



## **Autorité environnementale**

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale  
sur la création de la voie verte  
Port d’Atelier - Plombières–les-Bains et  
Corbenay – Le Val d’Ajol (70 - 88)**

**n°Ae : 2021-88**

Avis délibéré n° 2021– 88 adopté lors de la séance du 6 octobre 2022

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 6 octobre 2022 à la Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création de la voie verte Port-d'Atelier – Plombières-les-Bains et Corbenay – Le Val d'Ajol (70 - 88).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Christine Jean, Philippe Ledenic, François Letourneux, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Louis Hubert, Michel Pascal

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de département de Haute-Saône, préfet coordonnateur du projet, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 13 août 2021, des compléments substantiels ayant été fournis le 11 août 2022.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 20 septembre 2021, le Ministre des solidarités et de la santé, les préfets des régions Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté et des départements de Haute-Saône et des Vosges.

Sur le rapport de Caroll Gardet et Alby Schmitt, qui ont effectué la visite sur site le 5 septembre 2022, l'Ae rend l'avis qui suit après en avoir délibéré.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

# Synthèse de l'avis

Les communautés de communes de la Haute Comté et Terres de Saône au nord du département de la Haute-Saône et du Pays de Remiremont et ses vallées, au sud du département des Vosges se sont associées pour la réalisation d'une voie verte d'environ 60 km entre Port-d'Atelier en Haute-Saône (70) et Plombières-les-Bains dans les Vosges (88) et entre Corbenay (70) et Le Val d'Ajol (88), sur la plateforme d'anciennes voies ferrées. Certains tronçons sont aujourd'hui colonisés par la végétation, d'autres utilisés en chemin de desserte ou en rue. Vingt-et-une aires de repos jalonnent le parcours. La fréquentation est estimée à 26 000 personnes par an.

Le principal enjeu environnemental relevé par l'Ae est la protection des milieux naturels.

L'étude d'impact a été réalisée avec soin. Elle analyse finement l'état initial et les impacts potentiels du projet, tout en proposant des mesures adaptées de prévention de ces impacts.

Elle souffre cependant du caractère encore inachevé de la définition du projet, par exemple concernant les raccordements en extrémité de voie, le choix définitif du revêtement de surface ou encore les démarches à engager auprès des entreprises pour favoriser les déplacements domicile-travail, ce qui limite l'exercice d'évaluation des impacts, négatifs comme positifs.

L'analyse des variantes manque dans le dossier alors qu'une véritable réflexion a été réalisée pour limiter les impacts sur l'environnement, comme la réduction de 46 à 21 du nombre d'aires d'arrêt et de leur implantation au sein d'espaces déjà artificialisés.

Certains engagements des maîtres d'ouvrage devront en outre être précisés (nombre et emplacement des abris, création de sites de reproduction et de mares pour offrir des habitats à la faune, et en particulier aux chauves-souris, aux reptiles, aux amphibiens et aux oiseaux).

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Présentation du projet

Les communautés de communes de la Haute Comté (CCHC) et Terres de Saône au nord du département de la Haute-Saône et du Pays de Remiremont et ses vallées, au sud du département des Vosges, s'associent pour transformer deux anciennes voies ferrées en piste cyclable. Cette voie verte s'étendra sur une soixantaine de kilomètres entre Port-d'Atelier (70) et Plombières-les-Bains (88) d'une part, Corbenay (70) et Le Val d'Ajol (88) d'autre part.

Elle devrait<sup>2</sup> se brancher sur la véloroute (VR50) « Charles le Téméraire » ou « La Voie bleue » qui relie la Belgique, le Luxembourg, la Lorraine, la Franche-Comté et la Bourgogne de Bruges à Charolles.

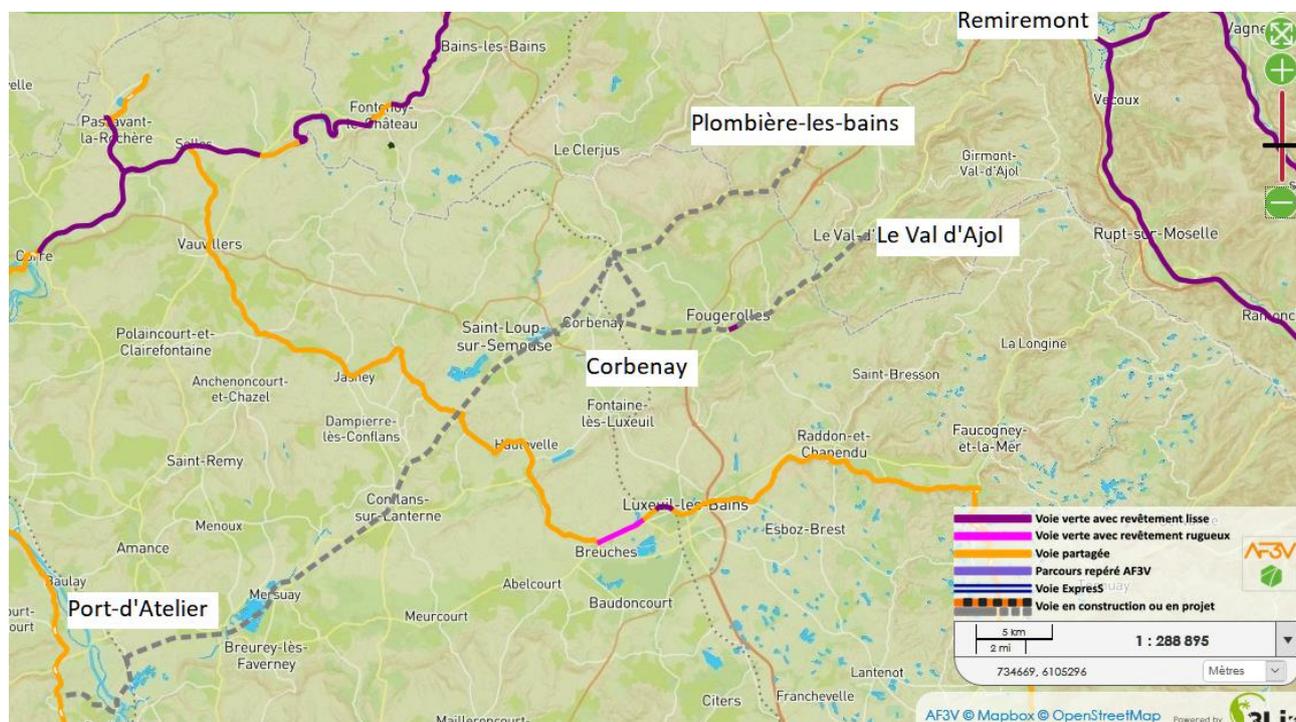
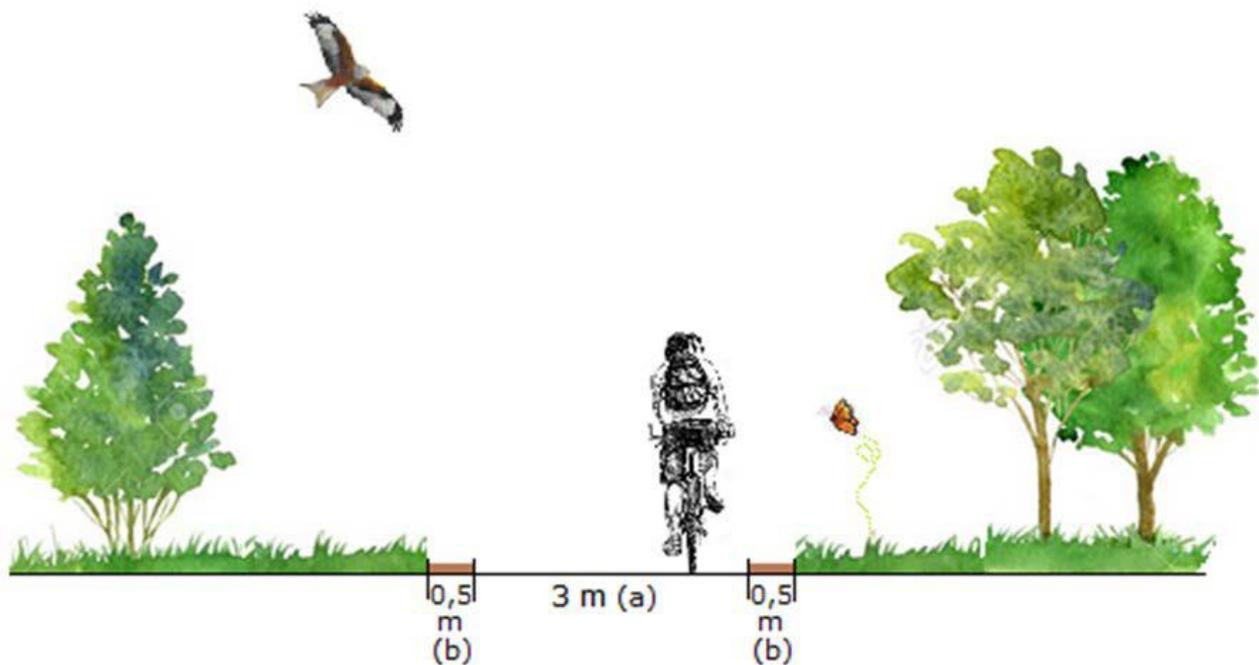


Figure 1 : Situation du projet. Source : <https://www.af3v.org/les-voies-vertes/voies/151-voie-verte-des-hautes-vosges/#headCart>

Depuis leurs fermetures, certains tronçons de voies ferrées ont été colonisés par la végétation, d'autres ont été aménagés en chemin de desserte forestière, voire en milieu urbain intégrés au réseau de rues. La voie sera réalisée sur un remblai existant de 1 à 3 m au-dessus du terrain naturel. Le projet prévoit de revêtir l'emprise de la voie en enrobé sur une largeur de trois mètres et de créer un accotement de 0,5 mètre de chaque côté. Les rails et traverses restantes actuellement seront démontées au préalable. Le projet prévoit également de maintenir les talus boisés et de restaurer les ponts en conservant leur structure métallique ou leur architecture de pierre.

<sup>2</sup> Le dossier indique à ce stade que la liaison n'est pas décidée.



a : bande roulante, pente <3%, revêtement type "enrobé tiède"

b : accotements

Figure 2 : Schéma-type d'une section transversale de voie verte. Source : dossier

Le projet envisage l'aménagement de 21 aires d'arrêt ou de repos le long de la voie, dont :

- dix aires d'arrêt principales (niveau 1) : portes d'entrée sur la voie, elles sont situées au contact des villes et villages, seront accompagnées d'une zone de stationnement, d'une aire de pique-nique (zone de jeux, sanitaires...) et pourront recevoir des équipements commerciaux, touristiques et culturels ;
- quatre aires d'arrêt secondaires (niveau 2) : ces aires de pique-nique, installées aux abords de sites remarquables, qui seront équipées d'attache-vélos, de panneaux d'information et d'aires de jeux ;
- sept aires d'arrêt naturelles (niveau 3), situées le long de la voie verte au niveau de sites ou panoramas remarquables qui seront équipées d'attache vélos, de poubelles et de panneaux informatifs.

Les anciennes voies ferrées franchissent 71 écoulements et 5 routes. Les ouvrages datent de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce sont des ponts en pierre de taille, des ponts à structure métallique, des ponts cadres simples ou doubles, des arches en pierre. Deux ponts, détruits, ne seront pas reconstruits.

Le projet n'en est encore qu'au stade de la définition. Aucun maître d'œuvre n'a été désigné, ce qui explique en partie son aspect sommaire. Beaucoup d'éléments sont cependant déjà disponibles et devraient accompagner la présentation du projet : carte du tracé, profil en long... D'autres éléments de description, *a priori* non disponibles à ce stade, seraient pourtant nécessaires pour en apprécier les intérêts et impacts, comme le raccordement envisagé à la véloroute VR50. Le raccordement à la voirie existante au niveau de Port d'Atelier n'est pas encore bien défini, bien qu'il fasse partie du projet.

La voie sera fermée à la circulation des véhicules à moteur sur la majeure partie de sa longueur, hormis quelques secteurs ouverts aux pêcheurs et aux forestiers. Sa fréquentation a été estimée à environ 26 000 personnes par an, principalement des excursionnistes. Néanmoins, il a été indiqué aux rapporteurs qu'une utilisation quotidienne en mode actif pour les trajets domicile-travail était attendue, voire souhaitée. Les démarches en vue de favoriser cette utilisation devraient figurer au dossier.

Le coût du projet, 6,8 millions d'euros HT, sera réparti entre les communautés de communes proportionnellement à la longueur de voie sur leur territoire.

## ***1.2 Procédures relatives au projet***

Le dossier porte sur une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau<sup>3</sup>. Il n'inclut pas de demande de dérogation à la protection d'espèces et de leurs habitats.

Le projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale. Le dossier comporte une évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000<sup>4</sup> de la zone d'étude. L'Ae est compétente pour émettre un avis sur l'évaluation environnementale, le projet portant sur deux régions.

Aucune information n'est pour l'instant apportée dans le dossier concernant le respect des documents d'urbanisme par le projet, notamment pour les aires de repos. Il a été indiqué aux rapporteurs que la maîtrise foncière du projet est acquise. Le dossier indique cependant que de nouvelles emprises sont nécessaires pour la réalisation des aires de repos. Il devra éclaircir ce point.

***L'Ae recommande d'explicitier le respect des documents d'urbanisme par le projet.***

## ***1.3 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

Le principal enjeu environnemental relevé par l'Ae est la protection des milieux naturels (eau et milieux aquatiques, biodiversité).

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

L'Ae souligne le caractère synthétique (300 pages, avec de nombreuses illustrations), précis, opérationnel et très pédagogique de l'étude d'impact. La qualité environnementale de l'étude, la prise en compte fine du contexte local, le grand nombre et la diversité des mesures proposées qui sont réellement en faveur de l'environnement sont appréciables. Les imprécisions qui subsistent sont le fait d'une définition encore insuffisante du projet.

---

<sup>3</sup> La surface imperméabilisée du projet dépasse les 20 ha.

<sup>4</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

L'étude gagnerait cependant à adopter une organisation plus rigoureuse. Elle n'est pas toujours aisée à suivre du fait de plusieurs redites et de cartes et graphiques peu lisibles<sup>5</sup>. Elle présente des incohérences<sup>6</sup>. Certains éléments pourraient être renvoyés en annexes, comme le détail des inventaires ou les comptes rendus des visites de terrain.

***L'Ae recommande de reprendre l'étude d'impact en adoptant un plan plus habituel, en ne conservant que l'essentiel dans le texte principal et en évitant redites et incohérences.***

## ***2.1 Analyse de variantes et du choix du parti retenu***

L'analyse des variantes, manquante, en particulier la comparaison de leurs effets environnementaux, doit venir questionner les différents aspects de l'élaboration du projet. Une analyse de tracé alternatif aurait été peu pertinente pour ce projet. Cependant, des réflexions intéressantes sur les variantes ont été engagées, en particulier pour le choix des aires de repos<sup>7</sup> et des revêtements, alors même que le dossier n'en fait état que pour ces derniers.

## ***2.2 État initial***

Le dossier retient comme scénario de référence l'état actuel du secteur, établi à partir de onze visites de terrain, sans prise en compte de son évolution en l'absence de voie verte. Or, le changement climatique devrait largement influencer sur les milieux traversés et la dynamique naturelle de la végétation. Les sections de l'ancienne voie ferrée non réutilisées en chemin connaissent par ailleurs une dynamique d'enfrichement encore non aboutie, avec l'arrivée de nouvelles espèces.

***L'Ae recommande de définir un scénario de référence prenant en compte l'évolution du milieu naturel en l'absence de projet.***

### **2.2.1 Environnement physique**

#### *Contexte topographique, géologique et pédologique*

Le projet est situé en bordure du massif vosgien (plaine et piémont). Il prévoit des tracés peu pentus, en fond de vallées. Son implantation reprend la plateforme ferroviaire assise sur un à trois mètres de remblais qui reposent en grande partie sur des terrains perméables (calcaires, grès, dépôts alluviaux et morainiques) et sur quelques affleurements imperméables (granite à Plombières et Le Val d'Ajol et argile ou marnes localement).

#### *Eaux et milieux aquatiques*

Les quatre principales rivières sont l'Augronne, la Combeauté, la Semouse et la Lanterne. L'Augronne et la Combeauté sont des affluents de la Semouse, affluent de la Lanterne, elle-même affluent de la Saône. Leurs eaux sont claires, oxygénées et en bon état, à l'exception de quelques anomalies ponctuelles. Les facteurs déclassants les plus fréquents sont les métaux, les

---

<sup>5</sup> Certaines cartes ne comportent pas d'étiquettes pour se repérer comme le nom des zones urbaines sur la carte de l'occupation des sols et Le tracé de la voie verte n'y est pas reporté. Certains graphiques sont sans unité.

<sup>6</sup> Ainsi, page 29, l'étude d'impact indique que l'ancienne voie ferrée traverse deux aires d'alimentation de captage classées prioritaires, et, quelques lignes plus loin, qu'elle n'en traverse aucune.

<sup>7</sup> C'est le cas également, à titre prospectif, pour le choix des raccordements de la voie verte à ses extrémités.

hydrocarbures aromatiques polycycliques et les pesticides. L'ancienne voie ferrée est transparente du point de vue hydraulique si ce n'est au niveau de quatre ponts équipés de seuils de moins d'un mètre de hauteur. Les quatre cours d'eau sont de première catégorie<sup>8</sup> (hormis La Lanterne à sa confluence avec la Saône). Les populations piscicoles comportent la Truite fario, l'Ombre commun, le Chabot, la Lamproie de Planer, le Vairon. Les cours d'eau hébergent l'Écrevisse à pieds blancs et sont fréquentés par le Cincle plongeur et la Bergeronnette des ruisseaux.

Le projet est concerné par plusieurs nappes d'eau souterraine, dont la plus importante est la nappe libre des grès triasiques, fréquemment affleurante, ce dont témoignent les boisements humides à marécageux qui bordent les anciennes voies ferrées. Toutes les eaux souterraines sont de bonne qualité physico-chimique hormis quelques anomalies ponctuelles.

L'ancienne voie ferrée traverse une aire d'alimentation du captage « Le puits aux pommiers » à Conflandey définie comme prioritaire par le schéma directeur de gestion et d'aménagement des eaux (Sdage) du bassin Rhône Méditerranée 2016–2021 car polluée par les pesticides. Le tracé de la voie verte traverse également le périmètre de protection éloigné des puits et du forage de Corbenay. L'avis de l'hydrogéologue agréé en date du 8 janvier 2021 concernant ce captage, est favorable au projet sous réserve de préconisations reprises dans le rapport. La cartographie des zones humides a été établie sur la base des cartes des zones humides potentielles de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Grand-Est, ainsi que du site naturaliste Sigogne Bourgogne-Franche-Comté. L'ensemble a été ajusté et complété par les observations de terrain et la prise en compte des zones inondables et de remontée de nappes.

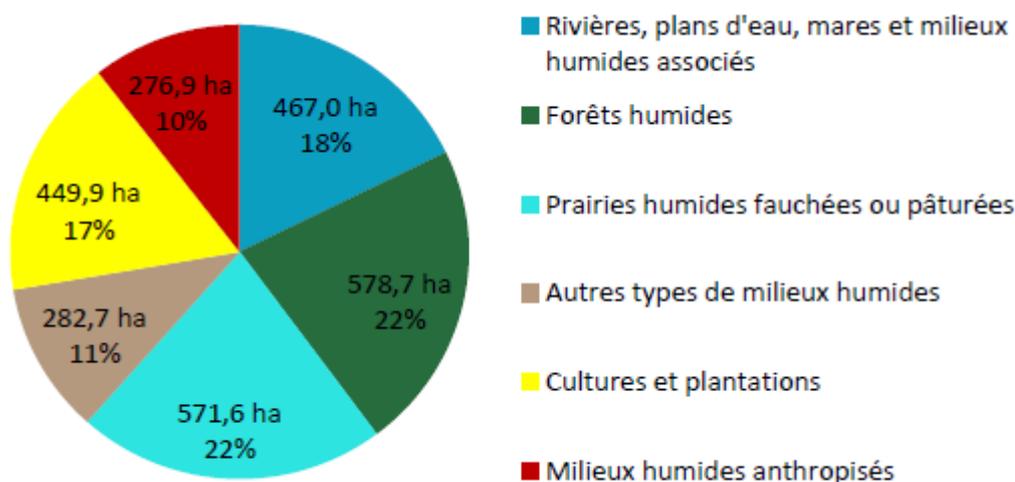


Figure 3 : Surface et type de zones humides présentes dans un périmètre de 150 mètres de part et d'autre de la voie – Source : dossier

### Autres

Les autres aspects de l'environnement physique ne sont décrits que qualitativement : ainsi, les nuisances sonores aux abords de la voie sont principalement liées à la proximité des axes de circulation, aux trafics cependant modérés ; la qualité de l'air ambiant est bonne, malgré des pics réguliers de pollution à l'ozone et des concentrations en particules fines localement fortes à proximité de la route nationale 57.

<sup>8</sup> Cours d'eau où le peuplement piscicole dominant est constitué de salmonidés (truite, omble chevalier, ombre commun).

La voie traverse de nombreuses zones inondables, mais sa position en remblai la place au-dessus des hautes eaux. Elle est ainsi exclue de tous les zonages réglementaires des PPRi et des périmètres de l'atlas des zones inondables Lanterne-Semouse-Brechin. L'étude d'impact ne précise pas si les aires d'arrêt et leurs équipements sont concernés par ces zonages, alors que cela devra être fait.

### 2.2.2 Les milieux naturels et le paysage

Les enjeux de biodiversité sont établis sur une échelle à cinq niveaux et sont définis au droit de la plateforme ferroviaire et dans un périmètre de 30 m de part et d'autre de la voie. Ils prennent en compte la protection réglementaire, la patrimonialité de l'habitat ou de l'espèce et la fonctionnalité de l'écosystème du site. Ils ont été correctement appliqués.

#### Formations végétales et flore

Les 500 mètres de part et d'autre de l'emprise de la voie sont pour plus de la moitié occupés par des formations boisées (forêts, bosquets, haies, ripisylves...) ou des pièces d'eau. Un tiers est agricole (prairies en grande partie).

La cartographie des habitats a été réalisée dans un périmètre de 30 mètres de part et d'autre du tracé de la voie. Une trentaine de formations végétales a été identifiée (plus de deux cents espèces ont été observées), dont la moitié correspond à des végétations boisées et l'autre moitié à des végétations herbacées. Le quart de la superficie de la plate-forme de l'ancienne voie est colonisée par des friches herbacées et des fourrés arbustifs, localement arborés. Les abords de la voie sont occupés par des boisements (35 %), des prairies mésophiles à mésohygrophiles, fauchées ou pâturées (12 %) et des zones urbanisées (21 %).

Une seule espèce végétale présentant un statut de protection a été notée lors des prospections : l'Amélanchier à feuilles rondes, un arbuste fruitier, déterminant Znieff<sup>9</sup>, quasi menacé et protégé en Lorraine. Seul un individu a été repéré au sein de fourrés arbustifs. Deux autres espèces déterminantes Znieff en Lorraine ont été inventoriées : l'Ail à tête ronde, inscrit à la catégorie quasi menacée sur la liste rouge régionale de Lorraine, observé à plusieurs reprises, et l'Épiaire officinale. Trois espèces d'orchidées assez communes ont été recensées chacune sur une station aux abords de la voie : l'Orchis pyramidal, l'Orchis tacheté et la Grande listère.

Quatre espèces exotiques envahissantes sont présentes sur et à proximité directe de la voie : la Renouée du Japon et la Balsamine de l'Himalaya ainsi que le Robinier faux-acacia et le Solidage géant.

#### Faune

L'étude d'impact présente une analyse intéressante des types de populations animales pouvant être rencontrées à proximité de la voie en fonction de son état (dégagée ou non, en friche herbacée ou ligneuse...) et de son environnement (végétation basse, haute...), illustrée de belles photographies prises sur le site, notamment des libellules et des papillons. L'étude d'impact précise ainsi la

---

<sup>9</sup> Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

répartition et les conditions d'usage de leur environnement par les principales espèces animales remarquables présentes ou pouvant coloniser le secteur de l'ancienne voie ferrée :

- mammifères terrestres : martre, loup et lynx ;
- chauves-souris : Barbastelle, Minioptère de Schreibers, Petit rhinolophe, Vespertillons de Natterer ;
- oiseaux : Bruant jaune, Cigogne blanche, Grande aigrette, Grimpereau des bois, Hirondelles des rivages, Linotte mélodieuse, Lorient, Milan royal, Petit gravelot, Pics noir et mar, Pie-grièche écorcheur, Serin cini, Sterne pierregarin, Tourterelle des bois ;
- reptiles et amphibiens : Couleuvres verte et jaune et helvétique ; Sonneur à ventre jaune, Triton crêté, Grenouilles agile et de Lessona.

L'extension des zones humides favorise un riche peuplement d'Odonates<sup>10</sup>. En sus du Cuivré des marais et du Thécla de l'orme, le cortège des papillons est, pour l'essentiel, composé d'espèces communes à assez communes.

Les prairies humides sont l'habitat naturel de plusieurs orthoptères (Conocéphale des roseaux). Les parties mésophiles sont colonisées par le Criquet des pâtures, la Grande sauterelle verte et la Leptophye ponctuée. Le Gomphocère roux occupe le milieu aride du ballast.

	Nombre d'espèces autour de la voie
Chauves-souris	8
Oiseaux	150
Reptiles et amphibiens	13
Odonates	28
Rhopalocères	40
Orthoptères	22

Figure 4 : Nombre d'espèces pouvant être présentes à proximité de la voie (2 km). Source : dossier

#### Espaces protégés, trame verte et bleue

La future voie verte est concernée par [deux sites Natura 2000](#) :

- le site ZSC et ZPS de la vallée de la Saône (18 000 ha) est traversé sur 1 800 m au Bois des Balières ; trois des habitats ayant justifié la désignation du site sont présents, mais assez affectés par l'exploitation sylvicole (forêt alluviale à Aulne glutineux et Frêne ; ormaie frênaie à Chêne pédonculé, Orme lisse, Orme champêtre et Frêne ; chênaie pédonculée ou chênaie-charmaie subatlantique et médio-européenne du Carpinion betuli) ; sept espèces ayant justifié la désignation du site au titre de la directive Habitat peuvent être présentes mais n'y ont pas été observées ; trois espèces ayant justifié la désignation du site au titre de la directive Oiseaux sont présentes (Pics mar et noir et Rôle de genêts en lisière) et deux pourraient l'être (Pic cendré et Bondrée apivore) ;
- le site ZSC et ZPS de la vallée de la Lanterne (24 000 ha), boisé pour l'essentiel, accompagne l'ancienne voie ferrée de Favorney à Aillevillers-et-Lyaumont, et de Corbenay au Val d'Ajol ; la liste des espèces qui ont justifié sa désignation au titre de la directive Habitats est réduite et

<sup>10</sup> Libellules : Aesche isocèle, Conocéphale des roseaux, Cordulégastre bidenté, Leste des bois, Orthetrum réticulé, Anax empereur, Agrion de mercure, Cordugelastre annelé, Gomphe à forceps

l'accent est davantage mis sur les oiseaux dont l'épicentre des enjeux se focalise sur les étangs des sablières de Breurey-lès-Faverney et autour d'eux.

La voie est presque entièrement incluse dans les quatre grands réservoirs de biodiversité des vallées de la Combeauté, de l'Augronne, de la Semouse et de la Lanterne.

La voie verte croise également de nombreux autres espaces d'intérêts écologiques, témoignages de la richesse biologique du territoire, son principal atout résidant dans ses prairies humides et ses forêts alluviales. Les espaces d'intérêt présents dans un rayon de 10 km autour de la voie sont les suivants :

- les arrêtés de protection de biotopes « La plaine humide de la Noue rouge » et « Écrevisse à pattes blanches et de la Truite fario » ;
- la réserve biologique dirigée du Grand Roncey ;
- l'étang des Bois, le Colombey, la Grande Noue, la Noue Diot, la Demoiselle, la Tourbière de la Pierrache ;
- 14 Znieff de type 1.

La voie s'inscrit également en partie sur le territoire du parc naturel régional des Ballons des Vosges.

### Paysage

L'étude d'impact développe largement l'analyse du paysage, son intérêt et la place de la voie.

Le paysage est de type sylvopastoral à habitat groupé, développé dans un environnement gréseux qui explique l'existence de grandes surfaces forestières et la prédominance des herbages. L'horizon s'élargit localement dans les plaines alluviales. D'une manière générale, le paysage est celui d'un bocage. L'ambiance est différente dans les vallées qui entaillent la montagne cristalline en direction de Plombières et du Val d'Ajol : la hêtraie-sapinière domine et le relief est marqué. Les cours d'eau animent ce territoire.

La végétation arbustive ou arborée de la voie délaissée n'est pas visible dans le paysage lorsqu'elle traverse un milieu forestier et contribue au réseau de haies en milieu ouvert. Plusieurs villages sont frôlés par l'ancienne voie ferrée. Le remblai et sa végétation limitent actuellement l'extension du bâti et constituent une frontière visuelle entre le village et l'espace prairial et bocager.

### **2.2.3 Environnement humain**

Environ 200 habitations jouxtent la voie, dans les secteurs urbains ou proches.

Six établissements relevant de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont situés à moins de 50 mètres de l'ancienne voie ferrée. Le dossier ne précise pas la nature de leurs activités, alors que certaines entreprises peuvent générer pollutions et risques (fabrication de panneaux de bois et d'équipements aéraulique et frigorifique, carrière, logistique et traitement de déchets, distillerie...). Le dossier recense quatre sites pollués inscrits dans la base de données Géorisques (ex Basol), sans préciser leur localisation par rapport au projet. La voie est traversée par une canalisation majeure de gaz à proximité de Conflans-sur-Lanterne (diamètre de 900 mm) et par deux canalisations secondaires.

Les routes sources de bruit, les risques naturels et technologiques sont cartographiés.

## ***2.3 Analyse des incidences du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation***

L'étude d'impact décompose les effets du projet au regard de l'ancienne voie : la plateforme, où la couverture végétale actuelle (partielle) cédera la place à une voie revêtue ; le talus boisé qui le restera avec, selon les endroits, maintien d'un peuplement arbustif et arboré dense, ou entretien d'une couverture herbacée et plantation de quelques arbres ; les ponts qui seront restaurés, et conserveront leurs superstructures métalliques ou leur architecture en pierres de taille.

L'étude d'impact distingue, pour ce qui est des incidences de la voie verte, celles du chantier, celles de l'infrastructure proprement dite et celles de ses usages<sup>11</sup>. L'analyse des impacts gagnerait cependant à regrouper cette présentation avec celle des impacts par thématique.

L'étude présente dans des tableaux l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts (mesures ERC) par compartiment environnemental. Elles sont précises et leur coût est indiqué par mesure pour un total de plus de 550 000 €, dont 200 000 € pour l'élimination des traverses de chemin de fer traitées à la créosote et parfois au « CCA » (sels de cuivre, de chrome et d'arsenic), soit près de 10 % du coût total du projet. Dans la suite de ce chapitre, seules sont reprises les principales mesures.

Enfin, l'étude détaille par tronçon de voie verte, et de façon pédagogique, la sensibilité du secteur vis-à-vis de l'aménagement, du chantier et de la fréquentation, les espaces à enjeu et les « conditions de réalisation » et les « mesures d'accompagnement » qui dans les faits regroupent indistinctement mesures ERC et d'accompagnement. Les impacts des aires de repos sont étudiés à part. Elles s'inscrivent principalement sur des secteurs imperméabilisés, minéralisés ou en friche.

Certaines des mesures de réduction des impacts, encore conditionnelles, devront être confirmées par le maître d'ouvrage.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de formaliser son engagement de réalisation de l'ensemble des mesures ERC et des mesures d'accompagnement présentées dans le dossier.***

### **2.3.1 Eau et milieux aquatiques**

#### *Eau et milieux aquatiques*

Le projet prévoit de réduire le risque de pollution accidentelle durant les travaux par les mesures génériques habituelles (respect des normes et entretien réguliers des engins, kits d'intervention, absence de stockage de produits polluants sur site). Il n'est pas envisageable qu'entretiens et remplissages des engins se fassent exclusivement sur des aires adaptées hors du site (aires imperméabilisées et avec récupération des écoulements). La voie ne sera pas équipée de bassins de récupération des eaux pluviales et donc des pollutions accidentelles. Il convient donc que le projet prévoie des aires dédiées. Ces aires devraient être spécifiquement aménagées (imperméabilisées et avec récupération des eaux de ruissellement dans un bassin étanche) et pouvoir être utilisées pendant toute la durée de vie de l'infrastructure, afin de sécuriser également les travaux d'entretien. Elles pourraient correspondre à certaines aires principales d'arrêt le long de la voie verte, qu'il conviendrait d'aménager correctement pour la rétention d'éventuelles pollutions des eaux.

---

<sup>11</sup> L'étude néglige cependant certains aspects de cette décomposition : travaux d'entretien et développement du trafic automobile pour rejoindre la voie en particulier

***L'Ae recommande de prévoir que l'entretien et le remplissage des engins de travaux et d'entretien soient effectués sur des aires qu'il conviendrait d'aménager correctement pour la rétention d'éventuelles pollutions des eaux.***

L'accès des chantiers se fera par des pistes balisées hors zones humides pour éviter leur tassement et aucune aire de repos ne sera établie sur des zones humides.

Les travaux permettront de retirer de la plateforme les anciennes traverses de chemin de fer, ce qui supprimera une source de pollution pour l'environnement. La remise en état des ouvrages de franchissement des cours d'eau permettra également le rétablissement de leur pleine capacité hydraulique et d'améliorer la continuité écologique. Le dossier n'envisage pas le réemploi du ballast qui pourrait être retiré de la plateforme ni le retrait des remblais au niveau des zones humides.

Le revêtement de la plateforme ferroviaire et de certaines aires d'arrêt conduira à l'imperméabilisation de plus de 15 ha. Le dossier considère que le ruissellement ainsi généré pourra s'infiltrer en totalité le long de la plateforme, et qu'il n'y aura donc pas d'incidence liée à l'imperméabilisation. Dans les zones proches des cours d'eau, le revêtement sera rendu perméable en vue de faciliter l'infiltration pour éviter le transfert rapide de sédiments vers le cours d'eau. Il a été indiqué aux rapporteurs que le choix définitif du revêtement n'était pas encore arrêté, ce qui serait nécessaire pour la bonne évaluation des impacts.

Sont également prévus : la mise en défens des zones humides et de reproduction des amphibiens, le recours à des revêtements non bitumineux à proximité des rivières et des étangs, l'adaptation des périodes de travaux aux périodes d'étiage et la mise en place de panneaux pédagogiques à proximité des rivières, l'utilisation d'une calèche avec cheval de trait comtois pour le ramassage des déchets le long de la voie...

### **2.3.2 Milieux naturels et paysages**

#### ***Habitats naturels et végétation***

Les impacts du projet sur les habitats naturels et la végétation pourraient résulter du défrichement de l'ancienne plateforme ferroviaire et de la mise en place d'aires d'arrêt. Des impacts temporaires sont aussi liés au chantier : voie d'accès pour les engins, bases de vie, zones de stockage des matériaux... L'accès des engins de chantier à la plate-forme ferroviaire pourrait nécessiter le défrichement du talus de la voie ferrée. Les incidences de l'usage de la voie résulteront essentiellement du comportement des usagers : cueillette, abandon de déchets...

Ces impacts seront limités : la voie est déjà utilisée à près de 40 % par des chemins et routes et le ballast est rarement envahi par de la végétation ligneuse. Il n'est prévu que dix accès, localisés aux endroits où la voie est au niveau du terrain naturel. Plus généralement, le nombre d'aires de repos a été réduit de 46 à 21. Elles sont désormais situées sur des espaces déjà artificialisés. Les engins de chantier resteront sur la plate-forme, notamment lorsque celle-ci est en remblai. En cas d'ouverture d'un boisement pour la réalisation d'un accès, la tranchée sera refermée par plantation en fin de chantier. Le risque de dégradation par les usagers peut être considéré comme faible : la position de la voie sur un remblai et le boisement des talus limiteront la dispersion du public.

Le dégagement d'une bordure enherbée, régulièrement fauchée<sup>12</sup>, introduira spontanément des plantes à fleur, ce qui représentera un gain en termes de biodiversité végétale en même temps qu'une contribution à l'esthétique de la voie.

D'autres mesures sont prévues, notamment l'adaptation du calendrier des travaux à la biologie des espèces, la maîtrise de la prolifération des espèces exotiques envahissantes et la mise en place d'un garde-corps le long de la voie dans le secteur des étangs pour encourager les usagers à ne pas quitter la voie.

### Faune

Les principales incidences pourraient concerner les chauves-souris qui trouvent des gîtes dans les joints des murs d'ouvrages au passage des rivières s'ils devaient être refaits. Une colonie de Petits rhinolophes présente dans le bâtiment de l'ancienne gare d'Equivilley pourrait être sensible aux vibrations causées par les travaux s'ils avaient lieu lors de la période de mise-bas.

La disparition de la végétation ligneuse sur la voie et ses abords supprimera un support de nidification et un secteur d'alimentation pour les oiseaux. L'ouverture de la voie aux cyclistes augmentera la fréquentation et ses effets dans les secteurs sensibles du pont sur la Lanterne à Favorney et des sablières de Breurey et Mersuay si la présence humaine n'est pas confinée à la voie cyclable. L'ancienne plate-forme ferroviaire supporte par endroit des landes sèches qui accueillent la Pie-grièche écorcheur. Elles pourraient être détruites par la pose de la couche de revêtement.

Reptiles et amphibiens peuvent être tués lors du chantier<sup>13</sup>. La voie est par ailleurs placée sur un axe migratoire entre un site d'hivernage et de reproduction d'amphibiens, augmentant les risques d'écrasement. Leur habitat peut être altéré ou détruit par le chantier et la hausse de la fréquentation provoquera un dérangement. La Couleuvre verte et jaune et la Couleuvre helvétique semblent les reptiles les plus exposés. Les amphibiens seraient également sensibles à une dégradation des eaux pendant le chantier. Le dossier précise la localisation des secteurs les plus sensibles, car présentant des habitats favorables aux reptiles ou amphibiens ou situés sur un corridor écologique. Il conviendrait de mieux argumenter le caractère négligeable de l'impact résiduel du projet sur ces espèces et, si nécessaire, de compléter le dossier par une demande de dérogation relative aux espèces protégées.

Parmi les insectes, ce sont les odonates qui subiront le plus difficilement les travaux et l'augmentation de la fréquentation. Les orthoptères craignent le bruit et les vibrations liés aux travaux et les coléoptères saproxyliques la destruction des vieilles souches.

Le dossier ne propose aucune mesure permettant d'éviter ou de réduire la suppression de gîtes à chauves-souris. Des nouveaux gîtes seront installés en compensation.

D'autres mesures sont présentées, dont l'adaptation du calendrier des travaux aux espèces, la limitation des emprises au droit des landes sèches, la création d'un observatoire pour les oiseaux accessible depuis la voie, la plantation de haies épineuses le long de celle-ci, cartographiées dans le dossier, la création de dix abris pour l'hivernage, de dix placettes de thermorégulation, de six

---

<sup>12</sup> Il conviendra de réaliser une fauche tardive, adaptée aux cycles de la végétation et de la faune.

<sup>13</sup> Ainsi, les travaux de terrassement réalisés en période hivernale augmentent le risque de destruction d'individus enfouis en hivernage.

sites de ponte pour les reptiles, de deux petites mares pour les amphibiens et de plages de sable pour les insectes, le maintien des vieux arbres sur les talus, le semis de plantes mellifères...

Une réflexion est engagée sur l'effacement des seuils présents sur certains cours d'eau de la zone d'étude, compte tenu de la protection qu'ils apportent à certaines espèces autochtones (Écrevisses à pattes blanches). Cependant, aucune mesure n'est proposée pour la lutte contre les espèces exotiques envahissantes (écrevisses américaines).

***L'Ae recommande de préciser le nombre et l'emplacement des mesures compensatoires en faveur des chauves-souris, des reptiles, des amphibiens et des oiseaux (création d'abris, sites de reproduction et mares). Elle recommande aussi de définir et mettre en œuvre des mesures de lutte contre les espèces exotiques envahissantes adaptées aux spécificités de chacune.***

### Paysages

La voie aura l'incidence visuelle d'un chemin rural goudronné. Elle sera invisible dans son parcours forestier (52 % du linéaire). 17 % du projet s'inscrit en milieu bâti, villageois ou urbain, de sorte que seuls 31 % de son développement se fait en milieu ouvert, avec un passage sensible entre Favorney et Mersuay. La réhabilitation de la voie se traduira par la restauration des ouvrages, ce qui augmentera leur caractère patrimonial, et par la disparition d'une ligne de végétation formant écran par endroits sur une dizaine de kilomètres.

Le dossier analyse 17 revêtements différents et leur disposition sur la voie au regard du paysage, sans conclure.

***L'Ae recommande de préciser la nature des revêtements mis en place et leur localisation.***

### 2.3.3 Atténuation climatique

L'étude d'impact évalue l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) :

Effet	GES émis par le projet
Perte de séquestration par le sol	28 tonnes
Perte de stockage dans les ligneux d'enfrichement	3,3 tonnes par an

*Figure 5 : Émissions de GES par le projet – source rapporteurs d'après dossier*

Le dossier considère avec raison que ce projet à finalité récréative n'offre pas d'alternative aux déplacements motorisés et ne permet pas en soi d'économies de GES. Il n'intègre pas les émissions de GES liées aux chantiers de création et d'entretien de la voie ni les déplacements motorisés pour l'accès à la voie verte. Il propose la plantation de quelques arbres feuillus à haute tige dans un secteur non boisé pour compenser les émissions de GES. Cet engagement aurait pu être plus ambitieux que la seule recherche de l'amélioration du bilan carbone. Ainsi aurait pu être présenté un projet intégré, visant la neutralité carbone, voire davantage, en y intégrant par exemple la promotion de l'utilisation de la voie en tant qu'alternative aux déplacements motorisés, la valorisation énergétique de la biomasse issue des défrichements et de l'entretien de la voie, un accès des cyclistes à la voie par transport collectif, voire la production d'énergie renouvelable (ombrières photovoltaïques des parkings...) à condition qu'elle s'intègre harmonieusement dans le paysage.

***L'Ae recommande de compléter le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) du projet et de proposer un projet plus ambitieux en termes de réduction de ces émissions.***

#### **2.3.4 Autres thématiques**

Le dossier estime que le chantier ne générera pas davantage de nuisances (bruit, émissions de polluants atmosphériques, odeurs) que des travaux habituels de voirie. En fonctionnement, il ne considère cependant que la fréquentation de la voie sans prendre en compte l'augmentation de trafic motorisé liée aux accès à la voie verte. Pour les dix aires de repos de niveau 1, les nuisances liées au bruit de circulation sur les parkings ne sont pas évaluées, alors qu'elles sont pour certaines situées dans des villages.

### ***2.4 Articulation avec les plans et programmes***

L'étude d'impact analyse l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme, les plans de prévention du risque d'inondation et les schémas régionaux climat, air et énergie pour conclure rapidement à l'absence d'incompatibilité.

Il analyse plus en détail l'articulation du projet avec le Sdage du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021 et conclut à sa compatibilité.

***L'Ae recommande d'évaluer la compatibilité du projet avec le Sdage 2022-2027 du bassin Rhône-Méditerranée.***

L'étude d'impact reprend certains éléments des schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) de Lorraine et de Franche-Comté dans le corps du texte pour expliciter réservoirs de biodiversité et corridors écologiques. Elle ne conclut cependant pas quant à la compatibilité du projet avec ces deux SRCE, aujourd'hui annexés aux schémas régionaux d'aménagement et de développement durables et d'équilibre des territoires (Sraddet) de Bourgogne-Franche-Comté et du Grand Est.

Enfin, l'analyse de l'articulation de ce projet avec le réseau européen et le schéma national des véloroutes, actualisé en 2020, le schéma directeur des véloroutes et voies vertes de Haute-Saône et le schéma directeur des mobilités douces (SDMD) à l'échelle du Pays des Vosges saônoises, aurait permis d'apporter des éléments de justification et de cohérence du projet avec les autres infrastructures cyclistes nationales et départementales<sup>14</sup>.

***L'Ae recommande d'analyser la cohérence du projet avec le schéma national des véloroutes et les autres schémas pertinents au regard des mobilités douces.***

### ***2.5 Incidences cumulées avec d'autres projets connus ou autorisés***

L'étude d'impact prend en considération les effets de la création de la voie verte avec ceux d'autres projets du secteur pour très vite conclure à l'absence de cumul possible du fait de leur éloignement. La prise en compte des seuls projets dont a été saisie la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Bourgogne-Franche-Comté en 2018 et 2019 sur le département de la Haute-Saône rend cette analyse incomplète : les projets du département des Vosges examinés par la MRAe Grand Est ne sont pas pris en compte ; la liste des projets ne doit pas être arrêtée à 2019

<sup>14</sup> Le plan climat-air-énergie du Pays des Vosges du Sud prévoit également un schéma des voies vertes (en cours) qui reprendra les voies VR 50 et le projet.

et doit s'étendre à l'ensemble des projets connus aujourd'hui relevant des critères fixés par le code de l'environnement ; certains projets sur lesquels doit porter l'analyse du cumul des impacts ne sont pas soumis aux MRAe pour avis : c'est le cas en particulier des projets routiers de l'État, soumis à l'Ae.

***L'Ae recommande de prendre en compte l'ensemble des projets avec lesquels les effets cumulés doivent être analysés sur le secteur du nord de la Haute-Saône et du sud des Vosges dans et à proximité des quatre vallées concernées.***

## ***2.6 Évaluation des incidences Natura 2000***

Les deux sites Natura 2000 couvrent l'essentiel du tracé de la nouvelle voie. L'étude d'impact dresse la liste des effets possibles sur l'ensemble des espèces et habitats naturels ayant justifié le classement des deux sites Natura 2000. Avec les mesures d'évitement et de réduction déjà préconisées pour la réduction des impacts sur les milieux naturels, il conclut chaque fois sur l'absence ou le caractère négligeable des incidences du projet sur ces espèces et habitats naturels, hormis pour la Pie-grièche écorcheur, dont trois à cinq couples sont installés sur la voie. Le dossier précise que les deux secteurs en jeu sont, l'un évité par la limitation de la largeur de l'aménagement à la voie, et le second « compensé », ce qui reviendrait à reconnaître que le projet présente une incidence résiduelle significative pour cette espèce.

***L'Ae recommande de démontrer l'absence d'incidence résiduelle significative du projet pour la Pie-grièche écorcheur.***

## ***2.7 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets***

Un suivi annuel des mesures est prévu sur une durée de cinq ans, ce qui paraît suffisant au vu de la nature du projet et pour s'assurer de l'efficacité de la plupart d'entre elles (reprises de la végétation, efficacité des aménagements prévus pour la faune...). Le dossier ne s'engage cependant pas sur d'éventuelles mesures correctives en cas d'insuccès des mesures.

## ***2.8 Résumé non technique***

Le résumé est par trop elliptique. Il présente les mêmes défauts que l'étude d'impact proprement dite comme la présentation trop sommaire du projet. Il ne restitue que très partiellement l'important travail fourni dans l'étude d'impact.

***L'Ae recommande de reprendre le résumé non technique afin qu'il restitue plus fidèlement le travail fourni dans l'étude d'impact.***