

ZAC DE LA GARE TGV-TER DE BELFORT-MONTELIARD

REUNION PUBLIQUE DU 7 DECEMBRE 2006

Compte-rendu

La réunion à laquelle ont assisté cent-cinquante personnes environs, s'est tenue à 20 h dans les locaux de l'Université Technologique de Belfort-Montbéliard (UTBM), sous la présidence de Jean-Pierre CHEVENEMENT et d'Yves ACKERMANN, avec la participation de la SNCF, de RFF et de la DDE et en présence de Mme FAURE, maire de Meroux et de M. MARTIN, maire de Moval.

Elle s'inscrit dans le cadre de la procédure de concertation liée à la création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de la gare TGV. L'organisation d'une telle réunion devait permettre d'informer la population sur l'ensemble du projet et de recueillir ses remarques et/ou questionnements éventuels.

La première partie de cette présentation a permis aux différents intervenants d'exposer, chacun dans leur spécificité, "un maillon du projet".

La seconde partie a été consacrée aux questions de la salle.

1- Introduction :

M. Yves ACKERMANN a introduit la réunion en soulignant combien l'aboutissement d'un tel projet a nécessité la collaboration de tous, qu'ils soient élus, Conseil général, Communauté de l'Agglomération Belfortaine, Direction Départementale de l'Équipement, Société Nationale des Chemins de Fer, Réseau Ferré de France, Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort, et bien sûr communes voisines du projet, Méroux et Moval notamment.

Il a évoqué l'économie générale du TGV Rhin-Rhône, les financements mis en place, l'importance du carrefour européen émergent dans l'Aire Urbaine, la mobilisation des collectivités pour créer un développement durable à partir de la future gare. Il a aussi souligné le principe de partenariat entre le Conseil Général et la CAB dans le portage de la ZAC.

2- Présentation du contexte et de la procédure engagée :

M. Bruno VIDALIE a présenté le secteur élargi dans lequel se situe le projet, les principes d'organisation qui prévalent dans l'espace central de l'Aire urbaine ainsi que l'ensemble des projets qui y sont envisagés.

M. Christian REYNAUD a expliqué le périmètre retenu, les principes de desserte, la distribution des surfaces et les grandes échéances de l'opération.

3- Schéma d'urbanisme

M. Laurent BECARD a expliqué comment les grandes options du schéma d'urbanisme ont été tirées d'une analyse fine du terrain actuel (un contexte villageois, agricole, un relief, une hydrographie, ...), et des contraintes édictées par les infrastructures (la LGV, les dessertes, les formes d'intersections et de franchissement de la LGV). Il évoque l'ambition de mettre en place un paysage global de qualité, valorisant l'apparence de la gare et permettant d'implanter d'autres fonctions nobles.

4- La déviation de la N19

M. Christian DUSSARAT situe la section de la N19 qui concerne directement le site de la gare. La section va de la RD 25 au Fougerais et comprend : un diffuseur complet RN 19/RD 25, le rétablissement de chemins agricoles, le franchissement de la LGV, un passage à faune à localiser qui sera repositionné dans la tranche voisine de l'échangeur

¹ Le présent compte-rendu s'accompagne d'un document relié d'une soixantaine de pages, qui retrace le déroulement de la première partie :

- 1- Point introductif d'Yves Ackermann, Président du Conseil général du Territoire de Belfort,
- 2- Le contexte, les enjeux et la démarche par Bruno Vidalie, Directeur de l'Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort, et Christian Reynaud, Chef du service des transports au Conseil général,
- 3- Le schéma de desserte et d'aménagement de la ZAC, décrit par Laurent Bécard, Urbaniste,
- 4- La déviation de la RN 19, exposé par Christian DUSSARAT, Directeur de la Direction Départementale de l'Équipement, représentant M. le Préfet lors la réunion,
- 5- La Ligne à Grande Vitesse, présentée par Marc Svetchine, Directeur Régional RFF de la Région Bourgogne / Franche-Comté et Directeur du projet TGV Rhin-Rhône,
- 6- La gare TGV, et l'esquisse du projet "dévoilée" par Pierre Messulam, Directeur du projet TGV Rhin-Rhône à la SNCF.

de Bourogne. La première phase sera réalisée en 2X1 voie puis passera en 2X2 voies. La maîtrise d'ouvrage est déléguée à RFF, car ces travaux sont concomitants avec la réalisation de la LGV (début en 2007).

5- La LGV

M. SVETCHINE présente les différentes étapes de la construction du barreau Rhin-Rhône dont la première partie va de Villers-les-Pots à Petit Croix (140 km). Il présente aussi le calendrier des études et des travaux, insistant sur le fait que le chantier est dans une phase active et s'intensifiera en 2007.

Le viaduc de la Savoureuse, la gare (quai central de 400 m) sont des ouvrages exceptionnels. La voie ferrée TER sera déplacée pour croiser la LGV. La mise en service est prévue en 2011.

6- La gare TGV

M. MESSULAM évoque la nouvelle offre relationnelle que le TGV Rhin-Rhône créera vis-à-vis des métropoles européennes. Cette ligne est la première qui ne soit pas directement axée sur Paris, ce qui lui confère une vocation européenne. La gare de l'Aire Urbaine aura un trafic et un cadencement d'un niveau élevé qui classe Belfort-Montbéliard parmi les « grosses dessertes ». Il expose ensuite les projets d'organisation de la gare elle-même, qui sont validés mais dont l'architecture et les agencements extérieurs sont encore à l'étude.

1- Quelles sont les protections acoustiques envisagées concernant le passage de la ligne à grande vitesse (LGV) dans le village de Trévenans ?

M. SVETCHINE garantit les objectifs en terme de bruit fixés par la Déclaration d'utilité publique (DUP). Les seuils prévus sont bas et sont inférieurs à 60 décibels le jour et inférieur à 55 décibels la nuit.

Au niveau du viaduc de la Savoureuse, une protection de type "mur anti-bruit", de plus de 2 mètres de haut est envisagée de chaque côté du viaduc.

Par ailleurs, ce dernier se présente sous la forme d'un ouvrage métallique sur dalle en béton (pas de vibration du pont) situé à 80 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel.

2- Pourquoi le projet n'intègre-t-il pas la gare TER dans la gare TGV au lieu de prévoir une passerelle de liaison ?

M. MESSULAM indique qu'il s'agit d'un compromis "fonctionnel et financier". Inclure la gare TER dans le bâtiment gare aurait coûté 8 à 10 fois plus cher, ce qui semblait démesuré notamment eu égard au niveau de trafic attendu.

De plus, cette option aurait été plus fonctionnelle pour les usagers du TER mais pas pour les autres. La jonction TER/TGV sera néanmoins aisée parce que courte et à niveau.

Enfin, ce choix constitue la 7^{ème} version d'une longue étude ; il est issu d'un dialogue avec les collectivités qui attachent beaucoup d'importance à l'intermodalité.

3- Pourquoi le projet de gare n'est-il pas situé plus à l'Est vers Petit Croix au bien plus à l'Ouest sur la ligne de Besançon ?

M. SVETCHINE explique que la gare TGV est située dans un endroit où les lignes LGV et TER se croisent avec une différence de niveau suffisante. Un déplacement vers l'est posait d'énormes difficultés et se trouvait éloigné des accès routiers.

M. CHEVENEMENT ajoute que l'implantation de la gare sur la ligne de Besançon a été envisagée lors des premières études de tracé. Cette option qui posait des difficultés d'intégration et passait plus près de zones urbaines, a été rejetée. L'intérêt du site actuel est la connection avec la ligne internationale Belfort-Delle-Délémont, qui répond aux attentes des Cantons Suisse frontaliers et permet le contournement du pôle ferroviaire très chargé de Bâle.

4- Comment le projet de ZAC prend t-il en compte l'écoulement des eaux pluviales, sachant que des difficultés existent à ce sujet au niveau de la commune de Trévenans ?

M. SVETCHINE rappelle que le dossier "loi sur l'eau" menée dans le cadre de la LGV a été présenté au public. Ce dossier est en possession de toutes les communes concernées par le projet.

M. REYNAUD précise qu'une étude sur la gestion des eaux pluviales est en cours. Menée par la Communauté de l'Agglomération Belfortaine (CAB), elle porte notamment sur le secteur de Moval-Trévenans, où doivent être réalisées de grandes infrastructures.

Actuellement, deux hypothèses de travail se profilent : l'une autour de la réalisation de noues au niveau de la ZAC, afin de créer une zone tampon pour les eaux pluviales, et l'autre concernant des travaux pour la rétention des eaux.

Quoi qu'il en soit, une procédure "loi sur l'eau" est également en cours dans le cadre du dossier de création de la ZAC.

M. ACKERMANN ajoute que les projets de ZAC et de site médian de l'hôpital Belfort-Montbéliard sont traités conjointement par le Conseil général et la CAB et qu'il y a donc une coordination dans le traitement des problématiques paysagères, environnementales, sanitaires, etc...

5- Les habitants de Moval disposeront-ils d'un accès piéton ou cyclable pour se rendre à la gare ?

M. REYNAUD énonce que ces deux liaisons douces sont prévues. Dans le cadre du réaménagement de l'ancienne RN 19 (traversée de Moval), l'accès piéton sera pris en compte et appréhendé d'un point de vue sécuritaire.

Les premières réflexions devraient débiter dès 2007.

M. MARTIN, Maire de Moval indique que son Conseil municipal a d'ores et déjà demandé à la CAB et au CG des engagements et des garanties quant à la requalification de l'ancienne RN 19 (aspects routiers, paysagers et sécuritaires notamment).

6- Les plans de la ZAC présentent un ensemble très géométrique (lignes droites) ; comment cela s'intègre t-il avec le paysage ?

M. BECARD précise qu'actuellement, la structure du paysage est perpendiculaire. Initialement, les paysans ont créé ce site selon leur propre technique agricole. Deux petits thalwegs accueilleront des noues permettant à elles seules le traitement des eaux de ruissellement sur la totalité des terrains urbanisés.

Le principe d'aménagement et de desserte retenu pour la ZAC s'inscrit dans cette trame paysagère correspondant aux lignes de force du paysage agricole existant.

7- Comment rejoint-on la gare depuis Meroux ? quelle desserte correcte et rapide utilise t-on depuis la RD 25 ?

M. REYNAUD explique que le trajet le plus simple consiste à passer par le village de Moval et d'emprunter le carrefour de la RD 25 pour accéder à la gare.

Ce carrefour sera traité "simplement" pour limiter le passage des véhicules : la création d'un giratoire a été écartée pour ne pas inciter d'autres automobilistes à traverser Moval.

8- Une réserve foncière pour la réalisation de parkings supplémentaires est-elle prévue dans le cas d'un afflux de voyageurs supérieur aux prévisions ?

M. MESSULAM répond par l'affirmative.

9- Que sont devenus les terrains situés en face de l'entreprise Bolloré à Meroux ?

M. DUSSARAT indique que ce dépôt représente un risque technologique. Trois périmètres de protection ont été mis en place et concernent les communes de Meroux et Moval. Actuellement, un arrêté préfectoral du 24 novembre 2005 qualifie de Projet d'Intérêt Général ces périmètres de protection autour du dépôt Bolloré à Meroux.

A Meroux, les terrains classés en zone constructible au plan d'occupation des sols (POS) le resteront et seront soumis à des règles particulières à respecter lors de la construction. En revanche, toute création de nouvelles zones constructibles sera interdite.

Concernant la construction du lotissement de la zone "Courtèlement" à Moval, M. DUSSARAT explique qu'il existe une antériorité en la matière puisque ce secteur était déjà classé en zone d'urbanisation future.

10- Comment réussir un projet de développement à Meroux en garantissant la sécurité des habitants ? Que va-t-il se passer si la superficie de la ZAC ne suffit pas et que les entreprises veulent s'implanter à proximité de Bolloré ?

M. DUSSARAT rassure l'assistance en affirmant qu'il est nécessaire de développer les zones sans danger.

Par ailleurs, il convient d'appliquer sérieusement la réglementation en vigueur, qui interdit notamment la création de nouvelles habitations en zone de danger de niveau 1 et l'ouverture de certains établissements recevant du public en niveau 2.

M. ACKERMANN indique que les demandes en faveur du déplacement de ces cuves sont nombreuses mais qu'il est difficile de leur trouver un nouveau lieu d'accueil.

M. CHEVENEMENT rappelle qu'il est de la responsabilité de l'Etat de protéger les citoyens et qu'il lui appartient de placer ce type d'entreprise dans des sites peu peuplés.

Lorsque le choix de Bolloré a été fait, dans le milieu des années 90, le secteur de Meroux-Moval pouvait répondre à ce critère, puisque très rural. Aujourd'hui, lorsque l'on regarde l'évolution de cette zone, on se rend compte qu'il n'y a eu aucune prospective, notamment par rapport au site gare.

M. ACKERMANN indique qu'il est toujours possible de faire pression sur l'entreprise pour qu'elle parte, mais reste la question du financement de ce déplacement.

Mme FAURE, Maire de Meroux, précise que les terrains situés rue du 15 juillet sont gelés en attendant le départ de l'entreprise.

11- Est alors évoqué le problème des flux de circulation sur la route départementale

Le trafic dans les villages situés en amont de Meroux (Bessoncourt, Vézelois et Chèvremont) est important selon certains habitants, qui craignent une aggravation de la situation avec la présence de la gare. Propos partagés par Mme FAURE, qui pense que les petites communes ont beaucoup de travail à faire pour protéger leurs habitants et qu'il faut rester vigilant par rapport aux flux de véhicules.

M. ACKERMANN rappelle que le Conseil général s'est déjà engagé à sécuriser le passage sur ces routes et que le nombre de véhicules/jour ne justifie pas actuellement un contournement des villages.

Seule la fréquence de 20 000 véhicules/jour justifierait un tel aménagement, comme cela a été le cas pour le contournement de Valdoie.

Il conviendra d'étudier dans le futur les chiffres de circulation.

12- Pourquoi ne pas créer un embranchement ferroviaire pour desservir l'entreprise Bolloré ?

Actuellement, les livraisons ont lieu par camions, ce qui selon M. MESSULAM, résulte d'un choix économique et fonctionnel émanant de l'entreprise.

Si l'utilisation de la voie ferrée devenait rentable pour l'entreprise, la question de l'utilisation de la voie devrait lui être posée.

13- La société ALSTOM va-t-elle profiter de l'arrivée du TGV ?

M. MESSULAM rappelle que la SNCF respecte les règles en matière de passation des marchés publics.

Des discussions sont actuellement en cours au plus haut niveau de la SNCF : la phase de négociation est ouverte. Les décisions seront prises et publiées ultérieurement.

Les besoins en matériel roulant ont certes augmenté, puisqu'il est nécessaire d'acheter un total de 80 à 90 rames de TGV, ce qui représente un marché d'environ 1 milliard d'euros. Ce montant rend obligatoire la procédure d'appel d'offre, avec établissement d'un cahier des charges. La procédure doit être menée à terme.

14- Quel est le zonage attribué à la zone d'entrée de la ZAC (espace sud de Moval) ?

M. ACKERMANN confirme que cette zone restera bien "verte", puisqu'elle servira d'espace tampon entre le village de Moval et la ZAC.

M. REYNAUD précise que, dans le cadre de la révision du PLU de Moval en cours, cet espace figurera en zone N (naturelle et forestière) destiné à usage de détente et de loisir.

15- Où en est-on avec les expropriations liées à la RN 19 ?

M. DUSSARAT acquiesce que l'emprise de cette voie est effectivement importante et qu'elle interfère avec celle de la ligne à grande vitesse.

L'emprise a été à nouveau calibrée, ce qui va permettre de rendre les terrains non utilisés à leurs propriétaires.

Une personne s'étonne que le projet de l'échangeur RN 19/RD 25 ait été seulement présenté fin novembre alors que les travaux démarreront début 2007.

M. DUSSARAT reconnaît qu'il y a eu une information trop tardive sur ce sujet.

16- Quels types de bâtiments pourront s'implanter dans la zone située à l'Est de Moval et à quel niveau sera la RN 19 par rapport à l'ancienne ?

M. ACKERMANN expose qu'actuellement il est prévu d'accueillir 1000 à 2000 m² de bureaux. Leur architecture devra être conforme à celle des bâtiments de la gare. Néanmoins, il reste difficile de définir le type d'entreprises.

M. CHEVENEMENT indique que la construction d'un parc des expositions de 5000 ou 10 000 m² est étudiée.

Dans un premier temps, le parc des expo actuel de 4000 m² sera agrandi et amélioré. Il faut analyser les besoins dans un grand périmètre, en tenant compte de ce qui existe déjà à Besançon et Mulhouse notamment. Des activités de services, d'hôtellerie, en rapport avec la gare, pourraient se développer. Il faut se donner une certaine souplesse quant à ce nouvel équipement.

Concernant la RN 19, le tracé de la voie nouvelle sera en déblai entre l'échangeur RD 25 et l'Ouest du Bois Gros Jean, pour passer ensuite en remblai pour passer sous la LGV.

17- En concentrant de grands équipements et des activités, au motif de désengorger le Nord Franche-Comté, ne craignez-vous pas de le faire au détriment d'une partie de la population du Territoire de Belfort, en l'occurrence les habitants du cœur de l'Aire urbaine ?

Aujourd'hui, on observe une augmentation des flux de travailleurs et d'usagers et les routes actuelles sont très fréquentées. C'est notamment le cas pour l'A36, avec ses 60 000 véhicules/jour, d'où les travaux de mise à 2x3 voies.

M. CHEVENEMENT énonce qu'il s'agit d'une question de priorités par rapport au développement de la Région : priorités à l'emploi, à l'avenir économique... Comment mieux valoriser notre région alors qu'elle est mal desservie ? Nous sommes à 4 heures de Paris. Aujourd'hui, nous voyons l'aboutissement de quelque chose qui a démarré il y a 20 ans.

Il est nécessaire de faire des choix pour valoriser notre région et notamment son fort potentiel économique et M. CHEVENEMENT se félicite de l'esprit de coopération régnant entre l'Etat, la DDE, les communes, le CG et la CAB.

Est à nouveau évoquée la peur de la traversée des villages.

M. ACKERMANN répond que les communes ont bien pris en compte cette problématique et qu'il ne faut pas comparer la situation actuelle de l'A36 avec ce qu'elle sera après les travaux. La ligne Belfort-Delle sera un bon complément et le réseau de bus sera repensé dans le cadre de la desserte du site gare et du site médian de l'hôpital Belfort-Montbéliard. Enfin, une mise en harmonie avec le réseau de la CAPM est en cours (via le Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine).

18- Qu'en est-il des accès au site Pluton ?

M. DUSSARAT informe la salle que les travaux actuels de la RN19 ne concernent pas l'échangeur des Fougerais.

Au départ de l'échangeur, on emprunte une voie qui rejoint la ZAC. Un giratoire permettra de desservir la zone de développement future.

Pour rejoindre l'A36, on prendra la direction du giratoire RD 25.

M. REYNAUD précise que tout sera prévu pour permettre le passage habituel des véhicules de l'Armée.

19- Pourra t-on soigner l'image de cette ZAC ?

M. ACKERMANN partage cet avis ; des projets sont à l'étude. Tout doit concourir à une bonne qualité architecturale et à une bonne prise en compte de l'environnement. Les temps ne sont plus aux zones industrielles brutales.

20- Comment peut-on régler les difficultés d'accès du lotissement en construction à Trévenans dans le secteur de Conforama ?

La construction d'un rond-point au droit du magasin Conforama rend nécessaire le déplacement d'une entreprise.

M. ACKERMANN précise que cet aménagement relève du domaine privé et que les collectivités n'ont pas à intervenir.

M. le Maire de Trévenans indique que les grosses structures du passage seront réalisées par RFF, RFF lui ayant assuré que l'accès de la zone serait rendu possible.

M. SVETCHINE ajoute que les circulations du chantier sont provisoires mais que la commune peut choisir de les conserver. Il suffit d'en informer RFF afin qu'il rétrocède ces circulations en vue de la création de voies d'accès durables.

21- Qu'est devenu l'ancien projet de ZAD de Sevenans ?

M. CHEVENEMENT rappelle que la CAB dispose de la compétence en matière de développement économique et qu'à l'époque elle recherchait un site.

Le secteur de Sevenans a été choisi mais comportait des contraintes importantes en matière d'urbanisme (gazoduc et oléoduc), d'où l'abandon du site.

La CAB s'est en revanche tournée vers le site des Plutons (60 hectares constructibles) appartenant au Ministère de la Défense (d'où l'obligation de le déclasser).

Son coût d'aménagement d'une valeur inférieure à 3 millions d'euros, nécessite la construction d'un hangar de 15000 m².

Actuellement, indique M. CHEVENEMENT, les zones d'activités sont toutes remplies, hormis celle des Tourelles à Morvillars. Quant à la zone de Sevenans, elle permettra d'accueillir d'éventuelles extensions de l'Université Technologique de Belfort-Montbéliard.

M. CHEVENEMENT rappelle également que l'aménagement de la ZAC de la gare TGV, d'un montant de 7,5 millions d'euros, sera financé par le tandem CG/CAB.

En conclusion, M. CHEVENEMENT remercie l'ensemble des maires du secteur ainsi que l'assemblée présente ce jour avant de clôturer la séance.

La richesse de ces échanges et la variété des thèmes abordés témoignent d'un consensus autour de la gare TGV et d'une volonté commune de préparer l'avenir du Territoire de Belfort et de l'Aire urbaine.