

**REPUBLIQUE FRANCAISE**

**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE**

**A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE REOUVERTURE DE LA LIGNE  
BELFORT DELLE AU TRAFIC VOYAGEURS**

**A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES  
D'ANDELNANS, DANJOUTIN, DELLE, MEROUX, MORVILLARS ET SEVENANS**

**A LA DELIVRANCE DE L'AUTORISATION AU TITRE DES ARTICLES L214-1 A L214-6 DU  
CODE DE L'ENVIRONNEMENT**

**(23 février 2015 – 31 mars 2015)**

---

**RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

---

**Pierre-Marie Badot, Sylviane Fouré, Françoise Berthet**

*Commission d'enquête désignée par décision du 19 janvier 2015  
de Monsieur le Président du tribunal administratif de Besançon*

**28 mai 2015**

*Remarque préalable : en vertu de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire publiée au journal officiel le 5 août 2014, Réseau Ferré de France a changé de nom et est devenu SNCF Réseau depuis le 1er janvier 2015.*

## SOMMAIRE

### **Chapitre 1. Présentation générale du projet** **page 4**

- 1.1 Préambule
- 1.2 Objet de l'enquête
- 1.3 Cadre juridique
- 1.4 Composition du dossier d'enquête
- 1.5 Nature, caractéristiques et objectifs principaux du projet
- 1.6 Compatibilité avec les documents d'urbanisme
- 1.7 Incidences sur l'eau et les milieux aquatiques
- 1.8 Utilité publique
- 1.9 Nuisances : bruit, travaux, rayonnements...
- 1.10 Impacts environnementaux : faune, flore, milieux naturels, paysages...
- 1.11 Communication et concertation

#### **Synthèse concernant le projet**

### **Chapitre 2. Organisation et déroulement de l'enquête** **page 37**

- 2.1 Désignation de la commission d'enquête
- 2.2 Modalités de l'enquête
- 2.3 Interventions et investigations de la commission d'enquête
- 2.4 Mesures de publicité
- 2.5 Formalités de clôture

#### **Synthèse concernant l'organisation et le déroulement de l'enquête**

### **Chapitre 3. Analyse des observations et des réponses du maître d'ouvrage** **page 44**

- 3.1 Dénombrement des observations
- 3.2 Thématiques des observations et analyse quantitative par thème et par lieu d'enquête
- 3.3 Procès-verbal de synthèse
- 3.4 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage
- 3.5 Analyse thématique des observations du public et des réponses du maître d'ouvrage
  - 3.5.1 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
  - 3.5.2 Incidences sur l'eau et les milieux aquatiques
  - 3.5.3 Nuisances : bruit, travaux, trafic routier, rayonnements...
  - 3.5.4 Sécurité
  - 3.5.5 Choix techniques : haltes, passages à niveaux, autres fonctionnalités...
  - 3.5.6 Autres incidences environnementales : aspects écologiques, risques, paysage, impacts, mesures compensatoires
  - 3.5.7 Communication et concertation préalable
  - 3.5.8 Utilité publique
- 3.6 Questions propres à la commission d'enquête et réponses du maître d'ouvrage

#### **Synthèse concernant les observations**

### **Chapitre 4. Conclusions générales concernant l'enquête** **page 160**

## **Chapitre 1. Présentation générale du projet**

### **1.1 Préambule**

SNCF Réseau projette la réouverture au trafic voyageur de la ligne ferroviaire Belfort – Delle ainsi que la suppression et l'aménagement de passages à niveau. Ce projet est soumis à une enquête publique unique et à une enquête parcellaire conjointe.

- L'enquête publique unique porte sur le territoire des communes d'Andelnans, Bourogne, Charmois, Danjoutin, Delle, Grandvillars, Joncherey, Meroux, Morvillars, Moval et Sévenans.
- L'enquête publique parcellaire conjointe concerne les communes d'Andelnans, Bourogne, Danjoutin, Delle, Joncherey, Meroux, Morvillars et Sévenans.

### **1.2 Objet de l'enquête**

Par arrêté n° 2015028-0002 du 28 janvier 2015, Monsieur le Préfet du Territoire de Belfort, a prescrit l'ouverture d'enquêtes publiques unique et parcellaire, relatives au projet de réouverture de la ligne ferroviaire Belfort – Delle, du 23 février au 31 mars 2015 inclus.

L'enquête publique unique a un triple objet. Elle constitue un préalable à :

- la déclaration d'utilité publique du projet
- la délivrance de l'autorisation au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement (loi sur l'eau)
- la mise en compatibilité avec le projet des documents d'urbanisme des communes d'Andelnans, Danjoutin, Delle, Meroux, Morvillars et Sévenans.

La présente enquête publique unique concerne les 11 communes précitées, à savoir Andelnans, Bourogne, Charmois, Danjoutin, Delle, Grandvillars, Joncherey, Meroux, Morvillars, Moval et Sévenans.

Cette enquête s'effectue selon une procédure identique à l'enquête parcellaire conjointe.

### **1.3 Cadre juridique**

L'enquête est diligentée en application :

- du code de l'expropriation, et notamment les articles R131-1 à R 131-14
- du code de l'environnement
- du code de l'urbanisme
- du code de la voie routière

- du code des transports
- de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire
- du code rural et de la pêche maritime
- de l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau modifié par l'arrêté du 23 mai 2008.

La commission d'enquête a été désignée par la décision n° E15000001/25, en date du 19 janvier 2015, de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Besançon.

L'arrêté n° 2015028-0002 du 28 janvier 2015 de Monsieur le Préfet du Territoire de Belfort, prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique et d'une enquête parcellaire conjointe, du 23 février au 31 mars 2015 inclus, sur le territoire des communes d'Andelnans, Bourogne, Charmois, Danjoutin, Delle, Grandvillars, Joncherey, Meroux, Morvillars, Moval et Sévenans relatives au projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne ferroviaire Belfort – Delle.

## **1.4 Composition du dossier d'enquête**

### **1.4.1 Composition du dossier d'enquête**

Le dossier d'enquête est constitué des pièces suivantes :

- Dossier d'enquête publique / Pièces A, B, C et D - Présentation générale, classeur format A3, 75 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce E - Etude d'impact, classeur format A3, 362 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce E - Etude d'impact au titre du Code de l'Environnement. Résumé non technique, classeur format A3, 37 p.
- Dossier d'enquête publique / Compléments à la Pièce E – Etude d'impact suite à l'avis de l'Autorité environnementale, classeur format A3, 251 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce F - Dossier de Déclaration d'Utilité Publique, classeur format A3, 196 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce G – Dossier d'enquête parcellaire, classeur format A3, 90 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce H - Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme Commune d'ANDELNANS, classeur format A3, 29 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce H - Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme Commune de DANJOUTIN, classeur format A3, 25 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce H - Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme Commune de DELLE, classeur format A3, 29 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce H - Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme Commune de MEROUX, classeur format A3, 35 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce H - Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme Commune de MORVILLARS, classeur format A3, 31 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce H - Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme Commune de SEVENANS, classeur format A3, 29 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce I - Dossier Loi sur l'Eau , classeur format A3, 215 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce J - Dossier d'incidences sur les sites Natura 2000, classeur format A3, 52 p.

- Dossier d'enquête publique / Pièce K - Bilan de la concertation, classeur format A3, 66 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce L - Dossier de demande d'autorisation de défrichement (Donné à titre informatif) classeur format A3, 52 p.

Le dossier comportait en outre :

- une copie de l'arrêté préfectoral n° 2015028-0002 en date du 28 janvier 2015
- un procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 22 octobre 2014 relative à la mise en compatibilité de documents d'urbanisme
- un avis de la chambre interdépartementale d'agriculture
- un avis de l'INAO
- un avis de l'agence régionale de santé
- un avis de la DRAC.

En complément du dossier remis par le pétitionnaire, un registre d'enquête publique unique et le cas échéant un registre d'enquête publique parcellaire, cotés et paraphés par un membre de la Commission d'Enquête, destinés à recevoir les observations du public, ont été déposés dans chacune des mairies des communes concernées par l'enquête publique unique à savoir Andelnans, Bourogne, Charmois, Danjoutin, Delle, Grandvillars, Joncherey, Meroux, Morvillars, Moval et Sévenans, ainsi qu'à la Préfecture du Territoire de Belfort.

### **1.5 Nature, caractéristiques et objectifs principaux du projet**

Fermée au trafic de voyageurs depuis 1992, la ligne ferroviaire Belfort - Delle constituait un tronçon de la liaison Paris - Berne qui permettait de relier Belfort, importante agglomération de la région Franche Comté, à Delémont, capitale de la République et Canton du Jura et Bienne.

L'implantation dans le cadre de la ligne LGV Rhin – Rhône, d'une gare située entre Belfort et Montbéliard et, à l'intersection de la ligne Belfort – Delle – Delémont - Bienne, a conduit le pétitionnaire à s'interroger sur l'opportunité d'une réouverture complète de cette ligne au trafic voyageurs. Cette ligne revêt également une importance pour la Suisse voisine.

Suite aux résultats de diverses études sur les conditions de réouverture, la convention relative aux travaux et au financement de la réalisation de l'opération a été signée en septembre 2014 par les financeurs français et suisses et par RFF devenu SNCF Réseau.

Le projet consiste en la création d'une infrastructure ferrée moderne sur les emprises de l'ancienne ligne. L'activation de la ligne Belfort – Delle – Suisse vise à offrir un service de transport optimisé sur le territoire transfrontalier entre le nœud ferroviaire de Belfort et ceux de Bâle et Bienne avec les objectifs prioritaires suivants :

- développer le réseau de transport de l'agglomération de Belfort au profit de tous les usagers par une desserte ferroviaire péri-urbaine du corridor sud – est de l'Aire urbaine (travailleurs, frontaliers, scolaires, loisirs...),

- créer une nouvelle accessibilité aux secteurs d'habitations du sud – est du département, aux zones d'emplois de Belfort, de la gare TGV à Meroux (centre d'affaires de la Jonxion), de la zone industrielle de Bourogne, à Grandvillars (ZI des Forges en croissance) de Delle et de la Suisse ainsi qu'aux pôles d'enseignement de Sévenans (UTBM) et de Belfort,
- relier sans rupture de charge l'Aire urbaine de Belfort–Montbéliard à la Suisse,
- offrir aux voyageurs en provenance ou à destination de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard, ou des cantons limitrophes suisses une correspondance avec la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône et les réseaux régional et transfrontalier.

Les travaux prévus, dans le cadre du projet, sont les suivants :

- la création de 6 haltes ferroviaires à Danjoutin, Sévenans, Meroux, Morvillars, Grandvillars, Joncherey ainsi que la création et la remise en état des quais de la gare de Delle,
- la remise en état de la plateforme ferroviaire, des ouvrages et des constituants de l'actuelle voie ferrée,
- l'électrification de la ligne entre Danjoutin et Delle,
- la création de 2 points de croisements des trains à Meroux et Grandvillars,
- le rétablissement de l'accès ferroviaire fret à la zone industrielle de Bourogne,
- la suppression ou l'amélioration de la sécurité des passages à niveau,
- la mise en place d'une nouvelle signalisation.

L'emprise ferroviaire de la ligne existante est estimée à 44 hectares. Les emprises complémentaires, limitées aux besoins d'aménagement des haltes, des parkings et des passages à niveau modifiés, impactent une superficie de 3,45 hectares. L'emprise totale du projet est donc de 47,45 hectares. La part des acquisitions représente 7 % de la surface totale ; 2,89 hectares appartiennent à des personnes privées et 0,56 hectare à des personnes publiques.

Le coût financier de l'opération est estimé à 110 500 k€ hors taxes dont 1 085 k€ pour les acquisitions foncières nécessaires aux emprises techniques, mesures compensatoires faune, mesures compensatoires zones humides et aménagements des passages à niveau.

Le plan de financement du projet est réparti entre l'Etat Français (21%), la région Franche Comté (40%), le Conseil Départemental (Général) du Territoire de Belfort (5%), la Communauté d'Agglomération Belfortaine (2%), SNCF Réseau (ex Réseau Ferré de France, 4%), la Confédération Suisse (22%), la République et Canton Jura (3%) et l'Europe (3%).

### **1.6 Compatibilité avec les documents d'urbanisme**

L'enquête publique unique a entre autres pour objet la mise en compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme des communes d'Andelnans, Danjoutin, Delle, Meroux, Morvillars et Sévenans.

La compatibilité du projet est appréciée avec les différents documents d'urbanisme et autres plans, schémas et programmes. Les principaux documents thématiques analysés sont les suivants :

- urbanisme : schéma de cohérence territoriale (SCOT), plan d'occupation des sols (POS) et plan local d'urbanismes (PLU)

- déplacements : contrat de plan état région (CPER), schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), contrat de mobilité durable,
- climat et air : schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) , plan climat, énergie et territoire (PCET)
- milieu naturel : schéma régional de cohérence écologique (SRCE)
- ressource en eau : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) et contrats de rivière
- risques naturels et technologiques : plan de prévention des risques inondation (PPRi) et plan de prévention des risques technologiques (PPRT).

Le dossier d'enquête indique que la compatibilité de l'ensemble du projet avec l'ensemble de ces documents a été confirmée, exceptée pour les documents d'urbanisme de six communes à savoir Andelnans, Danjoutin, Delle, Meroux, Morvillars et Sévenans.

### **1.6.1 Compatibilité avec les différents documents d'urbanisme, plans, schémas et programmes autres que PLU et POS**

#### Schéma de cohérence territorial (SCOT)

Le dossier d'enquête traite de ce point dans le document E -Etude d'impact- chapitre 10, pp. 199-207. La réouverture de la ligne Belfort - Delle est mentionnée dans le SCOT du Territoire de Belfort comme un atout pour le développement économique (pôles commerciaux et zones d'activité stratégiques, bassin industriel) et touristique. Elle offre une alternative à la voiture, vecteur de consommation de gaz à effets de serre, pour les 6 communes disposant d'une halte du fait de leur implantation à proximité des centres villes et des pôles d'activité entre Belfort et Delle, dans un contexte de polycentrisme équilibré. Les liaisons internationales et inter régionales (Alsace, France, Suisse et Italie du nord) s'avèrent un atout pour le territoire par l'articulation de la ligne TGV aux transports ferroviaires régionaux et au réseau ferroviaire suisse.

Le dossier indique que la ligne existante n'est pas incompatible avec les orientations écologiques et environnementales du SCOT. Des mesures d'amélioration liées aux travaux de remise en état des ouvrages devraient bénéficier à l'existant. L'artificialisation des espaces naturels, agricoles et forestiers est engendrée par la consommation de foncier au droit des haltes (voiries et stationnement). Ces aménagements se feront essentiellement au sein des emprises urbaines des communes concernées. Sur les milieux agricoles, naturels ou forestiers, le projet ne concerne donc pas d'emprises significatives.

#### Contrat de plan état région (CPER)

Les grands projets du CPER s'inscrivent dans les orientations de l'Europe : compétitivité et attractivité des territoires, dimension environnementale du développement durable, cohésion sociale et territoriale. 2014 s'avère une année de transition qui achève les contrats de plan 2007-2013.

La réouverture de la ligne de Belfort Belle s'inscrit dans le grand projet 8 du CPER 2007-2013, qui vise à améliorer l'accessibilité de la Franche Comté à partir de l'axe de transport nord sud et de la

circulation fret. L'action 8-2 note l'importance du rabattement sur le TGV des communes françaises et suisses, mais également le rôle de la ligne dans la desserte de l'agglomération belfortaine. Elle permet des liaisons TER, une desserte ferroviaire de la gare TGV et des correspondances avec le réseau classique. Elle assurera des liaisons péri-urbaines au sein de l'aire urbaine Belfort - Montbéliard (300 000 habitants)

#### Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) du schéma régional d'aménagement et de développement local des territoires (SRADDT)

Le SRIT assure la cohérence des itinéraires de grande circulation et leur fonctionnalité dans une approche multimodale. Elaboré par la région, il propose pour 2015-2025, l'organisation d'une mobilité durable des biens et des personnes en Franche Comté. Il s'appuie sur le réseau LGV, place le TER au cœur du maillage du territoire et promeut le transport intermodal.

Ce schéma rappelle l'opportunité pour les collectivités française et suisse de ré-ouvrir la ligne au trafic voyageurs et marchandises comme support de relations ferroviaires entre les principales villes suisses et françaises au delà de la desserte de la gare LGV.

#### Contrat de mobilité durable sur le territoire de Belfort de 2008

Les objectifs de ce contrat sont proches de ceux des plans de déplacement urbains (PDU). Partant d'un constat sur la mobilité dans le territoire, il préconise qu'au delà du partage de la route, un choix reste à faire à l'échelle de l'aire urbaine entre deux options : (a) la réouverture de la ligne Belfort - Delle et (b) l'aménagement d'une voie nouvelle réservée aux bus à l'est de l'A36 et le partage mieux organisé des voiries à l'approche des centres.

Ce contrat précise que le choix ne pourrait se faire qu'à l'échelle de l'aire urbaine, après précision et débat sur les enjeux et les conséquences, la réouverture de la ligne étant citée comme une solution dans ce contrat de mobilité.

#### Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) et plan climat énergie et territoire (PCET)

A l'échelle régionale, le SRCAE approuvé le 22 novembre 2012 développe dans son axe 2, l'objectif de favoriser les déplacements collectifs (transports en commun et transports mutualisés (co-voiturage) afin de réduire les émissions et consommations du transport. L'objectif de report modal est de plus 10 points entre 2008 et 2020 pour les transports en commun et modes actifs, et dix autres points entre 2020 et 2050.

A l'échelle locale, le PCET de la communauté d'agglomération belfortaine, approuvé en décembre 2012, a pour orientation stratégique de réduire les déplacements de véhicules particuliers. La remise en service des lignes ferroviaires élargit l'offre de transport et de marchandises entre agglomérations. La ligne Belfort Delle est citée dans la fiche n°8 "*encourager les transports en train*" de l'axe 2 "*transports déplacements*".

### Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)

Le SRCE de la région Franche-Comté, en cours d'élaboration, vise à favoriser une meilleure fonctionnalité des écosystèmes et lutter contre l'érosion de la biodiversité et la disparition des espèces animales comme végétales, par le biais de la trame verte et bleue, nouvel outil d'aménagement. L'étude d'impact analyse dans son chapitre 4.2.3, p. 60 et suivantes, la trame verte et bleue concernée par ce projet et propose des mesures pour prendre en compte cette problématique à partir de 10 zones à enjeux (faune, flore) repérées. Des enjeux forts à très forts sont recensés, notamment à Meroux, Charmois et Joncherey en matière de flore et habitats naturels. En terme de faune, six secteurs à enjeux forts sont repérés à Andelnans à proximité de la Savoureuse, de part et d'autre de la LGV à Meroux et Charmois, à Morvillars ainsi qu'à Joncherey.

Le dossier indique que les continuum forestiers, aquatiques et milieux humides, dont le secteur est riche, sont préservés et restent favorables aux continuités écologiques.

### Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) et contrats de rivière

Le périmètre étudié en lien avec la réouverture de la voie Belfort Delle s'inscrit dans le bassin Rhône Méditerranée, qui a fait l'objet d'un schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux qui définit 8 orientations.

Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Allan est en cours d'instruction, donc non opposable, même si 3 thématiques concernent le projet (cf. Document E- Etude d'impact, pp. 220 et 221).

Le contrat de rivière de l'Allaine, signé en juin 2010, est en cours pour 5 ans. Cinq objectifs sur le territoire ont été arrêtés : amélioration de la qualité des eaux et lutte contre les toxiques ; reconquête et mise en valeur des milieux aquatiques ; amélioration de la culture du risque naturel d'inondation ; préservation et amélioration de la ressource en eau potable ; patrimoine, paysage et tourisme. Ils se déclinent en 91 fiches actions, regroupées en 9 volets et 29 thèmes. 5 volets et 6 sous volets concernent le projet.

En l'état actuel de définition du projet, aucune incompatibilité au regard du SDAGE Rhône Méditerranée n'a été relevée dans le cadre du document E- Etude d'impact, (p. 221 et cartes de synthèse des paysages, patrimoine et loisirs pp. 103-113). Le dossier d'enquête conclut que projet n'est pas incompatible avec le SDAGE.

### Plans de prévention des risques d'inondation (PPRI)

Trois plans de prévention des risques d'inondation concernent le secteur traversé par la ligne Belfort Delle : le PPRI de la Savoureuse, le PPRI de la Bourbeuse et celui de l'Allaine. Plusieurs zonages réglementaires sont concernés dans chaque PPRI.

La voie ferrée n'est pas soumise au risque d'inondation. Le maître d'ouvrage considère que la réalisation du projet ne viendra pas impacter défavorablement le contexte au regard des enjeux d'inondation.

### Plans de prévention des risques technologiques (PPRT)

Différentes indications sont contenues dans les documents suivants du dossier d'enquête : Pièce E - étude d'impact (chapitres sur les servitudes d'utilité publique et réseaux divers, risques technologiques) et compléments à l'étude d'impact (recommandations n° 10 et 11) et pièce H - mise en compatibilité avec le POS de Morvillars.

Les articles 12 et 16 de la zone B du PPRT approuvé en 2011, s'appliquent sur le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle, qui consiste dans "le réaménagement d'une infrastructure d'intérêt général existante justifié par un enjeu majeur d'aménagement du territoire". Des mesures d'exploitation sont prévues afin de garantir la sécurité des voyageurs, des personnels SNCF et aussi des automobilistes par l'aménagement du passage à niveau n° 13, afin de réduire le risque d'exposition dans le cadre d'un plan particulier d'intervention (PPI). La voie ferrée ne nécessite pas de mesures de protection (études INERIS dont l'étude de danger de GTR gaz remise à jour).

La réouverture de la ligne induit l'identification des réseaux qui croisent la voie ferrée, ce qui implique d'engager des études de dévoiement ou de protection des canalisations positionnées sous la plateforme ferroviaire. Les travaux de dévoiement seront pris en charge par GTR gaz au second semestre 2015 dans le cadre d'une convention de travaux. Les travaux de génie civil devraient débiter fin 2015.

### **1.6.2 Compatibilité des documents d'urbanisme**

L'examen conjoint par l'ensemble des personnes publiques associées (PPA) avant l'ouverture de l'enquête publique a eu lieu pour les PLU. La compatibilité du projet avec l'ensemble de ces documents a été vérifiée, excepté pour les documents d'urbanisme de 6 communes : Danjoutin, Andelnans, Sevenans, Meroux, Morvillars, Delle.

Le PLU et POS/PLU définissent les règles d'aménagement et d'utilisation des sols des 11 communes concernées. Toutes les communes concernées ont à ce jour un document opposable.

Le règlement littéral et graphique de ces documents s'oppose à toute personne publique ou privée souhaitant réaliser des affouillements, constructions, plantations ou démolitions. De plus, pour les PLU, les travaux ou opérations doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement.

Ainsi la déclaration d'utilité publique du projet de la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Belfort Delle est soumise à enquête publique qui porte sur, l'utilité publique, l'autorisation au titre de la loi sur l'eau et la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence sur 6 communes (article L 123-14 du code de l'urbanisme). La mise en compatibilité, éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvée par la déclaration d'utilité publique.

Les éléments des documents d'urbanisme à mettre en compatibilité ne remettent pas en cause les projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des PLU ou l'économie générale des POS/PLU concernés.

PLU de Meroux, approuvé le 19 octobre 2012 (cf. dossier d'enquête, pièce H)

Le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle prévoit des travaux d'aménagement de la voie ferrée existante, la suppression du PN 9, les aménagements des ouvrages hydrauliques et la construction d'un ouvrage d'art au niveau de la gare de Belfort-Montbéliard ainsi que la création d'une halte ferroviaire au niveau de cette gare.

Les aménagements à effectuer au sein de Meroux dans le cadre de la réouverture de la ligne, n'impactent pas défavorablement les orientations et les axes de développement de la commune.

Le projet nécessite une mise en compatibilité du règlement du PLU :

- des zones N, UY, A et AUg pour autoriser les exhaussements, affouillements, constructions, installations et ouvrages liés à une infrastructure ferroviaire autre que la ligne TGV, et notamment le dépôt de matériaux en AUg(c).
- la réduction d'EBC pour une surface de 0,30 ha, le long de la voie ferrée au nord - nord est de celle ci, et au sud est de la commune.

Le projet est sans incidence sur le site Natura 2000 *Etangs et Vallées du Territoire de Belfort*.

PLU de Danjoutin, approuvé le 26 février 2007 (cf. dossier d'enquête, pièce H)

Le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle prévoit des travaux d'aménagement de la voie ferrée existante, l'aménagement de passages à niveau (conservation et sécurisation du PN n°1 et 2), franchissement de la RD 23 et de la RD 47, les aménagements des ouvrages hydrauliques et ouvrages d'art existant (pont route supprimé), la création d'une halte ferroviaire et ses aménagements (parking, voie d'accès), ainsi que la création d'une voirie routière de rabattement.

Les aménagements au sein de Danjoutin dans le cadre de la réouverture de la ligne, n'impactent pas défavorablement les orientations et les axes de développement de la commune, même si ce projet n'est pas mentionné dans le PLU. Il est prévu une desserte en transports en commun pour le développement du secteur de la Grande Combe et le projet de réouverture de la ligne pourrait y participer.

Le projet ne nécessite pas une mise en compatibilité du règlement du PLU et notamment des zones U, Ub, AU1 et AU2 , N, traversées par le projet, ni des espaces boisés classés (EBC), ni des emplacements réservés. Seuls des jardins à préserver sont localisés au sud de la future halte et le projet nécessite leur déclassement pour une partie des surfaces. Le projet est sans incidence sur le site Natura 2000 *Etangs et Vallées du Territoire de Belfort*.

POS de Delle, approuvé le 10 juin 2005 (cf. dossier d'enquête, pièce H)

Le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle prévoit des travaux d'aménagement de la voie ferrée existante, l'aménagement de passages à niveau (conservation et sécurisation du PN n°22), franchissement de la RD 23 et de la RD 47, les aménagements des ouvrages hydrauliques et ouvrages d'art existant, la suppression du PN n°23 de franchissement d'une voie forestière, avec voirie de rabattement rue du Pâquis, l'aménagement de la gare de Delle avec la création d'un deuxième quai et d'une passerelle accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR), la déconstruction et reconstruction d'une passerelle dans le quartier de la Voinaie intégrant une accessibilité PMR.

Les aménagements au sein de Delle dans le cadre de la réouverture de la ligne, n'impactent pas défavorablement les orientations et les axes de développement de la commune, et ce projet est mentionné dans le POS.

Ni le règlement ni aucun EBC ne sont impactés par le projet. Au niveau du passage à niveau du chemin du Chenois, un emplacement réservé (ER) existant doit être modifié pour figurer au nom du maître d'ouvrage de l'infrastructure dans la liste des ER. Il est nécessaire au réaménagement du chemin latéral le long de la voie ferrée, entre ce chemin et la rue du Pâquis. Les emprises du projet ne vont pas au delà de cet ER existant. La cartographie et la liste des emplacements réservés est à mettre en compatibilité. Le projet est sans incidence sur le site Natura 2000 *Etangs et Vallées du Territoire de Belfort*.

POS de Morvillars, approuvé le 14 juin 2004 (cf. dossier d'enquête, pièce H)

Le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle prévoit des travaux d'aménagement de la voie ferrée existante, l'aménagement de passages à niveau (conservation et sécurisation du PN15 et le réaménagement en PN type piéton du PN16), la création d'une halte ferroviaire et l'aménagement d'un cheminement mode doux.

Ce projet n'est pas mentionné dans le POS. Il est compatible avec le PPRT d'Antargaz comme indiqué dans son règlement. Une procédure d'interruption du trafic ferroviaire en cas d'alerte permettra de réduire les risques d'exposition.

Le règlement de la zone Nc et le règlement d'aménagement de zone (RAZ) du plan d'aménagement de zone (PAZ) de la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Tourelles nécessitent une mise en compatibilité du projet pour permettre des travaux, affouillements et exhaussements de sol, liés aux opérations d'infrastructure ferroviaires en zone NC et autoriser des travaux d'utilité publique, notamment ceux concernant les infrastructures routières et ferroviaires dans la zone ZAa de la ZAC.

Le plan du zonage ZAa de la ZAC doit également être mis en compatibilité en modifiant les espaces boisés ou l'aménagement paysager à conserver ou créer pour tenir compte de l'emprise du projet de la ligne. Le projet est sans incidence sur le site Natura 2000 *Etangs et Vallées du Territoire de Belfort*.

### POS d'Andelnans, approuvé le 22 mai 2006 (cf. dossier d'enquête, pièce H)

Le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle prévoit des travaux d'aménagement de la voie ferrée existante, la conservation et la sécurisation du PN4, les suppression et remplacement des itinéraires de rabattement du PN6, les aménagements des ouvrages hydrauliques et ouvrages d'art existants (pont rail réaménagé, ouvrage hydraulique), ainsi que l'aménagement d'une piste VTT dans les boisement du sud de la commune.

Les aménagements projetés ne sont pas incompatibles avec les orientations du POS, sans pour autant faire partie des éléments identifiés comme favorables pour la commune en 1987.

Le règlement des zones ND, NC doit être mis en compatibilité pour permettre la réalisation de travaux de construction, d'aménagement et d'équipement liés aux modes doux de déplacement (chemin piéton, piste VTT). Il nécessite aussi le déclassement d'un EBC au niveau de la piste de VTT pour une surface de 950 m<sup>2</sup>. Le projet est sans incidence sur le site Natura 2000 *Etangs et Vallées du Territoire de Belfort*.

### PLU de Sévenans, approuvé le 20 mars 2013 (cf. dossier d'enquête, pièce H)

Le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle prévoit des travaux d'aménagement de la voie ferrée existante, les suppression et remplacement des itinéraires de rabattement du PN7, les aménagements des ouvrages hydrauliques et ouvrages d'art existants (pont rail réaménagé, ouvrage hydraulique), réserve foncière pour les aménagements de la future halte, l'aménagement d'une piste VTT, et l'aménagement d'une voirie.

Le PLU prévoit la réouverture de la ligne, une halte ferroviaire et une piste VTT dans le cadre d'un réseau de proximité et d'intérêt local. Les aménagements au sein de Sévenans dans le cadre de la réouverture de la ligne, n'impactent pas défavorablement les orientations et les axes de développement de la commune.

La mise en compatibilité est nécessaire pour le règlement de la zone UU (qui concerne l'université) en vue de créer des aménagements modes doux (une piste VTT) et routiers non liés directement au domaine universitaire, ainsi que le déclassement d'une partie d'EBC au nord de la commune sur les emprises du projet et dans la zone NF pour un maximum de 0,71 hectares (piste VTT et défrichements liés à la voie) et la création d'un ER de 8400 ares pour l'aménagement de la future halte ferroviaire sur la ligne Belfort Delle avec pour destinataire SNCF Réseau. Le projet est sans incidence sur le site Natura 2000 *Etangs et Vallées du Territoire de Belfort*.

## **1.7 Incidences sur l'eau et les milieux aquatiques**

### **1.7.1 Dossier d'enquête initial**

Le projet entraînera différents travaux, qui sont susceptibles à des degrés divers d'avoir des incidences sur l'eau et les milieux aquatiques et qui relèvent pour certains d'entre eux de procédures de déclaration ou de la délivrance d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Le dossier d'enquête (pièce I – Dossier loi sur l'eau) décrit la nature du projet et ses conséquences sur l'eau et les milieux aquatiques. Il passe en revue l'aménagement de la section courante, c'est-à-dire le renouvellement intégral de la superstructure ferroviaire avec conservation dans la mesure du possible de l'infrastructure en place (plateforme et ouvrages), l'aménagement des haltes, des voies d'évitement, des gares, des passages à niveaux (PN), le réaménagement des ouvrages d'art, les ouvrages hydrauliques, les bâtiments et installations techniques, la création d'une base travaux ainsi que les emprises temporaires et définitives.

Les ouvrages susceptibles d'affecter les eaux et les milieux aquatiques sont listés. La collecte et la gestion des eaux pluviales de la section courante s'effectuera principalement par la remise en état des dispositifs existants. Les exutoires finaux, les haltes ferroviaires seront à l'origine de nouveaux ouvrages (élargissement de la plateforme, ou création de nouvelles surfaces imperméabilisées).

A Bourogne, la suppression du PN13 nécessitera le rétablissement de la voie routière par la création d'un passage inférieur sous la voie ferrée. La chaussée prévue sera située à 6 m sous le terrain naturel actuel. La route interceptera les eaux souterraines, ce qui nécessitera pendant les travaux des pompes engendrant des impacts. En phase d'exploitation, des dispositifs seront mis en œuvre afin de pomper les eaux de ruissellement qui seront dirigées vers un bassin pluvial géré par la communauté d'agglomération de Belfort (CAB).

Le pont ferroviaire sur la Bourbeuse fera l'objet de travaux importants de démolition et remplacement du tablier. La démolition s'effectuera via la création d'une piste provisoire dans le lit de la Bourbeuse afin de permettre l'accès des engins de chantiers. Les impacts hydrauliques sur la rivière sont considérés comme inférieurs aux impacts environnementaux qu'auraient engendrés d'autres solutions techniques (ex. travaux à partir de grues sur plateformes installées sur berges). Les caractéristiques techniques de la piste sont décrites. Quatre buses de diamètre 1,2 m seront installées pour permettre l'écoulement des eaux sous la piste. Ces ouvrages sont dimensionnés pour supporter un débit de  $97 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$  afin de limiter la hauteur de la piste et les impacts hydrauliques du chantier. Les travaux dans le lit de la rivière seront réalisés de la mi-août à fin septembre, afin de minimiser le risque de crue et les impacts sur la faune. Les travaux seront réalisés en période d'étiage.

L'ouvrage sur le ruisseau du Creux des biches nécessite une réfection. D'autres ouvrages d'art devront faire l'objet de travaux de maçonnerie réalisés de préférence pendant les étiages. La voie latérale de rétablissement suite à la suppression du PN10 nécessitera la création d'un ouvrage hydraulique afin de permettre l'écoulement des eaux.

Un tableau (dossier d'enquête Pièce I, p. 47) récapitule les rubriques de la nomenclature visées par le projet, qui est soumis à autorisation ou à déclaration.

L'état initial de l'environnement est présenté. Le dossier aborde successivement le milieu physique (contexte topographique et climatique) et la géologie. Les documents de planification sont identifiés dans la ressource eau (Schéma Directeur d'Aménagement et de la Gestion des Eaux (SDAGE), Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de l'Allan (SAGE) en cours d'instruction, le contrat de rivière transfrontalier de l'Allaine. Les masses d'eaux souterraines à l'affleurement sont listées ainsi que les ressources majeures à préserver : zone Sundgau / Savoureuse / Allan (avec notamment le captage de Delle et le secteur des puits de Granvillars et Morvillars) et la zone du massif du Jura (karst sous

couverture de Belfort). Les eaux superficielles sont également décrites. Les données relatives à la qualité des eaux (eaux, sédiments, macrofaune benthique) sont fournies. Au vu de ces données, les enjeux hydrobiologiques sont qualifiés de fort sur la Coeuvette et l'Allaine et de moyen sur la Savoureuse et la Bourbeuse.

Le document décrit aussi les risques naturels, le zonage nature 2000, les protections réglementaires arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB), les zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO), les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). Les principaux secteurs à enjeux forts en terme de faune, de flore, d'habitats et de continuités écologiques sont répertoriés (dossier d'enquête, pièce I, p. 104-106).

La zone concernée par le projet présente des ressources naturelles importantes, tant au niveau forestier qu'aquatique. La voie ferrée traverse puis longe le site Natura 2000 *Etangs et vallées du Territoire de Belfort*, désigné au titre des Directives Habitats et Oiseaux. De nombreuses ZNIEFF de type I et de type II sont recensées à proximité de la ligne Belfort – Delle, qui représente la limite des ZNIEFF *Vallée de la Bourbeuse et l'Allaine entre Joncherey et Grandvillars*.

En termes de flore et d'habitats naturels, des enjeux forts à très forts sont recensés, notamment au Sud-Est de la LGV à Meroux et Charmois ainsi qu'à Joncherey. En termes de faune, les secteurs à enjeux forts se concentrent à Andelnans à proximité de la Savoureuse (amphibiens et insectes), à Meroux et Charmois (amphibiens et insectes), aux abords de la Bourbeuse à Bourogne (amphibiens).

Il existe aussi un enjeu fort sur les continuums aquatiques et les milieux humides. Les investigations écologiques et pédologiques ont également mis en évidence des secteurs présentant des enjeux zones humides : on recense ainsi des secteurs humides sur les communes de Sévenans, Meroux, Morvillars, Joncherey et Delle.

Les mesures environnementales prévues sont décrites. La compatibilité du projet avec les documents de planification de la ressource en eau est documentée. Les moyens de surveillance et d'interventions sont décrits.

Le pétitionnaire considère que les travaux et aménagements seront sans effet sur les écoulements superficiels. La création de nouvelles surfaces imperméabilisées est considérée comme négligeable.

La phase travaux correspond en effet à un éventail d'activités qui peuvent, de manière plus ou moins directe et plus ou moins importante, être à l'origine de dégradations de la qualité des eaux souterraines et superficielles. Les altérations potentielles de la ressource en eau sont de plusieurs types :

- le lessivage des sols mis à nu et la circulation d'engins sur les accès de chantier par temps sec peuvent être à l'origine d'apport de matières en suspension dans les eaux ;
- les installations de chantier peuvent être à l'origine de pollutions par rejets directs d'eaux de lavage, d'eaux usées, etc. ou par une mauvaise gestion des déchets produits ;
- les stockages à l'air libre de matériaux pollués pourront, en cas de pluie et de lessivage de ces matériaux, être à l'origine de l'introduction de polluants dans le milieu naturel ;
- l'entretien et le ravitaillement des véhicules, ainsi que des manipulations de matériaux ou des incidents de chantier, peuvent être à l'origine de déversements dans l'environnement
- de matières polluantes qui, à terme, affecteraient la ressource en eau.

Les principales mesures à mettre en oeuvre pour limiter les risques de contamination des eaux lors des différentes phases de travaux sont les suivantes :

- imperméabiliser l'ensemble des aires de chantier,
- collecter et traiter de manière adaptée les eaux ruisselant sur l'ensemble des aires de chantier et notamment les eaux recueillies dans les zones en déblais,
- mettre en place des équipements de confinement au niveau des zones destinées à l'entretien des engins et matériels,
- réaliser le stockage et la manutention des produits polluants sur des aires spécifiques disposant de capacités de rétention et de confinement,
- nettoyer les roues et bas de caisse des engins en sortie des aires de chantier avant circulation sur les voiries publiques,
- former les personnels aux bonnes pratiques environnementales,
- pourvoir chacun des engins de chantier de kits antipollution.

Le traitement phytosanitaire des voies et de ses abords, indispensable pour des raisons techniques et de sécurité, se fait par des méthodes chimiques associées à des méthodes mécaniques (trains désherbeurs). Seuls les produits phytosanitaires homologués seront utilisés et les traitements s'effectueront en accord avec les réglementations.

### **1.7.2 Avis de l'autorité environnementale et compléments à l'étude d'impact**

L'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a émis l'avis n°2014-88 à la suite de la délibération du 17 décembre 2014. Parmi les différentes remarques formulées dans cet avis, certaines ont directement trait aux incidences sur l'eau et les milieux aquatiques. Le CGEDD pointe notamment les enjeux environnementaux forts en matière de qualité de l'eau concernant plus particulièrement l'approvisionnement en eau potable et les milieux naturels karstiques. L'avis du CGEDD met l'accent sur le fait que les captages d'eau de Morvillars et Grandvillars sont considérés comme faisant partie des captages français "les plus menacés par les pollutions diffuses". Les masses d'eau souterraines traversées par la ligne recèlent des ressources majeures à préserver pour l'alimentation actuelle et future. Les rapporteurs notent que plusieurs travaux sont réalisés dans des milieux aquatiques très sensibles : ouvrage en remplacement du PN13, zone de dépôt définitif de déblais à Morvillars, aménagement d'une aire de stationnement en zone rouge de PPRI à la halte de Joncherey, et destruction d'habitat aquatiques à la traversée de la Coeuvalte. Les travaux sur la Bourbeuse sont également considérés comme déterminants des impacts d'une grande sensibilité nécessitant de compléter les études et de prendre des mesures d'évitement et de réduction proportionnées.

En réponse à cet avis de l'Autorité environnementale (AE), SNCF Réseau a produit un document complémentaire intitulé "Dossier d'enquête publique / Compléments à la Pièce E – Etude d'impact suite à l'avis de l'Autorité environnementale" (classeur format A3, 251 p.) qui est une des pièces constitutives du dossier d'enquête mis à la disposition du public. SNCF Réseau fournit des réponses aux recommandations de l'AE concernant les thèmes liés à la qualité de l'eau et à la protection de la ressource et des milieux naturels (et notamment les recommandations n° 13, 16, 19, 21, 22 et 23).

Concernant la recommandation n° 13 relative aux passages à niveau et notamment le pont rail prévu en remplacement du PN13, le maître d'ouvrage s'appuie sur l'analyse hydrologique réalisée et conclut que "les travaux de construction de l'ouvrage et les pompages qui seraient nécessaires n'auront aucune conséquence sur le niveau de la nappe des alluvions de l'Allaine." Le pétitionnaire indique aussi que des mesures seront imposées aux entreprises pour se prémunir de toute contamination des eaux souterraines.

Le dépôt de Morvillars, la halte de Joncherey, la possibilité de l'existence d'une frayère sur la Bourbeuse, les modalités des travaux en cas de crue (recommandation n°16) feront l'objet de mesures. Des éléments de réponse sont également fournis concernant les impacts et mesures sur les zones inondables (recommandation n°19), les précisions souhaitées sur le périmètre de chacun des travaux du projet au regard des enjeux pour les eaux souterraines et superficielles et pour les milieux aquatiques (recommandation n°21). Concernant l'usage des phytosanitaires (recommandation n°22), le maître d'ouvrage répond qu'il se conformera aux dispositions de l'arrêté préfectoral et aux réglementations en vigueur et cite les techniques alternatives à sa disposition. Les dispositions prises pour garantir la mise en oeuvre des mesures compensatoires sont explicitées en réponse à la recommandation n°23 : il s'agit essentiellement de la mise en place d'un partenariat avec le Conservatoire des Espaces Naturels de Franche-Comté.

Concernant les risques d'inondation, le pétitionnaire fournit des éléments détaillés dans le document complémentaire "Dossier d'enquête publique / Compléments à la Pièce E – Etude d'impact suite à l'avis de l'Autorité environnementale", pour démontrer que le projet n'aura pas d'effet.

### **1.8 Utilité publique**

Le dossier d'enquête (Pièce F – Dossier de déclaration d'utilité publique) rappelle le cadre réglementaire et présente notamment :

- article L11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (nécessité d'une enquête publique)
- article L11-1-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (décision de refus)
- article L11-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (déclaration d'utilité publique par arrêté préfectoral)
- article R11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (déclaration d'utilité publique par le préfet du Territoire de Belfort)
- article R11-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (projet non concerné par décret en conseil d'état puisqu'il s'agit de la réhabilitation d'une infrastructure ferroviaire existante)
- article R11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (composition du dossier d'enquête publique)

Le contexte et l'historique du projet sont brièvement rappelés : il s'agit d'un tronçon de la ligne Paris Berne qui a fonctionné jusqu'en 1992. Après avoir réalisé, au cours de l'année 2001, une étude (Étude Paris - la Suisse par Vesoul et Belfort - ligne n°4) sur les conditions de réouverture de cette ligne, l'État français et le Conseil Régional de Franche-Comté d'une part, la Confédération suisse, le

Canton de Berne et la République et Canton du Jura d'autre part, ont souhaité poursuivre les études avec pour finalité un dossier d'étude d'opportunité concernant la réouverture de la ligne Belfort-Delle dans le cadre du CPER 2000-2006. Pour le contrat de projets de la période 2007-2013, il a été proposé de retenir la réalisation du projet de réouverture de la ligne Belfort – Delle – Suisse. Une série d'accords permet la signature le 01 septembre 2014 d'une convention relative au financement de la réalisation de l'opération "réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic voyageurs".

Cette réouverture au trafic voyageurs de la ligne Belfort / Delle permettra de réactiver la liaison transfrontalière Belfort – Delle – Delémont – Bienne, d'offrir une correspondance avec la grande vitesse en gare de Belfort /Montbéliard TGV et d'assurer des dessertes ferroviaires régionales et transfrontalières. Elle implique également la suppression et l'aménagement de passages à niveau.

Ainsi, la déclaration d'utilité publique porte sur l'ensemble de ces aménagements : le projet de réouverture de la ligne Belfort-Delle au trafic voyageurs ainsi que de suppression et d'aménagement de passages à niveau.

Les objectifs du projet de réouverture de la ligne Belfort-Delle au trafic voyageurs ainsi que de suppression et d'aménagement de passages à niveau sont donc multiples :

- développer le réseau de transport de l'agglomération de Belfort au profit de tous les usagers par une desserte ferroviaire péri-urbaine du corridor sud-est de l'aire urbaine (travailleurs, frontaliers, scolaires, loisirs ...),
- créer une nouvelle accessibilité aux secteurs d'habitations du sud-est du département, aux zones d'emplois de Belfort, de la gare TGV à Meroux (centre d'affaires de la Jonxion), de la zone industrielle de Bourogne, à Grandvillars (ZI des Forges en croissance), de Delle et de la Suisse. Cette accessibilité se déclinera également aux pôles d'enseignement de Sévenans (UTBM) et de Belfort,
- relier sans rupture de charge l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard à la Suisse,
- offrir pour les habitants de Belfort et de Suisse un accès facile en transport ferroviaire :
  - à la gare TGV de Belfort/Montbéliard,
  - au réseau TER Franche-Comté et aux dessertes Inter-cités en gare de Belfort,
- préserver la reprise des circulations de train fret en provenance de Belfort.

Le choix du parti d'aménagement – réouverture de la voie ferrée plutôt qu'une nouvelle desserte par bus – est présenté avec les trois scénarii étudiés (cf. dossier d'enquête, Pièce F – Dossier de déclaration d'utilité publique, p. 11). La solution technique retenue est présentée (cf. plus bas chapitre 1.8.2).

Différents plans et cartes sont fournis dans le document concernant le plan général des travaux et la bande de déclaration d'utilité publique.

L'étude d'impact fait l'objet de plusieurs documents du dossier d'enquête publique :

- Dossier d'enquête publique / Pièce E - Etude d'impact, classeur format A3, 362 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce E - Etude d'impact au titre du Code de l'Environnement. Résumé non technique, classeur format A3, 37 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce F - Dossier de Déclaration d'Utilité Publique, classeur format A3, 196 p.

- Dossier d'enquête publique / Compléments à la Pièce E – Etude d'impact suite à l'avis de l'Autorité environnementale, classeur format A3, 251 p.

Le montant des travaux est estimé à 110 500 k€ et celui des acquisitions à 1 085 k€. Le plan de financement du projet est réparti entre l'Etat Français (21%), la région Franche Comté (40%), le Conseil Départemental (Général) du Territoire de Belfort (5%), la Communauté d'Agglomération Belfortaine (2%), SNCF Réseau (ex Réseau Ferré de France, 4%), la Confédération Suisse (22%), la République et Canton Jura (3%) et l'Europe (3%).

Quatre annexes sont fournies relativement à :

- une étude de planification horaire,
- la suppression des passages à niveaux,
- la sécurisation des passages à niveaux,
- une étude socio-économique.

Les principaux éléments relatifs aux choix techniques, à la planification horaire, à la sécurité, et aux éléments socio-économiques sont décrits dans les paragraphes ci-après.

### **1.8.1. Choix techniques**

Les travaux de réouverture de la ligne existante consistent ainsi à conforter la plateforme de la voie et ses profils, créer des haltes avec quais de 150 m de long en adéquation avec les trains voyageurs, construire des parkings et accès, réaliser des aménagements en gare de Delle, supprimer, préserver ou modifier les PN, aménager les ouvrages d'art et ouvrages hydrauliques, poser de nouveaux équipements ferroviaires et installer une base de travaux. L'impact des travaux sur les circulations routières en phase chantier est également considéré.

Le dossier d'enquête indique que l'objectif est triple. il s'agit de (a) minimiser l'impact sur l'infrastructure (plateforme élargie ponctuellement) et les ouvrages existants, (b) maximiser les vitesses de circulation des trains et (c) respecter au maximum les emprises initiales. La superstructure est intégralement renouvelée.

Les circulations autorisées pourront aller jusqu'à 22,5 tonnes à l'essieu maximum, ce qui correspond au matériel voyageur et au matériel roulant fret le plus courant en France.

#### Voies d'évitements

Deux voies d'évitement de 400 m sont projetées afin de permettre le croisement des trains, à Meroux et Grandvillars, en plus de la gare de Delle. L'évitement de Meroux prolonge les travaux de la gare LGV qui a anticipé la mise en place d'une halte et d'un évitement en complément du pont rail déjà construit.

### Remplacement partiel, total, remise à niveau et confortement des ouvrages d'art existants

24 ouvrages d'art sont dénombrés sur la voie actuelle : 17 ponts rails, 4 ponts routes et 3 passerelles. Certains ouvrages dont la plupart sont anciens, doivent être repris pour les adapter aux normes actuelles, aux exigences techniques de la voie nouvelle et des circulations prévues, tout en limitant les travaux de maintenance. Tous nécessitent des reprises sauf l'ouvrage neuf au droit de la LGV, les ponts routes récents portant la RN 1019, le pont rail de Sévenans et celui de Delle, en bon état.

La mise au gabarit électrifié de la voie nécessite en effet de rehausser un certain nombre d'ouvrages ou de les remplacer. Un tableau récapitulatif est présenté en accompagnement des descriptions techniques dans le dossier d'enquête (Pièce F - Dossier DUP, pp. 35 à 39 et compléments à l'étude d'impact, pp. 83 à 105). Les passerelles nouvelles seront aux normes PMR.

Le projet de suppression des PN13 et 11 implique de créer des ouvrages neufs. Le PN 11 franchit la RD 29 à Bourogne, et présente un trafic hors zone urbanisée assez important avec des configurations techniques (route en courbe, voie en dévers) qui ont conduit le maître d'ouvrage à proposer son remplacement par un pont route afin de préserver le trafic routier et de limiter l'impact sur l'environnement. Les exigences de gabarit impliquent une relativement grande hauteur de ce pont et des remblais sur des distances assez importantes, la voie ferrée restant au niveau du terrain naturel. (dossier d'enquête, Pièce F - Dossier DUP, pp. 58 à 59 et Pièce E - Complément étude d'impact, p. 84).

La RD 19 traverse la voie ferrée à l'entrée de Bourogne au PN13. Le projet prévoit sa suppression et son remplacement par un pont-rail décalé, pour maintenir le trafic routier : véhicules légers, poids lourds, convois exceptionnels, bus Optymo. Un rond point est prévu en accompagnement au niveau de la ZAC des Tourelles. L'accès aux maisons est préservé et l'itinéraire cyclable rétabli (cf. dossier d'enquête, Pièce F - Dossier DUP, pp. 60 et 61). La pièce E- compléments à l'étude d'impact (p. 85) explicite les études réalisées et les variantes envisagées (pont-route ou pont rail) pour répondre aux critères attendus. La variante maintien et sécurisation du PN n'a pas été chiffrée dans le dossier d'enquête.

La dangerosité du PN13 a fait l'objet de calculs selon les critères des études de dangerosité pour vérifier que le risque reste inférieur au risque limite. Enfin, la comparaison du risque résiduel de l'ensemble des traversées de la ligne selon la préservation ou la suppression du PN, laisse entrevoir que, grâce aux aménagements prévus, le risque global reste acceptable dans les deux cas (en retenant 50 circulations ferroviaires par jour).

### Emplacement des haltes ferroviaires

Les haltes comprendront un ou deux quais, des parkings, des abris pour voyageurs, un équipement de billetterie et des panneaux d'information.

#### *Halte de Danjoutin*

Le projet de Halte de Danjoutin implantée à 500 m du centre ville, entre les PN2 et PN3 présente un seul quai. Les accès piétons, mobiliers et équipements sont regroupés au nord, au plus près de

l'accès piétons et vélos. Un parking est prévu au pied du quai pour les véhicules légers et une rue nouvelle reliera la rue de Vézelois et la rue du Bosmont. Les espaces consommés correspondent actuellement à des pâtures et jardins familiaux. La halte projetée est positionnée à proximité d'un projet d'éco quartier dont la phase opérationnelle n'est pas encore programmée.

#### *Halte de Sévenans*

La concertation a fait émerger des demandes de création de haltes supplémentaires à Sévenans, Moval ou à Bourogne. Le maître d'ouvrage a étudié avec la commune de Sévenans une proposition alternative de halte implantée au plus proche de l'université (900 m), à proximité du hameau de la Leupe situé à 1,2 km du centre de Sévenans. Une telle halte ne comporterait qu'un seul quai implanté côté village. Un cheminement et une piste VTT sont prévus pour rejoindre l'UTBM. L'accès routier à cette halte resterait à réaliser.

#### *Halte de Meroux*

Cette halte permettra une liaison directe avec la gare TGV dans les deux directions depuis son quai central (accès aux quais inférieurs qu'elle surplombe) et le parking sera commun avec celui de la gare TGV, qui offre une possibilité de s'abonner. Un stationnement 2 roues sous abri est déjà en place.

#### *Halte de Morvillars*

A proximité immédiate du PN 15, le PN 16 étant transformé en PN piéton, la halte se situe sur les emprises de l'ancienne gare, à moins de 500 m du centre du village, à proximité du terminus bus. Le quai, au sud de la ligne, est bordé d'un stationnement et d'un parc à vélo ; un cheminement piéton assure la liaison avec la ZI de Bourogne.

#### *Halte de Grandvillars*

Halte à double quai et passerelle à proximité de l'ancienne gare à 900 m du village, elle dessert deux lotissements ainsi que la zone d'activité des Forges. Le parking est prévu au sud et un bâtiment technique à l'ouest.

#### *Halte de Joncherey*

La halte de Joncherey est située près du PN 21 réaménagé. Cette halte dessert Thioncourt (800 m) et Joncherey (centre à 200 m). Un petit parking est prévu en bordure du site Natura 2000 (sans empiéter sur cette zone), à l'arrière du quai, pour ne pas encombrer la place centrale. Mais un cheminement piéton doit être aménagé aux abords de la voie ferrée pour rejoindre le RD 44. Son

plan de principe est présenté dans le dossier d'enquête (pièce F - Dossier d'utilité publique, p. 31). L'accès au chemin agricole maintenu se réalisera au travers de la voie d'accès au parking.

### *Passerelles munies d'ascenseurs à Delle et Grandvillars*

Les haltes à deux quais, sises à Delle et Grandvillars, seront munies de passerelles accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), autrement dit dotées d'ascenseurs (cf. dossier d'enquête, pièce E - Complément à l'étude d'impact, pp. 11-113 ).

L'impact paysager de ces passerelles est important compte tenu de leur hauteur et de leur emprise. En gare de Delle, cette infrastructure accompagnera les travaux de la gare et ses escaliers perpendiculaires au tablier, déboucheront sur les quais. Sur les emprises ferroviaires, un deuxième quai sera ainsi créé ainsi que deux voies supplémentaires.

A Grandvillars, la nouvelle passerelle desservant les quais s'implantera à environ 60 m de l'existante, à équidistance de deux rues au nord de la voie. Elle permet le franchissement de la voie ferrée par tous les habitants de Grandvillars. Elle marque l'extrémité est de la halte et son escalier est perpendiculaire à la passerelle au sud. Au nord, l'alignement d'arbres de la rue des Grandchamps favorisera son insertion. Le talus permet aussi de minimiser la longueur de l'escalier qui prolonge la passerelle. Les défrichements des emprises ferroviaires rendront à nouveau perceptibles le bâtiment gare en complément de la passerelle et de la halte, points générateurs de flux. L'aménagement paysager rendra plus lisible l'itinéraire doux par la passerelle également côté sud, la trame d'arbres y étant ponctuellement renforcée.

## **1.8.2. Sécurité**

### Sécurité de la ligne ferroviaire

Le dossier d'enquête (pièce F - dossier de déclaration d'utilité publique) présente le programme de gestion des passages à niveau (PN), fiche par fiche, accompagné de photographies. Un tableau récapitulatif p. 34. présente les aménagements programmés.

Onze PN croisent une route départementale dont quatre concernent la RD 19, ceux la RD 36. Deux PN croisent une voirie communale, le PN 9 croise un chemin et 3 PN croisent une piste forestière. Trois PN piétons complètent ces 20 PN. Aucun des PN n'était recensé comme préoccupant (nombre de collision ou bris de barrière supérieur à la limite admise ou moment supérieur à 1 000 000).

Le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle est concerné par le plan du 26 juin 2008 sur la sécurité des PN. Ce plan préconise la suppression des PN en cas de réouverture de ligne afin d'éviter tout risque de collision avec les trains. Pour les 20 PN de la ligne Belfort Delle, RFF a obtenu une dérogation visant à conserver 7 PN, sous condition d'améliorer leur sécurité grâce à la mise en place d'équipements dédiés (deux demi barrières, feux clignotants, sonnerie, surveillance...), et de limiter

la vitesse des trains à 60 km/h pour les PN 1 et 2, 70 km/h pour les autres et de limiter la vitesse routière à 30 km/h pour les PN 1, 2, 12, 15, 17, 19, 21, 22.

Treize PN doivent donc être supprimés, soit en remplaçant le PN par un passage supérieur ou inférieur (deux cas), soit en supprimant la possibilité de franchir les voies (suppression) et rétablissement par voirie latérale.

L'exigence de sécurité impose que le risque de décès aux PN doit être dix fois inférieur au risque constaté sur les lignes équivalentes soit :

- un niveau résiduel pour l'ensemble de la ligne inférieur à  $6,75 \times 0,0001$  par an,
- un niveau de risque de chaque PN inférieur à  $5 \times 0,0001$  par an.

Il est prévu l'aménagement de trottoirs (1,40 m de largeur), d'îlots centraux avec des voiries de 3,50 m dans chaque sens et une piste cyclable séparée des flux routiers, pour les PN maintenus.

Le guide SETRA "Inspection de sécurité des PN" de novembre 2008 définit des normes pour les PN maintenus : 27 m de visibilité minimale, signalisation routière à mettre en place, installation supervisée avec batteries de secours en cas de problème électrique, première signalisation routière à 150 mètres du passage pour inciter à ralentir ou s'arrêter.

En complément et conformément à la réglementation, les PN piétons dits de "3ème catégorie" bénéficient d'une vitesse réduite des trains (70 km/h). Aucun dispositif de signalisation n'est mis en place car la traversée se fait sous la responsabilité des piétons. Pour permettre la traversée sans risque, une visibilité suffisante est assurée et un portillon mis en place pour matérialiser le point où cette visibilité existe.

Le PN2 de Danjoutin fait l'objet de travaux de sécurisation pour permettre son maintien pour un montant estimatif moindre que les solutions alternatives : 530 k€ en corrélation avec les flux de circulation à prendre en compte (moins de 3000 véhicules jours). Des alternatives de pont rail ou route s'avèrent techniquement difficiles à réaliser (Pièce E - Complément étude d'impact, p. 87).

Il est projeté de maintenir et sécuriser le PN20 de Joncherey, pour un montant de travaux de 585 k€ malgré sa fréquentation de près de 8300 véhicules jour. Des alternatives de pont rail ou route s'avèrent techniquement difficiles à réaliser (Pièce E - Complément étude d'impact, p. 102).

Le PN22 à Delle doit être maintenu et sécurisé malgré un trafic de près de 10 000 véhicules jours. Les travaux programmés s'élèvent à 630 k€. Des alternatives de pont rail ou route s'avèrent techniquement difficiles à réaliser (Pièce E - Complément étude d'impact, p. 104).

La suppression du PN10 est compensée par le rétablissement du chemin vers la RD 29 au niveau du pont route remplaçant le PN11. Le projet ne comporte pas d'aménagements spécifiques pour les piétons et les modes doux afin de sécuriser les promeneurs dont l'itinéraire est dévié au droit du PN11.

A Danjoutin, le passage piéton reliant la rue du Breuil à la rue du Coteau et permettant de rejoindre l'avenue du général Juin sera déplacé en lien avec la suppression du pont. Un passage souterrain éclairé, d'une hauteur de 2, 20 m sera réalisé suite à la concertation avec la commune et la présentation en réunion de concertation en 2014.

A ce jour, la mise en place de vidéo-surveillance n'est pas prévue.

Trois bâtiments techniques abritant des postes de signalisation seront construits à proximité des voies d'évitement pour gérer la sécurité des circulations ferroviaires : espacement entre les trains, interdiction du nez à nez... (cf. dossier d'enquête, Pièce F- dossier de déclaration d'utilité publique, p. 38).

Néanmoins, le poste d'exploitation de la ligne sera situé dans les emprises de la gare de Belfort. Les installations de traction électrique seront commandées depuis Dijon.

Afin de sécuriser la voie ferrée en "secteur habité", de limiter les traversées intempestives comme de sécuriser les haltes, des clôtures sont prévues de part et d'autre de la voie, du type de celles mises en place le long de la ligne TGV. Hors milieu urbain, la voie ne sera pas enclose afin de permettre les mouvements de la faune. Des clôtures seront également mises en place au droit des installations sensibles (postes de signalisation, sites GSM-R), ainsi qu'au droit des PN, avec toutefois des hauteurs réduites pour conserver la visibilité.

#### Autres considérations de sécurité

##### *Sites de stockage d'hydrocarbures*

L'impact des trains de fret desservant le site Antargaz de Bourgne vis à vis du risque BLEVE (*Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion*) de wagons chargés de l'approvisionnement a été pris en compte dans l'étude de risque et les scénarii étudiés. Leur vitesse est réduite à 30 km/h sur les installations d'accès au site et, pour entrer sur les installations ferroviaires privées sur lesquelles Antargaz est raccordé, les trains seront aiguillés sur une voie en impasse avant d'engager un rebroussement sur le site d'Antargaz. De ce fait, les impacts des trains d'alimentation resteraient restreints (cf. dossier d'enquête, recommandation n° 10 du complément à l'étude d'impact p. 72 et étude d'impact).

Le site Bolloré Energie à Meroux comporte deux cuves verticales de stockage d'hydrocarbures de catégorie C (fioul, gaz oil) pour 9400 m<sup>3</sup>. Le complément à l'étude d'impact (recommandation n°9) ne spécifie pas de risque. La voie ferrée a été incluse dans le zonage de l'entreprise - UY au PLU - dont le règlement n'autorise pas les travaux nécessaires au projet.

##### *Sécurité en cas de fuite de gaz, y compris pendant les travaux, en lien avec le plan particulier d'intervention sur le site Antargaz.*

Concernant d'éventuelles fuites de gaz sur le site d'Antargaz, le plan particulier d'intervention (PPI) prévoit un signal pour stopper les trains aux abords de la zone de risque. Un système de communication directe entre le PC circulation de la ligne et le site Antargaz est prévu. Des procédures formalisées entre SNCF et les exploitants des canalisations de transport seront mises en place pour pouvoir (a) arrêter immédiatement la circulation des trains en cas de fuite et (b) stopper l'alimentation électrique des caténaires en cas d'incident identifié. Pendant les travaux, des mesures préventives seront mises en place (Dossier d'enquête : Pièce E - Complément à l'étude d'impact, pp. 130-132).

### *Rupture des barrages de classe D en amont : étang de Verchat et étang de Bourogne*

La voie ferrée ne présente pas de risques vis à vis des ruptures de barrage. Le projet prévoit le traitement de 60 ouvrages hydrauliques, de type buses ou aqueducs, dimensionnés pour pouvoir garantir une transparence hydraulique de la voie (dossier d'enquête : pièce F - Dossier de DUP, tableau des ouvrages hydrauliques concernés et aménagements envisagés, pp. 36 et 37).

#### **1.8.3 Planification horaire**

L'annexe 1 de la pièce F - dossier de déclaration d'utilité publique du dossier d'enquête fournit des éléments relatifs à la planification horaire. Plusieurs études ont été conduites. Le comité de pilotage du projet a fixé des objectifs de desserte le 16 février 2012. Ces objectifs sont :

- une desserte de 46 à 50 circulations (2 sens confondus) par jour entre Belfort et Delle (mission de base toute la journée + mission de "renfort" aux heures de pointe)
- des correspondances TGV Paris avec les trains Belfort Bienne
- des arrêts à Porrentruy et Delle
- une desserte fret possible jusqu'à Bourogne hors circulation de la mission de renfort.

Le programme Delle Belfort doit aussi être coordonné avec les autres programmes le concernant directement à savoir :

- l'horaire de référence suisse
- la compatibilité avec la réalisation de la 2<sup>ème</sup> étape de la branche est du TGV Rhin Rhône
- le programme de renouvellement des postes de Belfort.

L'étude présentée dans l'annexe 4 fournit des éléments techniques d'appréciation mais la question de la planification horaire n'est pas tranchée.

#### **1.8.4 Etude socio-économique**

L'annexe 4 de la pièce F - dossier de déclaration d'utilité publique fournit des éléments relatifs à l'évaluation socio-économique du projet. Ce document est daté de décembre 2011. L'évaluation économique et sociale vise à évaluer l'efficacité économique et sociale des différentes options d'un projet donnant lieu à financement public.

La ligne Belfort Delle est située entièrement dans le département du Territoire de Belfort. Elle se situe au carrefour de deux axes d'échanges : l'axe Rhin – Rhône et l'axe Paris – Suisse. L'axe Rhin - Rhône est constitué de liaisons rapides à forte capacité : autoroute A36 et ligne à grande vitesse LGV Rhin-Rhône Branche Est. L'axe Paris - Suisse est constitué de la RN19 (qui prolonge l'A5) et de la RN1019 en France qui se prolonge en Suisse sur l'A16 Transjurane. Concernant les liaisons

ferroviaires, le tronçon Belfort Delle a été fermé au trafic voyageurs en 1992 et il n'y a plus de liaison Paris Belfort Bienne et au delà.

Le document décrit ensuite les bassins de population du côté français et du côté suisse et les emplois. Un focus est fourni concernant le territoire de l'aire urbaine Belfort Montbéliard en matière d'évolutions démographiques et de répartition des emplois. Concernant la population, les estimations font état d'un chiffre de l'ordre de 305 500 habitants en 2020.

Deux bassins principaux concentrent la majorité de l'emploi dans l'aire urbaine : zone d'emploi de Belfort (55 000 personnes) et zone d'emploi de Montbéliard (78 000 personnes). En dehors de ces agglomérations, existent quelques pôles secondaires Giromagny, Héricourt, Beaucourt, Delle et Pont de Roide. Entre 1995 et 2004, l'emploi dans les zones de Belfort et de Montbéliard a évolué de +1,1% et -1,2% respectivement. Cette stagnation s'explique par le recul de l'industrie au niveau national qui a fortement touché la région. La perte des emplois industriels a été compensée par l'essor du secteur tertiaire.

Le principal secteur d'aménagement de l'Aire Urbaine est « l'espace central », situé à proximité de l'intersection entre la RN1019 et l'A36 entre Belfort et Montbéliard. Il comprend les principaux projets suivants :

- ZAC de la gare de Belfort Montbéliard TGV (80 000 m<sup>2</sup>) qui pourrait représenter jusqu'à 2500 emplois,
- zone « Pluton », également située dans l'espace central (150 000 m<sup>2</sup>, jusqu'à 5000 emplois),
- centre Hospitalier de Belfort-Montbéliard, en cours d'implantation sur le site médian sur la commune de Trévenans. Il pourrait représenter 2000 à 3000 emplois.

Les principaux pôles générateurs de déplacement sont passés en revue :

- collèges (7300 élèves),
- lycées (5400 élèves) et
- établissements d'enseignement supérieur : Université de Franche-Comté (3000 étudiants), UTBM (2000 étudiants), autres établissements (2000 étudiants).

Le document décrit ensuite les infrastructures de transport existantes. Le réseau routier comporte deux axes principaux,

- un axe nord-sud : (A36),
- un axe est-ouest : axe Langres-Delle (RN19, RN1019, A5 française et A16 suisse).

Le réseau ferroviaire est constituée de la ligne LGV Rhin Rhône et de plusieurs lignes classiques :

- ligne Belfort Mulhouse (2 voies électrifiées),
- ligne Besançon Belfort (2 voies électrifiées),
- ligne Belfort Chalindrey (2 voies non électrifiées),
- ligne Belfort Delle (voie unique, section Belfort Morvillars seule ouverte et exclusivement au fret).

Le réseau TER comporte les lignes suivantes :

- Belfort - Besançon – Dijon (34 allers –retours par jour),
- Belfort -Montbéliard (2 allers – retours par jour),
- Besançon-Belfort-Mulhouse-Strasbourg (31 allers – retours par jour),
- Montbéliard – Belfort – Lure –(Epinal) et Montbéliard – Belfort – Lure (Vesoul) (9 allers – retours par jour).

A coté de ces dessertes ferroviaires, existe un réseau de transport en commun routier. Le réseau "Optymo" regroupe le réseau de transport départemental du Territoire de Belfort et le réseau urbain belfortain. Il a été totalement restructuré en 2007 et s'organise désormais en deux couronnes : le réseau urbain et le réseau suburbain, ce deuxième réseau étant rabattu vers le réseau urbain. Un service de transport à la demande permet aux habitants des communes non desservies par des lignes régulières d'avoir accès aux transports en commun. Le réseau montbéliardais est essentiellement basé sur la zone urbaine de Montbéliard, Sochaux, Audincourt et Valentigney, les petites communes alentour restant très peu desservies. Les réseaux de transports du Doubs et de la Haute – Saône ont essentiellement pour vocation le transport des scolaires.

Les déplacements au sein de l'agglomération sont ensuite analysés. Les déplacements entre agglomérations dans l'aire urbaine se font essentiellement en véhicules particuliers (90%). La part des transports en commun est très faible (bus 7,6%, train 0,3%).

Le document fournit une estimation de la fréquentation (Tableau 10, p. 28 de l'annexe 4)

Voyages / jour	Français	Suisses	Total
Fréquentation totale	3 603	127	3 730
dont report des bus	731	0	731
dont accès TGV	108	88	196
dont reportés de la route	2 487	26	2 513
dont induits	278	14	292

Dans le complément à l'étude d'impact, SNCF Réseau apporte des précisions concernant les conséquences socio-économiques que pourrait avoir le développement des échanges transfrontaliers réciproques à la suite de la réouverture de la ligne. SNCF Réseau indique qu'il existe actuellement un déséquilibre entre l'offre routière et celle de transports collectifs pour les flux transfrontaliers. En effet, la route européenne 27 propose un très bon itinéraire entre la Suisse et la France alors que l'offre de transports collectifs impose de multiples correspondances pour rejoindre Belfort depuis la Suisse. La ligne Belfort Delle constituera un lien structurant dans le secteur et un vecteur fort du développement des échanges transfrontaliers. Le contexte actuel (attractivité du Canton du Jura en termes d'implantation d'activités économiques, taux de chômage faible) est favorable au développement des échanges transfrontaliers entre l'aire urbaine et le canton du Jura.

Le document rappelle que l'évaluation de la rentabilité économique et sociale d'un projet vise à en mesurer l'intérêt pour la collectivité. Elle est fondée sur l'élaboration des bilans économiques et socio-économiques qui permettent ces mesures en termes quantitatifs et monétarisables. Cependant, d'autres aspects de l'intérêt économique et social des projets (économies d'énergie, effets sur l'aménagement du territoire, qualité de service des transports, effets sur l'activité économique et l'emploi...) ne sont pas monétarisables sur une base de comparaison homogène.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre a également été évaluée : le document fournit également une estimation des bilans d'émission de CO<sub>2</sub> et en phase d'exploitation, les émissions associées au transport de voyageurs par le rail sont estimés à 2,4 g/voyageur.km (en prenant en compte les émissions liées à la construction du matériel), alors que celles évalués pour le transport routier sont évaluées à 68,2 g/voyageur.km.

En conclusion, le document indique clairement que le bénéfice actualisé du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Belfort –Delle est négatif, il ressort à –74 M€ en euros 2009.

Le bilan pour la collectivité suisse est légèrement positif avec un bénéfice net actualisé de 0,9 M€, alors que le bilan pour la collectivité française est largement négatif. Les principaux bénéficiaires du projet sont les usagers (environ 75% des bénéfices), les tiers (environ 20% des bénéfices) et le gestionnaire d'infrastructure (environ 5% des bénéfices).

Les pertes se répartissent entre les autorités organisatrices qui subventionnent l'exploitation (60% des pertes) et la puissance publique qui perd une partie des recettes fiscales associées à la consommation de carburant (TVA et TIPP).

## **1.9 Nuisances : bruit, travaux, rayonnements**

### **1.9.1 Bruit**

Le projet a fait l'objet de différentes modélisations acoustiques qui montrent que les habitations impactées sont situées à proximité immédiate de la voie à des distances rendant difficiles la mise en place de protection acoustique. Seize habitations qui dépassent les seuils réglementaires en matière de bruit seront traitées en façade.

L'autorité environnementale a considéré que cette problématique constitue un des enjeux environnementaux principaux du dossier.

Dans les compléments à l'étude d'impact, SNCF Réseau fournit les résultats détaillés des études acoustiques réalisées le long de la ligne. Le pétitionnaire rappelle également les prévisions en matière de nombre de circulation (48 trains voyageurs par jour au total et au maximum 5 passages de train de marchandises (tous sens de circulation confondus) pendant la période diurne (6h-22h). Le maître d'ouvrage indique que les mesures acoustiques ont été déterminées pour ces volumes de circulation et qu'elles intègrent les passages des trains fret. SNCF Réseau rappelle qu'afin de respecter les seuils admissibles pour les bâtiments en dépassement des limites réglementaires entre Danjoutin et Delle, il est nécessaire de prévoir des aménagements de type dispositif physique extérieur (merlon de terre, écran vertical) et de type isolation des ouvertures en façade pour le bâti isolé, ou positionné en surplomb. Le pétitionnaire réaffirme qu'il est difficile d'envisager une protection à la source des habitations concernées. En effet, celles-ci sont isolées, en bordure immédiate de la plate-forme ferroviaire (absence d'emprise nécessaire à l'implantation d'un écran) et/ou à proximité d'un passage à niveau (perte d'efficacité de la protection par écran). Le maître d'ouvrage s'engage à faire réaliser un diagnostic acoustique individualisé pour les habitations identifiées au-delà des seuils fixés par la réglementation. Ce diagnostic aura vocation à déterminer les meilleures mesures acceptables d'atténuation d'isolation acoustique à atteindre.

### 1.9.2 Autres nuisances

Les impacts sur le milieu humain sont décrits. Les travaux, souvent réalisés en milieu urbain, pourront être à l'origine de nuisances pour les riverains. Le phasage des plages d'activité sera présentée aux communes.

Les impacts sur la qualité de l'air ne concernent que la phase travaux. L'électrification de la ligne engendrera des effets positifs en termes de pollution atmosphérique grâce au report modal route – voie ferrée.

Concernant les vibrations, le pétitionnaire estime que seule la phase travaux engendrera des nuisances et qu'elles seront limitées au personnel du chantier et à aux riverains proches. En phase d'exploitation, le pétitionnaire indique qu'aucune population ne sera exposée du fait de la conception technique de la voie (rails de 400 m soudés).

Concernant les ondes électromagnétiques, le pétitionnaire mentionne qu'aucune personne non habilitée ne se trouvera dans les emprises ferroviaires, à proximité des caténaires, sources d'émission des champs électromagnétiques. Le pétitionnaire indique aussi que, ces champs s'atténuant très rapidement avec la distance, et compte tenu du faible voltage, les riverains de la ligne seront soumis à des champs de puissance très négligeable, voire nulle.

## 1.10 Impacts environnementaux : faune, flore, milieux naturels, paysages

### 1.10.1 Pièces du dossier d'enquête publique relatives aux impacts environnementaux du projet

Le dossier d'enquête est complexe et comporte de nombreuses pièces. Les impacts environnementaux du projet sont présentés dans plusieurs documents du dossier d'enquête et plus spécifiquement dans les pièces suivantes :

- Dossier d'enquête publique / Pièce E - Etude d'impact, classeur format A3, 362 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce E - Etude d'impact au titre du Code de l'Environnement. Résumé non technique, classeur format A3, 37 p.
- Dossier d'enquête publique / Compléments à la Pièce E – Etude d'impact suite à l'avis de l'Autorité environnementale, classeur format A3, 251 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce I - Dossier Loi sur l'Eau , classeur format A3, 215 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce J - Dossier d'incidences sur les sites Natura 2000, classeur format A3, 52 p.
- Dossier d'enquête publique / Pièce L - Dossier de demande d'autorisation de défrichement (Donné à titre informatif) classeur format A3, 52 p.

Indépendamment de l'objet de la présente enquête publique unique, le projet doit se conformer à différentes procédures environnementales à savoir :

- dossier de demande d'autorisation de défrichement,

- dossier de demande d'autorisation de dérogation au titre de l'article L411-2 4 du code de l'environnement (destruction d'habitats d'espèces faunistiques protégées, destruction et capture d'espèces faunistiques protégées),
- dossier de saisine archéologique.

L'avis de l'autorité environnementale est fourni et a donné lieu à la production d'un complément à l'étude d'impact (pièce intitulée : Compléments à la pièce E – Etude d'impact suivi à l'avis de l'autorité environnementale).

### **1.10.2 Notion de programme**

La notion de programme est définie dans l'alinéa 12 de l'article R.122-4 du Code de l'Environnement stipule ainsi que "lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme".

Le maître d'ouvrage a considéré que "Le présent projet ne s'inscrit pas dans un programme d'aménagement fractionné : en effet le programme correspond à l'opération".

L'autorité environnementale a quant à elle considéré que le "projet est un des volets d'un programme de travaux, en partie déjà réalisé, incluant notamment la création de la LGV, de la nouvelle gare TGV et celle des zones d'activité développées (notamment La Jonxion à Meroux et la ZAC de Danjoutin) dont les impacts d'ensemble doivent être mieux appréciés, notamment concernant les développements urbains et les besoins de déplacements".

Le maître d'ouvrage a donc produit des compléments à l'étude d'impact initiale qui font partie intégrante du dossier d'enquête publique.

### **1.10.3 Etude d'impact**

L'étude d'impact rappelle brièvement le projet et son contexte. Elle fournit une analyse détaillée de l'état initial du site en termes de milieu physique, milieu naturel, milieu humain, paysage, patrimoine, tourisme et loisirs. Les principaux enjeux environnementaux sont identifiés (pièce E, Tableau 33, p. 106). Le projet est présenté ainsi que les variantes envisagées. Les impacts du projet sur l'environnement sont listés ainsi que les mesures pour les éviter, réduire ou compenser. Les effets cumulés avec d'autres projets sont évoqués. Le document aborde d'autres aspects en matière d'effets sur la santé, de compatibilité avec les documents d'urbanisme.

Les aspects liés aux incidences sur l'eau et les milieux aquatiques ont été traités par ailleurs (1.7 Incidences sur l'eau et les milieux aquatiques).

#### Etat initial

En ce qui concerne le milieu naturel, les éléments marquants identifiés sont les suivants :

- site Natura 2000 "Etangs et vallées du Territoire de Belfort" intercepté par le tracé de la voie ferrée à Bourogne et à Delle et longé entre Morvillars et Delle, le site est concerné à la fois par la Directive « Oiseaux » et par la Directive « Habitats » (FR4301350-FR4312019),
- plusieurs ZNIEFF de type I à proximité ou longeant la voie ferrée (pelouses sèches au sud du Bosmont, à Meroux), vallée de la Bourbeuse à Bourogne, l'Allaine entre Joncherey et Grandvillars.
- deux ZNIEFF de type II à savoir la "*Vallée de la Bourbeuse et de ses affluents, Madeleine et Saint-Nicolas*" et les "*Etangs du Sundgau belfortain*" qui longent respectivement la voie ferrée à Bourogne et au Nord de Delle.

En matière de continuités écologiques, le secteur constitue un axe de liaison entre les massifs forestiers des Vosges et du Jura, qui constituent deux entités naturelles majeures, réservoirs de biodiversité pour de nombreuses espèces ; il est en outre situé à proximité de la ligne de partage entre le bassin versant du Rhin et celui du Rhône. La fragmentation du territoire est liée au réseau routier, au réseau hydrographique, aux trames urbaine et agricole.

Le paysage du secteur Belfort Delle est relativement fermé. Les vues sont assez rapprochées du fait des nombreuses dénivellations. La ligne Belfort Delle n'est pas concernée directement par des périmètres de protection de monument historique. Les monuments situés à proximité sont listés.

La Direction Régionale des Affaires Culturelles a connaissance de zones de présomption de prescription archéologique, qui concernent les communes de Danjoutin, Bourogne, Morvillars, Grandvillars et Delle. A Danjoutin, deux sites ont été identifiés : une villa gallo-romaine et une chapelle médiévale. A Delle, un établissement romain, des objets néolithiques de l'Age de Bronze et des voies antiques et médiévales sont identifiés au niveau de la gare.

Concernant le tourisme et les loisirs, les faits marquants sont la présence d'une piste cyclable (FrancoVéloSuisse) et de différents itinéraires de promenade et de randonnée.

#### Impacts du projet sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire et compenser ces impacts.

Les travaux prévus sur l'infrastructure impliquent des mouvements de matériaux : il est envisagé de déplacer, dans le cadre du projet, environ 100 000 m<sup>3</sup> de matériaux : une part significative de matériaux excavés sera réutilisée en remblais. Les sites de dépôts définitifs ne sont pas connus : le dossier indique qu'ils seront aménagés. L'altération des habitats naturels comprend également la menace des espèces invasives. Les espèces à potentiel colonisateur fort sont favorisées par les remaniements de matériaux.

Les impacts en termes de flore, de faune, de perte d'habitats et de continuums écologiques sont considérés comme faibles. La désignation d'un responsable environnement pendant la phase chantier permettra de réduire au maximum ces impacts. Les mesures compensatoires prévues sont la recréation d'habitats, l'amélioration par une gestion conservatoire et la restauration écologique des milieux impactés. Les mesures prises pour limiter les espèces invasives sont leur balisage et le traitement des sols concernés avec stockage indépendant et sans réutilisation.

En réponse à la recommandation de l'Autorité environnementale, SNCF Réseau a fourni des précisions sur la nature des mesures compensatoires envisagées (p. 208 du document Compléments à l'étude d'impact). Une gestion conservatoire appropriée sera appliquée sur les parcelles de compensation des impacts, afin d'assurer la pérennité des milieux naturels. Un suivi écologique (floristique, faunistique, habitats) de l'efficacité des actions de gestion menées sera mis en place et réalisé sur une période de 25 ans (à savoir tous les 2 ans durant les cinq premières années puis tous les 5 ans, soit 7 années de suivi au total). Un suivi des stations de plantes invasives sera mis en place tous les ans pendant les 5 premières années puis tous les 5 ans (pendant 25 ans) pour contrôler leur évolution et les éventuelles interactions avec la réalisation des travaux et leurs effets sur les autres habitats qui peuvent être des habitats d'espèces protégées et prendre les mesures de gestion ou d'éradication adaptées.

### Consommations énergétiques

Concernant les consommations énergétiques, le pétitionnaire évalue la consommation énergétique liée à l'exploitation de la ligne Belfort/Delle à 242,4 tEP/an. La consommation énergétique évitée du fait de sa mise en service (report modal route train) est estimée à 705,2 tEP/an. Selon SNCF Réseau, la réouverture de la ligne Belfort Delle permettra d'économiser 463 tEP par an.

### **1.11 Communication et concertation**

Les informations relatives à la communication et à la concertation sont fournies dans les pièces F (Dossier DUP) et K (Bilan de la concertation) du dossier d'enquête publique. Le bilan de la concertation compte 59 pages. La description de la chronologie est exposée dans la pièce F (paragraphe 2-1-1, p. 8 et 9, contexte et historique du projet).

Le code de l'urbanisme prévoit que la concertation associe "pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole " (article L. 300-2 II et III et R. 300 1 du code de l'urbanisme).

Les travaux de traitement de la sécurité des passages à niveau (Danjoutin PN 2, Bourogne PN 13, Joncherey PN 20 et Delle PN 22) et la création de haltes ferroviaires d'un coût supérieur à 1,9 M d'euros (Meroux) induisent une obligation de concertation.

Le bilan de la concertation reprend la description du projet, les modalités de la concertation organisée en 2010 ainsi que les analyses quantitatives et qualitatives de la participation sur des thématiques générales et locales, commune par commune. Des compléments d'information sont apportés par le maître d'ouvrage à chaque thématique. Le bilan fait état de premiers enseignements et de suites à donner. Le document K indique que le bilan a été remis aux partenaires et communes riveraines pour être mis à disposition du public dans les mairies dans lesquelles s'est déroulée la concertation préalable. Ce bilan est également consultable sur demande auprès du maître d'ouvrage.

### 1.11.1 "Concertation réglementaire"

Le périmètre réglementaire de la concertation s'étend aux communes traversées par les 22 kilomètres de la ligne entre Belfort et Delle. Les territoires de 10 communes sont concernés par les aménagements évoqués précédemment : Danjoutin, Andelnans, Sévenans, Moval, Meroux, Bourogne, Morvillars, Grandvillars, Joncherey et Delle. Le maître d'ouvrage a souhaité élargir ce périmètre pour répondre aux attentes exprimées par des communes riveraines du projet.

Des rencontres ont eu lieu avec les communes concernées par des aménagements les 13 et 14 octobre 2009 pour les informer quant au projet, aux modalités de la procédure de concertation et pour recueillir leurs premières observations. Les dix communes concernées ont ensuite délibéré pour approuver les modalités de concertation ou ont répondu par courrier en décembre 2009 et janvier 2010.

La concertation s'est déroulée du 18 janvier au 5 février 2010 selon les modalités et les objectifs définis le 15 janvier 2010 par le maître d'ouvrage. Elle a consisté en la diffusion de documents d'information : affiches, 3 panneaux d'exposition génériques plus un par commune soit treize panneaux au total, une "lettre d'information N°1" de 4 pages tirée à 5000 exemplaires et 3 fiches d'information recto-verso sur les aménagements de la ligne tirées chacune à 1000 exemplaires. Le maître d'ouvrage a organisé des réunions publiques. Il a mis en place un site internet dédié et des registres d'expression ont été mis à disposition du public. En complément des affiches, le public a été informé par des communiqués, articles de presse et reportages radiophoniques. Au total, la concertation a donné lieu à 16 articles de presse et trois reportages. Les documents d'information sur le projet ont été mis à la disposition des habitants des communes riveraines du projet, au delà du périmètre réglementaire.

Selon le bilan de la concertation, 286 personnes se sont rendues aux 4 réunions publiques (Bourogne, Grandvillars, Danjoutin, Delle) qui ont été organisées par le maître d'ouvrage. Le site internet a reçu 1064 visites. 243 observations ont été reçues, dont 131 prises de parole en réunion et 112 expressions écrites par courrier, email, document d'expression en ligne.

Le bilan de concertation a été approuvé par le maître d'ouvrage le 21 octobre 2010.

En ce qui concerne les axes d'évolution du projet, les contributeurs ont demandé à être informés et associés aux choix d'aménagement, notamment en ce qui concerne les passages à niveau à Danjoutin, et Joncherey. Le projet est jugé globalement opportun même si des doutes sont émis sur la fréquentation attendue. Un soin particulier devra être porté à l'inter-modalité généralisée à tous modes de déplacements avec correspondances aisées et à l'accessibilité des quais. Deux haltes supplémentaires à Moval, Sévenans ou Bourogne sont souhaitées. Le cadre de vie, les nuisances de bruit, la sécurité aux abords, la continuité des cheminements, l'impact sur la circulation routière des suppressions des passages à niveau sont abordés.

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre les études acoustiques, environnementales et paysagères pour optimiser l'intégration de la ligne, à travailler sur l'inter-modalité des haltes, et à étudier avec les communes, l'impact de la suppression des PN et l'aménagement des haltes, parkings et carrefours. Il s'engage aussi à étudier la proposition alternative de halte à Sévenans et l'opportunité

de déplacer la passerelle de Grandvillars. Il proposera des rencontres sur la base des études de bruit et d'environnement.

La concertation s'est poursuivie auprès des élus "jusqu'en 2011" au cours de la phase AVP. Le dossier AVP a été validé par le maître d'ouvrage en mars 2013. Les études de conception ont été menées en 2013 et 2014, et ont donné lieu à des rencontres avec les maires concernés afin de recueillir leurs observations (cf. p. 62 du mémoire en réponse de SNCF Réseau).

#### **1.11.2 Concertation de 2014 - 2015**

Une "concertation volontaire préalable à l'enquête publique" complémentaire à la concertation réglementaire de 2010 a été mise en oeuvre par le pétitionnaire. Cette concertation s'est déroulée en deux phases : des rencontres avec les communes entre mars et août 2014, des réunions publiques locales d'information et présentations du projet auprès des conseillers municipaux du 16 au 27 janvier 2015. Une réunion publique d'information et de lancement, tenue devant 250 personnes, a été complétée par 9 réunions dans les communes. Au total, ce sont 500 personnes qui ont assisté à ces réunions au cours desquelles ont été fournies une information à jour sur le projet et sur les procédures administratives en cours ou à venir, notamment sur l'enquête publique.

#### **1.11.3 La concertation inter administrative**

Cette concertation s'est déroulée en parallèle au cours de l'année 2014 (cf. document Présentation générale, pièce ABCD)

### **Synthèse concernant le projet**

***La commission d'enquête observe que le dossier d'enquête publique est très volumineux (cf. 1.4 Composition du dossier).***

***Elle constate également qu'un document complémentaire au dossier initialement soumis aux autorités a été adjoint au dossier mis à disposition du public pendant l'enquête : pièce intitulée "Dossier d'enquête publique / Compléments à la Pièce E – Etude d'impact suite à l'avis de l'Autorité environnementale" (classeur format A3, 251 p.). En outre, le dossier comportait une pièce fournie à titre informatif "Dossier d'enquête publique / Pièce L - Dossier de demande d'autorisation de défrichement" (classeur format A3, 52 p).***

***La commission d'enquête remarque que le dossier est complexe par nature. Elle constate aussi que les informations relatives à une même thématique sont fréquemment dispersées dans différentes pièces et que les différents documents sont souvent partiellement redondants. La commission d'enquête estime donc que la composition du dossier rend parfois ardue l'appréhension de certains éléments présentés au public.***

***La commission d'enquête observe que le pétitionnaire a rendu le dossier accessible en ligne pendant toute la durée de l'enquête, ce qui a contribué à faciliter sa consultation par le public.***

***La commission d'enquête regrette que le résumé non technique relatif à l'étude d'impact (bien construit) n'ait pas été complété par un résumé non technique "général" présentant l'ensemble du dossier d'enquête.***

***La commission d'enquête constate que le pétitionnaire a fourni de très nombreuses informations relatives à l'ensemble des procédures et des problématiques concernées par le projet.***

***En conclusion, la commission d'enquête considère que le dossier traite de l'ensemble des informations prévues par la réglementation.***

## Chapitre 2. Organisation et déroulement de l'enquête

### 2.1 Désignation de la commission d'enquête

#### 2.1.1 Saisine du tribunal administratif

Par lettre enregistrée le 6 janvier 2015 au tribunal administratif de Besançon, Monsieur le Préfet du Territoire de Belfort a demandé la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à :

- une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Andelnans, Bourogne, Charmois, Danjoutin, Delle, Grandvillars, Joncherey, Meroux, Morvillars, Moval et Sévenans, ainsi qu'à la délivrance de l'autorisation au titre des articles L214-1 à L-14-6 du code de l'environnement,
- une enquête parcellaire conjointe sur les communes d'Andelnans, Bourogne, Danjoutin, Delle, Joncherey, Meroux, Morvillars et Sévenans.

concernant le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic voyageurs, à la suppression et l'aménagement de passages à niveau.

#### 2.1.2 Décision du Président du tribunal administratif.

Par décision n° E15000001/25 du 19 janvier 2015, Monsieur le Président du tribunal administratif de Besançon a constitué une commission d'enquête composée comme suit :

**Président :**

Monsieur Pierre Marie BADOT,

**Membres titulaires :**

Madame Sylviane FOURE, Madame Françoise BERTHET,

**Membre suppléant :**

Monsieur Christian PAGANESSI.

### 2.2 Modalités de l'enquête

#### 2.2.1 Organisation de l'enquête

La commission d'enquête a rencontré les services préfectoraux le 26 janvier 2015 pour définir les modalités de l'enquête publique. La présente enquête s'est déroulée du 20 février 2015 au 31 mars 2015, soit pendant 37 jours consécutifs.

Le dossier d'enquête et le registre ont été tenus à la disposition du public aux heures d'ouverture des mairies. Le dossier a été également consultable en ligne à l'adresse internet suivante :

[www.belforddelle.fr/](http://www.belforddelle.fr/)

### 2.2.2 Permanences

La possibilité a été donnée au public de rencontrer le président ou un membre de la commission d'enquête lors des permanences. La commission d'enquête a tenu 17 permanences conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral. Les permanences ont eu lieu dans les mairies des différentes communes aux jours et dates indiqués dans le tableau ci-après.

<b>Dates</b>	<b>Horaires</b>	<b>Communes</b>	<b>Commissaire(s) enquêteur(s)</b>
23/02/2015	14:30/17:30	Delle	PM Badot
24/02/2015	9:00/12:00	Danjoutin	PM Badot
25/02/2015	14:00/17:00	Morvillars	F Berthet
28/02/2015	9:00/12:00	Bourogne	PM Badot
02/03/2015	9:00/12:00	Andelnans	S Fouré
04/03/2015	14:00/17:00	Meroux	PM Badot
10/03/2015	16:30/19:00	Sévenans	S Fouré
11/03/2015	16:30/18:30	Charmois	F Berthet
14/03/2015	9:00/12:00	Danjoutin	F Berthet
14/03/2015	10:00/12:00	Moval	S Fouré
16/03/2015	14:00/17:00	Grandvillars	S Fouré
18/03/2015	9:00/12:00	Delle	S Fouré
21/03/2015	10:00/12:00	Meroux	F Berthet
23/03/2015	14:00/17:00	Bourogne	S Fouré
26/03/2015	9:00/12:00	Joncherey	S Fouré
30/03/2015	14:30/17:30	Danjoutin	PM Badot, F Berthet
31/03/2015	14:30/17:30	Delle	PM Badot, S Fouré

Tableau – Dates et horaires des permanences réalisées dans le cadre des enquêtes publiques Réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic voyageurs.

Certaines permanences ayant donné lieu à une forte participation du public notamment dans la commune de Danjoutin, le Président de la commission a jugé nécessaire que deux commissaires enquêteurs assurent conjointement les deux dernières permanences.

### 2.2.3 Réunion publique

Il n'a pas été organisé de réunion publique dans le cadre des enquêtes.

### 2.2.4 Prolongation de la durée des enquêtes

Le public ayant eu la possibilité de s'exprimer largement pendant la durée des enquêtes (37 jours d'enquête, 17 permanences, 12 lieux d'enquête, dossier consultable en ligne), la commission d'enquête n'a pas jugé nécessaire de demander une prolongation de celles-ci.

## 2.3 Interventions et investigations de la commission d'enquête

Outre les permanences, la commission d'enquête a organisé diverses rencontres et réunions téléphoniques ou présentesielles pour obtenir des informations complémentaires. Une tournée sur le terrain a été organisée par le maître d'ouvrage à la demande de la commission d'enquête. Des visites complémentaires ont également été effectuées en tant que de besoin par l'un ou l'autre membre de la commission. La commission a également échangé avec le conseil régional de Franche-Comté et la direction des transports de la république et canton du Jura.

La commission d'enquête s'est réunie à de nombreuses reprises pour faire le point et échanger sur l'avancement de l'enquête et la rédaction des divers documents. Le tableau ci-après récapitule ces interventions et investigations.

<b>Dates</b>	<b>Lieux</b>	<b>Objet</b>
26 janvier 2015	Préfecture Belfort	rencontre commission d'enquête – préfecture : définition des modalités de l'enquête
12 février 2015	SNCF Réseau La Jonxion	rencontre président de la commission d'enquête - maître d'ouvrage : présentation du dossier par le maître d'ouvrage et visite terrain
20 février 2015	SNCF Réseau La Jonxion Belfort - Delle	rencontre commission d'enquête - maître d'ouvrage : présentation du projet et visite des sites concernés par le projet
16 février 2015	mairies des 11 communes et sites	commission d'enquête : vérification de l'affichage de l'avis d'enquête, sites et lieux d'enquêtes
11 mars 2015	Conseil régional de Franche-Comté	rencontre président de la commission d'enquête – vice président CRFC en charge des transports : position du CRFC vis à vis du projet, questions

		spécifiques...
25 mars 2015	Besançon	échanges avec le maître d'ouvrage
13 avril 2015	–	entretien Mme Berthet – M. David Asséo, Directeur du service Transport Canton du Jura, position du canton, questions spécifiques
février - mars - avril – mai 2015	Belfort - Delle	commission d'enquête : visites de sites suite à observations
février - mars - avril – mai 2015	Besançon	réunions internes à la commission d'enquête
9 avril 2015	SNCF Réseau Besançon	rencontre commission d'enquête – maître d'ouvrage : remise du procès-verbal de synthèse au maître d'ouvrage
21 avril 2015	Besançon	rencontre président de la commission d'enquête - maître d'ouvrage : remise du mémoire en réponse par le maître d'ouvrage
avril - mai 2015	–	tentatives de contacts avec SMTC Belfort

*Tableau – Interventions et investigations menées par la commission dans le cadre des enquêtes publiques Réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic voyageurs.*

### **2.3.1 Rencontre avec les représentants de SNCF Réseau**

Après avoir pris connaissance du dossier d'enquête, le président de la commission d'enquête a rencontré le maître d'ouvrage le 12 février 2015 de 8:30 à 12:30 dans les locaux de SNCF Réseau à la Jonxion. Les représentants de SNCF Réseau (M. Laurent Mazzucchelli et Mme Adeline Dorbani) ont présenté le projet et fourni des éléments de réponse aux questions et demandes d'éclaircissement formulées par le commissaire enquêteur. Une première visite d'une partie des sites a été réalisée.

Une nouvelle rencontre a eu lieu le 20 février 2015 de 8:30 à 12:30 en présence de tous les membres de la commission. A cette occasion, une visite des sites concernés par le projet a été effectuée conjointement.

Une troisième réunion s'est tenue le 25 mars à Besançon entre des membres de la commission (Pierre-Marie Badot et Sylviane Fouré) et les représentants de SNCF Réseau (M. Laurent Mazzucchelli et Mme Adeline Dorbani) : cette réunion a permis d'échanger sur plusieurs points ayant fait l'objet d'observations de la part du public et de convenir des modalités de remise du procès-verbal de synthèse.

Le procès verbal de synthèse a été remis au maître d'ouvrage par le président de la commission en présence de Mme Sylviane Fouré le 9 avril 2015 dans les locaux de SNCF Réseau à Besançon.

Le maître d'ouvrage en la personne de M. Laurent Mazzucchelli a remis au président de la commission d'enquête le mémoire en réponse au procès verbal de synthèse le 21 avril 2015.

### **2.3.2 Rencontre avec le vice président du conseil régional de Franche-Comté en charge des transports**

Le 11 mars 2015, le président de la commission a rencontré M. Alain Fousseret, vice président du conseil régional de Franche-Comté en charge des transports. Les échanges ont porté sur le financement initial du projet, le coût en exploitation, l'intérêt public du projet, la position de la région vis à vis de certains techniques et notamment le pont rail projeté à Bourogne et le positionnement des haltes.

De cet entretien, il ressort que le conseil régional est très favorable au projet et considère que l'intérêt public est manifeste. Ceci se traduit par un engagement important (40%) dans le financement initial du projet. Le conseil régional est aussi l'autorité qui supportera les frais induits par l'exploitation. Concernant certains choix techniques, le CRFC indique qu'ils ont été proposés dans le cadre des études de conception dans le respect des réglementations en vigueur. Le nombre de haltes ne peut être augmentée sans nuire à l'économie générale du projet. En ce qui concerne certains choix techniques et notamment ceux concernant la suppression et l'aménagement des passages à niveaux, d'autres solutions peuvent être étudiées, mais le coût global du projet doit impérativement être maîtrisé.

### **2.3.3 Echange avec le directeur des transports de la république et du canton du Jura**

Mme Françoise Berthet, membre de la commission d'enquête, s'est entretenu avec M. David Asséo, directeur des transports de la république et du canton du Jura. Concernant la fréquentation de la ligne, M. Asséo indique qu'il est nécessaire d'être prudent dans les conclusions car l'évaluation a priori de ce paramètre comporte toujours des incertitudes méthodologiques. L'examen de la fréquentation de la ligne entre Delle et Delémont montre que la fréquentation sur ces 25 km de ligne était en 2000 de l'ordre de 2300 passagers par jour pour les deux sens et qu'elle a doublé en dix ans malgré l'ouverture de la desserte autoroutière. Cette augmentation de la fréquentation est vraisemblablement liée à l'augmentation de la fréquence (passage de 1 train par heure à 2 trains par heure), l'amélioration des services en gare et la mise en circulation de matériel roulant neuf et confortable.

M. Asséo considère que la ligne Belfort Delle ,avec 1300 passagers jours la première année, pourrait escompter 2300 passagers dans les 5 années suivant la mise en service. Il indique aussi que ce sont 6000 travailleurs frontaliers qui sont susceptibles d'emprunter la ligne. Il considère aussi que la rentabilité d'une telle infrastructure doit être évaluée sur une période de 50 ans. Il indique également que le contexte présente des éléments favorables : un système polycentrique de villes avec des localités moyennes importantes, des inter-distances ni trop faibles ni trop fortes et une gare TGV avec l'enjeu de liaisons internationales vers la France, Berne, les Alpes suisses et le nord de l'Italie. Pour M. Asséo, la ligne n'a pas d'avenir en fret car cela nécessiterait des croisements de 800 à

900 m et de lourds investissements de plusieurs centaines de millions d'euros si on voulait le déployer.

#### **2.3.4 Autres prises de contact**

Le président de la commission d'enquête a contacté le syndicat mixte des transports en commun de Belfort, mais aucune suite n'a été donnée.

### **2.4 Mesures de publicité**

#### **2.4.1 Affichage**

Des contrôles d'affichage ont été effectués par la commission d'enquête qui confirme que l'avis d'enquête parcellaire a bien été affiché aux emplacements prévus à cet effet à l'extérieur de la mairie. Par ailleurs, la mairie de Danjoutin a complété l'affichage réglementaire par une information sur panneau lumineux.

SNCF Réseau a procédé à l'affichage de l'avis d'enquête au voisinage des travaux projetés et visible de la voie publique.

#### **2.4.2 Publications légales**

L'enquête parcellaire a été annoncée par publication d'un avis d'enquête dans les annonces légales de deux journaux de la presse régionale :

- *L'Est Républicain*, des lundi 2 février 2015 et mercredi 25 février 2015
- *La Terre de chez nous*, des vendredis 6 février 2015 et 27 février 2015.

#### **2.4.3 Conclusion sur les mesures de publicité**

Aucun manquement aux dispositions réglementaires n'a été constaté par la commission d'enquête.

### **2.5 Formalités de clôture**

A l'expiration du délai d'enquête, les registres ont été clos par l'un ou l'autre membre de la commission d'enquête.

**Synthèse concernant l'organisation et le déroulement de l'enquête**

***Le public a été informé du déroulement de l'enquête. Il a pu prendre connaissance du dossier, consigner librement ses observations sur le registre d'enquête en mairie ou les adresser à la commission d'enquête par voie postale à la mairie de Delle, désignée comme siège des enquêtes, ou encore les remettre à la commission d'enquête lors des permanences en mairie.***

***L'enquête publique unique s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté n° 2015028-0002 en date du 28 janvier 2015 de M. le Préfet du Territoire de Belfort.***

## **Chapitre 3. Analyse des observations**

### **3.1 Dénombrement des observations**

Les observations ont été consignées par le public dans les registres dévolus à l'une ou l'autre enquête (enquête publique unique et enquête parcellaire conjointe) indépendamment de leur teneur. Un registre relatif à l'enquête parcellaire conjointe peut ainsi contenir des remarques relatives à l'enquête publique unique et réciproquement. Ceci concerne principalement les registres de la commune de Danjoutin et dans une moindre mesure les autres communes concernées par les deux enquêtes. L'analyse quantitative des observations a été conduite globalement et par commune indépendamment de l'enquête concernée.

Au total, ce sont 245 observations qui ont été recueillies pendant les enquêtes (cf. Tableau récapitulatif général). Ces observations et les différentes pièces annexes fournies par le public représentent plus de 600 pages. Les copies de toutes ces pièces sont fournies dans les annexes jointes (cf. liste des annexes en fin de ce rapport).

Les observations ont été majoritairement recueillies dans la commune de Danjoutin.

A ce propos, l'on peut remarquer que toutes les observations formulées dans les registres de cette commune ne concernent pas nécessairement Danjoutin. En outre, des observations relatives à des problématiques propres à Danjoutin ont été formulées ailleurs. Néanmoins, toutes enquêtes et tous registres confondus, ce sont 166 observations qui ont été recueillies dans cette commune, ce qui représente environ 2/3 des remarques formulées par le public pendant la durée des enquêtes. Le bilan quantitatif atteste d'une très forte sensibilisation du public dans cette commune.

Toujours à Danjoutin, l'expression du public s'est parfois effectuée de manière exacerbée, les mêmes personnes formulant par exemple plusieurs observations, aux contenus en partie redondants. En outre, dans cette commune, certains documents n'ont pas été déposés par leurs signataires, mais par des tiers. Le contexte préélectoral de la période d'enquête avec les élections des conseillers départementaux fin mars a pu contribuer au moins pour partie à cette exacerbation.

Pour l'ensemble des autres communes, la participation du public a également été significative mais elle apparaît quantitativement plus modérée et n'a jamais excédé 10 observations. Le registre de l'enquête publique unique déposé à la préfecture du Territoire de Belfort est resté vierge d'observations.

Le président de la commission d'enquête a par ailleurs reçu 18 courriers (cf. Annexes 4 et 5), représentant 227 pages de contributions incluant les annexes fournies par le public.

En conclusion, le nombre d'observations formulées pendant la durée des deux enquêtes montre que le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic voyageur suscite des réactions significatives de la part du public. Cette participation importante atteste aussi du fait que le public a correctement appréhendé la place de l'enquête publique parmi les procédures liées au projet. La commission

considère que les réunions publiques organisées par SNCF Réseau préalablement à l'enquête ont contribué à cette bonne appréhension.

### **3.2 Thématiques des observations et analyse quantitative par thème et par lieu d'enquête**

Les observations ont été classées thématiquement, selon une typologie correspondant aux différents sujets identifiés en relation avec la nature du projet soumis à enquêtes. Les thèmes et sous-thèmes suivants ont ainsi été identifiés :

- Enquête parcellaire et mise en compatibilité des documents d'urbanisme
  - expropriation
  - mise en compatibilité des documents d'urbanisme
  - patrimoine
  - autres sous-thèmes non couverts par les 3 précédents
- Nuisances
  - bruit
  - travaux
  - incidences sur le trafic routier
  - autres sous-thèmes non couverts par les 3 précédents
- Sécurité
- Choix techniques
  - haltes
  - passages à niveaux
  - fonctionnalités non couvertes et autres sous-thèmes
- Environnement
  - milieux naturels, continuités écologiques, espèces protégées
  - risques naturels
  - eau
  - paysages
  - impacts en exploitation et autres sous-thèmes
- Utilité publique
  - analyse économique
  - besoins, fréquentation
  - autres thèmes et sous-thèmes

Une même observation comporte souvent plusieurs remarques relevant de thèmes et de sous-thèmes différents.

#### **3.2.1 Analyse quantitative générale**

Une première analyse des observations a été conduite en fonction de cette typologie en attribuant une valence positive (+), négative (-) ou neutre (demande d'informations, de précisions, proposition alternative...) à la contribution (cf. Tableau récapitulatif général).

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

	Nombre d'observations	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité
		Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres	
CourrierPsd	18	1				2			3	2
Andelnans	8					7		1	3	2
Bourogne	5				1	1			1	1
Charmois	3						1		1	1
Danjoutin registre 1	29	1		5	1	7	1	7	6	6
Danjoutin registre 2	31					10		6	9	3
Danjoutin registre 3	14			1	1	5	1	2	4	5
Danjoutin registre 4	23				1	10	1	5	4	2

Tableau récapitulatif général des observations

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

	Choix techniques			Environnement				Utilité publique			
	Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres
CourrierPsdt		1	2	1		1		1	12	14	13
Andelnans	2	3	1	1			1		5	4	4
Bourogne	2	2	2		1			2	1	2	1
Charmois		1							2	1	1
Danjoutin registre 1	19	7	2	1		1		5	20	14	4
Danjoutin registre 2	15	2		2	1	1		7	12	12	2
Danjoutin registre 3	12	1	2	2		1	1	3	7	5	9
Danjoutin registre 4	14	2	3				4	6	15	15	4

Tableau récapitulatif général des observations

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

	Nombre d'observations	Enquête parcellaire				Nuisances			Sécurité	
		Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier		Autres
Danjoutin registre 5	33	2		1	1	12		5	13	6
Delle	6						1			1
Grandvillars	7	1				2		1	2	1
Joncherey	3					2		1		
Meroux	5	1		1		4	1	1	2	
Morvillars	10			1		1		9	1	4
Moval	4				1	2			2	3
Sévenans	5	1	1			2		1		2

Tableau récapitulatif général des observations

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

	Choix techniques			Environnement				Utilité publique			
	Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres
Danjoutin registre 5	14	6	3	1		1	1	5	12	5	17
Delle	1	1	3		1	1		2	1	1	1
Grandvillars	2		4						3	1	2
Joncherey			2							2	
Meroux	1	1	1					2	2	2	2
Morvillars	1	7	2					1	1	1	3
Moval	2						1				
Sévenans	3		4	1							1

Tableau récapitulatif général des observations

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

	Nombre d'observations	Enquête parcellaire				Nuisances			Sécurité
		Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	
Préfecture	0								
Andelnans Enq Parcellaire	1	1			1				
Bourogne Enq parcellaire	3				2	1		1	
Danjoutin Enq Parcellaire	36	1		3	1	11	12	14	7
Delle Enq Parcellaire	1				1				
Joncherey Enq Parcellaire	0								
Meroux Enq Parcellaire	0								

Tableau récapitulatif général des observations

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

	Choix techniques				Environnement				Utilité publique		
	Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres
Préfecture									+	+	+
Andelnans Enq Parcellaire											
Bourogne Enq parcellaire								1			
Danjoutin Enq Parcellaire	25	7	1	1			1	3	19	19	2
Delle Enq Parcellaire											
Joncherey Enq Parcellaire											
Meroux Enq Parcellaire											

Tableau récapitulatif général des observations

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

	Nombre d'observations	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité
		Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres	
Moval Enq Parcellaire	0									
Sévenans Enq Parcellaire	0									
<b>Totaux</b>	<b>245</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>79</b>	<b>6</b>	<b>51</b>	<b>66</b>	<b>46</b>

Tableau récapitulatif général des observations

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

	Choix techniques			Environnement				Utilité publique			
	Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres
Moval Enq Parcellaire											
Sévenans Enq Parcellaire											
<b>Totaux</b>	<b>113</b>	<b>41</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>37</b>	<b>113</b>	<b>98</b>	<b>66</b>

Tableau récapitulatif général des observations

### **Liste des tableaux**

*Tableau récapitulatif général des observations recueillies pendant les enquêtes*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Andelnans pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Bourogne pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Bourogne pendant l'enquête parcellaire*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Charmois pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Danjoutin pendant les enquêtes*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Danjoutin (premier registre) pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Danjoutin (deuxième registre) pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Danjoutin (troisième registre) pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Danjoutin (quatrième registre) pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Danjoutin (cinquième registre) pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Danjoutin pendant l'enquête parcellaire*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Delle pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Grandvillars pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Joncherey pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Meroux pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Morvillars pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Moval pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des observations recueillies à Sévenans pendant l'enquête publique unique*

*Tableau récapitulatif des courriers reçus par le président de la commission d'enquête*

*Les registres d'enquête parcellaire conjointe de Delle et d'Andelnans ne comportaient pas de remarques relatives à l'enquête publique unique.*

En préambule, la commission d'enquête note qu'une telle analyse thématique ne prétend ni à une totale précision ni à l'exhaustivité. D'autres typologies auraient pu être retenues et d'autres classements auraient pu être effectués. Les résultats de cette analyse thématique permettent cependant d'appréhender de manière globale les sujets de préoccupations du public relativement au projet qui lui est soumis.

L'une des deux thématiques qui a suscité le plus de manifestations du public concerne l'utilité publique : près de la moitié des observations (113) comportent des références à l'intérêt, aux coûts ou à d'autres aspects d'ordre économique du projet. De nombreuses remarques (98) abordent la question de la fréquentation future de la ligne. D'autres commentaires portent sur ce sujet de l'utilité publique en abordant d'autres aspects de son utilité et de sa pertinence à court, moyen et long terme. Les opinions sont généralement tranchées : d'aucuns sont très favorables au projet et y voient un puissant outil de développement pour le territoire, d'autres à l'inverse considèrent que l'utilité de l'investissement n'est nullement démontrée.

Le second sujet important de préoccupations du public concerne les choix techniques avec deux thèmes principaux. Le premier a trait à l'emplacement et la pertinence des haltes dont celle de Danjoutin (113 observations abordent la question des haltes). Dans une moindre mesure, deux autres choix sont questionnés : celui de la possible halte de Sévenans et celui de l'absence d'une halte à Bourogne. Le second thème technique concerne les passages à niveau (41 observations). Les autres fonctionnalités et aspects techniques concernent 32 observations.

Le public qui s'est manifesté montre aussi une grande attention aux nuisances, au premier rang desquelles figurent le bruit (79 observations) et les incidences sur le trafic routier (51 observations). De nombreuses conséquences du projet, réputées défavorables ou favorables (plus rarement), sont aussi évoquées (66 observations).

Les impacts environnementaux positifs ou négatifs du projet sont plus rarement abordés. A ce sujet, c'est la consommation d'espaces verts ou agricoles qui est le plus souvent mis en avant, mais ces remarques sont essentiellement focalisées dans la commune de Danjoutin où la perspective d'autres projets de la municipalité a interféré avec le dossier d'enquête.

Les questions spécifiques liés à l'enquête parcellaire n'ont donné lieu qu'à assez peu de remarques (environ une trentaine toutes communes et tous sous-thèmes confondus). La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est de très loin le sujet qui a le moins attiré l'attention du public puisque très peu d'observations abordent directement cette question.

Quelques observations orales, écrites ou courriers commentent les modalités de concertation et de communication avec le public et les communes.

### **3.2.2 Analyse quantitative thématique par commune**

Un tableau thématique a été produit pour chacun des registres pour lesquels des observations ont été formulées (cf. plus bas). Chaque tableau fournit par commune et par type d'enquête une analyse synthétique des observations recueillies au cours des enquêtes. Ces observations sont présentées dans l'ordre où elles apparaissent dans les registres. Chaque observation est identifiée par un code afin de faciliter son analyse ultérieure.

Les tableaux récapitulatifs à l'enquête parcellaire conjointe relatifs aux communes de Bourogne et de Danjoutin sont présentés puisque certaines des observations qui y ont été portés ont trait à l'enquête publique unique.

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire					Nuisances		Sécurité
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	
Andelnans	2	AND01	Mme Michele LELOURDY	90400 Andelnans								
Andelnans	2	AND02	M. Guy GILET	90400 Andelnans					—			
Andelnans	3	AND03	M. Michel BOUAKSA						—			—
Andelnans	3	AND04	Mme Anne BOULIN	90400 Andelnans					—	—		
Andelnans	4	AND05	Mme Roseline BURNAP	90400 Andelnans					—			✓
Andelnans	4	AND06	M. Stéphane (nom illisible)	90400 Andelnans					—			
Andelnans	5	AND07 Courrier annexé	M. Etienne RICHARDOT	90400 Andelnans					—			—
Andelnans	6	AND08	Mme Jacqueline CORDELIER	90400 Andelnans					—			—
Nombre observations		8							7	1	3	2

Tableau récapitulatif Andelnans

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Choix techniques			Environnement				Utilité publique			Eléments de l'observation
			Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	
Andelnans	2	AND01											Rentabilité. Fréquentation. Habitudes déjà prises. Train suisse alors qu'Alstom en difficulté ? Déficit de lignes régionales. Création de ligne "aberrante". Projet coûteux.
Andelnans	2	AND02											Maison située en contrebas de la ligne, demande de murs anti bruit et maintien des arbres présents.
Andelnans	3	AND03		—									Signalisation arrivée du train PN 14. Nuisances sonores pour ses locataires (immeuble situé à proximité de la ligne).Projet "ridicule" et coûteux.
Andelnans	3	AND04	—			—							Fréquentation. Besoin halte Sevenans. Halte Danjoutin inutile proximité gare Belfort. Train suisse alors qu'Alstom en difficulté. Crainte de l'augmentation du fret (bruit). Passage du gibier en péril. Circulation plus importante à Andelnans (évitement Danjoutin).
Andelnans	4	AND05		—									Nuisances sonores au passage à niveau (avertisseur lumineux ??). Nuisances dues à l'électrification ? aux vibrations ?? Impacts sur une vieille ferme.
Andelnans	4	AND06											Manque de clarté sur le fret. Doute sur la fréquentation voyageurs (combler par le fret si déficit d'exploitation). Inquiétude sur le bruit.
Andelnans	5	AND07 Courrier annexé	—	—	—								Nuisances sonores et sécurisation PN 4. Train Suisse alors qu'Alstom en difficulté. Main d'oeuvre suisse élevée pour assurer la maintenance. Incidence de la ligne HT. Déficit de l'exploitation. Région nouvelle en accord avec le projet ?? Double fer-bus, absence étude de rentabilité. Fret ?? Dette publique "abyssale". Moquerie : travaux importants déjà réalisés. Etude Systra jointe: risques dysfonctionnement installations personnelles (compatibilité électromagnétique)
Andelnans	6	AND08											Nuisances sonores. Ondes magnétiques. Trafic de nuit.
Nombre observations		8	2	3	1	1			1		5	4	4

Tableau récapitulatif Andelnans

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle													
Enquêtes publiques													
du 23 février 2015 au 31 mars 2015													
Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres	
Bourogne	p.2	BOU01	M. et Mme Lionel et Michèle SALOMON					✓					
Bourogne	p.3	BOU02	M. Daniel PERRON	90140 Bourogne									
Bourogne	p.4-5	BOU03	M. Jean-Paul LENFANT, CCI 90										
Bourogne	p.6	BOU04	M. Michel DELANNE	90140 Bourogne					✓			✓	✓
Bourogne	p.7-10, 9 photographies + 2 annexes	BOU05	M. J.F. ROOST, maire de Bourogne	90140 Bourogne									
Nombre d'observations		5						1	1			1	1

Tableau récapitulatif Bourogne

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Choix techniques			Environnement			Utilité publique			Éléments de l'observation
			Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	
Bourgogne	p.2	BOU01	—									Accès aux parcelles 65, 69 etc. Demande de confirmation que ces parcelles ne seront pas enclavées.
Bourgogne	p.3	BOU02							—	—		Interrogations sur le coût du projet et sur la fréquentation. "Utopie".
Bourgogne	p.4-5	BOU03		✓	✓						✓	Problème relatif au passage de colis lourds au PN13 par rapport à la hauteur sous caténaire. Aucune information sur le passage possible de fret à Delle.
Bourgogne	p.6	BOU04							✓			Pas de poteau d'incendie après le PN 12, sécurité en cas de panne électrique de la barrière. Demande de sonnerie alternée pour limiter les nuisances. Modalités d'entretien des talus. Problèmes électromagnétiques.
Bourgogne	p.7-10, 9 photographies + 2 annexes	BOU05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Interrogations relatives au pont rail prévu à Bourgogne : secteur sensible en période de crues, problème de l'évacuation des eaux pompées, passage des transports exceptionnels, possibilité de panne des pompes, déficience du réseau électrique. Transport fluvial toujours d'actualité sur le canal Rhin Rhône. Etonnement que Bourgogne ne soit pas pourvu d'une halte.
Nombre d'observations		5	2	2	2	1		2	1	2	1	

Tableau récapitulatif Bourgogne

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances			Sécurité
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	
Bourogne Enquête parcellaire	p.2	BOUPAR01	M. Michel EYRAUD	90140 Bourogne				✓				
Bourogne Enquête parcellaire	p.2	BOUPAR02	M. Michel EYRAUD	90140 Bourogne				✓				
Bourogne Enquête parcellaire	p.2	BOUPAR03	M. et Mme Alain et Monique MOUGENOT	90140 Bourogne					—			—
Nombre Observations		3						2	1			1

Tableau récapitulatif Bourogne registre parcellaire

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Choix techniques			Environnement				Utilité publique			Eléments de l'observation
			Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	
Bourgogne Enquête parcellaire	p.2	BOUPAR01											Accès aux parcelles ZL 50, 55, 59, 56, 60 et 63 : demande de précision sur l'emprise des futures dessertes.
Bourgogne Enquête parcellaire	p.2	BOUPAR02											Origine de propriété incomplète dans l'état parcellaire en ce qui concerne les parcelles ZL 50, 55, 59, 56, 60 et 63.
Bourgogne Enquête parcellaire	p.2	BOUPAR03											Nuisances sonores et visuelles. Utilité au vu de la rentabilité de la ligne ?
Nombre Observations		3											1

Tableau récapitulatif Bourgogne registre parcellaire

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances			Sécurité	
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier		Autres
Charmois	2	CHA01	Guy et Françoise CORNEILLE, Marc et Marie-Odile PREVOT, M et Marie-Hélène, Jean-Daniel et Antoine GUEUTAL									—	
Charmois	3	CHA02	M Sylvain FAIVRE	90 Charmois						✓		remise en état du drainage après travaux archéo.	
Charmois	3	CHA03	M Sylvain FAIVRE	90 Charmois									
nombre d'observations		3								1		1	1

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Choix techniques			Environnement				Utilité publique			Eléments de l'observation
			Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	
Charmois	2	CHA01		✓									PN 11 OK pour remplacement par pont. Risque d'accident pour les marcheurs le long de la RD en lien avec le rétablissement des liaisons piétonnes dues à la suppression du PN 10. Route très étroite avec des vitesses élevées. Demande de maintien du PN 10 comme au PN 16 ou créer un chemin piéton et vélo le long de la RD entre Charmois et le nouveau pont.
Charmois	3	CHA02											Tuyaux de drainage détériorés par les fouilles archéo sur les parcelles ZL 47, 48, 49. demande leur remise en état pour la fin des travaux.
Charmois	3	CHA03										✓	Membre du bureau de l'AF Charmois. Demande des précisions sur le tracé de rétablissement du chemin d'AF car le tracé de la pièce F p 38 n'est pas celui pour lequel l'AF a été sollicité.
nombre d'observations		3		1						2		1	1

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

	Nombre d'observations	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité
		Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres	
Danjoutin registre 1	29	1		5	1	7	1	7	6	6
Danjoutin registre 2	31					10		6	9	3
Danjoutin registre 3	14			1	1	5	1	2	4	5
Danjoutin registre 4	23				1	10	1	5	4	2
Danjoutin registre 5	33	2		1	1	12		5	13	6
Danjoutin Enq Parcellaire	36	1		3	1	11		12	14	7
<b>Totaux</b>	<b>166</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>55</b>	<b>3</b>	<b>37</b>	<b>50</b>	<b>29</b>

Tableau thématique Danjoutin

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

	Choix techniques				Environnement				Utilité publique		
	Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres
Danjoutin registre 1	19	7	2	1		1		5	20	14	4
Danjoutin registre 2	15	2		2	1	1		7	12	12	2
Danjoutin registre 3	12	1	2	2		1	1	3	7	5	9
Danjoutin registre 4	14	2	3				4	6	15	15	4
Danjoutin registre 5	14	6	3	1		1	1	5	12	5	17
Danjoutin Enq Parcellaire	25	7	1	1			1	3	19	19	2
<b>Totaux</b>	<b>99</b>	<b>25</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>29</b>	<b>85</b>	<b>70</b>	<b>38</b>

Tableau thématique Danjoutin

Réouverture au trafic voyageurs de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité	Choix techniques			
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres		Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	
Danjoutin n°1	2	DAN01	Mme DUGA														
Danjoutin n°1	2	DAN02	M. Michel CROS	90400 Danjoutin													
Danjoutin n°1	3	DAN03	M. Henri MICHAUD	Hérimoncourt	✓												
Danjoutin n°1	3	DAN04	M. et Mme KISEL M. et Mme MONNIER J.P et D	90400 Danjoutin				✓								✓	✓
Danjoutin n°1	3	DAN05	M. Gérard SIGNE document déposé par Mme Geneviève SIGNE	90400 Danjoutin													
Danjoutin n°1	4	DAN06	M. Dominique MONTAGNIER document déposé par Mme Geneviève SIGNE	90400 Danjoutin													
Danjoutin n°1	4 et 5	DAN07	M. Gilles DICHAMP	90400 Danjoutin													
Danjoutin n°1	6 et 7	DAN08	M. Philippe STALLIVIERI	90400 Danjoutin													
Danjoutin n°1	8	DAN09	Mme Marguerite RICHARD														
Danjoutin n°1	9	DAN10	Mme Delphine PASTORI														
Danjoutin n°1	9	DAN11	Mme Monique CLAVEQUIN														
Danjoutin n°1	9	DAN12	M. David PETERSCHMITT														
Danjoutin n°1	9	DAN13	Mme LE BOEDEC														
Danjoutin n°1	10	DAN14	M. Jean Luc GRENOUILLET														
Danjoutin n°1	10	DAN15	Mme Nadine GRENOUILLET														
Danjoutin n°1	10	DAN16	M. Jean Pierre DROUGON														
Danjoutin n°1	10	DAN17	Mme Yvonne MICHAUD														
Danjoutin n°1	11	DAN18	M. André GUILLEN	90400 Danjoutin													
Danjoutin n°1	11	DAN19	M. René MICHAUD	90400 Danjoutin													

Tableau récapitulatif Danjoutin registre n°1

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement				Utilité publique			Éléments de l'observation
			Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	
Danjoutin n°1	2	DAN01								Emplacement "aberrant" de la halte. Coût du projet. Insécurité.
Danjoutin n°1	2	DAN02								Besoin déjà assuré par Optymo. Pas d'analyse de fréquentation. Coût du billet ? Déficit des lignes régionales.
Danjoutin n°1	3	DAN03								Informations sur parcelle A175.
Danjoutin n°1	3	DAN04								Informations sur emprise du projet, passage à niveau PN2, réseau d'eaux pluviales.
Danjoutin n°1	3	DAN05								Projet coûteux. Pas d'étude de fréquentation. Consommation de terres arables. Halte excentrée.
Danjoutin n°1	4	DAN06								Contre la halte. Impact sur trafic routier. Environnement à préserver.
Danjoutin n°1	4 et 5	DAN07								Nuisances sonores. Impacts environnementaux. Dévaluation du patrimoine. Deuxième accès routier. Fréquentation de la halte. Pas de consultation du public. Coût du projet et coût de fonctionnement. Halte de Sévenans.
Danjoutin n°1	6 et 7	DAN08								Contre le projet et la halte excentrée. Trop près gare Belfort, perte de temps du parcours et gêne pour usager. Cout exorbitant. Aggravation des engorgements routiers. Nuisances dues aux travaux, circulation des trains et sécurité des PN. Fréquentation en décalage par rapport au coût. Confiscation de jardins, destruction patrimoine historique commune : villa gallo romaine et chapelle médiévale.
Danjoutin n°1	8	DAN09					gaspillages Grande Combe			Projet inutile coûteux et excentré, doublon avec les bus, trop d'inconvénients : pollution, bruit, insécurité aux PN, bouchons, refus parking en plein champ et rue digue sur vestiges villa gallo romaine.
Danjoutin n°1	9	DAN10								Contre réouverture ligne, trop coûteux, inutile et bruyant. Pas de sondage et communication auprès des habitants.
Danjoutin n°1	9	DAN11								Opposition au projet qui dénature patrimoine, champs, pâtures et jardins.
Danjoutin n°1	9	DAN12					Non justifié sur le plan environnement			Contre la réouverture de la ligne non justifiée sur l plan commercial, environnemental et financier. Préserver l'agriculture locale pour nous et nos enfants. J'exploite ces terres.
Danjoutin n°1	9	DAN13								Contre le projet. Bus optymo suffisent ; Pas de sécurité aux abords des rails.
Danjoutin n°1	10	DAN14								Non à la halte.
Danjoutin n°1	10	DAN15								Non à la halte.
Danjoutin n°1	10	DAN16								Non à la halte et au boublon d'optymo, attentes au PN du Bosmont. Mes patients frontaliers consultés ne souhaitent pas prendre le train.
Danjoutin n°1	10	DAN17								Contre réouverture et halte. Projet coûteux et inutile. Attentes au PN et circulation encore accélérée des véhicules. Pollution par les voitures . Ville coupée en 3.
Danjoutin n°1	11	DAN18								Contre la ligne et la halte de Danjoutin, coût et doublon Optymo. Préservons la nature.
Danjoutin n°1	11	DAN19								Contre la ligne et la halte : coût et aucune étude de fréquentation.

Tableau récapitulatif Danjoutin registre n°1

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité	Choix techniques				
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres		Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres		
Danjoutin n°1	11	DAN20	M. Paul SCHNELL	90 Rougegoutte														
Danjoutin n°1	12	DAN21	Mme Geneviève SIGNE	90400 Danjoutin														environnement rural à préserver,
Danjoutin n°1	13	DAN22	anonyme															
Danjoutin n°1	14	DAN23	M. Didier OBURA	90400 Danjoutin														
Danjoutin n°1	15	DAN24	Mme Monique BINGGELI	90400 Danjoutin														
Danjoutin n°1	16	DAN25	M. et Mme GOSET	90400 Danjoutin														
Danjoutin n°1	17	DAN26	M. et Mme Bernard BALLARE	90400 Danjoutin														
Danjoutin n°1	17	DAN27	M. Jean BOULANGER	90400 Danjoutin														
Danjoutin n°1	18	DAN28	Mme Françoise KUNTZ	90000 Belfort														secteur agricole gaché
Danjoutin n°1	18	DAN29	Mme Marie Antoinette DUBAIL	Tallicourt														
Nombre Observations		29			1	5	1	7	1	7	6	6	19	7	2			

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement				Utilité publique				Eléments de l'observation	
			Milieux Naturels écologiques	Continuités Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation		Autres
Danjoutin n°1	11	DAN20						—			—	Contre réouverture ligne et halte. Projet coûteux et incohérent, trop près de Belfort. 2 PN dangereux ; coût et oubli d'Alsthom.
Danjoutin n°1	12	DAN21						—		—	emplois chez Alsthom	Contre réouverture ligne et halte. Pas de véritable concertation mais présentation au public. Nuisances pour les riverains : circulation, ville coupée en 3, pollution, insécurité aux PN, pas de passages piétons, ondes électromagnétiques. Pas d'étude de fréquentation ni d'étude acoustique. Budget fonctionnement non chiffré. Proposition de remplacer les lignes les plus coûteuses par des autocars selon recommandation Cours des comptes. Doublet optymo satisfaisant. Ne pas recommencer l'erreur de Valentin. Sacrifice de terres arables et jardins, pourquoi ? Pourquoi du matériel suisse quand Alsthom va licencier ? Quid du fret la nuit ? Pourquoi une rue entre la rue de Vezelois et du Bosmont ? Préserver patrimoine et environnement. Coût.
Danjoutin n°1	13	DAN22										Article de l'Est Républicain du 19 février 2015.
Danjoutin n°1	14	DAN23						—		—		Contre réouverture et halte excentrée. Projet coûteux et inutile. Doublet avec optymo qui coûte.
Danjoutin n°1	15	DAN24						—				Contre la ligne et la halte de Danjoutin. Rentabilité du projet ? Qui va payer ?
Danjoutin n°1	16	DAN25						—		—		Doublet optymo, projet qui arrive trop tard. Coût. PN comme entrave à la circulation. Bruit, convois de fret internationaux de nuit pour rentabiliser. Optymo est la solution aux besoins.
Danjoutin n°1	17	DAN26						—				Pas contre la réouverture de la ligne mais contre le projet de réouverture ligne. Coût et services bus réguliers existants. Nuisances sonores pour les riverains.
Danjoutin n°1	17	DAN27										Contre la halte. Impact sur trafic routier et nuisances sonores.
Danjoutin n°1	18	DAN28										Contre la ligne et la halte de Danjoutin. Trop près de Belfort, secteur de campagne gaché, bus optymo couvrent le besoin et sont moins chers. Utiliser cet argent à réparer le réseau de VF vieillissant.
Danjoutin n°1	18	DAN29	—					—		—		Contre la réouverture de la ligne et la halte. Trop près de Belfort, coût du projet. Doublet Optymo 2 très efficient. Retour sur investissement halte ? Cf. halte Ecole Valentin quasi déserte. Nuisances en terme de faune (chiroptères), flore, pelouse du bois de la Brosse en Znieff 1 très proche de la future halte, sources alentour de la villa romaine seront recouvertes, nuisances pour les riverains, pas d'étude avant fauche des espèces en présence, notamment patrimoniales ou protégées, absence de respect du patrimoine archéologique de la commune.
Nombre Observations		29	1			1		5	20	14	4	

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre 2	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres	
Danjoutin n°2	2	DAN30	M GARDOT	90400 Danjoutin									
Danjoutin n°2	2	DAN31	Mme Christine DICHAMP	90400 Danjoutin					—			Pollution ondes électromagnétiques et santé	—
Danjoutin n°2	3	DAN32	M. Jean-Claude DUBAIL	90400 Danjoutin							—		
Danjoutin n°2	3	DAN33	J. ALDEA	90400 Danjoutin								nuisances de la halte	
Danjoutin n°2	3	DAN34	Jocelyne DELAITE	90400 Danjoutin									
Danjoutin n°2	4 et 5	DAN35	Jocelyne DELAITE	90400 Danjoutin					—		—	pollution nappe, visuelles, Électromagnétique, CO2, poussières, particules fines, stress, perte de qualité de vie, sanitaire, risque de transport de matières dangereuses,	—
Danjoutin n°2	6	DAN36	Mme Isabelle GOSSET	90400 Danjoutin					—				
Danjoutin n°2	6	DAN37	Mme M. Antoinette DUBAIL	25 Taillecourt								santé publique due à l'ambrosie	
Danjoutin n°2	6 et 7	DAN38	Mme Eve FEYEREISEN						—			vibrations nuisances sonores nocturnes	
Danjoutin n°2	7	DAN39	M. Emmanuel DELAITE										

Tanleau récapitulatif Danjoutin registre n°2

Réouverture au trafic voyageurs de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre 2	Page (s)	Référence de l'Observation	Choix techniques				Environnement				Utilité publique			Eléments de l'observation
			Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres	
Danjoutin n°2	2	DAN30											✓	Offre de service d'avenir pour les lycéens et les personnes âgées. Favorable au projet.
Danjoutin n°2	2	DAN31	—	—		—			agriculture locale : paysan éleveur/ sociabilité et hygiène de vie du jardin	—		—	—	alternative du covoiturage pour la Suisse Non à la halte du fait de ses inconvénients : pollution, bruit nuits et jours, destruction faune et flore, recul de l'agriculture, destruction des jardins (importance sociale et hygiène de vie), attente derrière les barrières, ondes électromagnétiques et risques pour la santé, accidents supplémentaires pour les piétons, les automobilistes, les animaux domestiques, une insécurité supplémentaire, des problèmes de parking. Une alternative déjà organisée : le covoiturage et le service Optimo qui dessert la ligne TGV.
Danjoutin n°2	3	DAN32	—										—	Contre la réouverture de la ligne et la halte de Danjoutin. Passage à niveau dangereux circulation et bouchon vont se multiplier, halte inutile du fait de la proximité de la gare de Belfort. Bus beaucoup moins cher que le train. Il vaut mieux moderniser les lignes et réparer le réseau ferroviaire en piteux état.
Danjoutin n°2	3	DAN33	—										—	Étude économique du projet non faite : endettement supplémentaire, augmentation des impôts, taux de fréquentation de la ligne. Optimo répond aux besoins et on pourrait aussi l'aménager. Contre la halte de Danjoutin trop près de la gare de Belfort. Nuisances.
Danjoutin n°2	3	DAN34											✓	Dénonciation de l'invitation faite aux riverains de la halte d'aller essayer les trains suisses en lien avec les nuisances sonores le jour où le commissaire enquêteur est présent.
Danjoutin n°2	4 et 5	DAN35	—				—	—	gaspillage terres arables	—			—	Contre la halte. Impact sur trafic routier. Environnement à préserver. Sécurité des piétons et cycles. Gaspillage financier. Infrastructure redondante. Normes de surveillance de toutes ces pollutions ? Les caméras de surveillance sont-elles prévues ? Halte excentrée ? Quels effets attendus sur le plan de protection de l'atmosphère ? Quel impact sur les eaux souterraines et les aquifères qui alimentent les nappes des alluvions de la savoureuse ?
Danjoutin n°2	6	DAN36	—						destruction de jardins ouvriers					Contre la halte qui détruira un quartier du village. Nuisances sonores et destruction des jardins ouvriers. Ne peut-on penser à conserver un patrimoine ?
Danjoutin n°2	6	DAN37	—											Contre le projet de halte. Risque de dissémination par le ruissellement et le vent (point haut) de l'ambrosie hautement allergisante. Propose de remplacer le projet de Danjoutin par l'ouverture de la halte de Sévenans pour les étudiants.
Danjoutin n°2	6 et 7	DAN38	—										✓	Inconvénients de la ligne à compenser par une halte permettant l'accès aux lycées et régularité des liens plus confort d'échange avec le TGV par rapport à la situation actuelle.
Danjoutin n°2	7	DAN39	—						destruction zone verte des environs de Belfort				—	Halte injustifiée, nuisances sonores; notamment nocturnes, vibrations, protections acoustiques insuffisantes. Intérêt surtout pour la Suisse de la réouverture de la ligne. Coût financier du projet trop élevé. Impact écologique sur les zones vertes. Halte coupée du centre de Danjoutin. Proposition d'implanter une halte ferroviaire sur le terrain RFF disponible à droite du PN.

joutin registre n°2

Tanleau récapitulatif Danjoutin registre n°2

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre 2	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres	
Danjoutin n°2	7	DAN40	M. Michel BLANC										
Danjoutin n°2	7	DAN41	M. BERTOCH										
Danjoutin n°2	8	DAN42	Mme Marie-Agnès MONFRIN									dépréciation du foncier rue de l'espérance	
Danjoutin n°2	9	DAN43	M. Jean-Olivier GIL et Mme Emilie CANALIS	90400 Danjoutin									
Danjoutin n°2	10	DAN44	M. Mouloud CHEMLEL et Mme Nadine BLANDIN	90400 Danjoutin								vues directes depuis le quai sur la propriété et nuisances électromagnétiques et accès en voiture chez eux	
Danjoutin n°2	11 et 12	DAN45	M. Frédéric VAUDOUX	90400 Danjoutin								nuisances de vue directe depuis le train, et fret probable	
Danjoutin n°2	13	DAN46	illisible										
Danjoutin n°2	13	DAN47	M. Emmanuel FORMET										
Danjoutin n°2	13	DAN48	M. Bernard CUCHEROUSET										
Danjoutin n°2	14	DAN49	M. et Mme PERRIN	90400 Danjoutin									impact sur la qualité de vie
Danjoutin n°2	14	DAN50	Mme BAZEAU BERMON	90400 Danjoutin									

Tanleau récapitulatif Danjoutin registre n°2

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre 2	Page (s)	Référence de l'Observation	Choix techniques			Environnement				Utilité publique			Éléments de l'observation
			Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	
Danjoutin n°2	7	DAN40	—										Contre la halte pour toutes les raisons connues.
Danjoutin n°2	7	DAN41	—										Contre le projet. Utiliser l'argent dans les quartiers par exemple.
Danjoutin n°2	8	DAN42								—	—		Bruit et nuisances de circulation. Contre la réouverture de la ligne dispendieuse et non rentable. Liaison routière existante en parallèle d'une VF : pas de clientèle (rapport interrog).
Danjoutin n°2	9	DAN43											Carte de bruit concernant ma propriété : demande de transmission. Quelle prise en compte de la configuration du terrain (VF sur talus et de présence ou non de végétation) dans ces cartes ? Dans quelle configuration les murs antibruit sont-ils mis en œuvre ? Maintien ou non du passage piéton sous VF rue du Breuil, qui donne accès à la forêt ? Si non, quelle alternative est proposée ? Quel est le nombre d'entreprises locales qui prendront part au projet ?
Danjoutin n°2	10	DAN44	—							—	—		Mur et haie végétale jusqu'à la rue du Bosmont, pour se protéger des vues de la halte en vis à vis du quai. Demande de protection acoustique, demande de pouvoir être informés des projets d'aménagement de la VF et de la route. Nuisances acoustiques, électromagnétiques et accès en voiture sur leur parcelle en lien avec les encombrements du PN 2 (demande de mesures électroacoustiques). Taux de fréquentation et coût économique en comparaison d'Optymo ?
Danjoutin n°2	11 et 12	DAN45											Nuisances sonores des PN. Réouverture uniquement jusqu'à la gare TGV pour limiter le coût. Opposition au fret. Confirmer que ballast et rails de grande longueur seront installés. Limiter les nuisances sonores aux PN avec les signaux. Quid d'un éventuel doublement des voies ? Question sur la nécessité de la fermeture de la rue de Vezelois qui induit un doublement du trafic par la rue de l'Espérance.
Danjoutin n°2	13	DAN46		✓									Nuisances pour tous et bénéfice de la ligne pour les frontaliers. Niveau sonore des PN à régler au plus bas. Niveaux sonores calculés en moyennes mais non au maxi d'un train fret. Secteurs entre P2 et P4 non concernés par les études acoustiques.
Danjoutin n°2	13	DAN47								✓		desserte de Belfort et Sevenans (université)	Favorable à la ligne et à la halte, porteurs d'avenir.
Danjoutin n°2	13	DAN48											Oui à la ligne et à la halte.
Danjoutin n°2	14	DAN49	—			—				—	—		Concurrence Optymo
Danjoutin n°2	14	DAN50								—	—		Concurrence Optymo

Tanleau récapitulatif Danjoutin registre n°2

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre 2	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité	
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres		
Danjoutin n°2	15	DAN51	Mme Marguerite RICHARD											
Danjoutin n°2	15 et 18	DAN52	Mme J. DELAITE	90400 Danjoutin										
Danjoutin n°2	16,17	DAN53	Mme J. DELAITE	90400 Danjoutin										
Danjoutin n°2	19	DAN54	Mme Dominique BOSCH	90400 Danjoutin								cadre de vie agréable avec la nature préservée		
Danjoutin n°2	19	DAN55	Mme Christiane VEBER	90400 Danjoutin										
Danjoutin n°2	19	DAN56	Mme Marie Claire FRESSOT	90400 Danjoutin										
Danjoutin n°2	20	DAN57	M. Jean BAUER	90400 Danjoutin										
Danjoutin n°2	22 et 23	DAN58	Mme J. DELAITE											
Danjoutin n°2	24	DAN59	Mme Josette BESANCON	90400 Danjoutin										
Danjoutin n°2	24	DAN60	M. Thomas CELLIER et Mme Cécile STAFOLLANI	90400 Danjoutin										
Nombre Observations		31							10		6		9	3

Tanleau récapitulatif Danjoutin registre n°2

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre 2	Page (s)	Référence de l'Observation	Choix techniques			Environnement				Utilité publique			Éléments de l'observation
			Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	
Danjoutin n°2	15	DAN51											Fret la nuit avec des nuisances. Intérêt de la Suisse de développer le fret sur cette ligne.
Danjoutin n°2	15 et 18	DAN52							consommation de foncier agricole				Remarque à l'attention de M Cucherousset.
Danjoutin n°2	16,17	DAN53							projet négatif pour environnement				Compatibilité avec le SCoT quipP. 30 du DOO, préconise le maintien des pâtures. Aucune variante proposée au projet alors que RFF a du foncier sur la commune. Information insuffisante sur la halte et ses fonctionnalités dont l'explicitation est demandée. Pas d'information des riverains sur les nuisances qu'ils découvrent. Craintes et sentiment d'insécurité engendré. Projet dommageable pour l'environnement et les riverains. Vieux trains bruyants sur la ligne.
Danjoutin n°2	19	DAN54	—										Contre le projet et la halte.
Danjoutin n°2	19	DAN55	—										Projet coûteux qui détruit le pont rue du Coteau.
Danjoutin n°2	19	DAN56										✓	Pourquoi rouvrir une ligne devenue non rentable ? Remplacement programmé de lignes par des bus ? Et liaisons ferrovières supprimées.
Danjoutin n°2	20	DAN57											Non rentabilité. Fréquentation très faible.
Danjoutin n°2	22 et 23	DAN58											Jardins collectifs supprimés en l'absence de toute concertation.
Danjoutin n°2	24	DAN59											Contre la ligne et la halte. Coût réel en investissement et en fonctionnement ?
Danjoutin n°2	24	DAN60	—										Coût
Nombre Observations		31	15	2		2	1	1		7	12	12	2

Taieau récapitulatif Danjoutin registre n°2



Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement					Utilité publique			Éléments de l'observation		
			Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres			
Danjoutin n°3	p.2	DAN61									+	La halte sera un pôle attractif dans la commune.	
Danjoutin n°3	p.2-3	DAN62					-	-	-	-		Halte inutile. Utilité de l'enquête publique si la décision est déjà prise ? Consommation d'espaces verts. Fréquentation. Coût de financement. Coût de fonctionnement. Aucune concertation. Aucune information.	
Danjoutin n°3	p.3	DAN63										-	Opposition à la halte.
Danjoutin n°3	p.3	DAN64										-	Opposition à la ligne. "Uniquement politique pour réélire les élus."
Danjoutin n°3	p.4	DAN65									-	Opposition au projet de réouverture de la ligne et à la halte. "Ce projet n'apportera absolument rien aux Danjoutinois (Ref : Fréquentation des bus OPTIMO)." "Enormes problèmes de circulation et de sécurité pour nos enfants et petits enfants."	
Danjoutin n°3	p.5	DAN66										-	Opposition à la halte et à la ligne. Nuisances graves. Aucune étude de rentabilité. Gaspillage.
Danjoutin n°3	p.8-9 , 2 p. + 2 annexes (articles de presse)	DAN67	-				-	-	-	-	-	-	Rappel des démarches effectuées depuis juin 2012 : aucun besoin de nouveaux transports publics, nuisances sonores, perturbations du trafic routier, sécurité, consommation d'espaces, archéologie non suffisamment prise en compte dans le dossier... "Cette réouverture est faite à la demande de la Suisse pour développer le Jura suisse par le fret avec du matériel suisse." Inconvénients réels pour les villages traversés. "L'intérêt général n'est pas démontré, ce projet n'est pas d'utilité publique..." Opposition à la réouverture et à la halte. Question à la DRAC concernant la protection de la villa gallo-romaine.
Danjoutin n°3	p.10	DAN68					-					-	Opposition à la halte et à la ligne. Nuisances sonores et pollution. Intérêt de la ligne ?
Danjoutin n°3	p.10	DAN69										-	Opposition à la halte et à la ligne. Nuisances paysagères, bruit, pollution, insécurité. Prolifération de l'Ambroisie. Ligne non rentable. Transports publics routiers performants et pourtant déficitaire.
Danjoutin n°3	p.11-13	DAN70										-	Nuisances. Coûts de la ligne et de la halte. Démolition du pont. Opposition à la ligne et à la halte.
Danjoutin n°3	p.14	DAN71										+	Favorable à la ligne. Défavorable à la halte et à la destruction du pont. Parking surdimensionné.
Danjoutin n°3	p.14-17, 4 p.	DAN72	-		-							-	Dissumulation de ce projet. Les taxes vont augmenter. Gaspillage de terres arables et de l'argent public. Vestiges archéologiques à préserver. Destruction de la combe. La route nouvellement créée "jouera le rôle de raccourci pour éviter les 2 PN". Remarques sur le projet de ZAC. Remarques sur le PLU de Danjoutin. La combe joue un rôle dans la qualité des eaux de la Savoureuse.
Danjoutin n°3	p.18-19, 5 p.	DAN73					-	-	-			✓	Opposition à la halte, pas à la ligne. Lien avec l'écoquartier. Retrait de terres agricoles. Suppression d'espaces naturels. Atteinte au patrimoine archéologique. Doute sur la fréquentation. Opposition au PN1 très dangereux. Pas de besoin réel. Impact sur le bâti. Servitude SNCF.

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances			Sécurité	Choix techniques			
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier		Autres	Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres
Danjoutin n°3	p.19	DAN74	M. et Mme Michel MATHIEU	90300 Valdoie			-		-			-		-		
		14	Nombre Observations				1	1	5	1	2	4	5	12	1	2

Tableau récapitulatif registre n°3 Danjoutin

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement				Utilité publique				Éléments de l'observation
			Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres	
Danjoutin n°3	p.19	DAN74									Opposition à la halte et à la ligne. Nuisances. Sécurité. Tranquillité. Perte patrimoniale.
		14	2		1	1	3	7	5	9	

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité	Choix techniques			
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres		Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	
Danjoutin n°4	p.2	DAN75	M. C. ROUSSELET	90400 Danjoutin					✓								
Danjoutin n°4	p.2-3	DAN76	M. Emmanuel DELAITE														
Danjoutin n°4	p.3-4, 2 p.	DAN77	M. Jean RICHARD	90400 Danjoutin													
Danjoutin n°4	p.5	DAN78	M. Bernard nom illisible	90400 Danjoutin													+
Danjoutin n°4	p.5	DAN79	Dominique FRIEZ (document dactylographié, signé par Y FRIEZ)														-
Danjoutin n°4	p.6	DAN80	M. et Mme Jean et Françoise FRESSE	90400 Danjoutin						-			-			-	-
Danjoutin n°4	p.6	DAN81	Eric FRIEZ (document dactylographié, signé par Y FRIEZ)							-			-			-	
Danjoutin n°4	p.7	DAN82	M. Jacques STALLIVIERI, Mme Liliane SAUVAGEOT- STALLIVIERI	90400 Danjoutin						-			-			-	
Danjoutin n°4	p.8-9	DAN83	M. Michel HOUG	90400 Danjoutin						✓							✓
Danjoutin n°4	p.10-11, 11 pages	DAN84	M. DICHAMP et Mme STALLIVIERI	90400 Danjoutin													
Danjoutin n°4	p.12	DAN85	Jacqueline FRIEZ (document dactylographié, signé par Y FRIEZ : observations déposées par M. Dichamp et Mme Stallivieri)	90400 Danjoutin													-
Danjoutin n°4	p.12	DAN86	Ph FRIEZ (document dactylographié, signé par Y FRIEZ : observations déposées par M. Dichamp et Mme Stallivieri)	90400 Danjoutin						-			-			-	
Danjoutin n°4	p.12	DAN87	Mme Odile Nom illisible														-

Tableau récapitulatif Danjoutin registre n°4

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement					Utilité publique			Eléments de l'observation		
			Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres			
Danjoutin n°4	p.2	DAN75										+	Oui à la réouverture de la ligne. Nécessité d'améliorer les solutions anti-bruit.
Danjoutin n°4	p.2-3	DAN76				-	-	-	-				Haïte non attendue. Pas de besoins, ni de nécessités économiques. Préservation des paysages ruraux. Etalement urbain. Nécessité de protéger les derniers espaces non construits. Authentique concertation à mettre en œuvre pour adapter le projet.
Danjoutin n°4	p.3-4, 2 p.	DAN77						-	-			-	Considérations générales sur les enquêtes publiques ("bureaucratie formelles" "sans véritable approche constructive"), l'intérêt général, la rentabilité des services publics, l'opportunité du projet. Conclusion : pas de volonté générale des citoyens, pas d'analyse fonctionnelle des besoins, "supputations aventureuses, à vrai dire bien aventureuses, sans aucun pragmatisme...", " Le dossier n'est pas en l'état suffisamment démonstratif, à défaut d'être concluant."
Danjoutin n°4	p.5	DAN78										+	Favorable à la halte. Réduction de pollution.
Danjoutin n°4	p.5	DAN79						-	-			-	Opposition à la halte. Espace agricole privé. Argent gaspillé. Atteinte à l'environnement.
Danjoutin n°4	p.6	DAN80				-	-	-	-			-	Opposition à la ligne et à la halte. Coût. Nuisances : trafic routier, pollution, perte de la Combe, bruit, patrimoine archéologique, prolifération de l'ambroisie. Passages à niveau non sécurisés.
Danjoutin n°4	p.6	DAN81				-	-	-	-			-	Opposition à la halte et au projet. Nuisances nombreuses. Non rentabilité. Gaspillage.
Danjoutin n°4	p.7	DAN82				-	-	-	-			-	Opposition à la halte et au projet. Pas de besoin à Danjoutin. Coût. Perte d'espaces agricoles. Pertes d'une ressource écologique et de patrimoine archéologique. Dépréciation des propriétés. Pas d'étude de rentabilité. Nuisances nombreuses : trafic routier, pollution, travaux, bruit, prolifération de l'ambroisie. Gaspillage foncier et gaspillage de l'argent des contribuables.
Danjoutin n°4	p.8-9	DAN83						-	-			-	Création d'un concurrent direct à Optymo sans besoin réel. Beaucoup de dépense d'argent public.
Danjoutin n°4	p.10-11, 11 pages	DAN84										-	Copies de documents relatifs à la "pétition contre la réouverture de la ligne de chemin de fer Belfort-Delle" datant de novembre et décembre 2013. et à une "Lettre aux danjoutinois : réouverture de la ligne Belfort Delle non à la halte de Danjoutin !!
Danjoutin n°4	p.12	DAN85							-			-	Opposition à la halte et au projet. Non rentabilité. Coût du projet et du fonctionnement annuel. Augmentation des impôts.
Danjoutin n°4	p.12	DAN86							-			-	Opposition à la halte et au projet. Projet lié uniquement à la création d'un éco-quartier. Nuisances. Projet ruineux et inutile
Danjoutin n°4	p.12	DAN87										-	Opposition à la halte et au projet.

Tableau récapitulatif Danjoutin registre n°4

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances			Sécurité	Choix techniques					
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier		Autres	Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres		
Danjoutin n°4	p.13-14	DAN88	Laurent X, Renée et Norbert X, signés illisibles	90400 Danjoutin														
Danjoutin n°4	p.15	DAN89	M. et Mme SAUVAGEOT															
Danjoutin n°4	p.18 (pages 16 et 17 agrafées ensemble sans observation)	DAN90	M. Eric MARTINEZ	90400 Danjoutin														
Danjoutin n°4	p.18	DAN90 bis	Mme Sylvie MARTINEZ	90400 Danjoutin														
Danjoutin n°4	p.19	DAN91	M. et Mme Paolo PAULUZZI	90400 Danjoutin				✓	✓				+	✓			✓	
Danjoutin n°4	agrafée sur 3ème de couverture	DAN92	M. et Mme LLAMAS	90400 Danjoutin														
Danjoutin n°4	agrafée sur 4ème de couverture	DAN93	M. et Mme Christine et Jean-François PHILIBERT	90400 Danjoutin														
Danjoutin n°4	agrafée sur 4ème de couverture	DAN94	Mme Georgette Bruyère	90000 Belfort														
Danjoutin n°4	agrafée sur 4ème de couverture	DAN95	M. Pierre-Marie DUBAIL	90150 Lacollonge														
Danjoutin n°4	agrafée sur 4ème de couverture	DAN96	M. J.F CHARPIOT	90400 Danjoutin														
Nombre Observations		23						1	10	1		5	4	2	14	2		3

Tableau récapitulatif Danjoutin registre n°4

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement				Utilité publique			Eléments de l'observation
			Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	
Danjoutin n°4	p.13-14	DAN88								Considérations sur le dossier d'enquête. Non utilité publique du projet. Halte non utile. Redondance avec Optymo.
Danjoutin n°4	p.15	DAN89								Opposition à la halte. Projet coûteux. Augmentation des nuisances sonores. Conséquences sur le trafic routier aux passages à niveaux. Pertes d'espaces verts.
Danjoutin n°4	p.18 (pages 16 et 17 agrafées ensemble sans observation)	DAN90								Haltes inutiles et onéreuses. Projet à limiter à la desserte de la gare TGV. Desserte des collèges et des lycées par cette ligne "hérésie".
Danjoutin n°4	p.18	DAN90 bis								Opposition à la halte et à la réouverture de la ligne. Pas d'enquête de fréquentation.
Danjoutin n°4	p.19	DAN91								Demande de végétalisation et d'aménagements en bordure de voie ferrée sur les parcelles mitoyennes. Demande d'absence de signal sonore sur le passage à niveau. Demande d'un rond point. Demande d'aménagements pour réduire les nuisances visuelles et sonores. Favorable à la halte.
Danjoutin n°4	agrafée sur 3ème de couverture	DAN92								Coûts du projet, de fonctionnement. Investissement suisse lié au trafic fret ? Transports routiers.
Danjoutin n°4	agrafée sur 4ème de couverture	DAN93								Nuisances au niveau du trafic routier. Nuisances sonores. Pas d'utilité de la halte. Coût global. Ligne fortement déficitaire.
Danjoutin n°4	agrafée sur 4ème de couverture	DAN94								Opposition au projet en raison des coûts.
Danjoutin n°4	agrafée sur 4ème de couverture	DAN95					✓	✓	✓	Interrogations sur la pertinence du projet. Chiffres anciens. Cohérence globale avec le transport routier. Pas de desserte à Bourgne ?
Danjoutin n°4	agrafée sur 4ème de couverture	DAN96								Halte plus utile à Bourgne et Morvillars qu'à Danjoutin.
Nombre Observations		23				4	6	15	15	4

Tableau récapitulatif Danjoutin registre n°4

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire					Nuisances			Sécurité	Choix techniques					
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres		Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres			
Danjoutin n°5	p.2	DAN97	Mme Marcelle KEMPF	25700 Valentigney															
Danjoutin n°5	p.2	DAN98	Mme Liliane PLUMEY	25400 Exincourt															
Danjoutin n°5	p.3	DAN99	M. Pascal BERNIER	25420 Courcelles-les-Montbéliard															
Danjoutin n°5	p.3	DAN100	Mme Murielle BERNIER	25420 Courcelles-les-Montbéliard															
Danjoutin n°5	p.4	DAN101	Christine FRIEZ (document dactylographié, signature peu lisible)	90400 Danjoutin															
Danjoutin n°5	p.4	DAN102	Marie-Laure DESCHAMPS	90400 Danjoutin															
Danjoutin n°5	p.5	DAN103	Mme FALLOT et M. Paul BERMONT																
Danjoutin n°5	p.6	DAN104	M. et Mme BULLE	90400 Danjoutin															
Danjoutin n°5	p.6	DAN105	M. Michel BULLE	90400 Danjoutin															
Danjoutin n°5	p.7	DAN106	Mme Marie-Michelle CASTELLI et M. Emile SAN-JOSE	90400 Danjoutin															
Danjoutin n°5	p.8	DAN107	Mme Henriette OBERON, représentant Mme Madeleine OBERON	90000 Belfort	✓														
Danjoutin n°5	p.12, 13 p.	DAN108	M. Marcel LEPRON, Président du Collectif Anti-nuisances de la voie ferrée Belfort-Delle	90400 Danjoutin															+

Tableau récapitulatif Danjoutin registre n°5

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement					Utilité publique			Éléments de l'observation						
			Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres							
Danjoutin n°5	p.2	DAN97									-	Opposition au projet et à la halte de Danjoutin.					
Danjoutin n°5	p.2	DAN98										-	Opposition au projet en raison de son coût.				
Danjoutin n°5	p.3	DAN99											-	Opposition au projet et à la halte de Danjoutin en raison des coûts.			
Danjoutin n°5	p.3	DAN100												-	Opposition au projet et à la halte de Danjoutin en raison des coûts.		
Danjoutin n°5	p.4	DAN101												-	Opposition au projet et à la halte de Danjoutin. Nuisances nombreuses. Projet "ruineux" et inutile.		
Danjoutin n°5	p.4	DAN102												+	Intérêt pour le projet. Les passages à niveaux sont dangereux et la SNCF est censée réduire leur nombre.		
Danjoutin n°5	p.5	DAN103													-	Opposition au projet et à la halte de Danjoutin. Jardins ouvriers à préserver. Non à la ZAC.	
Danjoutin n°5	p.6	DAN104													-	Opposition à la halte. Nuisances sonores. Dealers. Gaspillage. Destruction de l'environnement. Augmentation des impôts.	
Danjoutin n°5	p.6	DAN105															Propriétaire face à la halte, souhaite des informations sur protections sonores et clôtures.
Danjoutin n°5	p.7	DAN106														-	Opposition à la halte. Nuisances sonores. Pollution. Coûts. Destruction de l'environnement.
Danjoutin n°5	p.8	DAN107															Accord pour céder terrier AI 77.
Danjoutin n°5	p.12, 13 p.	DAN108														+	Favorable au projet et à la halte. Effets positifs par réduction des pollutions chimiques et visuelles liées à l'automobile.

Tableau récapitulatif Danjoutin registre n°5

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances			Sécurité	Choix techniques				
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier		Autres	Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	
Danjoutin n°5	p.8	DAN109	M. Michel CROS	90400 Danjoutin													✓
Danjoutin n°5	p.9	DAN110	M. Gérard CHEVALLEY	90400 Danjoutin													✓
Danjoutin n°5	p.10, 6 pages	DAN111	M. et Mme Jean-Claude LOUIS	90800 Grandvillars													✓
Danjoutin n°5	p.10	DAN111 bis	M. et Mme Jean-Michel LAURENT	90400 Danjoutin													—
Danjoutin n°5	p.11	DAN112	M. Gilles CHAFFAUT	90400 Danjoutin					✓							✓	✓
Danjoutin n°5	p.13	DAN113	Membres du Comité Urbanisme et du Comité Développement Durable de la commune de Danjoutin, document transmis par M. Christian LAZARE, adjoint au maire	90400 Danjoutin					✓							+	✓
Danjoutin n°5	p.14	DAN114	M. Daniel FEURTEY, maire de Danjoutin	90400 Danjoutin													✓
Danjoutin n°5	p.15	DAN115	M. Christian LAZARE	90400 Danjoutin	—												
Danjoutin n°5	p.16	DAN116	Mme Claire LUCIANI	90400 Danjoutin													+
Danjoutin n°5	p.17	DAN117	Mme Sylvia ACCILI	90400 Danjoutin									✓				
Danjoutin n°5	p.17	DAN118	M. Gilles DICHAMP	90400 Danjoutin													

Tableau récapitulatif Danjoutin registre n°5

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement				Utilité publique			Éléments de l'observation	
			Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation		Autres
Danjoutin n°5	p.8	DAN109								Propositions d'actions diverses : changement de l'emplacement du parking, prise en compte des personnes handicapées, propositions d'essais à réaliser après la réouverture de la ligne. Comparer les bruits avant et après réalisation.	
Danjoutin n°5	p.9	DAN110								Demande d'informations sur le fonctionnement des passages à niveaux. Demande de modification d'un signal stop pour la desserte de la halte.	
Danjoutin n°5	p.10, 6 pages	DAN111							✓	Changement de maître d'ouvrage : RFF a été intégré dans une nouvelle entité SNCF Réseau. Le dossier n'est pas suffisamment explicite sur ce point. L'intitulé du projet (trafic voyageur) garantit-il la non circulation des trains de fret ? Pas d'étude acoustique sur le bâtiment ancienne halle ferroviaire de Grandvillars. Interrogations sur les aménagements prévus concernant la future halte : friche existante, clôtures, eaux pluviales, éclairage public, mobilier urbain, accessibilité, entretien.	
Danjoutin n°5	p.10	DAN111 bis					—	—		Manque total de visibilité sur la fréquentation. Inquiétudes sur les nuisances aux riverains. Aspects financiers.	
Danjoutin n°5	p.11	DAN112								Entreprises locales prioritaires. Propositions d'aménagements en matière de circulation routière pour faciliter l'écoulement du trafic. Position du parking à revoir, terrain SNCF libre. Nuisances sonores. Pertes de patrimoine. Effets des courants dans les caténaires. Demandes d'entretien avec des responsables du projet pour étudier les impacts sur la propriété.	
Danjoutin n°5	p.13	DAN113	✓		✓				✓	+	Soutien réaffirmé à la réouverture de la ligne et à la halte. Souhait que les nuisances soient prises en compte et traitées. Dossier imprécis sur le transport de fret. Opposition au trafic nocturne. Points soulevés concernant l'environnement sonore, les eaux souterraines et superficielles, les clôtures, les accès à la halte, les stationnements, la suppression du pont de la rue du Coteau, les jardins, l'éclairage. Enquête parcellaire : emprise prévue sur les parcelles habitées le long de la RD 23, emprise rue des Pommiers incohérente ? Nécessité de communication avec la mairie, avec les riverains pendant les travaux. Nuisances électromagnétiques ?
Danjoutin n°5	p.14	DAN114								+	Opportunité pour le territoire sur le plan social, sur le plan économique. Intégration environnementale à prévoir. Prise en compte des inquiétudes des riverains par un accompagnement individuel. Conséquences sur le fonctionnement routier : demande d'implication du concessionnaire.
Danjoutin n°5	p.15	DAN115								+	Projet structurant. Emprises injustifiées sur les parcelles AI 295, 309 et 214.
Danjoutin n°5	p.16	DAN116								+	Favorable au projet et à la halte. Enjeux économiques. Accès à la Suisse pour les transfrontaliers. Accès à la gare TGV. Effet négatif de la possibilité d'un trafic fret la nuit.
Danjoutin n°5	p.17	DAN117								+	Développement économique pour la région grâce à une mobilité favorisée pour les frontaliers, vers la gare TGV, la Suisse, la gare de Belfort. Nécessité d'assurer la sécurité.
Danjoutin n°5	p.17	DAN118							—	—	Rentabilité non justifiée. Etudes sur coûts et fréquentation à communiquer. Devenir d'ALSTOM. Halte onéreuse à la création et en fonctionnement.

Tableau récapitulatif Danjoutin registre n°5

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité	Choix techniques			
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres		Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	
Danjoutin n°5	p.18	DAN119	M. Jean-Claude MEULEY	90400 Danjoutin								✓		✓			
Danjoutin n°5	p.19	DAN120	M. Charles ROY et Mme Michele ROY	90400 Danjoutin										-			
Danjoutin n°5	p.20 , 4 p.	DAN121	Mme Jocelyne DELAITE	90400 Danjoutin											-		
Danjoutin n°5	p.20 , 11 p.	DAN122	Mme Virginie RIGAUD et M. Emmanuel DESSAINT	90400 Danjoutin					-		-	-	-		-		
Danjoutin n°5	p.20, 1 page	DAN123	M. Georges LUCHETTA	90400 Danjoutin					-						-		
Danjoutin n°5	p.20, 1 page	DAN124	Signé illisible						-								
Danjoutin n°5	p.20, 1 page	DAN125	Mme Muriel GUYONNAUD	90700 Chatenois-les-forges					-			-	-				
Danjoutin n°5	p.20, 8 p. + 5 annexes	DAN126	M. Jean-Claude MEULEY, déposé par Mme FAIVRE	90400 Danjoutin					-			-	-		-		
Danjoutin n°5	p.20, 1 page	DAN127	Mme Christine BRAND	90400 Danjoutin											+		
Danjoutin n°5	p.20, 1 page	DAN128	Mme Anais BRAND	90400 Danjoutin											+		
Nombre observations		33			2		1	1	12			5	13	6	14	6	3

Tableau récapitulatif Danjoutin registre n°5

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement				Utilité publique				Éléments de l'observation		
			Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres			
Danjoutin n°5	p.18	DAN119									+	Projet structurant. Mesures de sécurité et d'économie. Danger des passages à niveau.	
Danjoutin n°5	p.19	DAN120									-	Opposition totale au projet et à la halte. Gaspillage d'argent public. Fréquentation questionnée pour la halte. Considérations sur le projet d'éco quartier.	
Danjoutin n°5	p.20 , 4 p.	DAN121									-	Projets de l'écoquartier et de la halte liés. Passages à niveaux mal conçus. Bruit. Pollutions. Halte des 3 chênes à Belfort. Nombreuses autres considérations déjà exposées dans les autres textes déposés par l'auteur.	
Danjoutin n°5	p.20 , 11 p.	DAN122									-	Confirmer l'utilité publique. Prise en compte des intérêts des tiers. Assurer l'information et la participation du public. Ouverture au trafic fret ? Hypothèse de fréquentation peu crédible. Risques liés au calcul des coûts. Sécurité des passages à niveaux PN1 et PN2 par un ouvrage dénivelé. Avis de l'Autorité environnementale. Mesures pour répondre aux nuisances sonores peu claires. Ondes électromagnétiques. Manque d'information. Réponses apportées aux questions du public imprécises et incomplètes. Pas de besoin justifiant l'exploitation de la ligne. Intérêt des tiers insuffisamment pris en compte. Utilité publique non étayée par un dossier suffisant. Proposition de suspension de l'enquête publique.	
Danjoutin n°5	p.20, 1 page	DAN123									-	Observation sous forme d'un poème évoquant les nuisances, le coût du projet et la perte patrimoniale.	
Danjoutin n°5	p.20, 1 page	DAN124										Murs anti-bruit nécessaire.	
Danjoutin n°5	p.20, 1 page	DAN125										Réticence liée à l'insécurité routière augmentée et aux nuisances engendrées (bruit, ondes).	
Danjoutin n°5	p.20, 8 p. + 5 annexes	DAN126									-	Considérations relatives à la sécurité des passages à niveaux. Nuisances sonores et pollutions. Questions relatives au transport de fret. Réseau de bus efficient. Inconvénients environnementaux. Propositions de suppression du PN1. Farouchement opposé au projet. Utilité publique non avérée.	
Danjoutin n°5	p.20, 1 page	DAN127										Favorable.	
Danjoutin n°5	p.20, 1 page	DAN128										+	Projet innovant.
Nombre observations		33	1		1		1	5	12		5	17	

Tableau récapitulatif Danjoutin registre n°5

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité	Choix techniques			
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres		Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	
Danjoutin Enquête parcellaire	2	DANPAR129	M. et Mme Antoine et Mireille SZYMANOWIC	90400 Danjoutin													
Danjoutin Enquête parcellaire	2	DANPAR 130	Mme Marie Odile DUBAIL	90 Lacollonge					—								
Danjoutin Enquête parcellaire	3	DANPAR 131	Mme JEANNIN						—			Nuisances électro- magnétiques					
Danjoutin Enquête parcellaire	3	DANPAR 132	M. Jacques VAUTHIER	90400 Danjoutin					—			pollution visuelle	—	—	—		
Danjoutin Enquête parcellaire	4	DANPAR 133	Mme Jocelyne DELAITE	90400 Danjoutin													
Danjoutin Enquête parcellaire	5	DANPAR 134	signé illisible														
Danjoutin Enquête parcellaire	5	DANPAR 135	signé illisible														✓
Danjoutin Enquête parcellaire	5	DANPAR 136	Mme Martine DERENDINGER	90400 Danjoutin								pollution					nombre places parking ?
Danjoutin Enquête parcellaire	5	DANPAR 137	anonyme														
Danjoutin Enquête parcellaire	6	DANPAR 138	M. Pierre HECK, avis déposé par un tiers	90400 Danjoutin								pollution					
Danjoutin Enquête parcellaire	6	DANPAR 139	Mme Renée MALOUVET	90400 Danjoutin					—			pollution sonore, visuelle	—	—	—		✓
Danjoutin Enquête parcellaire	6	DANPAR 140	M. Norbert MALOUVET	90400 Danjoutin	—				—			pollution sonore, visuelle et atmosphérique	—	—	—		✓
Danjoutin Enquête parcellaire	7	DANPAR 141	M. Joseph PELLEGRINELLI	90400 Danjoutin								nuisances et interférences					
Danjoutin Enquête parcellaire	7	DANPAR142	M. CARABIN	90400 Danjoutin													
Danjoutin Enquête parcellaire	8	DANPAR143	M. Didier DULUC	Taillecourt													
Danjoutin Enquête parcellaire	8	DANPAR144	Mme BLANC														
Danjoutin Enquête parcellaire	8	DANPAR145	M. Claude CHAVANNE														
Danjoutin Enquête parcellaire	8	DANPAR146	M. et Mme CHIPAUX	90400 Danjoutin					—								
Danjoutin Enquête parcellaire	9	DANPAR147	M Karim OUCHELLI	90400 Danjoutin								nuisances					
Danjoutin Enquête parcellaire	10 et 11	DANPAR148	MM. Didier et Hervé MEYER	90400 Danjoutin				dépréciation des biens	—			terres arables supprimées et pollution	—	—			

Tableau récapitulatif registre "enquête parcellaire"

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement					Utilité publique			Éléments de l'observation
			Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres	
Danjoutin Enquête parcellaire	2	DANPAR129									Contre ce projet de ligne coûteux. Lignes de bus très pratiques. Plus utile d'investir dans des routes plus propres et sécurisées. Aspiration à la nature, la tranquillité et la beauté.
Danjoutin Enquête parcellaire	2	DANPAR 130	—								Vive opposition au projet, coûteux et long. Manque de clarté des chiffres annoncés. Double train et Optymo alors que le bus est moins cher. Priorité du territoire = échangeur de Sevenans.
Danjoutin Enquête parcellaire	3	DANPAR 131									Contre projet réouverture ligne, inutile et trop coûteux. Double avec Optymo. Reste en attente des études sur le bruit, les nuisances électromagnétiques, la fréquentation. La gare TGV ne serait pas rentable. Contre le remplacement de jardins par du macadam.
Danjoutin Enquête parcellaire	3	DANPAR 132									Gare de Belfort à 1 km, dangerosité PN, attentes pour véhicules et pollution, contre la réouverture ligne et gare.
Danjoutin Enquête parcellaire	4	DANPAR 133									Pas de participation à l'enquête par voie électronique comme prévu par la loi Grenelle 2 pour la participation des habitants pourquoi ?
Danjoutin Enquête parcellaire	5	DANPAR 134					—	—	—		Projet coûteux. Gêne pour la circulation. Consommation de terres arables. Respect des propriétaires.
Danjoutin Enquête parcellaire	5	DANPAR 135					✓	—	—		Contre la réouverture de la ligne et la halte. Impact sur trafic routier.
Danjoutin Enquête parcellaire	5	DANPAR 136					cadre de vie social	—	—		Contre projet réouverture ligne, inutile et trop coûteux. Double avec optymo efficient et adaptable. Halte inutile. Cadre de vie convivial et agréable sera déprécié. Dépréciation propriétés alentours du fait de la détérioration du cadre de vie. Estimation des besoins en parking fiable ?
Danjoutin Enquête parcellaire	5	DANPAR 137									Approbation avis précédent.
Danjoutin Enquête parcellaire	6	DANPAR 138						—			Contre projet réouverture ligne, inutile et trop coûteux. Nuisances comme circulation, bouchons et pollution.
Danjoutin Enquête parcellaire	6	DANPAR 139						—	—		Contre projet réouverture ligne, inutile et trop coûteux. Double avec Optymo efficient . Halte inutile et excentrée. PN dangereux.
Danjoutin Enquête parcellaire	6	DANPAR 140							—	suppression terres agricoles	Contre projet réouverture ligne, inutile. Double avec Optymo efficient et adaptable. Halte inutile, excentrée, trop proche de Belfort, surdimensionnée, sur espace agricole et privé. PN dangereux.
Danjoutin Enquête parcellaire	7	DANPAR 141									Contre la réouverture de la ligne et la halte. Nuisances induites et interférences.
Danjoutin Enquête parcellaire	7	DANPAR142									Demande maintien ligne 3 Optymo. Pour fréquence 10 min et pour scolaires. Demande rajout ligne bus privée en lieu et place VF.
Danjoutin Enquête parcellaire	8	DANPAR143								pas de réelle justification	Gaspiillage, nuisances sonores et atteinte à l'environnement.
Danjoutin Enquête parcellaire	8	DANPAR144									Contre halte.
Danjoutin Enquête parcellaire	8	DANPAR145									Contre halte, utilise Optymo.
Danjoutin Enquête parcellaire	8	DANPAR146									Contre halte excentrée et réouverture ligne, aucune étude de rentabilité, non fonctionnel car trop proche gare Belfort, pollution, bruit, circulation, dangerosité PN. Une halte et une liaison ferrée pour qui ?
Danjoutin Enquête parcellaire	9	DANPAR147									Rentabilité ligne et halte, coût du projet, conserver patrimoine, authenticité et ruralité commune; complications, nuisances attendues.
Danjoutin Enquête parcellaire	10 et 11	DANPAR148									Contre la halte. Retour sur investissement manque de clarté, précision et légitimité. Concurrence d'Optymo avec un coût élevé qui augmentera les impôts. OK pour le lien avec la Suisse mais il y a une crise économique, un franc fort et des licenciements de frontaliers. Appauvrit le patrimoine de Danjoutin (disparition villa gallo romaine et témoignage architectural). Détérioration des terres arables. Embouteillages et ralentissements induits, nuisances sonores, plus de pollution. Multiple ondes électromagnétiques, risques d'accidents plus élevés. Déprécie les biens du quartier de la grande combe.

Tableau récapitulatif registre "enquête parcellaire"

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire			Nuisances				Sécurité	Choix techniques				
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier		Autres	Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	
Danjoutin Enquête parcellaire	11	DANPAR149	M. Walter DERRIEN	90400 Danjoutin													
Danjoutin Enquête parcellaire	12	DANPAR150	M. Julio Conception CAMARA, observation déposée par Mme STALLIVIERI et M. OUCHELLI	90400 Danjoutin													
Danjoutin Enquête parcellaire	12	DANPAR151	Mme Elisabeth GRENOUILLET, observation déposée par Mme STALLIVIERI et M. OUCHELLI														
Danjoutin Enquête parcellaire	13	DANPAR152	M. Gilbert DAUBA, observation déposée par Mme STALLIVIERI et M. OUCHELLI	90400 Danjoutin													
Danjoutin Enquête parcellaire	13	DANPAR153	Mme Colette DAUBA, observation déposée par Mme STALLIVIERI et M. OUCHELLI														
Danjoutin Enquête parcellaire	14	DANPAR153	M. et Mme Josette et Roger GRESSOT, observation déposée par Mme STALLIVIERI et M. OUCHELLI	90400 Danjoutin													
Danjoutin Enquête parcellaire	15	DANPAR154	M Hugues VAUTHIER, observation déposée par Mme STALLIVIERI et M. OUCHELLI	90400 Danjoutin													
Danjoutin Enquête parcellaire	15	DANPAR155	Helyett ROGNE, observation déposée par Mme STALLIVIERI et M. OUCHELLI	90400 Danjoutin													
Danjoutin Enquête parcellaire	16	DANPAR156	Mme Nelly DUBOIS														
Danjoutin Enquête parcellaire	17	DANPAR158	Mme Bernadette VAUTHIER	90400 Danjoutin													
Danjoutin Enquête parcellaire	17	DANPAR159	M. Antoine CAMARA	90000 Belfort													
Danjoutin Enquête parcellaire	18	DANPAR160	M. Cyril GRENOUILLET	90400 Danjoutin													
Danjoutin Enquête parcellaire	18	DANPAR161	Mme Yvette FRIEZ														
Danjoutin Enquête parcellaire	18	DANPAR162	M Richard, pour l'ADGC														
Danjoutin Enquête parcellaire	19	DANPAR163	M. Pascal VAUTHIER	90400 Danjoutin													
Danjoutin Enquête parcellaire	19	DANPAR164	Mme Angela THIERY	90000 Belfort													
Nombre Observations		36			1		3	1	11			12	14	7	25	7	1

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement			Utilité publique			Éléments de l'observation	
			Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts		Besoins Fréquentation
Danjoutin Enquête parcellaire	11	DANPAR149								Non à la halte excentrée et à la ligne. Nuisances : bruit, pollution, danger avec les 2 PN non sécurisés. Doublet d'Optymo très efficace.
Danjoutin Enquête parcellaire	12	DANPAR150								Contre la halte et la route et la réouverture de la ligne.
Danjoutin Enquête parcellaire	12	DANPAR151								Contre la réouverture de la ligne et la halte. Aucune étude de rentabilité. Utilité halte excentrée et fin du village. Plus simple d'aller à Belfort. Pollution, circulation, PN dangereux.
Danjoutin Enquête parcellaire	13	DANPAR152								Contre la halte et la réouverture. Doublet avec Optymo.
Danjoutin Enquête parcellaire	13	DANPAR153								Pourquoi pas la halte sur les terrains SNCF et pas sur les jardins ?
Danjoutin Enquête parcellaire	14	DANPAR153								Contre la halte et les travaux, préfère conserver les pâtures.
Danjoutin Enquête parcellaire	15	DANPAR154								Contre la ligne et la halte. Inutile et surdimensionnée, sur un espace agricole et privé. Gare de Belfort plus près pour les ¾ des Danjoutins.
Danjoutin Enquête parcellaire	15	DANPAR155								Contre la halte et la ligne. Paysage dénaturé par ce projet. Des nuisances : bruit, pollutions, insécurité, amboisie et ses dangers pour la santé (allergies). Ligne non rentable car Optymo, performant est déficitaire.
Danjoutin Enquête parcellaire	16	DANPAR156								Contre la ligne, doublet d'optymo. Pour les frontaliers, covoiturage plus avantageux et pratique. Optymo coûte cher. Perte de qualité de vie. Projet absolument pas d'utilité publique. Dépense inutile.
Danjoutin Enquête parcellaire	17	DANPAR158								Nuisances avec PN fermés : fils de voitures, klaxons, pollution contre la halte et la ligne inutiles. Coût ? Fonctionnement annuel ? Entretien ? Qui paiera ? Halte pour qui ?
Danjoutin Enquête parcellaire	17	DANPAR159								Contre la halte qui va dénaturer la commune et détruit le patrimoine .
Danjoutin Enquête parcellaire	18	DANPAR160								Contre la ligne et la halte, trop près de Belfort. PN rue de l'Espérance dangereux. Graves nuisances : sonore, électromagnétiques, visuelles, vibratoires. Pourquoi prolonger la ligne jusqu'à Belfort pour les suisses ?
Danjoutin Enquête parcellaire	18	DANPAR161								Nuisances : trafic des trains et pollution. PN dangereux.
Danjoutin Enquête parcellaire	18	DANPAR162								Rien n'a été communiqué sur les fouilles et sondages sauvages depuis 2007. Rien sur les vestiges de la villa gallo romaine, trouvés en 1994. Droit de savoir pour les danjoutinois.
Danjoutin Enquête parcellaire	19	DANPAR163								Contre la ligne et la halte excentrée. En prévoir une à Sevenans pour FUTBM. Graves nuisances sonores, visuelles, pollution, vibratoires et électromagnétiques. Problème de rentabilité du projet et aucune étude faite sur ce sujet. Croissance du trafic routier exponentielle.
Danjoutin Enquête parcellaire	19	DANPAR164								Contre la halte de Danjoutin et son coût.
Nombre Observations		36	1			1	3	19	19	2

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances			Sécurité	Choix techniques			
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier		Autres	Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres
Delle	p.2	DEL01	M. et Mme Gérard et Denise MEYER	90100 Delle						✓						
Delle	p.2	DEL02	M. Jean-Luc CLEMENT	90100 Delle												
Delle	p.2	DEL03	M. Jean-Paul LENFANT, CCI 90													✓
Delle	p.2-3	DEL04	M. Pascal BESSON	90100 Delle							✓		✓			✓
Delle	p.3, 3 pages	DEL05	Ville de DELLE	90100 Delle												✓
Delle	p.4, 5 pages	DEL06	M. Benoit CEREJA, avocat, conseil de Mme Marie-Antoinette DUBAIL et de Mme Marie DUBAIL	68100 Mulhouse 25400 Taillecourt 90800 Bavilliers									—			
Nombre Observations		6								1	1	1	1			3

Tableau récapitulatif registre Delle

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement				Utilité publique			Éléments de l'observation
			Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	
Delle	p.2	DEL01								Nature des travaux au niveau du pont route de la D26 ?
Delle	p.2	DEL02						✓		Interrogations sur doublons avec OPTIMO dans un souci d'économie de l'argent public.
Delle	p.2	DEL03								PN13 : pont rail prévu ne permet pas le passage des convois exceptionnels.
Delle	p.2-3	DEL04		✓	✓					Sécuriser les PN 16 et 18 qui deviennent piétons. Vitesse moyenne faible sur la ligne. Risque d'inondation au niveau du PN 13. Impact possible sur la nappe phréatique à long terme. Intercommunication avec le système suisse pour réguler le trafic en cas de retard ? Passerelle à prévoir à Delle.
Delle	p.3, 3 pages	DEL05					+		+	Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal du 9 mars 2015. Renforcement de l'attrait de la ville de Delle. Enjeux environnementaux en matière de consommation énergétique. Demande d'un cheminement piétonnier. Avis favorable.
Delle	p.4, 5 pages	DEL06					-	-	-	Opposition à la réouverture de la ligne. Défaut d'utilité publique. Absence de justification de la halte de Danjoutin. Projet entâché d'illegalité. Impact sur l'environnement. Pas d'analyse des impacts cumulés du projet de création de la halte et du projet d'Ecoquater. Insuffisance de prise en compte des vestiges archéologiques.
Nombre Observations		6		1	1		2	1	1	1

Tableau récapitulatif registre Delle

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité	Choix techniques			
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres		Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	
Grandvillars	2	GRA01	M. LIEGEY														
Grandvillars	2	GRA02	M. Mme Yves HARRER	Grandvillars					✓			✓					✓
Grandvillars	3	GRA03	M. Philippe MIROUDOT	90000 Belfort	✓									—			✓
Grandvillars	5	GRA04	M. Jean Paul LENFANT	Beaucourt										—			✓
Grandvillars	5	GRA05	M. Pascal PEUGEOT Société IDVERDE	Grandvillars							—		—				
Grandvillars	5	GRA06	M. Gilbert FREYBURGER	Grandvillars					—			—					✓
Grandvillars	6	GRA07	M. Christian RAYOT, Maire de Grandvillars, Président de la CCST	Grandvillars													
Nombre Observations		7			1				2		1	2	1	2			4

Tableau récapitulatif registre Grandvillars

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement					Utilité publique			Eléments de l'observation
			Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres	
Grandvillars	2	GRA01						+	+	+	Projet très intéressant à grande échelle. Ouverture vers la Suisse. Amélioration de la qualité de service.
Grandvillars	2	GRA02									Emprise de la voie. Précisions effets ondes électromagnétiques et sonores.
Grandvillars	3	GRA03						—			Matériel roulant : électrification inutile en utilisant des rames bi modes bi fréquences. Passage souterrain en place de passerelle. Gare TER indépendante à Méroux.
Grandvillars	5	GRA04									Accord avec AOT pour bonne correspondance TER. Desserte hôpital médian ? Halte Bourogne.
Grandvillars	5	GRA05									Circulation difficile PN 17 (zone d'entreprises : flux intense de poids lourds).
Grandvillars	5	GRA06									Précisions sur positionnement des clotures de protection de la ligne en milieu urbain. Circulation ferroviaire nocturne. Nuisances sonores.
Grandvillars	6	GRA07						+	+	+	Projet d'envergure inter régionale et internationale. Enjeu de développement économique et social. Coordination des transports à l'échelle de l'Aire Urbaine Nord Franche Comté. Intérêt déterminant pour les travailleurs frontaliers, les salariés des entreprises, les scolaires et pour les sites, TGV et hôpital médian.
Nombre Observations		7						3	1	2	

re Grandvillars

Tableau récapitulatif registre Grandvillars

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire							Nuisances		Sécurité
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres		
Joncherey	p. 2 + annexes	JON01	Mme M. Eric PETERLINI	Joncherey								-	-	
Joncherey	3	JON02	M. Gérard GRANDCLAUDE	Joncherey								+		
Joncherey	4	JON03	M. Guy RICHE	Joncherey										
Nombre Observations		3										2	1	

Tableau récapitulatif registre Joncherey

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Choix techniques			Environnement				Utilité publique			Eléments de l'observation
			Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieus Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	
Joncherey	p. 2 + annexes	JON01			✓								Impact sur la qualité de vie des riverains occulté. Etude acoustique à refaire à hauteur des lieux de vie. Eaux de ruissellement à évacuer lors des travaux de voirie au PN 21. Nuisances sonores (trafics routier et ferroviaire).
Joncherey	3	JON02									+		Matériel performant. Bruit minime. Réouverture de la ligne nécessaire.
Joncherey	4	JON03			✓								Besoin de précisions sur l'implantation d'une antenne GSM au PN 22.
Nombre Observations		3			2							2	

Tableau récapitulatif registre Joncherey



**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Environnement			Utilité publique			Eléments de l'observation	
			Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation		Autres
Méroux	p. 2-3	MER01							Demande d'information sur les mesures acoustiques proches de leur habitation et nature des protections phoniques envisagées. craintes relatives aux nuisances sonores et vibrations pour batiments sur les parcelles 58B et 59B dues aux 48 passages jours et demande d'un diagnostic par un acousticien, d'une protection antibruit le long de la voie ferrée et si le seuil est dépassé, de protections phoniques des fenêtres de l'habitation et du bureau.	
Méroux	p. 4-5	MER02				risque technologique		+	Huit craintes, remarques et réflexions : 1 - L' éventuel trafic fret de nuit ou de jours serait-il en dehors du dossier d'enquête publique ? 2 - Demande de procéder à des mesures de bruit lors de la mise en circulation et de mettre les protections nécessaires demandent de capteurs de mesure d'impact pour les travaux sur la ligne afin de pouvoir constater d'éventuels dommages aux bâtiments 3 - l'ancienne gare de Méroux a-t-elle fait l'objet d'une étude particulière sur la sécurité et le bruit ? 4 - La zone Seveso du site Bolloré (zone 1) fait-elle l'objet de mesures particulières ? 5 - Pour l'ouvrage du pont de Moval à réhabiliter, il est demandé des travaux en juillet et août en coordination avec les travaux sur l'ouvrage d'Andelnans (fermeture simultanée à éviter) pour des raisons de circulation en lien avec le chantier. 6- de la suppression du PN9, implique l'enclavement des terrains agricoles et un accès pour l'agriculteur par la RN et l'avenue de la gare (fréquentation par les scolaires et les voyageurs) 7 - acquisition foncière : quelle est la destination des terrains ZH 330 et ZH332 ? 8 - les tarifs du parking TGV peuvent être un frein au développement de la ligne Belfort /Delle.	
Méroux	p. 6-7	MER03					—	—	—	Nuisances. Fréquentation questionnée. Trafic de fret ? Coût de fonctionnement. Bruit. Trafic routier. Consommation électrique.
Méroux	p. 8	MER04				—	—	—		Nuisances sonores. Impacts environnementaux. Dévaluation du patrimoine. Deuxième accès routier. Fréquentation de la halte. Pas de consultation du public. Coût du projet et coût de fonctionnement. Halte de Sévenans.
Méroux	p. 9	MER05								Incompréhension sur enclave dans parcelle cadastrée 332 ? Demande d'informations et de contacts.
Nombre Observations		5				2	2	2	2	

Tableau récapitulatif Registre Méroux

Tableau récapitulatif Registre Méroux

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances			Sécurité	
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier		Autres
Morvillars	p.2	MOR01	Familles Gilles CAMOZZI Ariette RENAUD										
Morvillars	p.2	MOR02	M. Gabriel GIGON	90 Méziné									
Morvillars	p.2	MOR03	M. Jean-Louis HOFF	90120 Morvillars									
Morvillars	p.3	MOR04	M. Pierre TERRIER	90120 Morvillars									accès domicile du fait des queues au PN
Morvillars	p.3	MOR05	M. Christophe CAMOZZI	90120 Morvillars									
Morvillars	p.4	MOR06	M. Pierre TERRIER	90120 Morvillars									
Morvillars	p. 5-6	MOR07	M. Philippe CHIESA	90120 Morvillars									
Morvillars		MOR08	Mme Françoise MOYNE	90120 Morvillars									
Morvillars		MOR09	M. Régis OSTERHAG	90120 Morvillars									
Morvillars		MOR10	Mme Françoise RAVEY, maire de Morvillars	90120 Morvillars									
Nombre Observations		10					1		1		9	1	4

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Choix techniques			Environnement			Utilité publique			Eléments de l'observation	
			Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts		Besoins Fréquentation
Morvillars	p.2	MOR01		—									PN 16 à conserver avec passage voitures pour fluidifier circulation car PN 14 serait trop encombré. Proposition alternative d'un passage souterrain, plus sécurisant.
Morvillars	p.2	MOR02		✓						—	—		Doute sur rentabilité de la ligne. Quelle fréquentation, quelle pérennité pour la ligne LGV ? Service public mais pas à n'importe quel prix dans un contexte de nécessité d'économies. Proposition alternative navette gare de Delle, gare TGV pour les Suisses.
Morvillars	p.2	MOR03		—									Opposition à la fermeture du PN 16 compte tenu des incidences sur la circulation.
Morvillars	p.3	MOR04		—									Proposition de création de deux signaux "stop" avec un passage de 8 à 10 m pour lui permettre de rentrer et sortir de chez lui, à proximité du PN 15. Incidences sur la circulation qui deviendra presque impossible dans la commune.
Morvillars	p.3	MOR05											Demande de maintien du PN16. Demande de murs antibruits pour préserver patrimoine immobilier.
Morvillars	p.4	MOR06		—						—			Fermetures du PN 16 et du PN 15 génératrices d'accidents. Pollution augmentée.
Morvillars	p. 5-6	MOR07		—								✓	Fermetures du PN 16 et du PN 15. Augmentation du trafic routier sur les autres voies.. Difficulté d'accès pour les véhicules de secours. Aménagements prévus accidentogènes.
Morvillars		MOR08			✓								Circulation des bennes à ordures : proposition d'une aire de retournement.
Morvillars		MOR09	—		✓							✓	Augmentation du trafic routier sur certaines voies. Proposition de giratoires. Utilité d'une halte à Sévenans. Renoncer à celle de Danjoutin. Manque de réponses pendant réunions de concertations.
Morvillars		MOR10		—								+	Intérêt économique de la réouverture. Conséquences d'un traitement a minima des PN 15 et 16. Fluidité du trafic routier ? PN 16 à maintenir ouvert et à sécuriser. PN 15 : giratoire indispensable.
Nombre Observations		10	1	7	2				1	1	1	3	

Tableau récapitulatif registre Morvillars

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire					Nuisances		Sécurité	
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier		Autres
Moval	2	MOV01	M. Jean Claude MARTIN, maire de MOVAL	Moval								—	
Moval	2	MOV02	M. Jean Marc WULLENS	Moval								—	
Moval	3	MOV03	Mme Séverine BROGGI	Moval					—			—	
Moval	3	MOV04	Mme Guillaume PERNOT	Moval				✓	—			—	
Nombre Observations		4						1	2			2	3

Tableau récapitulatif registre Moval

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Choix techniques			Environnement				Utilité publique			Eléments de l'observation
			Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	
Moval	2	MOV01											Insécurité : aménagements à réaliser sous pont-rail existant.
Moval	2	MOV02		—									Prévoir un trottoir pour piétons sous le pont-rail. Stationnement pour vélo (halte Méroux).
Moval	3	MOV03											Nuisances sonores, visuelles. Vibrations : conséquences sur habitat ? Insécurité piétons sous pont-rail existant.
Moval	3	MOV04		✓						✓			Nuisances sonores, visuelles. Vibrations: détérioration sur habitat. Halte Meroux : parking gratuit. Suite à défrichage : remplacement haies et arbustes.
Nombre Observations		4		2						1			

Tableau récapitulatif registre Movail

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire							Sécurité	
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier		Autres
Sévenans	2	SEV01	M. Etienne CHALAMET	Hameau de Leupe, Sevenans									
Sévenans	2	SEV02	M. Gérard DUBAIL	Sevenans	—								
Sévenans	4	SEV03	Mmes MOUGIN, REY, CARGNINO, GALLEY MM. CHALAMET, JEANGERARD, MOUTARD, GALLET, LAROSA, CARBONNIER, MULLER	Hameau de Leupe, Sevenans									—
Sévenans	6	SEV04	Conseil Municipal de Sevenans. Didier PORNET, Maire	Sevenans		✓			—		—		—
Sévenans	8	SEV05	M. et Mme GALLEY, M. et Mme CHALAMET	Hameau de Leupe, Sevenans					—				
Nombre Observations		5			1	1			2		1		2

Tableau récapitulatif registre Sévenans

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Registre	Page (s)	Référence de l'Observation	Choix techniques			Environnement				Utilité publique			Eléments de l'observation
			Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	
Sévenans	2	SEV01			✓								Passage gros engins agricoles sous pont-rail de Sévenans.
Sévenans	2	SEV02	✓		—								Voie d'accès à la future halte : impact sur l'agricole, configuration difficile, doublon avec voie existante, entretien.
Sévenans	4	SEV03	✓		✓								Accès au hameau de Leupe dangereux : proposition de route à l'emplacement du chemin rural. Accès direct à la halte pour les habitants du hameau.
Sévenans	6	SEV04	✓		✓								Profil précis du nouvel accès à la halte. Passage de gros engins sous pont-rail. Hameau de Leupe, carrefour existant dangereux : création d'un barreau routier sur chemin rural. Sécurité PN 7. Nuisances sonores maison du garde barrière. Erreur : nouvelle piste VTT en zone NF et non UU. Aucune emprise réservée pour le parking de la halte.
Sévenans	8	SEV05											Nuisances sonores : si plus de frêt (informations). Passage animaux.
Nombre Observations		5	3		4	1							1

Tableau récapitulatif registre Sévenans

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres	
CourrierPsd	5	PCE01	M. Michel EYRAUD	94170 Le Perreux/Marne	✓							✓	-
CourrierPsd	4	PCE02	Communauté de Communes Sud Territoire	90101 Delle cedex									
CourrierPsd	19	PCE03	interligne TGV	Conseil Général du Territoire de Belfort 90020 Belfort cedex									
CourrierPsd	1	PCE04	Chantier Café Solidaire	90100 Delle									
CourrierPsd	2	PCE05	M. G. FLOTAT, Vice-Président Chambre Interdépartementale d'Agriculture	Jonxion 1 90400 Méroux								✓	
CourrierPsd	2	PCE06	Fédération régionale des Travaux Publics de Franche-Comté	25000 Besançon									
CourrierPsd	3	PCE07	Association des usagers des transports de l'aire urbaine Belfort - Montbéliard - Héricourt	90160 Bessoncourt									
CourrierPsd	4	PCE08	FNAUT Franche-Comté	25000 Besançon					✓			✓	+
CourrierPsd	1	PCE09	Mairie de Faverois	90100 Faverois									
CourrierPsd	1	PCE010	CCI du Territoire de Belfort	90004 Belfort cédex									
CourrierPsd	1	PCE11	Mairie de Joncherey	90100 Joncherey									
CourrierPsd	1	PCE12	M. Michel BOUAKSA	90400 Bermont					-				

Tableau récapitulatif des courriers reçus par le président de la commission d'enquête

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Choix techniques			Environnement					Utilité publique			Eléments de l'observation
Haltes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres	
								-	-		Accès à garantir aux parcelles ZL n°50, 55, 56, 59, 60, 63, 64 après les travaux pour permettre leur exploitation agricole. Modifications à apporter dans l'origine de propriété de ces parcelles. Interrogations sur la viabilité économique du projet. Conséquences de l'ouverture sur la fréquentation des transports publics routiers. Evolution du trafic LGV et conséquences possibles sur l'intérêt de la ligne Belfort Delle. Risques technologiques liés au dépôt d'hydrocarbures sur le site Antargaz de Bourogne. Intérêt du projet non avéré.
									+	+	Extrait du registre des délibérations du conseil communautaire en date du 12 février. Motion dans le cadre de l'enquête publique pour la réouverture de la ligne ferrée Belfort - Delle. Plus grand intérêt pour le projet. Aménagement du territoire. Intérêt pour les transports scolaires. Participation au financement à hauteur de 500 000 €.
							+		+	+	Lien vers le réseau grande vitesse. Desserte péri-urbaine. Interconnection avec la Suisse. Réduction des émissions de gaz à effet de serre. Intérêt pour le travail transfrontalier.
										+	Intérêt pour les travailleurs frontaliers, les habitants du Sud Territoire et les voyageurs suisses.
											Questions restées sans réponse de RFF / SNCF réseau : suppression du PN7 à Sévenans, déviation difficile d'accès par temps humide, suppression du PN 10 à Charmois, futurs accès parcelaires et caractère humide du terrain.
								+		+	Projet d'intérêt général pour la mobilité, le développement économique, les infrastructures. Intérêt pour la profession.
		✓							+	+	Positif pour le développement du Sud Territoire. Economie d'énergie. Accès aux haltes. Besoin d'une piste cyclable pour la halte de Delle. Rabattement par bus à organiser. Favorable à la halte de Danjoutin. Prévoir les stationnements. Utilité pour les transports scolaires et étudiants, les travailleurs frontaliers et les voyageurs suisses. Autres perspectives à développer.
	✓	✓	+		+			✓	+	+	Une semaine d'enquête supplémentaire. Manque d'information sur le nouveau Maître d'Ouvrage SNCF Réseau. Prise en compte de l'environnement qui sera peu impacté. Nuisances faibles. Sécurité accrue par suppression de PN, Réhabilitation des haltes. Compatibilité avec le SCOT. Connexion au réseau grande vitesse. Desserte périurbaine. Nouvelle liaison franco-suisse. Analyse économique non réactualisée.
								+	+	+	Soutien au projet. Intérêt économique majeur. Mobilité améliorée. Coordination avec les transports publics routiers nécessaire. Besoins des industriels suisses et français.
								+	+		Impacts économiques majeurs. Connexion avec le réseau grande vitesse. Création d'une nouvelle liaison franco-suisse. Intérêt pour les travailleurs.
								+	+		Soutien au projet. Intérêt économique majeur. Mobilité améliorée. Coordination avec les transports publics routiers nécessaire. Besoins des industriels suisses et français.
											Inquiétudes concernant les nuisances sonores dans un immeuble locatif situé à Andelnans et les difficultés d'exploitation en découplant. Demande de mise en place de protections phoniques.

Tableau récapitulatif des courriers reçus par le président de la commission d'enquête

**Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle**  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

	Page (s)	Référence de l'Observation	Auteur (s)	Adresse	Enquête parcellaire				Nuisances				Sécurité
					Expropriation	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Patrimoine	Autres	Bruit	Travaux	Incidences sur le trafic routier	Autres	
CourrierPsd	9	PCE13	FNAUT Franche-Comté	25000 Besançon									
CourrierPsd	2	PCE14	M. le Président et M. le Chancelier d'Etat Gouvernement de la République et Canton du Jura	CH-2800 Delémont									
CourrierPsd	1	PCE15	Mairie de Delémont	CH-2800 Delémont 2									
CourrierPsd	2	PCE16	M. Hubert ECOFFEY	90370 Réchésy									
CourrierPsd	157	PCE17	M. Christian PROUST	90000 Belfort									
CourrierPsd	2	PCE18	Ville de Porrentruy	CH-2900 Porrentruy									
		18			1				2			3	2

Tableau récapitulatif des courriers reçus par le président de la commission d'enquête

Réouverture au trafic voyageur de la ligne Belfort - Delle  
Enquêtes publiques  
du 23 février 2015 au 31 mars 2015

Choix techniques			Environnement					Utilité publique			Éléments de l'observation
Haïtes	Passages à niveaux	Fonctionnalités non couvertes Autres	Milieux Naturels Continuités écologiques Espèces protégées	Risques naturels	Eau	Paysage	Impacts en exploitation Autres	Analyse économique Coûts	Besoins Fréquentation	Autres	
								+	+	+	Formidable opportunité. Assurer la desserte de la gare TGV Belfort-Montbéliard, une desserte urbaine et périurbaine de qualité. Nouvelle liaison ferroviaire franco-suisse. Projet contribuant à l'attractivité, au rayonnement et à la valorisation de la région.
								+	+	+	Très favorable à la réouverture. Amélioration de l'accessibilité des territoires. Intérêt pour les travailleurs frontaliers. Intérêt pour le transport ferroviaire vers l'Italie. Accès au réseau à grande vitesse.
								+	+	+	Très favorable à la réouverture. Amélioration de l'accessibilité des territoires. Intérêt pour les travailleurs frontaliers. Intérêt pour le transport ferroviaire vers l'Italie. Accès au réseau à grande vitesse.
								+	+	+	Favorable. Intérêt pour la connexion avec la gare TGV. Intérêts pour le public scolaire et étudiant. Transport respectueux de l'environnement. Ouverture sur la Suisse, l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. Désenclavement
								-	-	-	Projet déraisonnable. Le dossier d'enquête ne donne pas une vision sincère du projet. Information du public trompeuse. Le dossier d'enquête fait état de 46 à 50 circulations par jour, ce qui ne correspond pas à la réalité des discussions en cours, alors que des comptes rendus émanant des groupes de travail font état de seulement 16 allers et retours par jour. C. Proust estime que la faiblesse des fréquentations envisagées et les coûts d'exploitation empêcheront la région de FC d'assumer les fréquentations promises. Les études effectuées dans le passé concernant la fréquentation fournissent des chiffres variant dans une gamme de 1600 à 6600 voyageurs par jour. SNCF et CFF fournissent des estimations récentes comprises entre 992 et 2009 voyageurs par jour. La région ayant fixé un seuil de 3 Millions d'€ au déficit, C. Proust estime que les fréquences ne seront pas conformes à celles présentées dans l'enquête publique. Le cadencement suisse aura des retentissements sur les horaires d'arrivée et de départ à Belfort, les rendant très peu attractifs pour les usagers scolaires. Les tarifications ferroviaires seront faibles au tarif de 65 € par mois sur Belfort Delle alors qu'actuellement le transport par bus est gratuit. La fréquentation des correspondances avec la gare TGV sera faible. La fréquentation prévue de la composante travail est gravement erronée. La fréquentation par les frontaliers ne sera pas augmentée par rapport à celle existant en gare de Delle. Il existe une disproportion entre le coût et l'intérêt du projet. L'alternative routière n'a pas été correctement étudiée. Conclusions : information tronquée, absence d'études alternatives, surestimation de la fréquentation, bilans erronés.
								+	+	+	Très favorable à la réouverture. Amélioration de l'accessibilité des territoires. Intérêt pour les travailleurs frontaliers. Intérêt pour le transport ferroviaire vers l'Italie. Accès au réseau à grande vitesse.
	1	2	1		1		1	12	14	13	

Tableau récapitulatif des courriers reçus par le président de la commission d'enquête

### **3.3 Procès verbal de synthèse**

#### **3.3.1 Composition et remise du procès verbal de synthèse**

La commission d'enquête a établi un procès verbal de synthèse:

- au vu de l'arrêté n° 2015028-0002 en date du 28 janvier 2015 de M. le Préfet du Territoire de Belfort organisant du 23 février au 31 mars 2015, une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Andelnans, Bourogne, Charmois, Danjoutin, Delle, Grandvillars, Joncherey, Meroux, Morvillars, Moval et Sévenans, à la délivrance de l'autorisation au titre des articles L214-1 à L-14-6 du code de l'environnement ainsi qu'une enquête parcellaire dans les communes d'Andelnans, Bourogne, Danjoutin, Delle, Joncherey, Meroux, Morvillars et Sévenans concernant le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic voyageurs, suppression et aménagements de passages à niveau.
- au vu de la décision n° E15000001/25 en date du 19 janvier 2015 de M. le Président du Tribunal Administratif de Besançon désignant la commission d'enquête.

Ce procès verbal de synthèse rapporte brièvement le déroulement de l'enquête, les observations formulées par le public, ainsi que les questions propres à la commission.

Le procès verbal de synthèse (82 pages) est accompagné de 5 annexes :

- **Annexe 1** - Copies des registres de l'enquête publique unique de l'ensemble des communes excepté Danjoutin (communes de Andelnans, Bourogne, Charmois, Delle, Grandvillars, Joncherey, Meroux, Morvillars, Moval, Sévenans) et du registre déposé en préfecture, **126 p.**
- **Annexe 2** - Copies des registres de l'enquête publique unique (5) et de l'enquête parcellaire (1) de la commune de Danjoutin, **211 p.**
- **Annexe 3** - Copies des registres de l'enquête parcellaire de l'ensemble des communes excepté Danjoutin (communes de Andelnans, Bourogne, Delle, Grandvillars, Joncherey, Meroux, Moval, Sévenans), **48 p.**
- **Annexe 4** -Copies des courriers reçus par le Président au siège de l'enquête publique (Mairie de Delle), **68 p.**
- **Annexe 5** -Copies du mémoire et des annexes remis par M. Christian Proust, **159 p.**

Les annexes sont constituées (i) par des copies des pages des registres d'enquête (seules les pages complétées sont fournies) (ii) par les courriers reçus par le Président au siège de l'enquête publique (Mairie de Delle) ou (iii) remis en mains propres.

Un exemplaire imprimé et une version numérique de ce procès verbal et de ses annexes ont été remis aux représentants de SNCF Réseau lors de la réunion qui s'est tenue à Besançon le 9 avril 2015. Lors de cette réunion, la commission d'enquête a présenté l'organisation et le contenu de ce procès verbal. SNCF Réseau a été invité à produire un mémoire aux observations du public et de la commission d'enquête.

### 3.3.2 Questions émanant de la commission d'enquête

#### Questions préalables au procès verbal de synthèse

La commission d'enquête a formulé pendant les enquêtes plusieurs questions et demandes de précision auprès de SNCF Réseau. La liste de ces questions est rappelée ci-après. La commission d'enquête souhaite que les éléments complémentaires qui lui ont été communiqués en réponse aux questions qu'elle a formulées pendant les enquêtes soient joints au mémoire en réponse.

Les demandes de la commission pendant les enquêtes ont porté sur :

- précisions sur la compatibilité entre le projet de la ligne Belfort-Delle et le PPRT d'ANTARGAZ (23/02/2015)
- contenu du dossier CNPN (18/02/2015)
- précisions sur l'évolution de la maîtrise d'ouvrage du projet : RFF puis SNCF Réseau (27/02/2015)
- incidences de la réécriture du code de l'expropriation fin 2014 sur l'enquête de DUP et l'enquête parcellaire ? (27/02/2015)
- questions concernant le point 445, localisation des anciennes gares, volume des surfaces privées à acquérir, inter-modalité entre l'hôpital médian et la halte de Meroux, existence de données démographiques actualisées, précisions sur courriers à RFF qui seraient restés sans réponse (16/03/2015)

#### Questions relatives à la montée en puissance potentielle de l'exploitation de la ligne

Le dossier d'enquête indique 48 mouvements prévisionnels journaliers de trafic voyageur. Cinq mouvements de fret sont pris en compte dans la modélisation des impacts sonores.

La commission d'enquête souhaite connaître dans quelles conditions une ouverture au trafic fret pourrait être réalisée et notamment elle désire être éclairée sur la nécessité ou non de l'organisation d'une enquête publique spécifique à cette fin. La commission d'enquête souhaite également savoir si l'infrastructure prévue pour la voie permet de faire circuler tous types de trains. La commission d'enquête s'interroge aussi sur les conséquences d'une éventuelle ouverture au trafic fret (au delà de 5 convois journaliers) en matière de nuisances sonores.

Pour le trafic voyageurs, une augmentation des mouvements est-elle possible ? Si oui, jusqu'à combien ?

#### Questions sur les estimations de fréquentation de deux haltes.

La halte de Danjoutin, du fait (i) de sa proximité avec Belfort, (ii) des prévisions de fréquentation ténues en montée et (iii) du caractère excentré par rapport au centre de la commune interroge quant à sa future fréquentation. La commission souhaite connaître quel est le périmètre effectif de population potentielle pris en compte autour d'une halte (cercle de 500 m, de 700 m, autres

hypothèses...) en fonction des moyens utilisés pour atteindre la halte (à pied, en deux roues, par d'autres moyens ...).

La halte de Sévenans est distante de 700 m à vol d oiseau et 900 m en cheminement du bâtiment central de l'Université. Quelle inter-modalité existe aujourd'hui pour l'université ? Quelles mobilités des étudiants, enseignants, visiteurs ? Quels modes de déplacement sont actuellement empruntés : taxi, vélo, bus, voiture ? Quel report est attendu sur le train et pourquoi cette halte est-elle différée ? Quelle inter-modalité complémentaire serait nécessaire ? Prêts de vélo à la halte et à l'Université ?

#### Questions sur un éventuel positionnement alternatif de la halte de Danjoutin

La proximité relative en distance et temps de la gare de Belfort, le positionnement excentré par rapport au cœur de la commune, son implantation pour partie hors du foncier SNCF Réseau, le dessin du parking avec des délaissés, les accès aux quais sur un seul côté de la voie ferrée, l'implantation entre deux passages à niveaux proches sont des éléments qui conduisent à s'interroger sur l'intérêt de cette halte à Danjoutin. La commission d'enquête demande si un positionnement alternatif a été étudié, notamment sur le foncier appartenant au maître d'ouvrage, au delà d'un des passages à niveau et plus proche du centre.

L'implantation de cette halte peut-elle être différée dans le temps ? Dito la halte de Sévenans ?

#### Questions sur le bruit et les mesures de protection phonique envisagées

Le trafic ferroviaire de 48 trains voyageurs et 5 trains fret par jour engendrera nécessairement des nuisances sonores directes et indirectes : au passage du train, par le signal sonore à proximité des passages à niveau, par les bruits induits directement et indirectement (entrée et sortie de stationnement) par le trafic automobile, par les voyageurs fréquentant les haltes...

La commission d'enquête demande si la ligne sera classée comme infrastructure bruyante et recensée comme telle en Préfecture. La commission souhaite également obtenir des précisions supplémentaires concernant les secteurs affectés par le bruit (bâtiments, lotissement..) : hormis l'isolation acoustique de la façade, d'autres mesures de protection phoniques sont-elles envisagées ?

Si le projet reçoit une suite favorable, le maître d'ouvrage fera-t-il procéder à des mesures acoustiques après la mise en service de la ligne de telle sorte que les modélisations effectuées a priori soient validées par des mesures réelles ?

#### Questions relatives à des scénarii alternatifs à la réouverture de la ligne ?

Le dossier d'enquête évoque que des scénarii alternatifs au projet de réouverture de la ligne ont été étudiés. La commission d'enquête souhaite obtenir toutes précisions utiles sur les études effectuées : nature des autres solutions étudiées, résultats des études, critères ayant présidé au choix de la solution retenue.

### Questions sur la sécurité des passages à niveau

*Le dossier indique que les passages à niveau de 1ère catégorie de type SAL2 seront équipés pour certains d'un îlot central et d'un plateau surélevé permettant de réduire la vitesse routière à 30 km/h.*

*La commission demande des précisions sur les mesures de sécurité attachées au fonctionnement de ces équipements : signalisation annonçant la fermeture des barrières ? Mesures prévues en cas de défaillance des systèmes automatiques ? Modalités de prise en compte des personnes vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite) ?*

*La commission d'enquête souhaite également connaître quelles suites peuvent être données aux questions du public relativement à la sécurisation des passages à niveau piétons, notamment en ce qui concerne la signalisation de l'arrivée des trains pour les personnes vulnérables.*

### Question relative à la suppression du passage de niveau de Bourogne.

*La commission d'enquête souhaite obtenir toutes précisions utiles sur les études ayant conduit au choix technique proposé (pont rail) : nature des autres solutions étudiées, résultats des études, coûts comparatifs, critères ayant présidé au choix de la solution retenue. La commission souhaite obtenir des précisions sur la gestion ultérieure des équipements envisagés (pompes) et sur les prévisions relatives à leur éventuel transfert à d'autres opérateurs en charge de la voie routière.*

### Demande d'informations concernant les mesures de préservation de l'environnement en phase travaux.

*La commission s'interroge sur le traitement des risques environnementaux potentiels au cours des travaux, notamment en matière de protection de la ressource en eau (pont rail de Bourogne) et des milieux aquatiques (zones humides et traversée de la Bourbeuse).*

## **3.4 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage**

SNCF Réseau a remis à la commission d'enquête un mémoire en réponse le 21 avril 2015. Il s'agit d'un document de 80 pages au format A3. Les représentants de SNCF réseau ont présenté ce document et son contenu lors d'une réunion tenue avec la commission d'enquête le 21 avril à Besançon.

Le contenu de ce mémoire est discuté dans le chapitre 3.5.

### **3.5 Analyse thématique des observations du public et des réponses du maître d'ouvrage**

#### **3.5.1 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

##### Observations du public

Une observation orale a mis en cause la compatibilité du projet avec le SCOT (réouverture de la ligne prévue sur le domaine public). Le courrier de la FNAUT Franche Comté (PCE08) précise que le projet est compatible avec le SCOT, le SRIT, le SRCAE, le PCET et le contrat de mobilité durable. Trois observations écrites reviennent sur ce thème. L'observation DEL06 considère que le projet est entaché d'illégalité car il empiète hors du domaine public et que le SCOT n'est pas respecté. L'observation DAN53 cite en argument la page 30 du document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCOT du Territoire de Belfort. L'observation SEV04 porte sur une précision quant au zonage affecté par le projet de piste VTT dans la mise en compatibilité du PLU.

##### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

Dans le plan d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCOT du Territoire de Belfort, p. 28, §2, concernant "la maîtrise de l'artificialisation des espaces naturel, agricoles et forestiers", il est indiqué que pour la ligne Belfort Delle, l'artificialisation du foncier se fera essentiellement autour des haltes (voirie, stationnement). "Ces aménagements n'auront pas d'incidence en terme d'artificialisation puisqu'ils se feront au sein même des emprises urbaines des communes concernées".

##### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par le pétitionnaire.*

*En ce qui concerne le SCOT, la commission d'enquête note que la page 30 du document d'orientation et d'objectifs (DOO) traite de l'objectif "concilier l'urbanisation avec les ressources du territoire. Maintenir le potentiel agricole et sylvicole sur le long terme. Pour ce faire, il s'agit d'apporter des réponses adaptées aux zones agricoles à enjeux". Dans la zone concernée par l'enquête, c'est-à-dire la zone péri-urbaine sud, il est indiqué qu'au regard de la concurrence foncière exercée par l'urbanisation (habitat, activités, infrastructures de transport) dans les communes péri-urbaines sud, il sera particulièrement important, dans cette zone, de réfléchir à un schéma de circulation routière pour les agriculteurs, limiter la perte des terrains agricoles (...)"*

*La commission d'enquête considère que la ligne existante n'est pas incompatible avec les orientations écologiques et environnementales du SCOT. Des mesures d'amélioration liées aux travaux de remise en état des ouvrages devraient même bénéficier à l'existant. La commission d'enquête estime que l'artificialisation des espaces naturels, agricoles et forestiers est engendrée par la consommation de foncier au droit des haltes (voiries et stationnement) mais constate que ces aménagements se feront essentiellement au sein des emprises urbaines des communes concernées et que le projet ne concerne donc pas d'emprises significatives sur les milieux agricoles, naturels ou forestiers.*

A la suite de l'analyse approfondie du dossier d'enquête, la commission d'enquête constate la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et autres plans, schémas et programmes suivants :

- *urbanisme : SCOT et POS/PLU, PLU,*
- *déplacements : contrat de plan état région (CPER), schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), contrat de mobilité durable,*
- *climat et air : schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), plan climat énergie et territoire (PCET),*
- *milieu naturel : schéma régional de cohérence écologique (SRCE),*
- *ressource en eau : SDAGE, SAGE et contrats de rivière,*
- *risques naturels et technologiques : PPRi et PPRT.*

La commission d'enquête constate que le projet requiert la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de documents d'Andelnans, Danjoutin, Delle, Meroux, Morvillars et Sévenans.

### **3.5.2 Incidences sur l'eau et les milieux aquatiques**

#### Observations du public

Plusieurs observations ont été répertoriées par la commission d'enquête comme étant en rapport avec la thématique relative aux incidences possibles du projet sur l'eau et les milieux aquatiques.

La FNAUT (PCE08) considère que le milieu naturel est peu impacté et qu'il n'y a pas d'aléas forts sur le plan hydraulique et de risques d'inondation.

L'observation DAN29 craint que des sources soient impactées par la création de la halte à Danjoutin.

Les observations DAN35 et DAN72, émanant d'une même personne, posent la question de l'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines.

Des membres du comité d'urbanisme et du comité de développement durable (DAN113) posent la question de la qualité des eaux superficielles et souterraines.

L'observation DEL04 signale le risque d'inondation au niveau du PN13 à Bourogne et les impacts possibles à long terme sur les eaux souterraines.

L'observation BOU05 évoque également le pont-rail prévu en remplacement du PN13 et le risque d'inondation en période de crue.

### Questions de la commission d'enquête

*La commission d'enquête s'interroge sur le traitement des risques environnementaux potentiels au cours des travaux, notamment en matière de protection de la ressource en eau (pont rail de Bourogne) et des milieux aquatiques (zones humides et traversée de la Bourbeuse).*

*Les questions relatives au pont rail de Bourogne relèvent également des choix techniques et des coûts. Eu égard à l'intrication de ces différentes problématiques et à l'importance des aspects liés à l'eau ces aspects ont été traités conjointement.*

*La commission d'enquête souhaite obtenir toutes précisions utiles sur les études ayant conduit au choix technique proposé (pont rail) : nature des autres solutions étudiées, résultats des études, coûts comparatifs, critères ayant présidé au choix de la solution retenue.*

*La commission souhaite obtenir des précisions sur la gestion ultérieure des équipements envisagés (pompes) et sur les prévisions relatives à leur éventuel transfert à d'autres opérateurs en charge de la voie routière.*

### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse (p. 21 à 23)

Dès la phase amont des études projet, SNCF Réseau s'est attaché à concevoir le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle de manière à limiter les impacts sur les zones environnementales sensibles (zones humides, zones Natura 2000, périmètres de captage). SNCF Réseau apporte dans son mémoire des réponses détaillées concernant la protection des zones sensibles, les mesures qui seront prises en phase travaux, la protection des captages pour l'alimentation en eau potable, le franchissement de la Bourbeuse, le traitement des effluents en phase travaux.

Concernant les travaux de remplacement du PN13 par un pont rail, SNCF Réseau fournit la réponse suivante. Les modélisations hydrauliques ont mis en évidence un impact sensible sur la nappe lors des travaux de réalisation de l'ouvrage. Pour la phase travaux, d'importants pompages seront réalisés, ils modifieront sensiblement la piézométrie du secteur du fait d'un rabattement de la nappe (le cône d'appel s'étendrait jusqu'à la Bourbeuse et pourrait y atteindre un rabattement maximum de 50 cm en période de hautes eaux). L'analyse hydrogéologique (Annexe 2 du DLE – pièce I du dossier d'enquête publique) a permis de conclure que les travaux de construction de l'ouvrage et les pompages qui seraient nécessaires, n'auront aucune conséquence sur le niveau de la nappe des alluvions de l'Allaine, donc aucun impact sur le captage de Morvillars. SNCF Réseau indique que toutes les mesures seront prises pour se prémunir de toute contamination des eaux souterraines durant cette phase chantier. SNCF Réseau veillera à faire appliquer aux entreprises les mesures qui seront prescrites dans l'arrêté loi sur l'eau. Des contrôles extérieurs diligentés par SNCF Réseau seront par ailleurs réalisés au cours des travaux. Concernant la gestion et la maintenance des équipements et des installations routières, ils seront transférés au conseil général du Territoire de Belfort, gestionnaire de la voirie, qui a été concerté sur tous les aménagements routiers du projet. Un avis officiel du CG 90 sur ce dossier est attendu.

L'importance de l'impact environnemental, ainsi que le coût élevé de construction de l'ouvrage dénivelé, ont conduit le maître d'ouvrage à approfondir l'analyse de dangerosité de ce PN et de

façon globale sur la ligne. Cette étude complémentaire a permis de vérifier dans quelles conditions le maintien du PN13 pouvait être envisagé. SNCF Réseau conclut que le PN13, dans l'hypothèse d'un maintien, présente une dangerosité inférieure au risque limite.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique : Pièce E – Etude d'impact, Pièce E - Compléments à l'étude d'impact suite à l'avis de l'autorité environnementale et Pièce I - Dossier Loi sur l'eau.*

*La commission d'enquête observe que la thématique des incidences du projet sur l'eau et les milieux aquatiques n'a suscité que très peu de remarques de la part du public.*

*La commission d'enquête considère également que les mesures prévues par SNCF Réseau sont de nature à éviter des impacts significatifs sur l'eau et les milieux aquatiques.*

*La commission d'enquête considère au vu de l'analyse du dossier d'enquête publique concernant les travaux dans la Bourbeuse que toutes les dispositions raisonnablement possibles sont prises pour éviter et réduire les impacts sur l'environnement.*

*Concernant l'aménagement d'un pont rail à Bourogne en remplacement du PN13, la commission d'enquête considère au vu (i) des éléments présentés dans le dossier d'enquête, (ii) des réponses du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse, et (iii) des observations du public sur l'inondabilité de la zone que les informations disponibles ne permettent pas de conclure que la solution proposée (pont rail) soit la mieux adaptée. Indépendamment des mesures de protection à mettre en place pendant la phase travaux, la commission d'enquête considère en effet que la solution technique proposée ne présente pas toutes les garanties vis à vis du risque inondation en phase d'exploitation. La commission d'enquête remarque que la solution proposée (imperméabilisation et pompage des eaux de ruissellement) peut être sujette à des aléas techniques qui ne sont pas réellement évoqués (panne des pompes, contamination des eaux souterraines par les eaux de ruissellement en cas de perte d'étanchéité...). Elle constate aussi que si cette solution est retenue des coûts d'entretien et de maintenance conséquents seront engendrés de manière récurrente, et seront à la charge de la collectivité publique. La commission d'enquête constate aussi que les avantages et inconvénients de l'option qui consisterait en l'aménagement et la sécurisation du passage à niveau existant mérite d'être étudiée plus avant. La commission d'enquête remarque aussi que le coût attaché à cette partie du projet est élevé et que SNCF Réseau produit dans son mémoire en réponse des éléments qui montrent que le maintien du PN13 induit une dangerosité inférieure au risque limite.*

*En conséquence, la commission d'enquête émet une réserve quant au choix d'aménagement retenu pour le PN13 et demande que les différentes solutions d'aménagement de ce passage à niveau soient réexaminées en intégrant la possibilité du maintien du PN13 sécurisé.*

### 3.5.3 Nuisances : bruit, travaux, trafic routier, rayonnement...

Quatre-vingt-cinq observations abordent le thème du bruit (cf. tableaux récapitulatifs) ; ces observations portent sur différents items qui sont traités successivement : nuisances ferroviaires et protections acoustiques envisagées.

La population de Danjoutin, commune concernée sur une zone restreinte et très urbanisée, par une halte, un parking, deux passages à niveau et des voies d'accès, aborde en grande majorité, la nuisance " bruit " .

La thématique est abordée de manière très générale par certaines observations écrites ou de façon plus précise par d'autres.

#### 3.5.3.1 Bruit

##### Observations du public

La qualité sonore du matériel ferroviaire roulant n'est pas remise en cause dans les observations, par contre un grand nombre s'inquiète du matériel roulant "fret", du nombre de passages, de l'éventuel passage de nuit, de la nature des transports (gros convois internationaux, DAN25) et par conséquence, de nuisances sonores plus importantes (DAN45, DAN113, SEV05, GRA06, AND04, MER02) en alternance avec le matériel roulant voyageur donc une ambiance sonore ferroviaire élevée en permanence (DAN31, DAN35, DAN39, DAN51, DAN55, DAN67, DAN82, DAN84, DAN109, DAN116, AND08).

Plusieurs observations (JON02, JON03, DAN111 bis, PCE03) considèrent que le système de transport sera silencieux. Un habitant proche de la voie (DAN93) craint le bruit, notamment durant les phases d'arrêt ou de démarrage.

Afin de limiter les nuisances sonores, un riverain de la ligne demande confirmation du remplacement du ballast et des traverses, par des rails soudés entre eux pour éviter le " clac - clac " lors du passage des roues d'un rail à l'autre (DAN45).

Au cours de sa traversée de Danjoutin et sur une courte section, la voie ferrée est située sur un talus donc en hauteur, aujourd'hui tout bruit est atténué par la végétation, en suite de l'abattage des arbres, le riverain interroge sur d'éventuelles mesures acoustiques (DAN 43).

Les avertisseurs sonores reviennent de façon récurrente dans une majorité d'observations ; les avertisseurs sonores pourraient être évités pour certain (DAN45) ou remplacer par des avertisseurs lumineux (DAN91, AND05) ou le volume de la sonnerie pourrait être très bas (DAN 6) ou alterné (BOU 4).

La population craint les bruits cumulés : le matériel roulant, les avertisseurs, l'annonce par haut-parleur, les véhicules en attente et au redémarrage, le claquement des portières sur le parking et les voyageurs (DAN07, DAN35, DAN39, DAN67, DAN74, DAN109, DAN112, MER03).

Des inquiétudes sont également exprimées concernant les nuisances sonores dues aux engins des travaux d'aménagement pendant la phase travaux (DAN08)

### Questions de la commission d'enquête

*A ce jour, la réglementation porte uniquement sur la contribution sonore du projet ; elle ne propose pas, à l'heure actuelle, d'objectif global prenant en compte l'ensemble des sources de bruit et notamment les sources indirectement liées aux aménagements connexes du projet ferroviaire : entrées et sortie de stationnement des véhicules, évolution indirecte du trafic routier, flux de voyageurs en transit au niveau des haltes mais pouvons-nous penser que, dans les années à venir celle-ci pourra évoluer ? Des études de modélisation acoustiques seront-elles à nouveau réalisées au droit des bâtis en limite de seuil ?*

*Les modélisations acoustiques ont été réalisées au vu des hypothèses du programme porté à l'enquête (48 circulations voyageurs et 5 circulations Fret / seuil 63 dB(A)) ; si une évolution de la fréquence des dessertes ou une reprise du trafic fret, des études acoustiques seront-elles à nouveau effectuées ?*

### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse

SNCF Réseau indique que les hypothèses de trafic prises en compte dans le cadre des études de modélisations acoustiques sont en cohérence avec les études d'exploitation présentées dans le dossier d'enquête, soit 48 circulations voyageurs et 5 circulations fret (charge à l'essieu maximum de 22,5 tonnes) dans les deux sens confondus ; la zone d'étude se situant en zone d'ambiance sonore préexistante modérée et l'infrastructure n'étant exploitée qu'en journée (6h – 22h), la contribution sonore admise sur la ligne sera de 63 dB(A).

Le projet de réouverture de la ligne Belfort – Delle a fait l'objet de plusieurs modélisations acoustiques visant à identifier clairement les impacts acoustiques du projet ainsi que leurs origines : la dernière mise à jour de ces études a été réalisée en 2014-2015.

Les modélisations ont pris en compte les sources sonores liées à l'infrastructure et à son exploitation directe, à savoir le bruit de la circulation des trains sur la voie, ainsi que le bruit des dispositifs de sécurité aux passages à niveau (sonnerie). Le fonctionnement des PN muni de signalisation automatique lumineuse de type SAL2 implique la mise en route des sonneries dès l'allumage des feux (7 secondes avant l'abaissement des 1/2 barrières) et jusqu'à la fermeture des 1/2 barrières (8 à 10 secondes). Les sonneries fonctionnent donc au maximum 17 s pour l'annonce d'un train.

Dans le cas d'un train desservant la halte de Danjoutin, compte tenu de la distance entre les détecteurs d'annonce du PN1 et du PN2, il n'y a aura pas de simultanéité de sonnerie.

Afin de garantir la sécurité des personnes et des biens circulant sur l'infrastructure, ainsi que des usagers des voiries routières, aucune restriction d'usage des dispositifs sonores aux passages à niveau ne peut être envisagée.

### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique : Pièce E - Etude d'impact (§6.5.6 / Impacts) – Compléments à l'étude d'impact suite à l'avis de l'AE (§ 27.4 et 27.5).*

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par SNCF Réseau et note que, trois études successives de modalisations acoustiques ont été effectuées, une étude de bruit réalisée par la société EGIS à l'aide du logiciel MITHRA puis une étude complémentaire demandée à la société ACOUPHEN avec prise en compte de nouveaux éléments (sonneries de passage à niveau pour 12 PN, nouvelle source sonore de la LGV, nouveau lotissement à Grandvillars) et enfin, un complément à l'étude ACOUPHEN (étude acoustique Belfort – Danjoutin et dans les secteurs de grandes infrastructures).*

*Pour une très grande majorité d'habitations, les études de modélisations acoustiques révèlent des niveaux de bruit inférieurs aux seuils réglementaires pour l'hypothèse trafic considérée (48 passages train – voyageur et 5 passages train – fret).*

*La commission d'enquête estime que l'électrification de la ligne, la qualité du nouveau matériel roulant plus silencieux, l'absence de joint de rail par la pose de longs rails soudés sur tout le linéaire et la remise en état général de la plateforme ferroviaire constituent un ensemble de mesures qui permettront de maintenir les nuisances sonores liées aux circulations ferroviaires à des niveaux aussi bas que raisonnablement possibles.*

*La commission d'enquête note cependant que les conclusions auxquelles arrive le pétitionnaire sont issues de modélisations. La commission d'enquête recommande que des mesures effectives de bruit soient effectuées pendant la phase d'essai préalable à la mise en service commerciale de telle sorte que les résultats issus des modélisations soient validés, afin que, le cas échéant, des mesures correctrices complémentaires soient mises en oeuvre.*

#### 3.5.3.2 Protections acoustiques

##### Observations du public

La population riveraine de la voie ferrée s'inquiète des effets nocifs du bruit et, par conséquent, demandent une étude d'impact acoustique sur son habitat et la nature des protections phoniques envisagées (DAN111bis, MOV01, MOV02, MOV03, MOV04, SEV04).

Certaines observations demandent de simples informations sur la méthode pratiquée (DAN43, DAN46) alors que d'autres sollicitent la pose de protections acoustiques ou de murs anti-bruit (DAN25, DAN39, DAN44, DAN91, DAN124, MOR05).

Plusieurs personnes (MER02, JON01, AND02, AND03, PCE12) signalent des particularités de leurs habitations (ex. : situation en contre bas de la voie, lieu de vie à l'étage...) susceptibles de potentialiser de possibles nuisances acoustiques.

Un riverain proche de la voie considère que, la société de nos jours vit perpétuellement avec le bruit et que, la réouverture de la ligne Belfort Delle modifiera l'environnement sonore mais ne le dégradera pas (JON02).

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse

Afin de respecter les seuils admissibles pour les bâtiments en dépassement des limites réglementaires (63 décibels) entre Danjoutin et Delle et, pour apprécier le meilleur choix des protections à mettre en œuvre, le maître d'ouvrage a fait réaliser un diagnostic acoustique individualisé pour les habitations identifiées au-delà des seuils fixés par la réglementation.

Une quinzaine d'habitations sont concernées par ce diagnostic. Il s'agit des anciennes maisons de gardes barrières au nombre de 9, des anciennes gares de Morvillars et Grandvillars et de quatre habitations à proximité immédiate de la voie.

L'aménagement acoustique retenu correspond à une isolation des ouvertures en façade pour le bâti isolé.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique : Pièce E - Etude d'impact (§6.5.6 / Impacts) – Compléments à l'étude d'impact suite à l'avis de l'AE.*

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par SNCF Réseau.*

*La commission d'enquête considère que la thématique du bruit est un sujet particulièrement sensible. La commission d'enquête observe que le bruit constitue une nuisance qui peut affecter durablement la santé des populations exposées et qu'au sein d'une population, certains individus sont plus vulnérables que d'autres.*

*La commission d'enquête remarque également que dans un contexte où les actions de développement durable sont au coeur des politiques publiques, il est probable que les valeurs des seuils réglementaires en matière de nuisances sonores soient abaissées dans le futur.*

*Au vu de ces éléments, la commission d'enquête estime opportun que la lecture des résultats des modélisations acoustiques se fasse de manière souple en tenant compte notamment des incertitudes inhérentes à cette approche. La commission d'enquête recommande donc que dans les cas où les niveaux modélisés sont proches des seuils réglementaires, des protections acoustiques soient mises en place dans la limite de ce qui est raisonnablement possible.*

#### 3.5.3.3 Trafic routier

##### Observations du public

A Andelnans, une observation exprime la crainte d'un flux de circulation important dû à l'évitement de Danjoutin (AND04).

A Bourogne, une observation considère que la création du pont route (consécutif à la suppression du PN11) pour le rétablissement de la RD 29 conduit à l'enclavement de parcelles agricoles ; l'exploitant demande la desserte de ses terrains (PCE 01).

A Charmois, l'observation PCE05 indique que la suppression du PN10 entraîne diverses interrogations des exploitants agricoles quant à la desserte de leurs parcelles.

A Danjoutin, la population craint l'apparition d'un point noir à proximité de la halte, du parking et des passages à niveau PN1 et PN2. Les difficultés potentielles les plus citées concernent :

- l'aggravation des engorgements de la circulation aux heures de pointe (DAN08, DAN21, DAN27, DAN65),
- l'accroissement du trafic routier et de la pollution associée (DAN09, DAN32, DAN67, DAN74, DAN82, DAN109, DAN122),
- des entraves à la fluidité de la circulation liés aux passages à niveaux (DAN09, DAN25, DAN32, DAN67, DAN109, DAN112),
- les dangers liés à la physionomie de la route (petite rue pentue avec virage) et un surcroît de trafic à l'approche du PN1 (DAN42, DAN74, DAN119, DAN124),
- des accès à certaines propriétés privées perturbés par des files de voitures en attente au PN (DAN44 DAN45, DAN82),
- Plusieurs observations considèrent que le plan de circulation sur le secteur est à repenser avec la commune, le département et le responsable du projet (DAN112, DAN113, DAN114).

A Grandvillars, l'observation GRA05 considère qu'avec la suppression du PN n°17, la circulation risque d'être intense aux heures de pointe, voir bloquée par les camions des entreprises et les véhicules de chantier de la zone industrielle.

A Meroux, deux observations estiment que la suppression du PN9 (remis en état lors de l'aménagement de la création de la LGV) entraînera l'enclavement de parcelles agricoles : les exploitants agricoles devront emprunter la route nationale et l'avenue de la gare, un lieu de passage pour les scolaires et les voyageurs (MER02).

A Morvillars, de nombreuses observations indiquent que le trafic routier est très important avec des "bouchons" aux heures de pointe et considèrent que la réouverture de la voie ferrée au trafic voyageur va engendrer un flux supplémentaire de véhicules. Pour garantir la fluidité globale de la circulation, éviter de créer un secteur générateur d'accidents et maintenir l'accès aux véhicules de secours, plusieurs observations (MOR01, MOR03 MOR04, MOR05, MOR06, MOR09, MOR10) demandent que le PN16 soit maintenu ouvert aux véhicules. L'observation MOR10 demande une reconfiguration des lieux en giratoire, à proximité du PN15, a fin d'optimiser la circulation (MOR 10). L'observation MOR04 considère que l'installation d'un panneau stop serait nécessaire pour faciliter l'accès à certaines propriétés privées.

A Sévenans, une attention particulière est demandée pour l'aménagement de l'ouvrage qui doit être dimensionné pour le passage de moissonneuse batteuse sous le pont rail (SEV03, SEV04). Au niveau du carrefour existant au hameau de Leupe, il est proposé la réalisation d'un barreau routier en place du chemin rural (SEV03, SEV04).

Suite à suppression du PN7, l'observation PCE05 remarque que la desserte proposée aux exploitants agricoles s'effectue par un chemin rural en mauvais état et sera dangereuse par temps humide.

Plusieurs remarques (DAN17, DAN 89, DAN93, DAN 122, MER03) estiment que les passages à niveau constitueront des freins à la circulation et entraîneront des problèmes de sécurité routière.

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse

Le pétitionnaire informe que les travaux impactant la circulation routière sous les ponts rails d'Andelnans et Moval, seront réalisés sans simultanéité. Avant le démarrage des travaux, les communes concernées (Andelnans, Meroux et Moval) seront contactées par la maîtrise d'œuvre pour analyser les impacts. Ce travail se fera également en partenariat avec le conseil départemental du Territoire de Belfort.

SNCF Réseau indique aussi qu'à Morvillars, le PN16 étant transformé en passage piétons pour permettre de rester en-deçà du seuil réglementaire de dangerosité des PN pour l'ensemble de la ligne, les circulations routières seront redirigées vers le PN15.

A Danjoutin, les PN1 et PN2 conservés feront l'objet d'aménagements de sécurité pour les circulations ferroviaires et vis à vis des risques routiers. Ces aménagements ont été étudiés en concertation avec le conseil départemental du Territoire de Belfort, gestionnaire des routes intersectées ainsi qu'avec la municipalité de Danjoutin. Le temps de fonctionnement des barrières sera optimisé en fonction de la vitesse des trains, qui est inférieure à 60 km/h à Danjoutin.

Au droit de ces passages à niveau, le temps de fermeture des barrières devrait se situer approximativement entre 1 et 2 minutes en fonction des arrêts à la halte.

Pour faciliter l'accès à la future halte ferroviaire, à la demande de la municipalité, une liaison routière entre la rue du Bosmont et la route de Vézelois est prévu dans le projet.

A Grandvillars, le passage à niveau 17 sera conservé et fera l'objet d'un aménagement de sécurité pour les circulations ferroviaires et routières. Une modification sera apportée au carrefour existant, de manière à donner la priorité à la rue du Chemin de fer.

A Sévenans, le rétablissement par le chemin stratégique passe sous un pont-rail permettant la circulation de convois routiers de 4,20 m de hauteur. La distance droite entre culées étant de 6,00 m. Le rétablissement routier à construire a une largeur hors tout de 5,50 m (4,50 m de chaussée + 2 accotements de 0,50 m). Ce calibrage n'est pas inférieur à celui de la voirie existante.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique :

- Pièce F – Dossier DUP (Annexe n°2 §3.2.4.1 – PN16)
- Pièce F – Dossier DUP (Annexe n°2 §3.2.1.5 – PN15)
- Pièce F – Dossier DUP (Chapitre 3 – programme de gestion des passages à niveau)

- *Pièce F – Dossier DUP (Annexe n°2 §3.2.3.2 / PN7)*

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par SNCF Réseau. Les considérations exposées dans ce chapitre complètent celles exposées par ailleurs (cf. notamment les parties consacrées à la sécurité des passages à niveaux, aux choix techniques, aux fonctionnalités à assurer).*

*Concernant les impacts sur le trafic routier, la commission d'enquête considère que le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle ne peut s'effectuer sans avoir de répercussions sur le trafic routier, mais que celles-ci pourront être minimisées par des mesures appropriées à définir en concertation avec les communes et les autres collectivités concernées.*

*La commission d'enquête recommande qu'une attention particulière soit apportée à la prise en compte des demandes des communes, notamment à Danjoutin et à Morvillars, et du public et qu'un dialogue s'installe entre les parties prenantes pour rechercher et mettre en place des solutions adaptées lorsque les problèmes sont patents.*

#### 3.5.3.4 Vibrations, ondes électromagnétiques

##### Observations du public

Les nuisances potentielles dues aux vibrations et aux ondes électromagnétiques font l'objet d'inquiétudes et de demandes de précisions sur les conséquences pour la santé humaine, le bâti et les installations personnelles (cf. par exemple AND05, AND07, AND08, BOU04, DAN21, DAN31, DAN35, DAN44, DAN45, DAN66, DAN67, DAN92, DAN112, DAN113, DAN122, DAN24, DANPAR147, GRA02, MER01, MOV03, MOV04).

L'observation DAN112 considère que l'électrification de la ligne n'engendrera plus de pollution atmosphérique due aux turbines mais sera remplacée par l'émanation des gaz d'échappement des véhicules en attente aux passages à niveau.

Un riverain de la voie s'interroge sur la crainte injustifiée des ondes électromagnétiques, toute installation personnelle en émettant également (JON02).

##### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse

En matière de vibrations, le pétitionnaire considère que les effets sur le bâti sont très faibles en raison de la réflexion complète de l'infrastructure.

Concernant les éventuelles nuisances électromagnétiques, SNCF Réseau rappelle que s'agissant de l'exposition des populations aux champs électromagnétiques induits, aujourd'hui, aucune certitude n'existe quant à la nocivité ou l'innocuité des champs électromagnétiques. Les études scientifiques en cours, apportent petit à petit des éléments permettant de répondre aux multiples questions du public.

SNCF Réseau souligne qu'aucune personne non habilitée ne se trouvera dans les emprises ferroviaires, à proximité des caténaires, sources d'émission des champs électromagnétiques. En

effet, les emprises ferroviaires seront grillagées au droit des zones habitées et donc non accessibles. De même l'accès aux installations GSM-R sera protégé.

SNCF Réseau rappelle aussi que les émissions d'un faible voltage s'atténuent très rapidement avec la distance.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique Pièce E – Etude d'impact (§5.4.2 / électrification, §6.5.6 / Champs magnétiques).*

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par SNCF Réseau. Elle considère que les nuisances liées aux vibrations seront dans le cas d'espèce minimales.*

*La commission d'enquête considère que, s'il convient d'être attentif aux impacts putatifs des ondes électromagnétiques émises par les caténaires et les installations de télécommunications, les précautions prises par le responsable du projet et le large déploiement de cette technologie dans le monde depuis des décennies indiquent à l'évidence que le niveau de préoccupations est faible, voire très faibles.*

### **3.5.4 Sécurité**

Quarante six observations abordent le thème de la sécurité (cf. tableaux récapitulatifs). Ces observations portent sur des différents items qui sont abordés successivement : sécurité publique, sécurité des passages à niveaux routiers et piétons, itinéraires de rabattements.

#### 3.5.4.1 Sécurité publique

##### Observations du public

La thématique de la sécurité est abordée de manière générale dans plusieurs observations écrites. Les observations DAN01, DAN67, DAN74, DAN117 citent l'insécurité. L'observation DAN53 évoque craintes et sentiment d'insécurité. L'observation DAN104 mentionne la possibilité de la présence de dealers. D'autres observations citent la possibilité d'accidents supplémentaires pour les piétons, automobilistes, animaux domestiques donc une insécurité supplémentaire (DAN31, DAN65). L'observation DAN 13 considère que la sécurité aux abords des rails pour les enfants doit être précisée.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête note que les incidences du projet en termes de sécurité publique est une préoccupation importante du public. Elle considère aussi que les éventuelles incidences du projet sur l'accroissement de l'insécurité urbaine ne relèvent pas de données factuelles faciles à objectiver.*

### 3.5.4 2 Sécurité des passages à niveaux routiers

Parmi les observations relatives à la sécurité, un nombre conséquent a trait à la problématique des passages à niveaux routiers.

#### Observations du public

Au total 41 observations concernant les passages à niveaux. Parmi elles, neuf observations (DAN08, DAN09, DAN32, DAN80, DAN102, DAN119, DANPAR132, DANPAR139, DANPAR140, DANPAR146, DANPAR151) abordent de manière générale la question de la sécurité des passages à niveaux.

La fédération nationale des associations d'usagers des transports (PCE08) considère pour sa part que la suppression de 6 passages à niveaux est de nature à accroître la sécurité de la ligne.

D'autres observations sont relatives à des lieux particuliers. L'observation SEV04 se préoccupe de la sécurité au PN7. Les observations DAN20 et DAN21 estiment que les 2 PN de Danjoutin seront dangereux. L'observation DAN122 évoque la sécurité des PN1 et PN2 et propose un passage en dénivellation. L'observation AND07 évoque la sécurisation du PN4 et notamment la signalisation sonore et la fermeture du PN. Les observations DAN122 et DAN126 propose la suppression du PN1.

BOU04 s'interroge sur l'absence de poteau incendie pour mettre en sécurité les maisons au droit du PN12 et demande quelle sécurité sera mise en place en cas de panne électrique à la barrière et quel serait le délai de dépannage.

Les observations MOR01, MOR03 et MOR05 proposent de conserver le PN16 à Morvillars et pour l'une d'entre elles (MOR01) de réaliser un passage souterrain plus sécurisant. L'observation MOR06 indique que la fermeture des PN 15 et 16 sera génératrice d'accidents. Mme le maire de Morvillars (MOR10) regrette un traitement à minima des PN15 et PN16.

GRA05 propose le déplacement du PN17 au droit de la zone des Sillons.

#### Questions de la commission d'enquête

*Le dossier indique que les PN de 1ère catégorie de type SAL2 seront équipés pour certains d'un îlot central et d'un plateau surélevé, permettant de réduire la vitesse routière à 30 km/h. La commission demande des précisions sur les mesures de sécurité attachées au fonctionnement de ces équipements : signalisation annonçant la fermeture des barrières ? Mesures prévues en cas de défaillance des systèmes automatiques ?*

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

Dans son mémoire en réponse (pp. 20, 48, 51), SNCF Réseau indique que le tracé de la ligne a été étudié de manière à permettre la vitesse la plus élevée pour les trains, tout en restant, pour ce qui concerne la voie, dans les emprises ferroviaires existantes, Les études ont été menées dans le respect des référentiels techniques ferroviaires en vigueur, sans avoir recours à des demandes de dérogation. Pour une meilleure sécurisation au droit des passages à niveau maintenus (8 sont

supprimés dans le cadre du projet), la vitesse des trains est réduite à 60 km/h pour les PN1 et PN2 de Danjoutin et 70 km/h pour les autres PN, les vitesses routières à 30km/h.

SNCF Réseau rappelle que tous les passages à niveau routiers maintenus (PN n°1, 2, 4, 12, 15, 17, 19, 20, 21 et 22) seront de type SAL2, équipés de 2 demi-barrières et de feux clignotants. Une étude de sécurité a été réalisée selon les préconisations du guide "Etude de sécurité aux PN pour les réouvertures de ligne au trafic voyageurs" version 2 du 29/03/2011, pour s'assurer que le risque résiduel après aménagement des PN est bien inférieur au seuil réglementaire, ce qui est le cas sur le projet Belfort-Delle.

Le maître d'ouvrage répond également que les systèmes automatiques des PN sont des installations de sécurité faisant l'objet d'une supervision à distance. En cas d'incident empêchant l'ouverture des demi- barrières, les passages à niveau sont équipés d'un téléphone technique d'alerte, de chaque côté de la voie permettant de joindre l'agent-circulation. Si un véhicule reste immobilisé ou si le moindre problème est constaté, ces téléphones peuvent être utilisés par tous. De plus, la maintenance préventive régulière permet de réduire de manière significative les incidents. En cas de problème d'alimentation électrique, des batteries permettent le secours des installations. Si le dérangement persistait, les demi- barrières se ferment automatiquement par gravité. Il n'y a pas de supervision par camera. A l'instar des mesures mises en place par l'exploitant pour protéger les automobilistes, cyclistes et piétons, il est rappelé par SNCF Réseau que les passages à niveau sont soumis aux règles du code de la route (vitesse, arrêt, vérification que la voie est libre).

Le pétitionnaire indique aussi qu'à Danjoutin, les aménagements des PN1 et PN2 ont été étudiés en concertation avec le conseil général du Territoire de Belfort, gestionnaire des routes intersectées ainsi qu'avec la municipalité de Danjoutin. Le temps de fonctionnement des barrières est optimisé en fonction de la vitesse des trains. Au droit de ces passages à niveau, celui-ci devrait se situer approximativement entre 1 et 2 minutes en fonction des arrêts à la halte.

SNCF Réseau signale aussi que l'aménagement du plateau surélevé du PN12 prend en compte la présence du poteau incendie. Les dispositions d'intervention des secours pendant le chantier et au-delà durant l'exploitation de la ligne seront établies en concertation avec le service départemental d'incendie et de secours (SDIS 90).

Le mémoire en réponse (p. 39) fournit des informations relatives à l'aménagement du passage à niveau n°17. Celui-ci a été étudié et présenté fin 2014 au conseil municipal de Grandvillars, ainsi que lors de la réunion publique. Une modification sera apportée au carrefour existant, de manière à donner la priorité à la rue du Chemin de fer.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*Concernant la sécurité des passages à niveaux routiers; la commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique :*

- *Pièce F – Dossier DUP (§2.4.4, §2.4.8, annexe n°2 : Dossier descriptif sur la suppression et l'aménagement des PN, Chapitre 3 – programme de gestion des passages à niveau, Annexe n°2 §3.2.4.1/PN16, Annexe n°2 §3.2.1.5 /PN15),*
- *Pièce E - Complément à l'étude d'impact, recommandation n°12, pp. 83-104, les études et choix techniques pour chaque PN sont exposés.*

*La commission d'enquête prend acte des réponses du maître d'ouvrage. Elle signale que le dossier d'enquête indique que pour le PN1 de Danjoutin, trois solutions alternatives ont été étudiées dont la dénivellation en pont route ou rail, qui s'avèrent difficiles à réaliser du fait de la déclivité du terrain, de l'impact sur les parcelles bâties, des enjeux d'insertion paysagère et d'un rétablissement difficile au carrefour. De la même manière, le dossier d'enquête stipule que pour le PN2 de Danjoutin, des alternatives de pont rail ou route s'avèrent techniquement difficiles à réaliser du fait de la déclivité du terrain, de l'impact sur les parcelles bâties, des enjeux d'insertion paysagère et d'un rétablissement difficile au carrefour.*

*En conclusion, la commission d'enquête considère que la thématique de la sécurité des PN routiers a été prise en compte par le maître d'ouvrage en conformité avec les réglementations, les possibilités techniques et les remarques émises lors de la concertation.*

### 3.5.4 3 Sécurité des passages à niveaux piétons

#### Observations du public

L'observation DEL04 propose de sécuriser les PN16 et PN18 que le projet envisage de rendre uniquement piétons. Les observations DAN20, DAN21 et DANPAR149 estiment que les 2 PN de Danjoutin sont dangereux, en l'absence de passage pour piétons. L'observation DAN35 évoque la sécurité des piétons et cycles. L'observation AND03 demande la signalisation des trains au PN14.

#### Questions de la commission d'enquête

*La commission d'enquête souhaite également connaître quelles suites peuvent être données aux questions du public relativement à la sécurisation des passages à niveau piétons, notamment en ce qui concerne la signalisation de l'arrivée des trains pour les personnes vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite).*

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

Le maître d'ouvrage apporte les éléments de réponse suivants (pp. 21 et 49). Concernant l'aménagement du PN16 en passage piéton, la construction d'un passage souterrain au niveau du PN16 n'est pas aisée du fait de la proximité de la RD 19 et d'habitations riveraines. Il serait difficile de maintenir les fonctionnalités routières vers les trois directions (rue de la Fontaine aux Voix, rue des Vergers et piste cyclable). Cette solution de passage inférieur n'a donc pas été retenue.

Relativement à la sécurisation des passages à niveau piétons, et de la sécurisation des itinéraires piétons, notamment en ce qui concerne la signalisation de l'arrivée des trains pour les personnes vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite), les réponses sont les suivantes (p. 21). Le PN routier n°16 à Morvillars sera réaménagé et sécurisé en type piéton. Le PN piéton n°18 à Grandvillars sera conservé et sécurisé en passage piéton. La vitesse des circulations ferroviaires est limitée à 70 km/h au droit de ces traversées. L'arrêté du 18 mars 1991 indique à l'article 22 concernant les PN de 3<sup>ème</sup> catégorie, qu'ils ne peuvent être utilisés que par les piétons, à leurs risques et périls, sans surveillance spéciale par un agent du chemin de fer. Dans le cas où ils sont équipés de portillons, ceux-ci sont équilibrés à la fermeture, ne sont pas fermés à clé et sont manœuvrés par les piétons. Aucun dispositif de signalisation type pictogramme n'est prévu pour annoncer l'arrivée d'un

train, de tels dispositifs reportant la responsabilité de l'utilisateur vers SNCF Réseau. L'objectif est de s'assurer que l'utilisateur a une visibilité suffisante pour permettre la traversée sans risques. De ce fait un portillon est mis en place pour matérialiser le point où cette visibilité doit être maintenue. Les portillons sont conçus pour se refermer automatiquement, permettant toute traversée intempestive, et des clôtures canalisant les usagers vers le portillon.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique :

- Pièce F – Dossier DUP (§2.4.8, annexe n°2 : Dossier descriptif sur la suppression et l'aménagement des PN,
- Pièce F – Dossier DUP (Annexe n°2 §3.2.4.1 / PN16)) et Arrêté du 18 mars 1991 en annexe 7 du mémoire en réponse.

La commission d'enquête prend acte des réponses de SNCF Réseau. Elle rappelle que, pour le PN 16 de Morvillars, 3 solutions alternatives ont été étudiées dont la dénivellation en pont route ou rail, qui s'avèrent difficiles à réaliser du fait de la difficulté technique d'insérer des rampes acceptables, de l'impact sur les parcelles bâties, des enjeux d'insertion paysagère. Le maintien du PN ne répond pas aux objectifs de sécurisation de la ligne selon la synthèse des analyses.

La commission d'enquête prend note que les PN de 2ème catégorie – de type SAL2 seront équipés pour certains d'un îlot central et d'un plateau surélevé permettant de réduire la vitesse routière à 30 km/h.

La commission d'enquête constate que la thématique de la sécurité des piétons au droit des PN piétons a été prise en compte par le maître d'ouvrage en conformité avec les réglementations et que les aménagements sont prévus dans le strict respect de l'application des dispositifs réglementaires de sécurité aux passages à niveau de cette catégorie et appliqués sur l'ensemble du réseau ferré national ("les passages à niveau de 3ème catégorie ne peuvent être utilisés que par les piétons, à leurs risques et périls, sans surveillance spéciale par un agent du chemin de fer.", "Dans le cas où ils sont équipés de portillons, ceux-ci sont équilibrés à la fermeture, ne sont pas fermés à clé et sont manœuvrés par les piétons." (cf. article 22 de l'arrêté du 18 mars 1991),

Pour l'ensemble des passages à niveaux piétons, la commission d'enquête recommande de prendre en compte par les moyens adéquats la problématique des populations vulnérables (enfants, personnes à mobilité réduite, personnes âgées...) par exemple par une signalisation et des cheminements adaptés.

#### 3.5.4.4 Itinéraires de rabattement

La commission d'enquête constate que la suppression de plusieurs passages à niveaux entraîne la création d'itinéraires de rabattement qui font l'objet d'observations de la part du public tant en matière de sécurité qu'en matière d'opérationnalité. Cette thématique a été traitée globalement.

## Observations du public

Les observations MER02, PN09, PCE01 relatent une inquiétude relative à l'enclavement des terrains agricoles. A Meroux, l'accès de l'agriculteur par la RN et par l'avenue de la gare laisse présumer des accidents potentiels en lien avec la suppression du PN9, notamment pour les scolaires et voyageurs qui fréquentent ces espaces. La chambre interdépartementale d'agriculture (PCE06) s'interroge en ce qui concerne la suppression des PN7 et 10 sur les itinéraires de rabattement qui sont proposés en terrain humide et sur l'accès aux parcelles.

L'observation CHA01 considère que le projet relatif au PN11 est risqué pour les piétons le long de la RD. Le maintien du PN10 est proposé ou bien la création d'un cheminement piéton et vélo le long de la RD entre Charmois et le pont projeté. CHA03 demande des précisions sur le chemin AF à Charmois entre le PN10 et le PN11.

Le maire de Moval (MOV01), et les observations MOV02 et MOV03 rapportent la nécessité de créer un trottoir pour les piétons sous l'ouvrage de Moval, actuellement très dangereux et fréquenté par les piétons.

Les observations DAN43 et DAN 113 (Comité d'urbanisme et du développement durable de Danjoutin) demandent si un passage piéton sera maintenu sous la voie ferrée, rue de Breuil, ainsi que des précisions sur le pont supprimé rue du Coteau en termes d'accès piétons, sécurisation des rues, stationnement, futurs aménagements.

## Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

Le maître d'ouvrage fournit les éléments de réponse suivants (p. 45-48 du mémoire en réponse). Une voie latérale se raccordant côté Charmois sur le chemin de Londort, compense la suppression du PN10. L'étude d'impact menée par la SAFER en 2009 motive ce projet qui rallongera le parcours de 500 m. Le rabattement se connectera sur la RD29 au niveau du pont route en remplacement du PN11. La RD ne comportant pas de cheminement pour les modes doux, il n'en est pas prévu sur le nouvel itinéraire rétabli à ce PN.

La suppression du PN7 implique le rétablissement par le chemin stratégique qui passe sous le pont rail et permet la circulation de convois routiers sur une largeur de chaussée de 4,50 m avec deux accotements de 0,5 m et 4,20 m de chaussée sous le pont, la distance entre culée étant de 6 m.

Suite à la démolition du tablier du pont-route rue du Coteau pour des raisons de gabarit ferroviaire (électrification), le cheminement piétons permettant de rejoindre l'avenue du maréchal Juin est assuré par l'aménagement d'un passage souterrain (modes doux) situé à l'extrémité de la rue du Coteau et débouchant au niveau de la rue de Breuil. L'ouvrage maçonné existant sera démoli et remplacé par un cadre en béton d'une hauteur de 2,20 m. Il sera raccordé à l'éclairage public. Cet aménagement a été concerté avec la municipalité et présenté lors de la réunion publique du 18 novembre 2014. Sa réalisation fera l'objet d'une réunion de travail préalable avec les services municipaux.

### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique : Pièce F – dossier DUP (Annexe2 §3.2.3.2/PN7), (Annexe2 §3.2.3.5/PN10)*

*La commission d'enquête prend acte des réponses de SNCF Réseau et constate que la prise en compte des besoins de desserte des parcelles agricoles et des divers modes de déplacement est effective dans les projets d'aménagement proposés, notamment pour les PN.*

*Toutefois, la commission d'enquête considère qu'une attention particulière doit être portée aux conflits d'usage potentiels, comme aux besoins, au confort et à la sécurité des usagers, notamment piéton et cycles surtout en milieu urbain mais aussi pour les rétablissements de voies qui desservent les terrains agricoles et servent parfois de chemin de randonnée ou de piste de VTT. Un trottoir de 1,40 m correspond en effet à l'exigence minimale de largeur au regard de la norme, mais non à une largeur de confort pour inciter aux déplacements à pied. La commission d'enquête recommande que le responsable du projet porte une attention particulière à ce point de manière à ne négliger aucun mode de transport et à encourager la multi-modalité, qui est un enjeu fort pour la pleine réussite de ce projet.*

*En conclusion, la commission recommande au maître d'ouvrage de poursuivre l'étude d'un certain nombre de points en lien avec les voies de rétablissement et, pour ce faire, de :*

- *prendre contact avec l'Association Foncière de Charmois, les propriétaires concernés sur chacune des communes dont Bourogne, l'ensemble des populations, afin de trouver une solution satisfaisante pour le rétablissement des voies concernées,*
- *étudier avec les partenaires les solutions techniques les plus satisfaisantes concernant le pont-rail existant de Moval pour les piétons et les véhicules de tous types.*

### 3.5.4.5 Clôture de la ligne et positionnement des clôtures

#### Observations du public

L'observation DAN 13 s'interroge sur la sécurité aux abords des rails. Les observations DAN105, DAN113 et GRA06 portent sur le positionnement des clôtures, leur nature, leur végétalisation.

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

SNCF Réseau indique dans son mémoire en réponse que des clôtures seront mises en place au droit des installations sensibles (sites GSM-R, postes de signalisation), au droit des PN avec hauteur réduite pour ne pas masquer la visibilité et dans les zones habitées. Les plans de localisation des clôtures le long de la ligne ferroviaire sont présentés dans la Pièce E – Compléments à l'étude d'impact suite à l'avis de l'AE (partie 17, pages 108-110).

### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête prend acte des réponses de SNCF Réseau.*

*La commission d'enquête suggère qu'en secteur habité, les clôtures permettent en partie basse le passage de petits animaux afin de favoriser la biodiversité et conforter les trames vertes ou bleues des sections urbanisées.*

#### 3.5.4.6 Sécurité en lien avec les sites Seveso

##### Observations du public

Le courrier PCE01 s'interroge sur l'impact des trains de voyageurs en matière de sécurité en lien avec le site Seveso de Bourogne. L'observation MER02 souhaite des précisions sur les mesures particulières nécessaires pour la zone Seveso Bolloré à Meroux.

##### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

Dans son mémoire en réponse (pp. 46 et 47), le maître d'ouvrage mentionne que le site ANTARGAZ de Bourogne dispose d'un Plan de Prévention de Risque Technologique (PPRT) approuvé depuis 2011 et d'un Plan Particulier d'Intervention (PPI) établi en 2013. La SNCF est identifiée dans le PPI et selon le schéma d'alerte, les services de la Préfecture doivent prévenir la SNCF en cas d'incident. La SNCF doit immédiatement arrêter la circulation des trains sur la ligne Belfort-Delle. Cette consigne est intégrée dans les conditions d'exploitation à la réouverture de la voie ferrée. Les mesures organisationnelles de protection des usagers de la voie ferrée et des agents SNCF proposés dans le règlement du PPRT vont dans le sens de la réduction du risque d'exposition des usagers de la voie ferrée, dans le cadre de la mise en place du PPI (p. 78-79 note de présentation du PPRT, 2011). Dans le cadre du PPRT, l'institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS) a été amené à réaliser plusieurs études spécifiques (dont l'étude de danger) pour confirmer la compatibilité du dépôt avec la réouverture au trafic voyageur de la ligne. Au terme de cette expertise indépendante (et en ayant mis en œuvre différentes méthodologies pour s'assurer de la validité des résultats), INERIS ne remet pas en cause le positionnement en gravité des accidents impactant la voie ferrée et précise concernant l'électrification qu'elle n'apporte pas de risque supplémentaire par rapport aux hypothèses prises en compte dans l'étude de dangers. SNCF Réseau rappelle aussi que malgré la suspension de l'approvisionnement par wagon, l'étude de risque a pris en compte, entre autres, le risque de vaporisation violente à caractère explosif de wagon (dit BLEVE1) dans les scénarii étudiés.

### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique :*

- *Pièce E - Etude d'impact : § 6.5.3 – Servitudes d'utilité publique et réseaux divers, § 10.11.2 – Risques technologiques ; §10.6.8 / Compatibilité du projet avec le POS de Morvillars*

- Pièce E - Compléments de l'étude d'impact suite à l'avis de l'Autorité Environnementale : partie 12, Partie 13 – Recommandation n°10, Partie 14 – Recommandation n°11, Recommandation n°9 pour le site Bolloré.

La commission d'enquête prend acte des réponses apportées.

Elle note que le site Bolloré comporte deux cuves verticales de stockage d'hydrocarbures de catégorie C (fioul, gaz oil) pour 9400 m<sup>3</sup>. Le complément à l'étude d'impact ne spécifie pas de risque pour cette installation.

La commission d'enquête considère que la problématique des risques technologiques est prise en compte dans le projet et elle considère que le maître d'ouvrage a pris toutes les mesures raisonnablement possibles pour réduire les risques liés aux sites Séveso présents le long de la ligne.

### 3.5.5 Choix techniques

186 observations concernent cette thématique. L'analyse de ces observations a été effectuée en fonction de plusieurs sous-thématiques.

#### 3.5.5.1 Conception de la ligne

##### Observations du public

Plusieurs questions sont posées à l'occasion des observations concernant des thématiques variées liées à la conception de la ligne. L'observation DANPAR160 demande le pourquoi de la prolongation de la ligne jusqu'à Belfort. L'observation DAN45 demande confirmation de l'installation de ballast et de rails de grande longueur à l'occasion du projet. L'observation JON03 souhaite des précisions sur l'installation d'une antenne GSMR au PN22.

Au sujet de la prise en compte des animaux sauvages, l'observation SEV05 souhaite des précisions sur le passage animaux entre Sevenans et Danjoutin, et l'observation AND04 quant au passage du gibier en péril.

GRA02 souhaite connaître l'emprise de la voie au droit de sa propriété et demande une rencontre sur place

##### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

Dans son mémoire en réponse (pp. 51-52), SNCF réseau indique que le site GSMR est implanté à proximité du PN22 et se situe dans les emprises ferroviaires sur la parcelle de forme triangulaire bordée par la RD19, la voie ferrée et le canal du moulin (ruisseau de la Coeuatte). La hauteur du mat de type rabattable sera égale à 20 m.

Sur la question de l'installation du ballast et des rails de grande longueur, SNCF Réseau mentionne (p. 51, 64, 71) que la logistique de l'approvisionnement du matériel de voie n'est pas totalement

finalisée. Les appels d'offre peuvent faire l'objet de variantes proposées par les entreprises. La contrainte logistique d'approvisionnement des rails en longs rails soudés (LRS) impose que l'organisation retenue soit le soudage des rails en voie. Une fois soudé, le rail aura une pleine continuité (idem LGV). Pour le ballastage, les travaux sont similaires à ceux de construction d'une ligne nouvelle, à savoir pré-ballastage avant de pouvoir mettre en place les traverses béton et mise à hauteur de la voie par bourrage mécanique lourd après ballastage de la voie par mode ferroviaire.

Le pétitionnaire rappelle qu'il n'est pas prévu une ligne double voie dans son intégralité. Les zones d'évitement pour le croisement des trains sont implantées à Meroux, Grandvillars et Delle.

SNCF Réseau mentionne aussi que le dossier a reçu un avis favorable du conseil national de la protection de la nature (CNP) et a fait l'objet d'un arrêté préfectoral de dérogation valant autorisation de dérogation au titre de l'article L411-2 4° du code de l'environnement (destruction d'habitats d'espèces faunistiques protégées, destruction et capture d'espèces faunistiques protégées) et définit les modalités de limitation et de compensation des impacts sur la faune et la flore pour l'ensemble du projet. S'agissant de la faune sauvage et plus particulièrement des traversées de voies par du petit ou gros gibier, le travail de réduction des impacts environnementaux du projet a conduit à privilégier la transparence écologique maximale. C'est pourquoi la voie ferrée ne sera pas clôturée, hormis dans les secteurs urbanisés pour améliorer la sécurité. Ainsi, malgré le passage de trains tout au long de la journée, l'infrastructure reste franchissable pour la faune, durant le jour et la nuit. La mise en place de dispositifs de type réflecteurs le long de la voie permettra de dissuader les animaux de traverser les voies au moment du passage des trains notamment à l'aube et au crépuscule. Un travail avec la fédération de chasse 90 sera conduit en ce sens avant la mise en service de la ligne.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique Pièce K - bilan de la concertation, p. 31 et dans la Pièce E - Etude d'impact et compléments à l'étude d'impact.*

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par SNCF Réseau.*

*La commission considère que les choix techniques décrits dans le dossier d'enquête (Pièce F - Déclaration d'utilité publique), pour les équipements ferroviaires, c'est à dire le renouvellement du ballast, la pose de traverse en béton et de longs rails soudés, seront bénéfiques en ce qui concerne la réduction des nuisances acoustiques.*

*La commission recommande que contact soit pris avec M. Harrer afin de répondre à sa demande de connaître l'emprise précise de la voie et ses abords en interface avec son foncier.*

### 3.5.5.2 Trafic fret

#### Observations du public

Un certain nombre d'observations porte sur les possibilités de développement du fret, notamment la nuit, ce qui est vu comme un moyen potentiel de rentabiliser la ligne. (AND04, AND06, AND07, AND08, AND21, AND25, MER02, MER03, GRA06, DAN 113). Une observation orale a posé la question des limites techniques de la voie concernant le poids maximal pouvant être supporté pour autoriser le matériel roulant fret.

#### Questions de la commission d'enquête

*La commission d'enquête souhaite connaître dans quelles conditions une ouverture au trafic fret pourrait être réalisée et notamment elle désire être éclairée sur la nécessité ou non de l'organisation d'une enquête publique spécifique à cette fin. La commission d'enquête souhaite également savoir si l'infrastructure prévue pour la voie permet de faire circuler tous types de trains.*

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse (pp.13, 14, 50)

Le schéma de desserte de la ligne Belfort Delle est en cours d'élaboration par les parties prenantes. A ce stade de ces études d'exploitation les besoins en desserte pour le trafic voyageurs sont identifiés dans la plage horaire comprise entre 5h30 et 23h00. Il n'est donc pas envisagé de faire circuler des trains en dehors de cette plage horaire.

Les travaux réalisés sur la ligne permettront à l'infrastructure ferroviaire de supporter des circulations dont la charge à l'essieu est de 22,5 tonnes maximum. Les matériels roulant actuellement sur le réseau ferroviaire français correspondent à des charges à l'essieu compris entre 17 tonnes et 20 tonnes pour les matériels de transport de voyageurs et jusqu'à 22,5 tonnes pour le matériel roulant Fret le plus courant. Aussi, les circulations Fret limitées à cette caractéristique de tonnage à l'essieu pourraient circuler sur la ligne.

SNCF Réseau rappelle cependant que dans le cadre de l'évolution d'une infrastructure de transport ferroviaire celle-ci peut voir évoluer la fréquence des dessertes ainsi que le type de trafic sans que cette évolution n'entre dans les seuils prévus pour la réalisation d'une étude d'impact et nécessite, ainsi, une étude d'impact associée à une enquête publique environnementale.

Le programme du projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne Belfort-Delle mis à l'enquête publique prévoit au niveau de la zone industrielle de Bourogne une mesure conservatoire pour une éventuelle reprise du trafic fret, présentée dans le cadre de la présente enquête : le rétablissement de l'accès ferroviaire fret à la zone industrielle de Bourogne de manière à préserver l'éventuelle reprise de cette activité par un accès direct. Cette mesure correspond à la dépose de l'ancien aiguillage permettant l'accès à la zone industrielle de Bourogne et à la mise en place d'un nouvel appareil de voie orienté vers Belfort. Ce dispositif améliorera les conditions d'accès direct à la zone industrielle et supprimera notamment la nécessité d'effectuer des manœuvres sur les voies principales. En conséquence, l'ouverture de la ligne au trafic fret ne sera soumise à étude d'impact que dans l'hypothèse où elle impliquerait une modification ou une extension de l'infrastructure autre

que celle prise en compte dans l'étude d'impact du dossier de réouverture de la ligne Belfort-Delle au trafic voyageur, mis à l'enquête publique en 2015.

De plus, la contribution sonore admise sur cette ligne sera de 63 dB(A) pour la période 6h/22h et 58 dB(A) pour la période 22h/6h et cela pour toute la durée de la vie de l'infrastructure. Quelle que soit la nature ou l'évolution de l'exploitation de l'infrastructure, si l'un de ces deux indicateurs (58 et 63 dB(A)) est dépassé au droit d'un bâtiment riverain de l'infrastructure, SNCF Réseau proposera des mesures de protection adaptées.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique : Pièce E – étude d'impact, Pièce E – Compléments à l'étude d'impact suite à l'avis de l'AE, Pièce F – dossier DUP.*

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées. Concernant les contraintes techniques spécifiques à un développement intense du fret et leur compatibilité ou non avec les aménagements proposés, la commission d'enquête considère suite aux réponses du maître d'ouvrage et aux investigations complémentaires qu'elle a conduites que le fret en provenance de ou vers la Suisse ne présente pas aujourd'hui un intérêt fort, la majorité du fret France - Suisse passant par Bâle. Par ailleurs, le développement intensif du fret impliquerait des travaux d'infrastructure excédant largement les prévisions du projet puisque le croisement des trains nécessiterait des voies d'évitement plus longues.*

#### 3.5.5.3 Matériel roulant

Les observations DAN 20, DAN21, AND01, AND04, AND07 demandent pourquoi du matériel suisse circulera sur la ligne. L'observation GRA03 estime l'électrification inutile en fonction de la différence de caractéristiques des réseaux français et suisse.

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse (p. 51, 57)

Les trains assurant des liaisons transfrontalières sont bi-courant du fait d'une électrification différente : 25 kV sur territoire français et 15 kV sur le réseau suisse.

Les 22 km de ligne à ouvrir au trafic voyageurs correspondent à l'extrémité nord de l'axe Belfort-Bienne, d'une longueur de 100 km. L'objectif est de proposer une continuité du transport ferroviaire sur l'ensemble de cet axe franco-suisse, en optimisant l'utilisation du matériel roulant de conception mixte bi-courant. Pour répondre à cet objectif, la gouvernance du projet composée des parties prenantes françaises et suisses a logiquement orienté le choix de faire poursuivre la course des trains suisses jusqu'à Belfort. Ceux-ci parcourant déjà 78 km entre Delle et Bienne (soit presque 80 % du trajet).

### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique Dossier K - bilan de la concertation, p. 31 et Pièce F - Dossier DUP.*

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par SNCF Réseau. La commission d'enquête considère que le matériel envisagé offre de bonnes garanties en matière d'impact sonore, que l'électrification améliore aussi les performances de la ligne en matière de bruit, de vibrations et d'émissions polluantes. Il s'avère également que les différences de caractéristiques électriques entre les réseaux français et suisse ne seront pas un obstacle à l'électrification.*

#### 3.5.5.4 Inter-modalité, relation avec le réseau de transports en commun routier, qualité des dessertes, fréquence et régularité

De nombreuses observations concernent la qualité du service qui sera offert et les relations avec les autres modes de transport.

##### Observations du public

Le risque de non respect des fréquences promises est évoqué dans l'observation PCE17 (16 mouvements et non 48 comme indiqué). La qualité des dessertes, de fréquences adaptées, de bonnes correspondances (GRA07), de l'inter-modalité sont essentielles au bon fonctionnement de la ligne comme le soulignent beaucoup des institutions qui se sont manifestées pendant l'enquête (par exemple PCE07, PCE09). L'observation GRA04 propose l'aménagement de rampes confortables en gare de Delle et de Meroux (débouchant côté bâtiment voyageur), à l'exemple de la gare de Porrentruy, plutôt que des passerelles et escaliers.

Des observations pointent la nécessaire coordination avec les transports publics. L'observation PCE01 par exemple s'interroge sur la prévision de la restructuration prévue du système de transports en commun Optymo. Une adéquation avec les horaires des lycéens, des étudiants (PCE 07, PCE17) et plus largement avec le fonctionnement des pôles générateurs de déplacement comme l'hôpital médian (GRA04, GRA07), le quartier militaire Ailleret, les entreprises suisses pour les frontaliers, s'avère fondamentale.

La FNAUT (PCE08 et PCE13) regrette toutefois une prise en compte insuffisante du stationnement cycles. L'observation PCE07 demande la création de deux pistes cyclables : l'une entre la halte de Morvillars et la zone d'activité de Bourogne, l'autre entre le quartier de la Voinaie à Delle et la halte. L'observation GRA07 insiste aussi sur le lien à créer entre les zones d'emploi de Bourogne, Delle et les haltes de Grandvillars et Delle. Il est demandé des cheminements piétons et cycles lisibles et sûrs pour desservir la halte de Danjoutin (DAN 112). L'observation MER04 évoque le tarif du parking de la gare TGV comme frein au développement.

En ce qui concerne la régularité, l'observation DEL04 pose la question de l'intercommunication avec le système suisse en cas de retard.

### Questions de la commission d'enquête

La commission souhaite connaître quel est le périmètre effectif de population potentielle pris en compte autour d'une halte (cercle de 500 m, de 700 m, autres hypothèses...) en fonction des moyens utilisés pour atteindre la halte (à pied, en deux roues, par d'autres moyens ...). La halte de Sévenans est distante de 700 m à vol d'oiseau et 900 m en cheminement du bâtiment central de l'université. Quelle intermodalité existe aujourd'hui pour l'université ? Quelles mobilités des étudiants, enseignants, visiteurs ? Quels modes de déplacement sont actuellement empruntés : taxi, vélos, bus, voiture ? Quel report est attendu sur le train et pourquoi cette halte est-elle différée ? Quelle intermodalité complémentaire serait nécessaire ? Peut-on envisager des prêts de vélo à la halte et à l'Université ?

### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

SNCF Réseau indique que d'après l'enquête TER menée par la Région Franche-Comté en 2004, le transport vers les points d'arrêt TER s'effectue à 49% en marche à pied, à 21% en véhicule particulier et à 17% en transport collectif urbain. La facilité d'accéder aux différents points d'arrêt par tous les modes est indispensable pour les différents usagers potentiels de manière à étendre l'attractivité du train sur un territoire élargi.

Les déplacements au niveau des communes concernées par le projet sont aujourd'hui réalisés via les véhicules particuliers ou le réseau de bus. Concernant le bus, le nombre de validations annuelles sur la ligne 30 (de Belfort à Morvillars) et la ligne 31 (de Belfort à Delle) qui est parallèle à la ligne ferroviaire Belfort-Delle est présenté dans le tableau ci-dessous (comptages 2004). Par jour, le trafic total sur la ligne est d'environ 660 voyageurs, les arrêts comptant le plus de voyageurs sont Delle avec 40% du trafic, Sévenans, Bourogne et Grandvillars.

Arrêt	Nombre de validations en 2004	Voyages par jour moyen
Danjoutin	3 502	14
Andelnans	1 489	6
Botans	4 823	19
Sévenans	20 851	83
Moval	3 374	13
Bourogne	19 435	78
Morvillars	9 730	39
Grandvillars	21 063	84
Joncherey	14 697	59
Delle	63 815	255
Fèche l'Eglise	3 476	11
<b>Total</b>	<b>165 497</b>	<b>662</b>

Figure 1 : Fréquentation des lignes de bus entre Belfort et Delle

Les études d'avant-projet présentent des cercles de 500 mètres autour de l'implantation des futures haltes sans préciser l'origine et la raison de cette distance. Le mode de déplacement pour se rendre en gare n'est pas précisé. Le positionnement des haltes a été arrêté de manière à se localiser au plus près des secteurs les plus densément bâtis tout en prenant en compte les contraintes existantes (urbanisation, infrastructures, etc.) limitant fortement les possibilités d'alternative.

Les estimations de fréquentation de la ligne ne sont pas uniquement liées à la distance entre les domiciles des usagers et les haltes, mais aussi à des reports qui seraient réalisés en direct sur le mode ferroviaire ou via des moyens de transports de rabattement (transports en commun, véhicules particuliers, modes doux). En effet, le mode ferroviaire offre une qualité de service (rapidité, confort, ponctualité) qui le rend attractif malgré ce type de "rupture de charge".

L'UTBM, établissement d'enseignement supérieur, est organisé aujourd'hui autour de trois sites: le Tech'Hom à Belfort, la Petite Hollande à Montbéliard et Sévenans. Ces trois implantations sont situées à proximité d'un embranchement de l'autoroute A36 qui est aujourd'hui l'axe de déplacement principal utilisé dans le cadre des activités de l'UTBM, que ce soit pour les étudiants, les professeurs ou les visiteurs.

Les transports en commun des autorités organisatrices présentes dans cet espace (région Franche-Comté, syndicat mixte des transports en commun du Territoire de Belfort, Pays de Montbéliard Agglomération) n'ont pas organisé de desserte spécifique pour les étudiants et le personnel. Il existe un tarif spécifique à destination des étudiants de l'aire urbaine : le Pass Campus est un titre de transport mensuel permettant d'emprunter toutes les lignes bus routières. Il se différencie du Pass OK tout public, plus onéreux mais intégrant les trajets TER entre Belfort et Montbéliard.

La voiture individuelle reste le moyen le plus souple pour rejoindre les différents sites de l'UTBM mais nécessite pour les étudiants de disposer de ce moyen de transport. Les temps de transit entre les campus de Sévenans et ceux de Belfort ou Montbéliard est d'environ 15 minutes, entre les deux sites urbains le trajet est estimé à 20 minutes. Le co-voiturage est une pratique courante entre étudiants, encouragée par l'établissement et l'association des étudiants de l'UTBM.

La ligne 3 du SMTC permet la liaison entre Belfort et Sévenans en 32 minutes de porte à porte. Un temps de parcours moins compétitif que le mode ferroviaire envisagé proposant un trajet en 25 minutes d'un site à l'autre avec une rupture de charge à la gare de Belfort.

La liaison bus entre le campus de Sévenans et celui de Montbéliard n'est pas directe, elle nécessite deux ruptures de charge. La liaison ferroviaire envisagée en l'état des études d'exploitation nécessite un changement de train à Belfort et un arrêt à Montbéliard Ville. Le temps de trajet entre les deux pôles de l'aire urbaine est de 14 minutes en TER et de 25 par la ligne Express empruntant l'A36. Le site de Montbéliard n'est pas directement accessible à pied (28 minutes de trajet à pied de la gare de Montbéliard au site UTBM ou 11 minutes de trajet de porte à porte en bus entre la gare de Montbéliard et le campus de Montbéliard). Néanmoins les besoins de déplacements entre les différents sites restent restreints.

SNCF Réseau indique que les questions d'inter-modalité restent à approfondir par les autorités organisatrices des transports en fonction des usages et contraintes des enseignants. Des solutions adaptées et incitatives, dans l'objectif de limiter l'usage des véhicules personnels devront être proposées. La réalisation ultérieure de la halte de Sévenans a fait l'objet d'une décision par la gouvernance de l'opération au cours de la période de déroulement des études avant-projet. La consistance des aménagements qui seront engagés sur la ligne préserveront bien la possibilité de construire la halte.

Les éléments présentés dans le dossier d'enquête publique ne mentionnent pas de décisions prises à ce jour au titre de l'inter-modalité, pour l'ensemble des haltes. Les autorités organisatrices des transports et les opérateurs travaillent avec le maître d'ouvrage sur la définition des dispositifs à convenir qui seront réalisés autour des haltes (exemples : information voyageurs, abris, stationnements, équipements d'inter-modalité ...). Concernant l'inter-modalité avec l'hôpital médian, SNCF réseau précise qu'il n'y a pas de décision prises à ce jour et présentée dans le cadre du

dossier d'enquête publique.

Concernant la halte de Meroux, le parking sera en commun avec celui existant de la gare TGV. Il ne sera donc pas construit de parking spécifique à cette halte, car celui de la gare TGV dispose suffisamment de places libres. Concernant les modalités tarifaires de cette zone de stationnement existante, elles sont du ressort de l'exploitant du parking. A l'heure actuelle, des abonnements mensuels sont déjà proposés.

Sur la question des interrelations avec la Suisse pour la régulation du trafic, SNCF rappelle que le trafic sur le réseau français sera de la responsabilité de la SNCF. Le trafic sur le réseau suisse est de la responsabilité des CFF.

### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique :*

- Pièce K - bilan de la concertation, p. 31
- Pièce F- Dossier DUP,
- Pièce E – Etude d'impact, Pièce F – Dossier DUP (§ 2.4.5. notamment),
- Pièce E – étude d'impact, Pièce E – Compléments à l'étude d'impact suite à l'avis de l'AE
- Pièce F – dossier DUP (Annexe : Etude socio-économique)

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées. La commission d'enquête insiste sur la nécessité de maintenir une offre de service attractive en fréquence et adaptée au secteur péri-urbain. Elle recommande d'aboutir à une inter-modalité effective et qui va au delà de l'affichage des informations, abris, parking véhicules, aujourd'hui programmés. La commission d'enquête considère qu'un travail très important reste à fournir par les partenaires du projet sur la coordination des divers horaires, la mise en adéquation du réseau bus Optymo et de la future ligne, l'aménagement de liens physiques amènes et sûrs pour les piétons et les deux roues entre les haltes et les secteurs d'activité comme à Bourogne, entre la halte de Meroux et le futur hôpital ou le quartier militaire Ailleret.*

*Concernant le public étudiant, la commission d'enquête remarque que très peu d'éléments sont fournis concernant la fréquentation de la future ligne par les étudiants de l'Université de Franche-Comté (UFR Sciences, techniques et gestion de l'industrie, IUT) ou des autres établissements proposant des formations supérieures. Or, ces publics constituent de loin les effectifs les plus nombreux (cf. dossier d'enquête). La commission considère que la possible halte de Sévenans et les bâtiments universitaires sont relativement distants pour inciter à la marche à pied. Un programme complémentaire devrait idéalement être conduit en complément pour développer des plans piétons et des compléments de pistes cyclables, ce que recommande la commission d'enquête.*

*La commission d'enquête recommande aussi d'apporter une attention particulière à la problématique du stationnement dans les haltes qui est l'un des éléments susceptibles de conditionner l'attractivité de la ligne. Il convient de prendre en compte au mieux les conditions de stationnement des deux roues au droit de chaque halte, dans des conditions sécurisées (cela pourrait par exemple prendre la forme*

*de locaux ad hoc, réservés aux bénéficiaires d'abonnements). La commission recommande aussi que l'ouverture de la ligne projetée soit prise en compte dans les modalités de fixation du tarif de stationnement en gare de Belfort Montbéliard TGV (halte de Meroux) pour les utilisateurs de la ligne Belfort Delle afin de ne pas nuire à l'attractivité de l'infrastructure projetée.*

#### 3.5.5.5 Fonctionnalités à assurer au droit de certains PN et ouvrages

Plusieurs observations concernent le franchissement de certains PN et ouvrages par des engins de grande dimension. Les remarques portent sur le projet de pont rail en remplacement du PN 13, le pont de Sévenans et le pont route de la RD26 à Delle.

##### Observations du public

Les observations BOU04 BOU05 et DEL03 relatives au PN 13 et au pont vers le canal Rhin Rhône s'interrogent sur les possibilités de passage de colis lourds ou convois exceptionnels une fois que l'équipement projeté sera réalisé.

Le passage de gros engins agricoles (moissonneuse batteuse) sous le pont rail de Sévenans doit être pris en compte de même que celui de chasse neige (SEV01, SEV04, PCE05).

L'observation DEL01 s'interroge sur la nature de travaux prévus pour le pont route RD26 à Delle

##### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

Concernant le gabarit des ouvrages pour le passage de convois exceptionnels, le pont-rail construit à Bourogne au niveau du PN13 permettra la circulation de convois inférieurs à 4,60 m de hauteur. La hauteur des installations de traction électrique au droit des PN est de 6,00 m par rapport à la chaussée : aucun portique de type G3 n'est donc à mettre en place. Le gabarit fluvial (tirant d'air sous l'ouvrage) au droit du pont-rail de Bourogne surplombant le canal n'est pas modifié par le remplacement du tablier de cet ouvrage.

La suppression du PN7 induit la nécessité d'un passage de gros engins agricoles sous le pont-rail de Sévenans. Le rétablissement par le chemin stratégique passe sous un pont-rail permettant la circulation de convois routiers de 4,20 m de hauteur. La distance droite entre culées étant de 6,00 m. Le rétablissement routier à construire a une largeur hors tout de 5,50 m (4,50 m de chaussée + 2 accotements de 0,50 m). Ce calibrage n'est pas inférieur à celui de la voirie existante.

Afin de permettre le dégagement du gabarit d'électrification sous l'ouvrage pont-route de la RD26 (avenue d'Alsace) à Delle, il est prévu un rehaussement de 50 cm par vérinage du tablier du pont existant. Une déviation routière provisoire sera mise en place pendant la durée des travaux. Il n'y aura donc pas de gêne à la circulation.

### Analyse et avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique :

- Pièce F – Dossier DUP (Annexe n°2 §3.2.3.2 / PN7),
- Pièce F – Dossier DUP (§2.4.9).

La commission d'enquête prend acte des réponses apportées. La commission d'enquête note cependant qu'aucune réponse n'est apportée concernant des transports excédant une hauteur de 4,60 m. La commission d'enquête recommande que dans l'hypothèse où le projet de pont rail en remplacement du PN13 serait maintenu, des alternatives soient étudiées concernant la circulation de gros colis ou de convois exceptionnels.

#### 3.5.5.6 Les haltes

La problématique du positionnement et de l'utilité des haltes projetées le long de la ligne a fait l'objet de 113 observations dans l'ensemble des registres.

##### 3.5.5.6.1 La halte de Sévenans : accès et parking

#### Observations du public

Plusieurs observations concernent la halte à Sévenans. Les observations DAN07, MER04 sont favorables à l'aménagement d'une halte à Sévenans. Les observations DAN37, DAN95, MOR09, DANPAR163 proposent de remplacer celle de Danjoutin par Sévenans ou Bourogne. L'observation AND04 exprime le besoin d'une halte à Sévenans alors que celle de Danjoutin lui paraît inutile.

L'accès à la halte suscite des interrogations à Sévenans (PCE05, SEV03, SEV04). Le profil précis du nouvel accès à la halte de Sévenans est demandé par le conseil municipal (SEV04) et la dangerosité de l'accès actuel au hameau de Leupe est rappelée. L'incohérence des plans présentés entre les différentes pièces du dossier d'enquête est notée et le profil de la route sur la parcelle 35 paraît peu adapté en hiver (rampe et dévers). PCE05 rappelle que ces terrains sont difficiles d'accès par temps humide.

Pour le conseil municipal de Sévenans, l'emprise du parking doit être réservé sur les parcelles concernées (AC16, AC19, AC20). Cet itinéraire rajoutera une voie à entretenir par la commune (SEV02). L'observation SEV03 propose une route à l'emplacement du chemin rural qui permettrait l'accès des habitants du hameau à la halte. Le conseil municipal (SEV04) propose pour sa part :

- que l'itinéraire du plan de juillet 2014 soit l'itinéraire pris en compte dans le projet avec un barreau routier sur les parcelles YA4, AC11, plus le terrain communal en prolongement du chemin existant, afin de sécuriser les déplacements des gros véhicules,
- que les aménagements du PN7 supprimé rendent impossibles les traversées des piétons et cycles,
- que la route d'accès au PN7 soit remise en état (enrobé) dans le cadre des travaux.

### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

La réalisation ultérieure de la halte de Sévenans a fait l'objet d'une décision par la gouvernance de l'opération au cours de la période de déroulement des études d'avant-projet. La consistance des aménagements qui seront engagés sur la ligne préserveront bien la possibilité de construire la halte.

Pour le hameau de Leupe, les aménagements de voirie proposés dans le cadre du délibéré du conseil municipal de Sévenans seront pris en compte lors de la phase travaux, notamment :

- réalisation d'une portion de route à l'emplacement du chemin rural entre le ruisseau et la propriété Galley,
- suppression du projet d'aire de retournement, création d'un barreau sur la parcelle YA4 à l'arrière de la parcelle AC11, hameau de Leupe, parallèlement au ruisseau des Preyez
- profil en long de la nouvelle route Sévenans-Leupe (plan donné et réalisé en collaboration avec la commune),
- largeur de la chaussée suffisante pour le passage des camions et des engins agricoles.

### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique : Pièce F – Dossier DUP et notamment Pièce F – Dossier DUP (§3.2.3.2 de l'annexe n°3 – PN n°7)*

*La commission prend acte des réponses apportées. Elle recommande que la desserte de la future halte et le sujet du parking soient rediscutés dans le cadre d'échanges avec la commune, les habitants et les agriculteurs. Elle recommande par ailleurs, que la sécurisation de l'ancien PN supprimé soit effectivement réalisée pour répondre au souhait de la commune.*

#### 3.5.5.6.2 La halte de Danjoutin

##### Observations du public

99 observations concernent la halte de Danjoutin.

Les observations concernant l'opportunité de créer une halte de Danjoutin s'avèrent majoritairement défavorables.

La FNAUT (PCE08), la mairie et la commission urbanisme et développement durable de Danjoutin et quelques observations s'affirment favorables à la halte.

Les observations DAN08, DAN20, DAN28, DAN29, DAN32, AND04, DANPAR132, DANPAR146, DANPAR160 notamment, jugent cette halte trop près de Belfort. L'observation DAN01 considère l'emplacement "aberrant". La halte est souvent jugée mal positionnée car excentrée (DAN06, DAN08, DAN23, DAN35, DAN39, DANPAR139, DAN146, DAN149, DAN151, DAN163...).

L'observation DAN39 fait une proposition d'implantation de la halte sur les terrains SNCF. La remarque DANPAR153 demande également le positionnement de la halte sur les terrains SNCF et

non dans les jardins. L'observation DAN08 refuse un parking en plein champ et plusieurs personnes (DAN109, DAN112, DAN113) proposent un changement d'emplacement des parkings avec une solution de petits parkings de part et d'autre de la voie ferrée sur des terrains SNCF ou résiduels, un parking à l'est du PN1 sur le foncier SNCF.

L'observation DAN21 se demande pourquoi créer une rue entre les rues de Vézelois et Bosmont et l'observation DAN72 craint son futur rôle de raccourci entre les deux PN.

Des précisions sur le fonctionnement des passages à niveaux avec une simultanéité des fermetures des PN sont souhaitées (DAN111). L'observation DAN53 demande une explicitation du fonctionnement de la halte et estime l'information insuffisante.

Le comité urbanisme et développement durable de la commune (DAN113) s'interroge sur de nombreux points : le parking sera-t-il payant ou gratuit ? Quel usage sera réservé aux délaissés ? Le comité demande que soit repris le dessin du parking. Quel sera le lien avec les places existantes rue de Vézelois ? Quel sera le dimensionnement du parc à vélo et tient-il compte du projet futur de zone d'aménagement concerté (ZAC) ? Quelle est la solution envisagée pour dissuader le stationnement sauvage rue des Perches ? Quel sera le type de clôtures mis en place ? Seront-elles végétalisées ? Seront-elles adaptables en fonction des propriétés riveraines ? Il est demandé qu'elles soient facilement réparables. La commission demande également l'étude de ronds points à l'intersection des rues de Vézelois et de Bosmont avec la nouvelle rue.

L'observation DAN91 propose de soigner l'insertion paysagère de la halte par le végétal et demande un rond point.

L'observation DAN44 expose une proposition de haie végétale jusqu'à la rue du Bosmont pour se protéger des vues de - et sur la halte.

Le comité urbanisme et développement durable (DAN113) insiste sur la nécessité de communiquer avec les riverains pendant les travaux et le maire (DAN114) souhaite un accompagnement individuel des riverains inquiets.

#### Questions de la commission d'enquête

*La proximité relative en distance et temps de la gare de Belfort, le positionnement excentré par rapport au coeur de la commune, son implantation pour partie hors du foncier SNCF Réseau, le dessin du parking avec des délaissés, les accès aux quais sur un seul côté de la voie ferrée, l'implantation entre deux passages à niveaux proches, sont des éléments qui conduisent à s'interroger sur l'intérêt de cette halte à Danjoutin. La commission d'enquête demande si un positionnement alternatif a été étudié, notamment sur le foncier appartenant au maître d'ouvrage, au-delà d'un des passages à niveau et plus proche du centre. L'implantation de cette halte peut-elle être différée dans le temps ? Dito la halte de Sévenans ?*

Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse (mémoire en réponse p. 15 et 16)

Les études techniques de signalisation réalisées sur la base du programme du projet ont conduit à

implanter le signal d'autorisation d'entrée dans la gare de Belfort-ville au niveau du passage à niveau n°1. Cette disposition permet une fermeture/ouverture indépendante des passages à niveau encadrant la halte de manière optimale pour les circulations routières.

Un positionnement de la halte vers la bifurcation de la ligne Belfort/Mulhouse impliquerait :

- une fermeture simultanée des PN 1 et 2 pendant la durée de desserte de la halte par les trains en provenance de Belfort, du fait de la position contrainte des pédales d'annonces ;
- l'impossibilité de circuler sur la ligne Belfort/Mulhouse pendant le temps de la desserte du fait de l'implantation au PN1 du signal d'entrée sur la ligne Paris-Mulhouse.

SNCF Réseau conclut donc qu'il n'est donc pas envisagé d'implanter la halte de Danjoutin au-delà du PN1, vers la bifurcation de la ligne Belfort/Mulhouse. D'autre part, la topographie de la ligne en déblais, les difficultés de créer les accès ne permettent pas une implantation de la halte au-delà du PN2, qui de plus l'éloignerait de la future zone résidentielle projetée par la commune (Eco-quartier de la grand Combe). La réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic voyageur s'effectue sur les emprises actuelles de la ligne. Aucune fragmentation urbaine supplémentaire n'est engendrée par le projet. Au cas où la construction de la halte serait différée dans le temps, des mesures conservatoires seraient souhaitables pour minimiser le coût des travaux et leur impact sur les circulations. De plus, la non desserte de Danjoutin impliquerait un temps de stationnement allongé à Meroux et des recettes d'exploitation réduites.

Les PN1 et PN2 sont équipés de détecteurs électroniques permettant de déclencher la fermeture des PN au passage d'un train : leurs implantations respectives tiennent compte de la vitesse maximale des trains limitée à 60 km/h dans ce secteur. Compte tenu de cette donnée, la fermeture du second PN sera décalée d'environ 15 s par rapport à celle du premier :

- dans le sens de circulation Belfort vers Delle, après franchissement du PN1, pendant la desserte de la halte, le PN1 sera réouvert, le PN2 sera fermé ;
- dans le sens de circulation Delle vers Belfort, après franchissement du PN2, pendant la desserte de la halte, le PN2 sera réouvert et le PN1 ne se fermera que lorsque l'itinéraire vers Belfort sera tracé (rétention d'annonce au niveau du signal d'entrée de la gare de Belfort situé en amont du PN1).

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique : Pièce F – Dossier DUP et notamment annexe n°2 §3.2.1.1 et 3.2.1.2 / PN1 et 2.*

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par SNCF. Elle observe cependant que les réponses à certaines questions et propositions (cf. observations du public plus haut) ne sont pas apportées de manière complète par SNCF Réseau. La commission d'enquête recommande que le maître d'ouvrage étudie l'ensemble des propositions du public et y apporte des réponses argumentées.*

*La commission d'enquête observe qu'une grande majorité des observations s'interrogent sur l'utilité de cette halte ou sont franchement défavorables à son implantation. La commission d'enquête note à ce propos qu'une vive opposition s'est manifestée durant l'enquête publique de la part d'un groupe actif d'habitants de la commune, de riverains et de certains des propriétaires des terrains du lieu dit la Grande Combe. A ce propos, la commission d'enquête fait aussi le constat que le présent projet souffre d'une interférence avec la possibilité d'aménagement d'un éco-quartier dans la même zone et qu'une partie des oppositions à la création de la halte peut être liée à un rejet de ce second projet. La commission d'enquête constate aussi que la nature des aménagements qui sont projetés, et notamment les accès à la halte, prend en compte la création de cette éco-quartier. La commission d'enquête estime que la création de la halte est perçue par une partie du public comme partie intégrante de ce second projet et suscite de ce fait une opposition.*

*Au vu de l'expression du public majoritairement défavorable à la création de la halte de Danjoutin et de l'interférence probable entre les deux projets (création de la halte, création d'un éco-quartier), la commission d'enquête recommande que le présent projet de création de la halte de Danjoutin fasse l'objet d'une réflexion comparative sur l'intérêt de la halte de Danjoutin en faisant abstraction ou non de la création de l'éco-quartier. La commission d'enquête estime qu'une telle comparaison mettrait en lumière les éléments objectifs permettant de fonder la décision sans la lier au projet communal et sans préjuger de la réalisation de cet autre projet.*

#### 3.5.5.6.3 Une halte à Bourogne ?

##### Observations du public

Les observations BOU 5, DAN95, GRA04 demandent la création d'une halte à Bourogne.

##### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

Le programme de l'opération arrêté par le Comité de pilotage, qui est l'instance de gouvernance du projet, ne prévoit pas la réalisation d'une halte à Bourogne. La voie ferrée relativement excentrée du bourg n'offre pas de facilité d'implantation et de pertinence à cet équipement. De plus, Bourogne est un village proche de la gare TGV et de la future halte de Morvillars.

##### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission prend acte des réponses apportées.*

#### 3.5.5.6.4 La halte de Delle

##### Observations du public

La ville de Delle (DEL05) demande un travail sur les accès notamment piétonniers à la gare, particulièrement un cheminement piétonnier pour les quartiers nord et est. Une passerelle est à prévoir.

DEL04 demande l'aménagement d'une passerelle au dessus de l'Allaine pour relier le "fond" de la ZAC et la gare.

PCE07 rappelle le besoin d'une piste cyclable desservant la halte de Delle

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

La passerelle piétons de La Voinaie à Delle sera démolie du fait qu'elle ne dégage pas le gabarit d'électrification et que son état ne permet pas de la surélever. Elle sera remplacée par un ouvrage neuf mis aux normes d'accessibilité PMR.

Tout autre aménagement urbain au-delà du périmètre du projet ferroviaire reste de la compétence de la municipalité concernée.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans la pièce suivante du dossier d'enquête publique : Pièce F – Dossier DUP.*

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées. Elle recommande que les propositions effectuées au cours de l'enquête soient étudiées et qu'un travail d'interface soit entrepris pour favoriser l'attractivité de la ligne et l'inter-modalité entre les aménagements SNCF Réseau et d'éventuels aménagements hors périmètre SNCF en accompagnement du projet d'ouverture de la ligne.*

#### 3.5.5.6.5 La halte de Grandvillars

##### Observations du public

L'observation GRA03 demande l'aménagement d'un passage souterrain plutôt qu'une passerelle, moins confortable pour les usagers.

Un habitant du chemin de la passerelle (GRA06) demande des informations sur l'avenir de la haie mitoyenne longue de 36 m et sur le positionnement de la clôture définitive de la voie.

L'auteur de l'observation DAN111 a réhabilité l'ancienne halle de la gare. Il demande des compléments d'informations sur le projet : quels seront les aménagements pour le terrain SNCF au sud du futur parking, aujourd'hui enfriché ? Où sera implanté le futur bassin de rétention des eaux (recommandation n°21), Quid de l'éclairage public et du mobilier des haltes ? Quelles modalités d'entretien de la halte ? Enfin, il propose que l'avenue de la gare soit réaménagée pour favoriser des déplacements sûrs pour tous les modes et souhaite des travaux concomitants avec ceux de la halte.

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

La commission d'enquête constate que SNCF Réseau n'a pas apporté de réponse spécifique à ces observations.

### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique : Pièce F – Dossier DUP (Annexe n°2 §3.2.4.1 / PN16), note explicative p.26 et Pièce E- Complément à l'étude d'impact p. 98.*

*La commission prend acte de l'absence de réponses apportées.*

*Elle demande qu'une réponse argumentée soit produite sur la faisabilité d'implanter un passage souterrain en lieu et place de la passerelle et sur les avantages et inconvénients des deux solutions qui devraient être communiquées au public.*

*Elle recommande également que des précisions soient apportées aux deux riverains sur les questions posées. Un aménagement complémentaire de la rue de la Gare en faveur du partage de la voirie par l'ensemble des modes lui semble devoir être étudié et mis en œuvre afin de favoriser la fréquentation de la ligne.*

#### 3.5.5.6.6 La halte de Meroux

##### Observations du public

L'observation GRA03 propose une indépendance de la gare TER conçue avec un quai central et un passage souterrain avec des rampes.

##### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

La commission d'enquête constate l'absence de réponse sur ce point.

### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans la pièce suivante du dossier d'enquête publique : Pièce F – Dossier DUP, §2 4 5 3, p. 25.*

*La commission prend acte de l'absence de réponses apportées par le porteur de projet.*

*La commission d'enquête considère que la gare existante apporte les services que sont en droit d'attendre les usagers et que les coûts liés à la création d'une halte spécifique ne seraient vraisemblablement pas justifiés.*

#### 3.5.5.6.7 La halte de Morvillars

##### Observations du public

Le maire de Morvillars (MOR10) déplore les conséquences d'un traitement à minima des PN et propose le maintien du PN16, et un giratoire au droit du PN15. L'observation MOR09 propose l'aménagement de giratoires.

L'auteur de l'observation (MOR04) s'interroge sur la sortie de sa parcelle en cas de remontée de file au PN15. Il propose deux signaux stop de part et d'autre de son entrée. L'observation MOR06 questionne sur la desserte des bennes à ordures au nord de la voie ferrée et propose une aire de retournement.

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

La construction d'un passage souterrain au niveau du PN16 n'est pas aisée du fait de la proximité de la RD 19 et d'habitations riveraines. Il serait difficile de maintenir les fonctionnalités routières vers les trois directions (rue de la Fontaine aux Voix, rue des Vergers et piste cyclable). Cette solution de passage inférieur n'a donc pas été retenue.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans la pièce suivante du dossier d'enquête publique : Pièce F – Dossier DUP.*

*Elle recommande également que des précisions soient apportées à M. Terrier quant aux problèmes d'accès à son domicile. De même, des précisions devront être apportées aux élus et aux habitants sur toutes les questions posées quant au fonctionnement urbain en lien avec les aménagements prévus.*

### 3.5.5.7 Planning des travaux des ponts rails à Andelnans et Moval

#### Observations du public

L'observation MER02 interroge sur le phasage des travaux concernant les deux ponts rails d'Andelnans et de Moval : période d'été et simultanéité.

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

Les travaux impactant la circulation routière sous les ponts rails d'Andelnans seront réalisés sans simultanéité de travaux sur les 2 ouvrages. Pour ces points chantiers, avant le démarrage des travaux les communes concernées seront rencontrées par la maîtrise d'œuvre pour analyser les impacts.

Ce travail se fera également en partenariat avec le Conseil général 90 en charge des routes départementales ainsi qu'avec le SMTC.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission prend acte des réponses apportées.*

### 3.5.6 Impacts environnementaux : faune, flore, milieu naturel, paysage

#### Observations du public

Soixante cinq remarques concernent les impacts environnementaux. Le nombre de personnes ou d'institutions s'étant manifestées pendant l'enquête sur cette thématique est plus réduit puisque dans de nombreux cas une même observation aborde plusieurs sous-thématiques et que certaines personnes ont formulé plusieurs observations. A Danjoutin, ce sont 48 remarques portant sur l'une ou l'autre thématique environnementale qui ont été formulées le plus souvent en lien direct avec une opposition marquée à la création d'une halte.

#### 3.5.6.1 Milieux naturels, continuités écologiques, impact sur la flore et la faune

##### Observations du public

L'observation DAN29 signale la nécessité d'études avant fauche en ce qui concerne les espèces protégées et les espèces patrimoniales. Plusieurs observations (AND39, DAN31, DAN35, DAN67, DAN79, DAN82, DAN89, DAN126, DANPAR134, MER04, MOR06 ...) considèrent que la halte provoquera la destruction de la faune et de la flore et des atteintes à l'environnement.

A contrario, l'observation PCE08 émanant de la FNAUT considère que la problématique environnementale a été correctement prise en compte dans le projet.

Les observations AND04 et SEV05 concernent la transparence de la ligne pour la faune.

Plusieurs observations (DAN1, DAN12, DAN35, DAN52, DAN73, DAN103...) considèrent que le projet consomme des espaces verts, des terres arables, des jardins, des espaces agricoles.

##### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse (p. 47, 48)

SNCF Réseau rappelle que le projet de réouverture de la ligne Belfort-Delle a fait l'objet de la procédure réglementaire suivante : dossier de demande d'autorisation de dérogation au titre de l'article L411-2 4° du Code de l'Environnement (destruction d'habitats d'espèces faunistiques protégées, destruction et capture d'espèces faunistiques protégées) et que cette instruction a permis de définir les modalités de limitation et de compensation des impacts sur la faune et la flore pour l'ensemble du projet.

Ce dossier a reçu un avis favorable du conseil national de protection de la nature (CNPN) et a fait l'objet d'un Arrêté préfectoral de dérogation valant autorisation.

S'agissant de la faune sauvage et plus particulièrement des traversées de voies par du petit ou gros gibier, le travail de réduction des impacts environnementaux du projet a conduit à privilégier la transparence écologique maximale. C'est pourquoi la voie ferrée ne sera pas clôturée, hormis dans les secteurs urbanisés pour améliorer la sécurité. L'infrastructure reste franchissable pour la faune, durant le jour et la nuit.

En ce qui concerne la consommations de terres arables et de jardins, SNCF Réseau indique que le projet a été présenté en commission départementale de consommation des espaces agricoles (CDCEA) en mai 2014 et note que cette commission n'a pas émis d'avis défavorable au projet.

A propos des études écologiques, le responsable du projet rappelle que des inventaires faunistiques et floristiques ont été réalisées et que l'autorisation donnée au projet au titre du conseil national de protection de la nature (CNP) prend en compte ces résultats.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique : Pièce E – Etude d'impact et Pièce E Compléments à l'étude d'impact suite à l'avis de l'autorité environnementale.*

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par le maître d'ouvrage. Elle considère que les impacts du projet sur l'environnement sont faibles et ont été pris en compte conformément à la réglementation en vigueur.*

### 3.5.6.2 Risques naturels

#### Observations du public

Une observation a trait à la nappe de la Savoureuse (DAN72). Une remarque est également formulée concernant les inondations du PN7 (PCE05).

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse (p. 48)

SNCF réseau indique que le PN7 ne se situe pas en zone inondable et que les prescriptions réglementaires relatives à la protection de la ressource en eau seront respectées.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique : Pièce E – Etude d'impact et Pièce E Compléments à l'étude d'impact suite à l'avis de l'autorité environnementale.*

*La commission d'enquête prend acte des réponses du pétitionnaire. Elle considère que les impacts du projet en matière de risques naturels à l'exception du pont rail prévu au PN13 (cf. plus haut § Incidences sur l'eau et les milieux aquatiques) sont faibles et ont été correctement pris en compte.*

### 3.5.6.3 Paysage

#### Observations du public

Les observations AND02, DAN44, DAN76, MOV04 ont trait aux haies, arbres et arbustes à maintenir ou à implanter pour une bonne insertion paysagère du projet.

### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse (p. 49)

Concernant le maintien des arbres et l'éventuelle implantation de haies aux abords des parkings et des haltes, SNCF Réseau indique que la réglementation (Titre III – Protection du domaine public ferroviaire du code des transports) prévoit des obligations d'abattage et des interdictions de plantation afin d'éviter toute chute d'arbres sur la voie ferrée en cas d'aléas climatiques. Le responsable du projet indique aussi que le traitement des surfaces végétales des haltes et des parkings sera à étudier au cas par cas.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique : Pièce E – Etude d'impact et Pièce E - Compléments à l'étude d'impact suite à l'avis de l'autorité environnementale.*

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par SNCF Réseau. Elle recommande que l'aspect paysager de l'implantation des haltes, parkings et autres aménagements (par exemple pont route, itinéraires de rabattement, clôture ....) soit traité avec attention en raison de son influence sur l'attractivité de l'infrastructure et pour favoriser sa bonne acceptation par les riverains.*

### 3.5.6.4 Impacts en exploitation et autres sous thèmes

#### Observations du public

L'observation BOU04 pose la question de l'entretien des talus en bordure de la voie.

Plusieurs observations (PCE03, DAN78, DAN108, DEL05) signalent les avantages environnementaux du projet en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de réduction des pollutions liées à l'automobile et de réduction des consommations énergétiques.

L'observation DAN80 craint la prolifération d'espèces invasives, dont l'Ambroisie.

L'observation DEL06 souligne l'insuffisance de prise en compte des vestiges archéologiques et les impacts défavorables sur l'environnement.

### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse (p. 50)

SNCF Réseau est tenu d'entretenir les abords du réseau ferré national au sein des emprises ferroviaires. En ce qui concerne l'éventuelle destruction de tuyaux de drainage lors des diagnostics archéologiques, SNCF Réseau en prend note et s'engage à faire les travaux de réparation nécessaires.

En matière de plantes invasives, SNCF Réseau rappelle que la surveillance de l'évolution des plantes invasives incombe au gestionnaire d'infrastructure dans la limite de ses emprises. Une étude approfondie de la localisation des plantes invasives a été conduite dans le cadre des inventaires écologiques Flore. Ont été notamment identifiés les robiniers faux Acacia à croissance rapide, la balsamine, la Renouée du Japon, le Solidago et le Buddleia de David. Le responsable du projet indique aussi qu'aucune occurrence d'Ambroisie n'a été détectée et que ses équipes sont informés et sensibilisés à la problématique.

### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique : Pièce E – Etude d'impact et Pièce E - Compléments à l'étude d'impact suite à l'avis de l'autorité environnementale.*

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par SNCF Réseau. Elle considère que la gestion des plantes invasives est correctement appréhendée dans le projet, notamment en phase travaux. Elle recommande que le pétitionnaire y apporte la plus grande attention, notamment en phase d'exploitation lors des travaux d'entretien des emprises qui lui incombent.*

*La commission d'enquête souligne également l'intérêt d'un report modal du transport routier vers le transport ferroviaire en termes de réduction des consommations énergétiques, d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.*

### **3.5.7 Communication et concertation préalable**

#### Observations du public

Cinq observations écrites (registres ou courriers) concernent la concertation dont la communication est le support, ainsi que les relations entre le maître d'ouvrage et le public. Par ailleurs, un certain nombre de remarques orales ont exprimé un sentiment de manque d'écoute pendant les réunions de concertation (MOR09) et parfois de réponses de la part du maître d'ouvrage (RFF puis SNCF Réseau).

Les observations DAN07, DAN10 notent une absence de consultation ou de « sondage ou communication » du public. L'observation DAN01 souligne que des présentations du projet ont eu lieu mais qu'il ne s'agissait pas d'une véritable concertation. DAN122 note les lacunes en matière d'information et de concertation, notamment l'absence de réponses données par le maître d'ouvrage.

La ville de Delle (DEL05) regrette qu'un travail conjoint n'ait pas été mené avec elle sur une liaison piétonne entre la gare et sa rive nord.

M Proust, dans le dossier remis à la commission d'enquête (PCE17), remet en cause la fiabilité des informations données dans le dossier d'enquête car il pense que la Région ne pourra pas assumer les fréquences promises, gage de fréquentation de l'infrastructure en projet.

Une observation orale à Morvillars ainsi que l'observation CPE08 (émanant de la FNAUT), souligne la composition complexe du dossier, ce qui le rend difficile à appréhender pour le public.

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

Le déroulement de la concertation et quelques chiffres sont rappelés. La « communication locale sur le projet » a débuté en 2009 au préalable du « débat public réglementaire » qui s'est déroulé en

janvier 2010. Le périmètre réglementaire de la concertation s'étend aux communes traversées par les 22 kilomètres de la ligne entre Belfort et Delle, soit les 10 communes concernées par les aménagements : Danjoutin, Andelnans, Sévenans, Moval, Meroux, Bourogne, Morvillars, Grandvillars, Joncherey, Delle. Le maître d'ouvrage a cependant souhaité élargir ce périmètre, notamment pour répondre aux attentes exprimées par des communes riveraines du projet. Différents documents d'information sur le projet (lettre d'information, affiches, fiches d'information sur les aménagements du secteur, site internet) ont été mis à la disposition des habitants.

La concertation s'est poursuivie jusqu'en 2011 auprès des élus au long de la phase d'étude de l'avant projet. A compter de mi 2013, après sa validation, les études de conception ont été conduites et l'avancée des aménagements présentée aux maires des communes concernées. Certains ont été consultés à plusieurs reprises.

Fin 2014, le maître d'ouvrage a présenté le projet au sein des conseils municipaux des communes de Delle, Sévenans, Danjoutin, Grandvillars, Bourogne, puis organisé une réunion publique dans chaque commune. Une présentation du projet a alors été faite et il a été répondu aux nombreuses questions du public (cf. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage, pp. 57-62).. Le compte rendu et la synthèse des réunions publiques est rapporté en annexe 6 du mémoire en réponse.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête constate que les informations relatives à la communication et à la concertation sont fournies dans les pièces suivantes du dossier d'enquête publique :*

- *Pièce F – Dossier DUP*
- *Pièce K – Bilan de la concertation*

*La commission d'enquête prend acte des réponses apportées qui lui paraissent satisfaisantes. Elle constate qu'une concertation conséquente quant aux moyens mis en œuvre, a été conduite : panneaux d'expositions, réunions publiques, site internet, réunions avec les maires et les conseils municipaux. Le maître d'ouvrage a pris en compte certaines demandes de réunion avec les communes et a mené des échanges techniques avec celles ci.*

*La commission considère qu'une communication plus large du bilan d'enquête fin 2010 (au delà de sa mise à disposition dans les communes) et du compte-rendu de la réunion de début 2015, – par exemple par la mise en ligne sur le site du maître d'ouvrage – aurait vraisemblablement permis de mieux préparer le déroulement de l'enquête publique en apaisant certaines inquiétudes et en facilitant l'appréhension d'aspects techniques du dossier par le public. La commission note également que les éléments de synthèse de la phase de concertation tenue en 2014-2015, n'ont pas été portés au dossier d'enquête mais transmis à la commission, puis dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage.*

*En conclusion, la commission d'enquête constate qu'une concertation a été menée avec le public et qu'un travail partenarial a été engagé avec les élus.*

### 3.5.8 Utilité publique

Les observations du public relatives aux aspects économiques, à la rentabilité de l'infrastructure, aux besoins, à la fréquentation future de la ligne, et in fine à son utilité sont très nombreuses et constituent le sujet qui a le plus mobilisé le public pendant l'enquête. 113 observations comportent des remarques sur les coûts et des considérations sur les aspects économiques attachés au projet. 98 remarques concernent les besoins de déplacement et la fréquentation future de la ligne et différents autres aspects liés à l'utilité de l'infrastructure sont cités dans 66 observations (cf. tableau récapitulatif général).

Sur ce thème particulier, comme sur beaucoup d'autres, une majorité d'observations sont recueillies à Danjoutin.

#### 3.5.8.1 Intérêt du projet

##### Observations du public

Les observations évoquant l'intérêt ou a contrario le manque d'utilité du projet sont très nombreuses et ont été résumées dans les tableaux présentés dans les pages 57 à 112 du présent rapport.

De nombreuses observations (par exemple, PCE17, AND01, AND03, AND04, AND06, AND07, BOU02, DAN02, DAN05, DAN07, DAN08, DAN10, DAN12, DAN13, DAN17, DAN18, DAN19, DAN20, DAN21, DAN23, DAN24, DAN25, DAN26, DAN29, DAN32, DAN33, DAN42, DAN44, DAN49, DAN50, DAN55, DAN56, DAN57, DAN59, DAN60, DAN62, DAN68, DAN69, DAN70, DAN72, DAN76, DAN77, DAN79, DAN81, DAN82, DAN83, DAN85, DAN86, DAN88, DAN90bis, DAN92, DAN93, DAN94, DAN98, DAN99, DAN100, DAN101, DAN106, DAN111, DAN111bis, DAN118, DAN120, DAN122, DAN123, DAN126, DEL06, MER03, MER04, MOR02, DANPAR129, DANPAR130, DANPAR131, DANPAR134, DANPAR136, DANPAR138, DANPAR139, DANPAR140, DANPAR142, DANPAR143, DANPAR145, DANPAR147, DANPAR148, DANPAR149, DANPAR151, DANPAR152, DANPAR155, DANPAR156, DANPAR158, DANPAR163, DANPAR164) estiment que le projet n'a pas ou que peu d'utilité mettent en avant que le coût est disproportionné, font état d'une fréquentation faible ou mal documentée, indiquent que la desserte par bus est suffisante, évoquent la concurrence transport routier – transport ferroviaire, soulignent le déficit des lignes régionales existantes et le manque de lisibilité en matière de budget de fonctionnement ; certains parlent de gaspillage, de non rentabilité, d'augmentation des "taxes" ; d'autres contestent l'utilité publique du projet.

De nombreuses institutions et associations ont manifesté leur intérêt fort pour le projet. La communauté de communes du sud Territoire (PCE02), l'association Interlignes TGV (PCE03) l'association Chantier Café Solidaire (PCE04), la fédération régionale des travaux publics (PCE06), les associations d'usagers des transports (PCE07, PCE08, PCE13), la chambre de commerce et d'industrie 90 (PCE10), les communes de Faverois (PCE09), Joncherey (PCE11), le gouvernement de la république et canton du Jura (PCE14) et les villes de Délemont (PCE15) et Porrentruy (PCE17), des membres des comités urbanisme et développement durable de Danjoutin (DAN112) M. le maire de Danjoutin (DAN114), M. le maire de Grandvillars (GRA07) considèrent que le projet présentent un grand intérêt

et citent le développement et l'aménagement du territoire, le transport scolaire, les déplacements des travailleurs transfrontaliers, le développement économique, les échanges transfrontaliers, une mobilité améliorée, des gains en matière énergétique et environnementale etc.

Quelques observations émanant de particuliers sont favorables au projet (par exemple PCE16, DAN30, DAN47, DAN48, DAN102, DAN108, DAN115, DAN116, DAN117, DAN118, DAN128, GRA01, JON02, MOR10).

Parmi les observations qui contestent l'utilité du projet, il faut signaler la contribution très détaillée et très argumentée de M. Christian Proust (PCE17), qui a produit un mémoire de 159 p. (annexes comprises). Ce mémoire est fourni en annexe 6 du présent rapport. Le projet est considéré déraisonnable. L'auteur estime aussi que le dossier d'enquête ne donne pas une vision sincère du projet et que l'information du public trompeuse. Le dossier d'enquête fait état de 46 à 50 circulations par jour, ce qui ne correspond pas à la réalité des discussions en cours, alors que des comptes rendus émanant des groupes de travail font état de seulement 16 allers et retours par jour. C. Proust estime que la faiblesse des fréquentations envisagées et les coûts d'exploitation empêcheront la région de Franche-Comté d'atteindre les fréquentations promises. Les études effectuées dans le passé concernant la fréquentation fournissent des chiffres variant dans une gamme de 1600 à 6600 voyageurs par jour. SNCF et CFF fournissent des estimations récentes comprises entre 992 et 2009 voyageurs par jour. La région ayant fixé un seuil de 3 millions d'€ au déficit, C. Proust estime que les fréquences ne seront pas conformes à celles présentées dans l'enquête publique. Le cadencement suisse aura des retentissements sur les horaires d'arrivée et de départ à Belfort, les rendant très peu attractifs pour les usagers scolaires. Les tarifications ferroviaires seront faites au tarif de 65 € par mois sur Belfort Delle alors qu'actuellement le transport par bus est gratuit. La fréquentation des correspondances avec la gare TGV sera faible. La fréquentation prévue de la composante travail est gravement erronée. La fréquentation par les frontaliers ne sera pas augmentée par rapport à celle existant en gare de Delle. Il existe une disproportion entre le coût et l'intérêt du projet. Les conclusions de l'observation sont que l'information est tronquée, que les études alternatives sont absentes, qu'il y a surestimation de la fréquentation, et que les bilans sont erronés.

L'observation PCE17 considère aussi que l'alternative routière n'a pas été correctement étudiée.

#### Questions de la commission d'enquête

*La commission d'enquête souhaite obtenir toutes précisions utiles sur les études effectuées quant aux différents scénarii alternatifs à la réouverture de la ligne : nature des autres solutions étudiées, résultats des études, critères ayant présidé au choix de la solution retenue.*

#### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès verbal de synthèse

SNCF Réseau rappelle en préambule le contexte et l'historique du projet. Le maître d'ouvrage souligne entre autres que cette réouverture doit pouvoir être mise en perspective avec la démarche engagée par les collectivités réunies au sein du Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine (SMAU) pour une coordination des transports à l'échelle de l'aire urbaine et que la portée de la réouverture dépasse le l'environnement le plus immédiat et doit être être élargie aux agglomérations qui bénéficient d'une

desserte ferroviaire (axe Belfort, Héricourt, Montbéliard avec ses prolongements).

L'analyse socio-économique qui a été conduite montre que les bénéficiaires du projet sont :

- les usagers des transports en commun routier qui économisent du temps sur leur trajet et gagnent en ponctualité, les reportés des voitures particulières qui économisent sur l'utilisation de leurs véhicules et les usagers en correspondance avec les TGV,
- la collectivité au sens large est également bénéficiaire grâce au report des usagers de la voiture sur le mode ferré (diminution de la pollution et de l'effet de serre, de la congestion ...).

Concernant le coût, SNCF Réseau indique que le coût est similaire à celui d'autres projets comparables réalisés dans la région et est de l'ordre de 5 millions d'€ par km de voie rénovée et électrifiée.

Concernant les besoins et la fréquentation, SNCF rappelle les données contenues dans le dossier d'enquête publique.

SNCF Réseau indique également que le projet de réouverture de la ligne Belfort-Delle a été lancé, afin de favoriser l'utilisation du transport ferroviaire par rapport au transport routier.

En ce qui concerne les autres possibilités SNCF réseau indique : "Dans le cadre des études préliminaires, des projets alternatifs ont été étudiés, et notamment une desserte par bus qui présente l'avantage d'un investissement initial réduit au niveau des infrastructures, avec donc l'absence d'impacts de construction".

Pour le responsable du projet, la solution ferroviaire présente les avantages suivants :

- faciliter la desserte de la gare TGV de Belfort-Montbéliard depuis Belfort, Delle et depuis la Suisse. Cette desserte sera en effet continue, sans avoir besoin de correspondances entre différents modes de transport. La solution ferroviaire diffuse donc l'accessibilité à la grande vitesse et l'attractivité des territoires associée,
- offrir une capacité de transport supérieure et un meilleur confort par rapport au mode routier,
- réduire de façon importante les émissions de gaz à effet de serre.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*La commission d'enquête remarque que les observations contestant l'utilité du projet sont très nombreuses et émanent de particuliers. Elle constate aussi que a contrario les acteurs institutionnels ou associatifs qui se sont manifestés sont favorables au projet et considèrent qu'il sera utile à maints égards.*

*La commission d'enquête publique constate aussi que des observations émanant de particuliers sont favorables au projet et considèrent qu'il sera utile.*

*La commission d'enquête observe en outre que les observations contestant l'utilité publique du projet ont pour leur très grande majorité été recueillies à Danjoutin.*

*La commission d'enquête remarque corrélativement que dans les autres communes concernées par l'enquête publique unique, le public n'a que peu contesté l'utilité publique du projet ou s'est manifesté en faveur du projet.*

*La commission d'enquête estime que l'interférence entre d'une part le projet de réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic voyageurs et d'autre part la possible création d'un "écoquartier" a sans doute suscité à Danjoutin une opposition exacerbée au projet ferroviaire.*

*La commission d'enquête prend acte de l'existence d'une situation tranchée avec d'un coté une forte participation à l'enquête et une contestation marquée de l'utilité publique du projet à Danjoutin et de l'autre coté une absence d'opposition des particuliers au projet dans les autres communes concernées par l'enquête.*

*La commission d'enquête observe également que la nature et le contenu des études effectuées concernant les projets alternatifs ne sont pas constitutifs du dossier d'enquête et que ces documents ne lui ont pas été communiqués. La commission d'enquête considère donc que, dans le cas d'espèce, il ne lui est pas possible de se livrer à une comparaison factuelle des intérêts et inconvénients présentés par les deux modes de transport.*

*La commission d'enquête constate cependant que SNCF Réseau fournit à ce propos une série d'arguments généraux montrant pourquoi la réouverture de la voie ferrée a été préférée à une desserte par bus. Le rail offre une meilleure capacité de transport et un meilleur confort. Le rail présente des avantages environnementaux indéniables (réduction des émissions de gaz à effet de serre, réduction de la production de polluants atmosphériques et faible consommation énergétique) Le rail fournit un accès direct à la LGV Rhin Rhône et facilite l'accès au réseau ferroviaire suisse et à de nombreuses liaisons internationales. La commission d'enquête considère que ces arguments sont pertinents.*

*La commission d'enquête constate qu'au niveau de l'aire urbaine, la réouverture de la ligne Belfort-Delle présente l'intérêt de permettre des dessertes péri-urbaines au sein des agglomérations de Belfort et Montbéliard (300 000 habitants) en liaison avec la Suisse.*

*La commission d'enquête observe également que l'analyse socio-économique du projet, fondée sur des bilans quantitatifs et monétarisables, montre clairement que le bénéfice actualisé du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Belfort –Delle est négatif puisqu'il a été évalué à -74 M€ en euros 2009. Cette étude montre également que le projet profitera essentiellement aux usagers et pour une faible part au gestionnaire d'infrastructure (environ 5% des bénéfices). Les pertes se répartissent entre les autorités organisatrices qui subventionnent l'exploitation et la puissance publique qui perd une partie des recettes fiscales associées à la consommation de carburant (TVA et TIPP).*

*La commission d'enquête souligne que d'autres aspects de l'intérêt économique et social du projet (économies d'énergie, effets sur l'aménagement du territoire, qualité de service des transports, effets sur l'activité économique et l'emploi...) ne peuvent pas être quantifiés sur une base d'un indicateur monétaire comparable. Elle constate que la réduction des émissions de gaz à effet de serre a cependant été évaluée : le document fournit également une estimation des bilans d'émission de CO<sub>2</sub>. En phase d'exploitation, les émissions associées au transport de voyageurs par le rail sont estimés à*

2,4 g/voyageur.km (en prenant en compte les émissions liées à la construction du matériel), alors que celles évalués pour le transport routier sont évaluées à 68,2 g/voyageur.km.

La commission d'enquête note que la fréquentation de la ligne constitue avec le coût du projet les points qui soulèvent le plus d'observations négatives de la part d'une partie du public. Elle observe que le dossier d'enquête comporte des estimations de cette fréquentation, qui sont contestées dans certaines observations. La commission d'enquête estime qu'en la matière, les prévisions produites en amont des projets sont très souvent entachées d'une grande incertitude. Les investigations complémentaires qu'elle a menées auprès des autorités suisses tendent à démontrer qu'une offre de service adaptée se traduit par une fréquentation supérieure à celle escomptée initialement.

Concernant les nombreuses remarques mentionnant le coût "disproportionné" du projet, la commission d'enquête constate que la "rentabilité" sociale et économique du mode ferroviaire doit être appréhendée sur le long terme. La commission d'enquête estime notamment que les avantages présentés par le transport routier ne sont vraisemblablement qu'apparents et qu'en la matière il est indispensable de prendre en compte deux éléments majeurs : (i) le coût de l'infrastructure et de son entretien et (ii) la durée de vie des infrastructures doivent être intégrés aux estimations. Concernant la durée de vie des infrastructures et des matériels, elle est de l'ordre de 15 ans pour les bus et supérieure à 50 ans pour le train. Les comparaisons doivent donc être effectuées sur des périodes longues de l'ordre de 50 ans correspondant à la durée de vie des infrastructures et du matériel ferroviaire. La commission d'enquête remarque que les spécialistes s'accordent à considérer qu'en intégrant ces considérations, le train montre une pertinence financière supérieure à celle du transport routier.

La commission d'enquête publique considère que le choix entre les deux modes de transport (route et rail) est conforme aux orientations des politiques publiques en matière de transport terrestre et constate à ce propos que les acteurs institutionnels et associatifs qui se sont manifestés pendant l'enquête tout autant que les différentes institutions impliquées (état, conseil régional de Franche-Comté, collectivités locales) soutiennent activement le choix du mode ferroviaire par leur investissement financier dans le projet.

La commission d'enquête considère que le projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne Belfort Delle présente une utilité publique manifeste en matière de développement et d'aménagement du territoire, de déplacement des travailleurs transfrontaliers, de développement économique, d'échanges transfrontaliers, de réduction de la consommation énergétique, de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Au vu de l'ensemble de ces éléments et notamment des informations rapportées, la commission d'enquête considère que le projet présente une utilité publique.

### 3.5.9 Observations relatives au déroulement de l'enquête publique

#### Observations du public

Une observation (DAN77) considère que les enquêtes publiques sont purement formelles sans véritable approche constructive. L'observation DANPAR133 remarque qu'il n'a pas été possible de participer à l'enquête publique par voie électronique.

#### Analyse et avis de la commission d'enquête

*Concernant les observations relatives à l'organisation de l'enquête publique elle-même, la commission constate que les enquêtes publiques sont réglementées par un cadre réglementaire très strict et considère que ce cadre a été en l'espèce respecté. La commission d'enquête remarque que l'enquête publique constitue un exercice de démocratie participative qui permet aux citoyens de s'exprimer de manière directe sans recourir à leurs représentants élus. La commission d'enquête constate qu'en l'occurrence la manifestation du public à cette enquête a été très forte. Elle considère aussi que le grand nombre, la richesse et la variété des observations et des remarques recueillies démontrent à l'évidence que le public s'est saisi de cet outil. En ce qui concerne l'outil numérique, la commission d'enquête considère que cette disposition relève de l'autorité organisatrice et que l'arrêté n° 2015028-0002 du 28 janvier 2015 de M. le préfet du Territoire de Belfort organisant l'enquête publique unique et l'enquête parcellaire conjointe ne fait pas mention de cette possibilité.*

### **Synthèse concernant les observations**

***La commission d'enquête constate que l'enquête publique a suscité une forte participation du public. Les personnes concernées ont pu dans les conditions prévues par la réglementation prendre connaissance du projet et faire connaître leurs observations, remarques et propositions vis à vis du projet. Le responsable du projet SNCF Réseau a produit dans le meilleur délai un mémoire en réponse aux observations du public et de la commission d'enquête.***

***La commission d'enquête estime en conclusion que cette consultation s'est déroulée dans des conditions satisfaisantes d'organisation, que le public a eu toute latitude pour connaître le dossier et s'exprimer.***

***Elle a donc recueilli les éléments nécessaires à la rédaction de conclusions motivées complètes et à l'établissement d'un avis éclairé.***

#### Chapitre 4. Bilan général du déroulement de l'enquête

L'enquête publique unique s'est déroulée conformément à l'arrêté n° 2015028-0002 du 28 janvier 2015 de M. le Préfet du Territoire de Belfort et a permis au public de s'exprimer dans les conditions réglementaires.

A Delle, le 28 mai 2015.

Les membres de la commission d'enquête

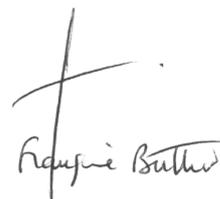
Pierre Marie Badot



Sylviane Fouré



Françoise Berthet



## ANNEXES

Les annexes sont constituées (i) par des copies des pages des registres d'enquête (seules les pages complétées sont fournies) (ii) par les courriers reçus par le Président au siège de l'enquête publique (Mairie de Delle) ou (iii) remis en mains propres.

### **Annexe 1**

Copies des registres de l'enquête publique unique de l'ensemble des communes excepté Danjoutin (communes de Andelnans, Bourogne, Charmois, Delle, Grandvillars, Joncherey, Meroux, Morvillars, Moval, Sévenans) et du registre déposé en préfecture, **126 p.**

### **Annexe 2**

Copies des registres de l'enquête publique unique (5) et de l'enquête parcellaire (1) de la commune de Danjoutin, **211 p.**

### **Annexe 3**

Copies des registres de l'enquête parcellaire de l'ensemble des communes excepté Danjoutin (communes de Andelnans, Bourogne, Delle, Grandvillars, Joncherey, Meroux, Moval, Sévenans), **48 p.**

### **Annexe 4**

Copies des courriers reçus par le Président au siège de l'enquête publique (Mairie de Delle), **68 p.**

### **Annexe 5**

Copies du mémoire et des annexes remis par M. Christian Proust, **159 p.**

### **Annexe 6**

Mémoire en réponse du maître d'ouvrage, **90 p.**