formation des personnels...)
 - mode à énergie embarquée qui laisse entendre que la lutte contre la pollution ne sera pas engagée comme le préconise la Loi sur l'Air, l'énergie électrique respecte l'environnement
 - Un bus amélioré n'empêchera pas d'utiliser la voiture - Ne pas faire un choix arbitraire sans considération des besoins actuels et futurs de la population.

QUELQUES REACTIONS DE LA POPULATION

Bon sens : Un tram pneu sur la D60 augmenterait la galère des automobilistes, Tenir compte des scolaires et des personnes âgées. Pourquoi les réponses de bon sens des usagers sont-elles évincées?

Citoyennes : Discussions, batailles et tractations retardent le projet.
Pourquoi les politiques n'écourent-ils pas les électeurs?
Demande du référendum promis.
La présente enquête publique considérée dans un rôle de concertation.

Economiques : Pourquoi un seul appel d'offre ?
Incohérence avec l'existant, donc gaspillage de l'argent des contribuables.

Légalité : Le diagnostic concernant l'habitat et les zones commerciales n'est pas pris en compte. Le TVR (Nancy) n'étant pas satisfaisant, il ne reste que Translhor, est-ce juridiquement légal ?

A chacun sa vérité : L'est voudrait un tramway, La Chapelle Saint Mesmin n'en veut pas, le qualifiant de trop onéreux et inadapté.

2) Autres sujets relevant du PDU:

LES ITINERAIRES CYCLABLES:

- Forte participation des cyclistes oubliés,
- Le vélo est négligé dans l'Agglomération par manque de structures
- l'insécurité des cyclistes sur les pistes non protégées,
- la passerelle de franchissement de la Loire,
- le partage de la voie publique,
- les parcs à vélos,
- l'accessibilité des vélos dans le tram (manque de publicité des horaires),
- l'aménagement des carrefours,
- le vélo comme alternative non polluante aux problèmes de circulation urbaine, donc protecteur de la santé humaine

CIRCULATION DE TRANSIT et VOIES DE CONTOURNEMENT

- le franchissement de la Loire par des ponts hors agglomération

DIMINUER LA PART DE LA VOITURE EN CENTRE VILLE-STATIONNEMENT

LA PLAGE DES BUS DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS

ETUDIER DES TARIFS SPECIFIQUES FAVORISANT L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN:

- Pour scolaires et étudiants, chômeurs. en fin de droit
- Cartes d'abonnement pour les parcs-relais.../....

NOTE du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR : Questions hors sujet transmises sans avis du C.E.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

ORLEANS VAL DE LOIRE

ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABLE
SUR LE PROJET DE REVISION DU PDU (1ère phase)
DU 05 JANVIER 2004 au 06 FEVRIER 2004 INCLUS

CONCLUSIONS
du COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

R. Favard
siège de l'agglo-Espace St Marc
Orléans

AINSI, CONSIDERANT :

-que le PDU initial a été adopté le 27 avril 2000 par le Conseil de Communauté alors composé de 20 communes,

-que le PROJET de REVISION (1ère phase) du PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) de la COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ORLEANS VAL DE LOIRE (CAOVAL) maintenant composée de 22 communes a été défini lors de la délibération du Conseil de Communauté du 30 avril 2003 à travers les deux sujets suivants:

-l'élargissement du périmètre de transports urbains (PTU) aux Communes de BOU et CHANTEAU, (adhérentes récentes à CAOVAL)

-la redéfinition du projet de TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE (TCSP) pour la liaison est-ouest de l'Agglomération Orléans Val de Loire,

-que M. le Président de l'Agglomération a été autorisé à lancer l'Enquête Publique préalable à la décision définitive par le Conseil de Communauté du 28 mai 2003,

-que l'enquête publique initialement prévue en novembre-décembre 2003, pour cause d'erreurs de publication, a été reportée du 05 janvier 2004 au 06 février 2004, inclus,

-que l'arrêté de M. le Président de l'Agglo du 22 novembre 2003 en a fixé les modalités d'organisation et de déroulement, notamment: le dossier mis à la disposition du public dans 29 points (22 communes de l'Agglo + 6 mairies de proximité de la Ville d'Orléans + au siège de l'Agglo, Espace Saint-Marc), et la programmation de 8 permanences du Commissaire-Enquêteur à Bou, Chanteau, Saint Jean-de-la Ruelle, La Chapelle-Saint Mesmin, Orléans (mairie), Chécy, Saint Jean-de-Braye, Orléans (siège de l'agglo),

-que la rédaction de la Notice Explicative, pièce essentielle du dossier, a permis de comprendre clairement les intentions du projet concernant l'élargissement du PTU à BOU et CHANTEAU,

-que le même document est devenu confus dans la définition du TCSP en dénaturant l'ORIENTATION GENERALE DU PDU par l'introduction de la notion de MODE dans : « *A une deuxième ligne de tramway, le PDU révisé substitue donc une ligne est-ouest de transport collectif en site propre utilisant un mode intermédiaire guidé* »

-que le public a fait le rapprochement de la volonté de SUBSTITUER et du CHOIX d'un MODE INTERMEDIAIRE GUIDÉ exprimés dans le dossier avec toutes les DECISIONS prises par l'Agglo depuis avril 2003 et relayées par la presse qui ont porté sur la définition du TRACÉ et la mise en appel d'offres de MODES INTERMEDIAIRES GUIDÉS,

-que le public en déduit qu'il ne s'agissait plus d'une enquête modeste et anodine consistant à ORIENTER le P.D.U initial - qui prévoyait une deuxième ligne de tramway est ouest - vers une ouverture plus générale et théorique proposée par le TCSP MAIS D'UNE ENQUÊTE DESTINÉE A LA CONCEPTION EFFECTIVE DE LA LIAISON EST-OUEST (CLEO),

-que le public, qui estime avoir été mal ou tardivement informé, est motivé en nombre pour s'exprimer sous différentes formes : la rédaction individuelle précédée souvent d'un entretien avec le Commissaire-Enquêteur, la remise de textes importants et documentés rédigés par des Associations et la remise d'une pétition de 11 043 signatures réclamant une 2^e ligne de tram-fer,

-que le déroulement de l'enquête en a été vicié,

-que les productions écrites ont été détournées vers le refus du TRACÉ et du MODE proposés plutôt que de développer leurs arguments sur le TRANSPORT COLLECTIF attendu et le SITE PROPRE souhaité intégral pour garantir la fiabilité et la rapidité,

-que le Commissaire-Enquêteur, faisant, dès sa prise de connaissance, le rapprochement entre le texte du projet et les modifications annoncées par la presse depuis que le PROJET avait été arrêté, a pressenti qu'on allait se tromper d'enquête et qu'il fallait déterminer plusieurs permanences le long du trajet est-ouest pour bien expliquer aux futurs usagers du TCSP la différence entre le PDU et CLEO,

-que de nombreuses personnes ont cru qu'il s'agissait d'une révision de tout le PDU et qu'il était temps de formuler leurs observations allant des itinéraires cyclables aux voies de contournement de l'Agglomération en passant par le partage de l'espace public ...,

-que d'autres ont remarqué que le PDU ainsi révisé ne pouvait être déclaré compatible avec le SCHEMA de COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) de l'Agglomération en cours de réflexion et qu'il ne serait alors pas conforme à la LOI SOLIDARITE et RENOUVELLEMENT URBAIN,

-que d'autres encore, déplorant la substitution du tramway-fer au bénéfice du seul mode intermédiaire guidé, ont déclaré que la concurrence n'était pas respectée et qu'ils refusaient la révision du PDU définie par le texte proposé à l'enquête,

-que d'autres enfin ont estimé que le tracé déterminé n'était pas structurant et de ce fait ne trouvait pas sa place dans le Renouveau Urbain,

Devant ce constat, le Commissaire-Enquêteur a décidé de formuler l'AVIS SEPARÉ sur le PROJET de révision du PDU :

Un pour BOU et CHANTEAU,
l'autre sur le TCSP

BOU et CHANTEAU

Concernant l'élargissement du Périmètre de Transports Urbains à BOU et CHANTEAU qui a recueilli des AVIS et des VOTES FAVORABLES des Services de l'Etat et des Conseils Municipaux renforcés par l'APPROBATION UNANIME du PUBLIC,

Je, Commissaire-Enquêteur,
après avoir entendu les doléances des habitants de BOU confirmées par leurs dépositions écrites,
délivre un AVIS FAVORABLE SANS RESERVE en préalable à la décision finale, qui reviendra au Conseil de Communauté, d'élargir le PERIMETRE DE TRANSPORTS URBAINS aux communes de BOU et CHANTEAU et de procéder en ce sens à la REVISION du Plan de Déplacements Urbains.

Je me permets de demander toutefois qu'un effort particulier soit consenti :

- pour améliorer, dès maintenant, les Transports Collectifs mis à la disposition des habitants de BOU,
- pour contribuer, dans le futur, à désenclaver les Boumiens lors de la définition du TCSP est-ouest: CLEO.

Fait, le 2 mars 2004.
R. Favard.

T C S P

Concernant la redéfinition du Projet de TRANSPORTS COLLECTIFS en SITE PROPRE pour la liaison est-ouest.

J'ai cherché à comprendre les raisons qui avaient pu conduire à introduire dans le texte soumis à enquête une NOTION de MODE qui éliminait la ligne de tramway et limitait le choix à un mode intermédiaire guidé,

J'ai cherché les raisons qui avaient pu conduire à retirer au PDU initial sa fonction d'ORIENTATION pour lui donner une fonction de REALISATION,

J'ai consulté les délibérations du Conseil de Communauté et j'ai constaté que les 2 changements proposés pour la révision 1ère phase du PDU (Bou, Chanteau et TCSP) avaient été adoptés à l'UNANIMITE le 30 avril 2003 mais que la délibération du 28 mai 2003 destinée à confirmer la décision du 30 avril et à lancer l'enquête publique ne recueillait plus l'unanimité avec 12 abstentions et 1 vote contre,

J'ai noté la réserve de M. le Préfet qui, s'appuyant sur la Loi du 2 juillet 2003 (art.33), précise qu'une procédure simplifiée de modification du P.D.U est possible, sous réserve de ne pas porter atteinte à son économie générale.

J'ai pris connaissance de l'avis favorable délivré par le Président du Conseil Régional, promoteur de l'utilisation des Transports en Commun, mais assorti d'observations et de réserves.

J'ai consulté les décisions des 22 conseils municipaux et ai constaté 14 favorables (dont 2 par défaut d'avoir fait connaître leur avis et 1 avec conditions), 6 défavorables et 2 abstentions.

J'ai analysé les observations écrites qui plaident quasiment à l'unanimité :

- pour un TRANSPORT COLLECTIF en SITE PROPRE INTEGRAL (ou PROTEGE),*
- et, se sentant obligés de s'exprimer sur le TRACÉ et le MODE, pour un tracé long de Mardié à La Chapelle par un tramway fer sur le modèle de celui de la ligne nord-sud,*
- J'ai estimé recevable la pétition ramenée à 10 000 signatures organisée par le Collectif Tramway plaidant également pour le Tramway sur rails,*
- J'ai pris connaissance des 2 déclarations qui préféreraient ne pas engager de dépenses et conserver le système bus en service,*

-J'ai extrait des registres d'enquête toutes les déclarations se rapportant au TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE,

-J'ai consulté le Bureau de l'Aménagement et de l'Urbanisme de la Préfecture, le Service Contentieux du Tribunal Administratif et le Bureau d'Etudes de l'Agglo chargé de CLEO, et, j'en ai déduit:

-qu'il serait possible de procéder à une première phase de révision du PDU qui prendrait en compte la notion d'un TCSP offrant un large éventail de possibilités, lors de la réalisation, allant du tram fer au tram pneu sur divers tracés,

-qu'il faudrait, pour y parvenir, remplacer "la deuxième ligne de tramway" prévue dans le PDU initial par le principe d'un TRANSPORT COLLECTIF en SITE PROPRE pour la liaison Est-Ouest,

-qu'il faudrait supprimer la proposition "de l'utilisation d'un mode intermédiaire guidé" inscrite dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Ainsi défini, le PDU REVISÉ exposerait une VOLONTÉ de mettre en place un TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE d'Est en Ouest S'OUVRANT à tous les MODES et tous les TRACÉS.

Il ne serait pas "figé" par un choix trop précis et détaillé: celui du "fer" dans le PDU initial et celui du "mode intermédiaire guidé" dans la proposition de révision soumise à l'enquête.

Il permettrait la concurrence lors de la phase de la réalisation de la liaison.

Cette proposition consensuelle a l'AVANTAGE de conserver au PDU son rôle d'ORIENTATION GENERALE vers un PROJET abordé dans sa GLOBALITE.

Considérant l'ensemble de ces déductions et conditions,

Je, Commissaire-Enquêteur, donne un AVIS FAVORABLE à la REVISION (1ère phase) du PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS de la COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ORLEANS VAL DE LOIRE concernant la REDEFINITION du PROJET DE LIAISON est-ouest DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE- en préalable à la décision finale qui sera prise par le Conseil de Communauté-, ASSORTI DES RESERVES SUIVANTES:

1° Supprimer "utilisant un mode intermédiaire guidé"

2° Rédiger un autre texte mettant en évidence que l'introduction de la notion de TCSP dans le PDU révisé, en lieu et place de la 2ème ligne de tramway, a pour but d'élargir le projet de réalisation à tous les MODES et à tous les TRACÉS.

Suggestion: Ouvrant la liaison Est-Ouest à tous les MODES et tous les TRACÉS, le PDU REVISÉ substitue la notion de TCSP à la 2^e ligne de tramway inscrite dans le PDU INITIAL.

FIN

Le 19 mars 2004, R. Favard. .