

**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)**

---

**CONCLUSIONS MOTIVEES 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**

**1. Objet de l'enquête publique unique**

**2. Rappel des conclusions générales relatives à l'organisation et au déroulement de l'enquête**

**3. Conclusions motivées**

**Avis de la commission d'enquête**

## **1. Objet de l'enquête publique unique**

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 onze communes à savoir Andelnans, Bourogne, Charmois, Danjoutin, Delle, Grandvillars, Joncherey, Meroux, Morvillars, Moval et Sévenans.

Cette enquête a été conduite selon une procédure identique à l'enquête parcellaire conjointe.

## **2. Conclusions générales relatives à l'organisation et au 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.

### 3. Conclusions motivées

Les présentes conclusions résultent de l'étude du dossier d'enquête, des constatations effectuées sur le terrain, des observations formulées par le public, des réponses fournies par SNCF Réseau, des informations recueillies par la commission lors des investigations complémentaires qu'elle a menées.

La commission d'enquête a pris acte du projet de SNCF Réseau, de réouverture de la ligne ferroviaire Belfort – Delle au trafic voyageurs, suppression et aménagement de passages à niveau sur le territoire des communes de Danjoutin, Andelnans, Sévenans, Moval, Meroux, Charmois, Bourogne, Morvillars, Grandvillars, Joncherey et Delle.

L'opération a pour objectif d'offrir à tout voyageur un accès ferroviaire à la ligne à grande vitesse Rhin – Rhône, de renforcer la part du rail dans les déplacements transfrontaliers et péri-urbains et de permettre l'accessibilité au transport ferroviaire par la création de haltes.

Les travaux d'aménagement nécessitent sur le territoire communal de toutes les communes une rénovation complète de la voie ferrée existante, l'aménagement des ouvrages hydrauliques présents ainsi que les aménagements résumés ci-après.

#### ▪ Andelnans

La conservation et la sécurisation du passage à niveau (PN) n° 4, la suppression du PN n° 6 avec création d'un itinéraire de rabattement, l'aménagement de deux ouvrages d'art ainsi que l'aménagement d'une piste VTT dans les boisements au sud de la commune.

La réalisation de la piste VTT demande l'acquisition d'une parcelle sur la commune, par SNCF Réseau.

#### ▪ Bourogne

Le rétablissement de l'accès ferroviaire fret à la zone industrielle de Bourogne, la conservation et la sécurisation du PN n° 1, la création d'un giratoire suite à la suppression du PN n° 13 et, la création de deux ouvrages d'art :

- un pont – rail dû à la suppression du PN n° 13 (pour rétablissement de la RD 19 A)
- un pont – route dû à la suppression du PN n° 11 (pour rétablissement de la RD 29)

#### ▪ Danjoutin

La conservation et la sécurisation des PN n° 4 et PN n° 2 de franchissement de la RD 47 et de la RD 23, l'aménagement des ouvrages d'art existants, la suppression d'un pont route et la création d'une voirie routière de rabattement et, la création d'une halte ferroviaire entre les PN n° 1 et n° 2, et ses aménagements (parkings, voies d'accès).

Les aménagements de la rue du Coteau, de la voirie d'accès à la halte reliant la rue de Vézelois à la rue du Bosmont et de la route à hauteur du passage à niveau n° 2 (trottoir) nécessitent l'acquisition de vingt-six parcelles sur la commune, par SNCF Réseau.

Suite à l'avancement des études de niveau projet, les parcelles AI - DP (9, 10 ares), AI – DP (2, 72 ares), AI - 123 (S / 0,48 ares), AI - 124 (P / 0, 45 ares), AI - 324 (S / 2, 40 ares), ne sont plus concernées, à ce jour.

- Delle

La conservation et la sécurisation du PN n° 22 de franchissement de la RD 19, la suppression du PN n°23 avec création d'un itinéraire de rabattement sur la rue du Pâquis, l'aménagement de la gare de Delle avec la création d'un second quai, de deux voies supplémentaires et d'une passerelle accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), l'aménagement de deux ouvrages d'art existants, la déconstruction et la reconstruction de la passerelle de la Voinaie intégrant une accessibilité aux PMR et, la construction d'un bâtiment technique.

- Joncherey

La conservation et la sécurisation du PN n° 20 avec création d'une piste cyclable, la conservation et la sécurisation du PN n° 21, la création d'une halte ferroviaire, à proximité du PN n° 21 sur la route de Thiancourt, et ses aménagements.

- Meroux

L'implantation d'une voie d'évitement à l'est de la voie existante, la suppression du PN n° 9, la construction d'un ouvrage d'art au niveau de la gare de Belfort - Montbéliard - TGV, la création d'une halte ferroviaire au niveau de la gare TGV et la construction d'un bâtiment technique.

- Morvillars

La conservation et la sécurisation du PN n° 15, le réaménagement en PN type piéton du PN n° 16, la création d'une halte et, sur une infime superficie la création du giratoire de Bourogne dû la suppression du PN n°13.

- Sevenans

La suppression du PN n° 7 avec création d'un itinéraire de rabattement, la création d'une voie de VTT, l'aménagement des ouvrages d'art existants et ultérieurement la création d'une halte ferroviaire.

**En matière de documents d'urbanisme et autres plans, schémas et programmes**, à 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.

En ce qui concerne le SCOT, la commission d'enquête considère notamment que la ligne existante n'est pas incompatible avec les orientations écologiques et environnementales de ce schéma. 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.

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.

**En ce qui concerne les incidences sur l'eau et les milieux aquatiques**, 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 (impermeabilisation 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.**

La commission d'enquête considère qu'en matière **de nuisances sonores**, 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. En outre, la commission d'enquête considère que la thématique du bruit est un sujet particulièrement sensible, puisque 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.

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.

**Concernant les vibrations et les ondes électromagnétiques**, la commission d'enquête considère que les nuisances liées aux vibrations seront dans le cas d'espèce minimales. La commission d'enquête considère également 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 faible.

**Concernant la sécurité**, la commission d'enquête considère que les éventuelles incidences du projet sur l'accroissement de l'insécurité urbaine ne relèvent pas de données factuelles faciles à objectiver. La commission d'enquête estime également 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. 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. 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.

**Concernant les itinéraires de rabattement**, la commission d'enquête 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. **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. **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.

**Concernant les clôtures, 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.

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.

**En ce qui concerne le trafic fret,** 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 et constate que 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.

**En matière d'inter-modalité, de relations avec le réseau de transport routier, de qualité des dessertes, de fréquence et de régularité,** la commission d'enquête insiste sur la nécessité de maintenir une offre de service attractive en fréquence et adaptée au secteur péri-urbain. **La commission d'enquête 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. **La commission d'enquête recommande** 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.

**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.**

**Concernant la halte de Sévenans, la commission d'enquête 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.

**Concernant la halte de Danjoutin, 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.

**Concernant la halte de Delle, la commission d'enquête 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.

**Concernant les impacts sur les milieux naturels, les continuités écologiques, la faune et la flore,** la commission d'enquête considère que ces impacts sont faibles et qu'ils ont été pris en compte conformément à la réglementation en vigueur.

**Concernant les risques naturels,** la commission d'enquête considère qu'à l'exception du pont rail prévu au PN13 (cf. plus haut) les impacts du projet sont faibles et ont été correctement pris en compte.

**Concernant le paysage,** la **commission d'enquête 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.

Concernant les autres impacts possibles, la commission d'enquête considère que la gestion des **plantes invasives** est correctement appréhendée dans le projet, notamment en phase travaux. **La commission d'enquête 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.

A coté de ces différents points, la commission d'enquête souligne que d'autres considérations, suggestions et recommandations de portée plus locale figurent dans le rapport.

**Concernant l'utilité publique du projet**, 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 côté une forte participation à l'enquête et une contestation marquée de l'utilité publique du projet à Danjoutin et de l'autre côté 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 répartissant

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.**

**En conclusion,**

**VU l'arrêté n° 2015028-0002 du 28 janvier 2015, Monsieur le Préfet du Territoire de Belfort prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique et d'une enquête parcellaire conjointe, relatives au projet de réouverture de la ligne ferroviaire Belfort – Delle,**

**VU les différentes pièces du dossier d'enquête,**

**VU la régularité de la procédure et le bon déroulement de l'enquête,**

**Considérant les observations du public,**

**Considérant le mémoire en réponse communiqué par SNCF Réseau le 21 avril 2015,**

**Considérant ses avis et conclusions motivées exposées ci-devant,**

**la commission d'enquête donne,**

**UN AVIS FAVORABLE**

**à la déclaration d'utilité publique du projet de réouverture de la ligne Belfort Delle au trafic voyageurs**

**à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Andelnans, Danjoutin, Delle, Meroux, Morvillars et Sévenans**

**à la délivrance de l'autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement**

**assorti d'une réserve et des recommandations exposées ci-devant.**

**A Delle, le 28 mai 2015.**

**Les membres de la commission d'enquête**

**Pierre Marie Badot**

**Sylviane Fouré**

**Françoise Berthet**

