



Enquête publique

Projet de réalisation d'une liaison aérienne par câble entre la gare et la future place Danton située sur le territoire de la commune de Fleury les Aubrais dans le cadre de la création de la ZAC Interives 1.

Réponses aux observations du public et du commissaire enquêteur

Le présent document a pour objet d'apporter des réponses ou précisions aux observations du public ainsi qu'aux questions complémentaires du commissaire enquêteur. Les réponses sont apportées par observations mais certaines sont regroupées pour plusieurs observations.

Concernant les observations étant hors sujet par rapport au projet de téléphérique, il est précisé qu'elles seront prises en compte dans le cadre des études en cours ou à venir.

✓ **OBS courriel n°1 :**

Les cabines ont pour objectif de reprendre les principes d'aménagement intérieur de la seconde ligne de tramway (design, livrée des sièges etc...) ainsi que les aménagements vélos. Les visuels des cabines intégrées au dossier d'enquête, sont issus de la phase de l'offre (au stade avant-projet). Les études en cours de niveau Projet vont affiner l'aménagement intérieur des deux cabines.

Tout comme dans le tramway, les vélos seront autorisés en dehors de heures de pointe, plusieurs vélos pourront être présents en même temps dans la cabine, soit accrochés sur un système adapté, soit tenus à la main comme dans d'autres moyens de transport.

S'agissant de la proposition de coffre extérieur, au-delà de l'emprise supplémentaire à intégrer aux cabines et aux aménagements intérieurs des stations, c'est surtout la question de la sécurité sur le faisceau ferroviaire qui est contraignante. Si la SNCF est un partenaire privilégié de la Métropole sur ce projet, l'un des objectifs premier réside dans le respect de la sécurité, aussi les cabines ne peuvent être ouvertes pour éviter les chutes d'objet. Au-delà du fait qu'une place réelle est prévue dans les cabines, la question de la sécurité contraint l'aménagement de ce type de système complémentaire.

✓ **OBS ECR OM n°1 :**

Cette observation n'appelle pas de réponse

✓ **OBS ECR FLA n°1 :**

Cette observation n'appelle pas de réponse

✓ **OBS ECR FLA n°2 :**

L'enquête publique a débuté le 26 juin, en dehors d'une période de congés, et après une grande série d'ateliers de concertation, l'observation semble être hors sujet.

S'agissant de la délivrance du permis de construire en juin, il est précisé au commissaire enquêteur, que malgré une interprétation des codes de l'urbanisme et de l'environnement qui pouvait laisser penser que la délivrance du PC ne pouvait être remise en cause, la commune a décidé, sur demande de la Préfecture, de retirer le permis et de reporter la délivrance de cette autorisation d'urbanisme après la déclaration de projet que devra prendre Orléans Métropole pour déclarer le projet d'intérêt général, ce après l'avis et les conclusions du commissaire enquêteur.

✓ **OBS ECR FLA n°3 :**

La traversée du faisceau ferroviaire, à l'inverse de la traversée de la base navale de Brest, n'entraîne pas le survol de propriétés privées ou d'habitations, aussi le téléphérique d'Orléans ne sera pas équipé de vitres à cristaux liquides.

✓ **OBS ECR FLA n°4 :**

S'agissant de la remarque sur le projet acté, la réponse est évoquée dans la réponse à « OBS ECR FLA n°2 ».

Cf. réponse commune sur les autres solutions envisageables

✓ **OBS ECR FLA n°5 :**

S'agissant de la remarque sur le projet acté, la réponse est évoquée dans la réponse à « OBS ECR FLA n°2 ».

Cf. réponse commune sur les autres solutions envisageables

✓ **OBS ECR FLA n°6 :**

S'agissant de la remarque sur les émissions sonores, l'étude d'impact produite et l'avis de l'autorité environnementale rappelle la qualité de l'analyse réalisée sur le sujet. Il est précisé que suite aux remarques formulées lors des ateliers de concertation, une modélisation du bruit a été réalisée sur l'état initial (mesures dans les propriétés de riverains notamment à l'Est), et sur l'état futur (sur la base d'une télécabine plus contraignant que le téléphérique). Ces études ont été communiquées aux candidats lors de la consultation des équipes de conception-réalisation-maintenance, avec une obligation de résultat sur ce sujet. Une analyse post travaux sera réalisée aux mêmes endroits que les mesures initiales pour vérifier la conformité des résultats avec la réglementation en vigueur. Il est précisé que la réglementation prise en compte est la plus contraignante pour le projet puisqu'il s'agit du bruit de voisinage.

Il est rappelé que la remarque de l'autorité environnementale ne porte absolument pas sur les conséquences du téléphérique d'un point de vue sonore mais des aménagements autres (voirie etc...). Les études en cours sur ces aménagements, intégreront de fait ces remarques pour garantir un niveau de bruit en dessous des seuils réglementaires, mais à titre d'exemple, la réfection des voiries (enrobés phoniques), aura des impacts favorables sur les niveaux de bruit.

La seconde partie de l'observation est hors sujet par rapport au projet de téléphérique, néanmoins il est précisé que le plan guide conforté de la ZAC 1 est en cours d'étude et que les remarques lors des ateliers, seront prises en compte dans la mesure du possible. L'image insérée au dossier d'enquête publique est issue du plan guide initial approuvé en décembre 2014.

✓ **OBS ECR FLA n°7 :**

Une partie importante de l'observation est hors sujet par rapport au téléphérique (logement, place de la commune de Paris, bus, tramway etc...) néanmoins de nombreuses études techniques sont intégrées à l'étude d'impact et ont reçu un avis largement favorable de la part de l'autorité environnementale.

Il est précisé que lors de la relance de la Délégation de Service Public transport, l'intégration de l'exploitation du téléphérique sera l'occasion de réfléchir sur la desserte notamment du secteur gare, à des reports éventuels à l'Ouest du faisceau ferroviaire etc... afin d'améliorer le fonctionnement de ce secteur.

Cf. réponse commune sur les autres solutions envisageables

✓ **OBS ECR FLA n°8 :**

- 1- Le plan de circulation a été étudié pour intégrer les aménagements proposés. Lors des ateliers de concertation, la commune a rappelé qu'elle lancerait également une étude du plan de circulation à l'échelle du quartier. Cette observation est hors sujet par rapport à l'enquête publique mais les études ont été menées pour permettre la réalisation du téléphérique.
- 2- L'autorisation de réalisation du téléphérique, au-delà des enquêtes et permis de construire rendus nécessaires par les textes, est également soumis à l'instruction de trois dossiers de sécurité, Dossier de Définition de Sécurité (DDS), Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) et Dossier de Sécurité (DS), par la Préfecture et les

services du STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et Transports Guidés). L'un des principes du téléphérique d'Orléans, notamment lié à la traversée du faisceau ferroviaire, est de s'être imposé un système de récupération intégrée, qui permet ainsi en toutes circonstances de rapatrier les cabines en station. Ce système impose de multiples redondances des motorisations notamment et également des sources d'alimentation différentes pour garantir la possibilité de rapatrier les cabines. Ainsi au-delà du fonctionnement classique par électricité, il est imposé par le STRMTG une autre source, qui ne sera utilisée que ponctuellement en cas de problème d'alimentation. La garantie d'alimentation par panneaux solaires (sur des surfaces de toiture réduites) par exemple n'est pas assurée au regard des besoins de puissance nécessaire pour faire fonctionner les cabines même à vitesse réduite

3- Cf réponse au commissaire enquêteur sur les questions 3 et 4

✓ **OBS ECR ON n°1 :**

L'observation sur le projet de téléphérique n'appelle pas de réponse.

Les observations sur le plan d'aménagement de la place de la commune de Paris sont hors sujet. Il est rappelé que de nombreux ateliers ont eu lieu sur le sujet et un grand nombre de remarques prises en compte pour à la fois garantir les fonctionnalités de la place et en même temps simplifier son fonctionnement. Les études d'avant-projet sont en cours par l'équipe de maîtrise d'œuvre et d'autres présentations seront probablement organisées sur le sujet.

✓ **OBS ECR ON n°2 :**

Cf. réponse commune sur les autres solutions envisageables

✓ **DOC FLA n°1 :**

Durant l'enquête publique, Orléans Métropole a communiqué au commissaire enquêteur l'intégralité de la revue citée dans l'observation. Malgré une lecture détaillée et en l'absence de précisions sur les sources utilisées, le nombre de participants à ce sondage et l'absence d'explication de ce sondage, il semble excessivement compliqué d'apporter une réponse. Cette réponse concerne également une observation dans le « DOC FLA n°4 », « DOC FLA n°2 » (dont la source est d'ailleurs inexacte) et « DOC FLA n°5 ».

Il est rappelé que 7 ateliers de concertation se sont déroulés sur le projet Interives et qui ont permis au public de s'exprimer sur le projet, les comptes rendus annexés à ce document n'ont pas mis en évidence ce niveau d'opposition au projet.

✓ **DOC FLA n°2 :**

1- **Cf. réponse commune sur les autres solutions envisageables**

2- Comparaison téléphérique de Brest : Si le choix d'un téléphérique a été fait par Orléans Métropole, la technologie mise en œuvre à Fleury les Aubrais est très différente de celle de Brest (téléphérique type « saut de mouton »). Le système mis en place est d'ores et déjà en fonctionnement dans d'autres installations en France et à l'étranger, approuvé et validé par les autorités compétentes, notamment le STRMTG (Vanoise Express, téléphérique de New York etc...) Le système de récupération intégrée (par le biais de nombreuses redondances et procédures à mettre en œuvre par les équipes d'exploitation du téléphérique) vise à pouvoir ramener les passagers en station dans tous cas d'incidents, permettant ainsi ne pas stopper l'exploitation ferroviaire. L'hypothèse de loin la plus plausible d'un blocage des trains avec une intervention des pompiers, est le fait d'un incendie sur les voies de circulation SNCF, qui, de fait, rendra impossible la circulation des trains. Dans cette situation, l'exploitation du téléphérique sera interrompu et les cabines immédiatement ramenées en stations. Néanmoins des assurances ont été demandées par la SNCF pour couvrir les risques éventuels.

- 3- Coût de l'énergie : A ce stade d'avancement des études, le coût de l'énergie sur une année pleine d'exploitation (en pleine charge) est estimé à environ 44 000 € HT. Il est rappelé que le système ne tournera pas en permanence à l'inverse d'un système type télécabine, aussi la consommation énergétique s'en trouvera réduite.

- 4- Respect du code des marchés publics : Afin de clarifier cette observation, il est nécessaire de rappeler les étapes du projet. A l'issue d'une consultation (dialogue compétitif) qui a vu plusieurs projets urbains être confrontés, c'est l'agence Chavannes qui a remporté le marché de maîtrise d'œuvre urbaine pour l'ensemble du quartier Interives, sur la base d'un projet intégrant une liaison par câble. (Cf étude d'impact p. 234 et suivantes) Aussi dès ce stade les procédures de consultation ont respecté le code des marchés publics.

Au cours des études de l'agence Chavannes, l'analyse multicritères portant sur le choix du mode de franchissement a été complétée (2013-2014). Les conclusions de cette analyse ont démontré que tous les autres modes de franchissement (pont, tunnels, trottoirs roulants,...) étaient nettement plus longs qu'un système par câble dont le débit et la fréquence sont maîtrisés. Ces atouts ont conduit à l'approbation fin 2014 du plan guide initial, actant définitivement le mode de franchissement proposé au stade du dialogue compétitif précédent.

Après la désignation d'un maître d'ouvrage délégué pour la réalisation du projet de liaison par câble, une nouvelle consultation sous la forme d'un dialogue compétitif a été lancée en mai 2016, 4 groupements ont répondu (Cf étude d'impact p 248 et suivantes). Si aucune ne porte sur une passerelle, c'est que l'objet même de la consultation a porté sur la réalisation d'une liaison par câble. A l'issue de cette procédure de marché public qui a duré plus de 6 mois, c'est le groupement GTM/POMA qui a été désigné lauréat après application de critères objectifs prédéfinis de performance, dans le respect des règles de de la mise en concurrence du code des marchés publics. Les conclusions des rapports d'analyse de ces dossiers sont le cas échéant communicables.

Lors des ateliers de concertation, il avait été demandé si le public pouvait participer au jury de sélection pour le projet de téléphérique. Il a été précisé que le code des marchés publics ne permet pas cette disposition.

- 5- S'agissant de l'observation sur la concertation, les comptes rendus des ateliers sont joints à ce document, rappelant le niveau de participation. Il est rappelé que durant l'enquête publique du téléphérique une adresse courriel a été mise à disposition du public (1 réponse par courriel). Il est également rappelé que depuis le démarrage du projet Interives, une adresse générique « interives@orleans-metropole.fr » permet de recueillir les avis du public et les réponses sont apportées régulièrement à celui-ci. Le site internet d'Orléans Métropole est également régulièrement mis à jour pour intégrer les décisions, les avancements du projet.

✓ **DOC FLA n°3 :**

- 1- **Questions 1 et 2, Cf. réponse commune sur les autres solutions envisageables**

- 3 S'agissant de l'observation sur les pannes, il est précisé que le fonctionnement du téléphérique sera intégré à la future Délégation de Service Public transport, ainsi des équipes dédiées seront en charge de son exploitation. La réglementation en vigueur sur ces installations est excessivement stricte et impose non seulement des vérifications quotidiennes hebdomadaires, mensuelles etc... mais également des grandes inspections très détaillées à période de fonctionnement définies. Au-delà de ces inspections, Orléans Métropole a exigé une disponibilité du système à hauteur de 99,5% à son exploitant. Enfin, en cas de panne éventuelle, Orléans Métropole finalise l'étude des moyens à mettre en œuvre (comme sur les lignes de tramway), de substitution type navette ou bus pour garantir le service durant les heures d'ouverture.

✓ **DOC FLA n°4 :**

- Vent : Le projet retenu est en mesure de fonctionner normalement pour un vent de 70 km/h maximum. En cas de vents supérieurs, le système est conçu pour y résister et ramener même en mode dégradé les cabines en station avant d'interrompre le cas échéant l'exploitation le temps de l'épisode météorologique (au-delà de 70km/h). Orléans Métropole annexe à ce document l'analyse commandée à Météo France sur « l'analyse de corrélation du vent » sur la période 1998 à 2015. Ce document a été joint à l'appel d'offre pour prise en compte par les candidats dans les calculs de charge etc... Cette analyse montre que ces phénomènes ponctuels de vent sont concentrés sur quelques heures au maximum par jour, rarement sur des journées complètes. Orléans Métropole finalise l'étude des moyens à mettre en œuvre (comme sur les lignes de tramway), de substitution type navette ou bus pour garantir le service durant les heures d'ouverture en cas d'épisode de vent ou de panne. Ainsi il n'est pas prévu de nombre de jours d'arrêt mais des heures au quotidien ou il conviendra de garantir un service de remplacement aux usagers
- Pannes : Cf réponse « DOC FLA n°3 »
- La maintenance lourde : le dossier d'enquête publique précise p17 le nombre total de jours maximum par an où le système sera arrêté pour maintenance, à savoir 10 jours. Par ailleurs à titre de comparaison en montagne, ces systèmes sont prévus pour fonctionner sur des périodes réduites à quelques mois dans l'année, ce qui laisse des plages larges pour l'entretien. Dans le cas d'un système urbain, l'exploitant réalisera l'entretien courant de nuit, et l'entretien lourd sur cette période de 10 jours maximum par an.
- Gratuité : La nouvelle DSP intègre l'exploitation du téléphérique et en précise la gratuité
- Autre solution que le téléphérique : **Cf. réponse commune sur les autres solutions envisageables**
- L'avis de la SNCF sur le projet : Cf réponse 5 au commissaire enquêteur sur ce sujet. La SNCF est très largement associée aux études et a émis des avis sur le projet à différents stade d'avancement du projet.

✓ **DOC FLA n°5 :**

Les observations sur le téléphérique font l'objet de réponse dans les éléments de précisions apportés aux diverses productions.

Les autres observations sont hors sujet ou des réponses sont apportées par ailleurs.

✓ **DOC FLA n°6 :**

Cf. réponse commune sur les autres solutions envisageables

✓ **DOC ON n°1 :**

Le projet de téléphérique répond à une volonté d'ouverture de la gare à l'Ouest du faisceau ferroviaire. Le projet Interives prévoit en parallèle la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) qui reliera Libération à Oréliance, ainsi le quartier sera résolument tourné à la fois vers Orléans mais également vers Saran.

Orléans Métropole prévoit également le réaménagement des voiries structurantes (RD 2020, rue V Hugo, rue de Joie) en boulevard urbain, intégrant des pistes cyclables, un projet paysager fort et une pacification de la circulation automobile.

Ainsi le projet de téléphérique renforce/complète l'offre de transport en commun sur l'agglomération et permettra aux usagers une simplification de leurs itinéraires notamment pour la forte proportion des automobilistes qui viennent de l'Ouest en leur évitant la traversée

compliquée du pont de Joie, ce grâce notamment à une nouvelle offre de stationnement sous la future place Danton.

Cf. réponse commune sur les autres solutions envisageables

- ✓ **Réponse commune sur les questions traitant des autres solutions envisageables (passerelle, tapis roulant etc..), les coûts d'investissement et de fonctionnement etc...**

Dans un premier temps, il est rappelé que le dossier d'enquête publique déposé au titre du code de l'environnement, intègre une étude d'impact pour laquelle l'autorité environnementale a émis un avis globalement satisfaisant, sans remettre notamment en cause les chapitres explicitant les raisons qui ont conduits la maîtrise d'ouvrage à faire ce choix d'un transport par câble.

Un certain nombre d'observations portent sur l'opportunité de réaliser une passerelle (avec ou sans tapis roulant) ou encore d'améliorer le tunnel des champs Bouchaud par un tapis roulant etc...

Il est nécessaire de rappeler les étapes du projet Interives et les divers points de validations qui ont eu lieu. A l'issue d'une consultation (dialogue compétitif) qui a vu plusieurs projets être confrontés, c'est l'agence Chavannes qui a remporté le marché de maîtrise d'œuvre urbaine (accompagnement sur l'ensemble du projet) en 2013, sur la base d'un projet intégrant effectivement une liaison par câble.

Orléans Métropole, accompagnée d'Assistants à Maîtrise d'Ouvrage, a analysé les propositions faites par les équipes au vu d'un certain nombre de critères (notamment le prix, la maintenance, mais également le confort de trajet, le temps passé, la contrainte de réalisation, le développement durable etc..) C'est pourquoi l'agence Chavannes a été retenue. A l'issue de cette phase les élus ont approuvé le choix de la maîtrise d'œuvre urbaine et ainsi la solution de franchissement.

Néanmoins l'analyse multicritères portant sur le choix du mode de franchissement (2013-2014), et qui a conduit à l'approbation fin 2014 du plan guide initial, s'est poursuivie notamment dans le cadre de l'appel à projet de l'Etat sur les transports collectifs et mobilité durable, qui a permis d'obtenir le financement à hauteur 1 200 000 €. Ainsi, un avis technique a également été produit par les services de l'Etat sur la qualité et la précision de l'analyse.

A compter de l'approbation du plan guide fin 2014, une étape nouvelle s'est ouverte, « clôturant » la phase d'analyse d'autres solutions de franchissement. Ainsi pendant plus de deux ans, des avis techniques ont pu être produits pour conduire à cette décision des élus.

C'est pourquoi, dans le cadre de l'étude d'impact, Orléans Métropole a repris les éléments factuels d'analyse produits en amont pour justifier de son choix de liaison aérienne et non de passerelle, sans chercher la mise à jour pourtant aisée de ces analyses, qui aurait notamment vu les coûts de construction de passerelle augmenter, au vu des ratios peu élevés utilisés.

Néanmoins, plusieurs observations mettent en avant un projet récent de passerelle sur Blois en traversée de faisceau ferroviaire. A titre de complément, Orléans Métropole liste une seconde opération similaire sur la gare de Tours, également en traversée de faisceau ferroviaire.

Ainsi les chiffres annoncés par les maîtrises d'ouvrage, hors travaux d'aménagement des espaces publics, font état pour Blois d'une passerelle d'environ 140 mètres pour un coût estimé à 6 200 000 € HT, et pour Tours d'une passerelle d'environ 115 mètres pour 7 000 000 € HT.

En application de ratios équivalents, une passerelle équivalente sur Fleury les Aubrais pour une passerelle de 380 mètres (hors traitement des rampes), entrainerait un coût entre 17 et 23 millions d'euros HT, soit un coût nettement supérieur au coût du projet retenu, sans intégrer nécessairement un projet très développé d'un point de vue architectural.

L'analyse socio-économique jointe au dossier d'enquête publique, rappelle que le coût d'investissement (travaux) est de 13 750 000 € HT. Il s'ajoute à ce coût d'investissement 1 000 000 € HT qui intègre pendant 2 ans, les coûts de maintenance, de formation, de remplacements de pièces etc...

Dans l'hypothèse de réalisation d'une passerelle, il convient de préciser les éléments suivants. D'un point de vue topographie, à la différence de la passerelle de Blois qui ne pose pas de problème à l'Ouest, celle-ci débouchant à plat sur une partie haute de la ville (Cf. photo jointe), il conviendrait d'ajouter le coût d'aménagement d'une seconde hélice à l'instar de la partie Est (Cf. photo jointe), intégrant les ascenseurs etc...

S'il est difficile de définir le coût supplémentaire pour le projet de Fleury les Aubrais, il convient de préciser que ces impacts directs sur l'accessibilité des places de la commune de Paris et Danton, jouent un rôle important sur la qualité de desserte souhaitée par ce projet.

En comparaison du téléphérique, le projet de Blois par exemple, implique la réalisation de deux hélices, donc un temps et une distance plus importante de traversée, et un confort très nettement revu à la baisse.

S'agissant des personnes à mobilité réduite, si le téléphérique permet une disponibilité de 99,5%, et une accessibilité directe en rez de place, à contrario la mise en œuvre d'ascenseurs dans le cas de Blois, crée une rupture de charge plus importante, un temps de trajet encore augmenté, et un risque de disponibilité réduit.



Passerelle de Blois, hélice d'accès piétons/ascenseur



Passerelle de Blois, longueur 140 mètres, absence de rampe d'accès côté Ouest, la passerelle débouchant directement sur le terrain naturel

S'agissant des coûts de maintenance, plusieurs estimations sont citées dans les observations, aussi il est important de rappeler que les premiers chiffres au stade des études de faisabilité donnaient un coût d'environ 850 000 € HT par an. A ce stade des études, et compte tenu du choix technologique retenu, le coût estimé sur les premières années est de l'ordre de 450 000 € HT puis environ 650 000 € HT en année à pleine charge. Ces coûts seront optimisés grâce à la relance de la DSP transport, tout en précisant également que les premières années, le téléphérique ne sera pas à son niveau d'exploitation maximum, ce qui aura des conséquences directes sur le coût d'exploitation et de maintenance.

En comparaison, on peut estimer que les coûts directs d'exploitation d'une passerelle seraient inférieurs. Cependant, si le choix du téléphérique a été retenu, c'est également pour son impact nul en phase exploitation puisqu'aucun pylône ne se trouve sur les emprises de la SNCF. Les conventions en cours de signature avec la SNCF ne prévoient que le coût de ponctuelles mises à disposition de personnels pour des phases de maintenances très précises.

S'agissant d'une passerelle, outre le fait que la phase de construction entrainerait inévitablement des effets sur l'exploitation du réseau SNCF donc des coupures, ayant un coût à la charge de la collectivité. Il en serait de même à chaque intervention de maintenance, les accès aux piliers pouvant être soumis à autorisations d'accès sous conditions de coupures de caténaires etc...

Ainsi à chaque intervention de remise en peinture ou encore d'inspection d'ouvrage réglementaire etc., il serait nécessaire de prévoir des périodes d'interception longues avec la SNCF pour éviter de travailler sous exploitation.

A titre d'information, la SNCF a étudié la réalisation d'une piste d'accès dans l'hypothèse de la réalisation d'un transport par câble ayant des pylônes sur les emprises SNCF (travaux non réalisés car absence de pylône dans les emprises dans la solution retenue), et le coût uniquement des travaux de mise en œuvre de la piste d'accès pour la réalisation d'un seul pylône est de plus de 400 000 € HT, qui s'ajoutent ainsi à l'investissement et sans intégrer les conséquences en exploitation, le personnel d'accompagnement etc...

Enfin de manière plus qualitative, une passerelle allonge nettement la durée de trajet, la qualité du cheminement, notamment en hiver, le risque de sécurité pour les usagers etc...

Dans l'hypothèse d'un tapis roulant, la durée de traversée pourrait diminuer à la marge mais à la condition que le système résiste aux intempéries, ce qui a un impact fort sur les coûts d'exploitation.

A titre d'exemple, des expérimentations ont eu lieu dans le métro parisien pour augmenter la vitesse de circulation, qui se sont soldées par des échecs (sécurité non respectée etc...), sans compter (et ce dans des conditions climatiques favorables, puisque sous abri), de réels problèmes de disponibilité des systèmes.

En comparaison, le téléphérique offre un trajet fiable, confortable et efficace : un temps de parcours réduit à moins de 2 minutes, la possibilité de s'asseoir, une cabine qui protège des intempéries, qui annule le risque de chute sur les voies SNCF, une gratuité du service, une sécurité d'usage (gestion par le PCC tramway et une présence importante de vidéo surveillance), une absence de rupture de charge (absence d'ascenseurs etc...).

Questions du commissaire enquêteur :

- 1- Concertation : Sept ateliers de concertation ont eu lieu depuis le début de la concertation initiée sur le projet Interives. Il est annexé à ce document les comptes rendus des ateliers de concertation, qui précisent le nombre de personnes présentes, en moyenne entre 20 et 30 personnes par atelier. Il est précisé que ces comptes rendus sont tous disponibles au public sur le site Internet de la Métropole. Deux ateliers spécifiques concernent le projet de téléphérique, mais chaque atelier a pu aborder le sujet. Le dernier atelier de mai 2017, avait pour objet de présenter le projet lauréat et de répondre aux questions du public.
- 2- Concertation, Cf. réponse ci-dessus et renvoi aux annexes
- 3- Commercialisation ZAC 1 : A ce stade, un permis de construire a été autorisé par la commune de Fleury les Aubrais pour le projet de la CCI. Parallèlement de nombreux contacts sont établis lors de différentes manifestations (SIMI etc...) qui ont permis à de nombreux porteurs de projet ou investisseurs de manifester un intérêt particulier au projet. Aussi plusieurs ventes de lots devraient aboutir dans les prochains mois notamment pour des programmes de bureaux, activités tertiaires et de commerces. Un appel à projet a également été lancé récemment par l'aménageur récemment désigné, sur le lot F2 dont la façade principale sera Place Danton et qui devrait d'ici la fin de l'année, permettre de désigner le futur projet sur ce lot où seront construits notamment près de 10 000 m² de surface de plancher de logements.
- 4- Commercialisation ZAC 1 : Les premières livraisons d'immeubles, de commerces et de logements sont prévus pour 2019, en même temps que la livraison du téléphérique. Il est également prévu la livraison du premier parking souterrain de 340 places sous la future place Danton, qui permettra aux usagers venant de l'Ouest de stationner et traverser grâce au téléphérique sans avoir à traverser le pont de Joie... Néanmoins, le débit maximum de 1500 personnes par heure et par sens ne sera probablement pas atteint dès le démarrage du projet, c'est pourquoi le téléphérique, à l'inverse d'un télécabine par exemple, permettra de mettre en place des débits adaptés aux différents horaires de la journée. La consommation sera ainsi adaptée aux heures d'utilisation réelle, ce qui permettra des économies d'énergie et de consommation électrique.
- 5- Avis SNCF : La SNCF est en effet un partenaire privilégié de la Métropole sur ce projet et est associée depuis 2013 aux différentes études. De nombreuses réunions de travail ont eu lieu avec les équipes de la SNCF (réseau, gare et connexion, immobilier etc...). Plusieurs conventions d'études ont pu être mises en œuvre à plusieurs stades des études (cahier des charges de contraintes ferroviaires, étude de création d'une piste sur les emprises SNCF etc...) et qui ont conduit à plusieurs autorisations (Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire, notice de déroulage des câbles, permis de construire etc...). Ces documents peuvent être communiqués au commissaire enquêteur. En moyenne depuis la désignation de l'équipe de conception-réalisation-maintenance lauréate, ce sont 2 réunions mensuelles qui ont eu lieu avec les différentes équipes de la SNCF pour intégrer les contraintes au projet. De la même manière, il est précisé que l'actuel exploitant du réseau de transport en commun de la Métropole participe à l'ensemble des études pour permettre une intégration des contraintes, notamment de sécurité, au projet.
- 6- Avis du SDIS : Ce courrier du SDIS est joint en annexe de ce document. Il est précisé que l'avis est favorable et sans réserve particulière.
- 7- Hauteur des immeubles : Les immeubles prévus notamment côté Ouest (place Danton) intègrent entre 5 et 6 étages maximum. La station est prévue à une hauteur d'environ 13 mètres soit un équivalent de 4 étages maximum. Les stations

s'intégreront ainsi dans le projet global. A titre d'exemple, un hôtel de 5 étages est prévu sur la parcelle voisine de la station Ouest.

ANNEXES