

Préfecture de Haute-Saône

Vesoul



Tribunal Administratif

Besançon

ENQUÊTE PUBLIQUE

Relative à la demande d'autorisation environnementale unique déposée par la communauté de communes de Haute-Comté, la communauté de communes Terres de Saône et le Pays de Remiremont et ses vallées pour l'aménagement d'une Voie Verte entre Port d'Atelier et Plombières-les-Bains et entre Corbenay et le Val d'Ajol

CONSULTATION PUBLIQUE du 2 MAI 2023 au 5 JUIN 2023



CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS

Etablis par les membres de la commission d'enquête composée de:

- ✓ Madame Elisabeth BIDAUT, présidente,
- ✓ Madame Sylviane FOURE, membre titulaire,
- ✓ Madame Monica WACOGNE, membre titulaire.

Décision n° E23000009/25 signée le 23 février 2023 par Monsieur Thierry TROTTIER,
Président du Tribunal Administratif de Besançon.

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

SOMMAIRE

1) Conclusions motivées

<u>Rappel de l'objet de l'enquête</u>	2
<u>1.1 Quant à la régularité de la procédure</u>	2
1.1.1 Quant à la teneur et à la complétude du dossier	3
1.1.2 Quant à l'information du public, la consultation du dossier et le dépôt d'observations	4
1.1.3 Quant au déroulement de l'enquête publique	4
<u>1.2 Quant aux observations recueillies</u>	5
<u>1.3 Quant à l'adéquation du projet avec les documents de rang supérieur</u>	7
1.3.1 SRADDET Bourgogne Franche Comté	7
1.3.2 SRCAE de Franche Comté et de Lorraine	8
1.3.3 PPRI, SDAGE Rhône Méditerranée	8
1.3.4 Documents d'urbanisme	9
<u>1.4 Quant aux incidences du projet sur l'environnement</u>	10
1.4.1 Méthode de l'analyse des données et des documents	10
1.4.2 Quant aux impacts sur la faune, la flore et les habitats	10
1.4.3 Quant aux impacts sur les milieux humides et les milieux aquatiques	12
1.4.4 Synthèse des risques éventuels lors de la phase chantier	13
<u>1.5 Quant à la protection de l'environnement et aux mesures « ERC »</u>	15
<u>1.6 Quant aux impacts négatifs</u>	16
1.6.1 Les nuisances éventuelles et l'atteinte à la propriété privée	16
1.6.2 Les intersections entre la Voie Verte et le réseau routier existant	16
<u>1.7 Quant à l'opportunité du projet</u>	17
1.7.1 En termes de développement économique et de tourisme	17
1.7.2. En termes de lien social	18
1.7.3. En termes de réponse à une attente collective	19
1.7.4 En termes de coûts	20
<u>1.8 Conclusions générales avant avis</u>	21
<u>2) Avis de la Commission d'enquête</u>	22

1) Conclusions motivées

Rappel de l'objet de l'enquête et de son cadre général

L'enquête publique ayant pour objet la demande d'autorisation environnementale pour l'aménagement d'une Voie Verte sur environ 60 kilomètres d'emprises ferroviaires aujourd'hui désaffectées impacte les départements de Haute-Saône et celui des Vosges. Le projet est porté conjointement par la Communauté de Communes de la Haute-Comté (CCHC), la Communauté de Communes des Terres de Saône et par le Pays de Remiremont et ses vallées. La Communauté de Communes de Haute-Comté, qui « accueille » le plus long linéaire de tracé a été désignée « coordinateur du projet ». Le préfet coordinateur est Monsieur le Préfet de Haute-Saône.

La consultation du public qui s'est déroulée durant 35 jours consécutifs, du mardi 2 mai au lundi 5 juin 2023 a suscité un intérêt manifeste de la population ainsi que le montrent les 133 observations recueillies « tous canaux confondus ».

Nous avons œuvré avec Madame Angélique Jeannin, responsable du Pôle Aménagement et Développement Territorial à la CCHC et chef coordonnateur du projet. Nous avons apprécié sa disponibilité, son engagement manifeste pour le projet ainsi que ses réponses promptes et pertinentes aux questions que nous avons posées. Lors de nos séances de travail dans les locaux de la CCHC, nous nous sommes souvent entretenues de façon informelle avec cette dernière.

Les conclusions exposées ci-dessous, découlent de l'étude de l'ensemble des éléments du dossier, de nos visites sur le terrain, des avis émis par les différents services d'Etat sollicités, de celui de l'Autorité environnementale, des 133 contributions du public et des informations que nous ont apportés les porteurs de projets, les élus, et quelques habitants « passeurs de mémoire », mais également de nos réflexions personnelles.

Nous présentons nos conclusions, puis nos avis, en considérant les éléments relatifs à teneur et à la complétude du dossier et de la régularité de la procédure appliquée à cette enquête. Nous procédons ensuite à une analyse rigoureuse des observations recueillies, puis examinons la compatibilité du projet avec les documents hiérarchiquement supérieurs, les incidences du projet sur l'environnement et la biodiversité, les mesures proposées en vue de leur réduction voire de leur suppression, les impacts négatifs signalés par le public, et enfin l'opportunité du projet considéré dans sa globalité.

1.1 Quant à la régularité de la procédure

1.1.1 Quant à la teneur et à la complétude du dossier

Les services instructeurs, après un premier examen du dossier déposé en juillet 2021, ont demandé aux 3 porteurs de projet d'apporter des compléments d'informations nécessaires à sa régularisation. Ces compléments concernaient notamment le recours à des « *échelles plus adaptées permettant de bien identifier les enjeux environnementaux au droit du projet pour les espèces comme pour les habitats* », des études supplémentaires sur les volets « *eau* », « *défrichement, espèces et NATURA2000* »).

Le Cabinet Antoine Waechter et les demandeurs ont retravaillé et modifié le dossier en tenant compte des remarques et des observations des services. Le dossier amendé sur le quel nous avons travaillé a été jugé « *complet et régulier* » par la DDT le 26 janvier 2023. Les services instructeurs nous ont alors remis une « Synthèse des Avis des Services consultés ».

Nous avons vérifié que la nouvelle « mouture » du dossier comportait l'ensemble des pièces répertoriées dans l'article R123-8 du Code de l'Environnement. Ces pièces sont listées dans le chapitre 1 du rapport d'enquête, au paragraphe 1.5. Ce document nous a d'abord déconcertées par sa forme très pédagogique. Il s'est avéré, en outre, du fait des compléments demandés par les services de l'état, assez malaisé à consulter, car présentant de nombreux renvois explicatifs. Au fil de notre lecture, nous avons constaté que le fond du dossier, la teneur de l'étude d'impact et de l'étude de dangers, auxquels s'ajoutaient le mémoire en réponse à l'autorité environnementale et la note complémentaire de réponse suite à la demande formulée le 10 octobre 2021, contenaient les éléments nécessaires à la conduite de l'enquête publique puis à la rédaction de notre rapport. Nous soulignons cependant que les annexes auraient gagné en lisibilité si les limites communales avaient été repérées, si le nom des cours d'eau n'avait pas été calligraphié en bleu clair, et si nous avions pu connaître l'échelle dans de nombreux cas. Nous avons contourné ces difficultés en travaillant avec nos ordinateurs personnels lors des permanences, afin de pouvoir offrir au public des aperçus détaillés du tracé de la Voie Verte, par rapport à l'implantation de leur habitation notamment.

Nous estimons au final que le dossier, malgré quelques imperfections et manques, compensés par les explications fournies lors de nos permanences, avec très souvent la venue d'élus ou d'anciens élus en fin de permanences, a contribué à l'information correcte des usagers sur le projet.

Nous avons également perçu, à la lecture des réponses et des compléments informatifs apportés par les demandeurs, et plus particulièrement dans le mémoire en réponse à l'Autorité environnementale ainsi que dans la présentation de la séquence « Eviter-Réduire- Compenser » et « Accompagner » l'indéniable volonté des porteurs de projet, et leur désir de le mener à bien. Nous considérons, en conclusion, que l'ensemble de ces pièces et documents, nous ont permis d'appréhender plus finement les enjeux du projet, ses impacts sur les secteurs situés à proximité

immédiate du tracé, mais également de considérer la Voie Verte en tant que « trait d'union » intercommunal voire interdépartemental.

1.1.2 Quant à l'information du public, les possibilités réelles de consultation du projet et de dépôt d'observations

La consultation du public s'est déroulée conformément aux modalités définies dans l'arrêté préfectoral n° °70-2023-03-07-00003 du 7 mars 2023.

Nous nous sommes systématiquement assurées que l'information du public avait été réalisée en temps et en heures, tant pour la parution des annonces légales dans des organes de presse départementaux haut-saônois et vosgiens, que par la présence de l'affichage spécifique (lettres noires sur fond jaune) aux emplacements stratégiques du tracé (centres-bourgs, intersections avec le réseau routier) et que par l'affichage de l'avis d'enquête aux placards municipaux des communes impactées par le futur tracé. Nous avons noté que l'information avait circulé sur les réseaux sociaux et les sites WEB des communes et de la Communauté de Communes de Haute-Comté.

Nous avons observé que les documents constitutifs du dossier d'enquête étaient consultables en « version-papier » dans les mairies accueillant une ou plusieurs permanences. La version numérique du même dossier était accessible sur le site internet de la Préfecture de Haute-Saône, sur celui de la communauté de Communes de Haute-Comté et sur une plate-forme dématérialisée spécialement dédiée à cet effet.

Nous avons noté que le public avait bénéficié de divers « canaux » pour le dépôt d'observations et /ou de commentaires.

Les contributions pouvaient être versées sur les 6 registres joints au dossier dans les mairies, ou sous la forme de courriers, annexés en fin de registres. Cette démarche était également réalisable par le biais de la plate-forme dématérialisée citée plus haut. Enfin, lors des 12 permanences que nous avons assurées, chaque personne concernée ou impactée a eu l'opportunité de rencontrer un ou plusieurs membres de la Commission d'enquête afin d'obtenir toute information ou renseignement sur le projet.

1.1.3 Quant au déroulement de l'enquête publique

Nous avons été désignées par monsieur TROTTIER, Président du Tribunal administratif de Besançon le 21 février 2023. Nous avons rapidement pris contact avec Madame Edith LAVILLE à la Préfecture de Haute-Saône, autorité organisatrice de l'enquête.

L'enquête publique s'est déroulée dans des conditions « pratiques » très satisfaisantes, les commissaires-enquêteurs, lors de leurs permanences, ont disposé de locaux spacieux et adaptés, le plus souvent dans la salle du Conseil municipal. Nous tenons toutefois à signaler quelques petits « contretemps », dont la mairie de Plombières fermée au public un mardi de permanence, (celle-ci s'est tenue dans la salle du CCAS sans fléchage informant le public), la mairie de Corbenay fermée le 19 mai également jour de permanence, (la permanence a eu lieu dans le local annexe). Nous estimons cependant, que ces légers dysfonctionnements n'ont pas été de nature à nuire à la correcte information des usagers ni à empêcher d'éventuels dépôts d'observations.

Nous considérons au final que cette enquête s'est déroulée dans une ambiance agréable, sans dysfonctionnement ou incident notable porté à notre connaissance.

Nous avons le sentiment que chaque citoyen concerné ou impacté a su profiter des vecteurs de communications offerts.

En conséquence, nous estimons que la procédure a été régulière et qu'elle a permis une information efficace accompagnée de réelles possibilités d'expression en toute liberté.

1.2 Quant aux observations recueillies

Nous avons effectué une analyse rigoureuse des 133 observations recueillies. Environ 25 % des contributions sont « anonymes », notamment sur le registre dématérialisé. Nous avons pris acte du souhait de ces contributeurs, favorables au projet pour une très grande majorité, mais n'avons pas trouvé d'explication rationnelle susceptible de justifier ce phénomène.

Nous avons, en premier lieu, constaté que toutes les observations non anonymes, sans exception, émanaient de signataires domiciliés dans le nord haut-saônois et l'extrême sud des Vosges, ce qui nous a amené à penser que les mesures de publicité légale ont été très correctement effectuées et qu'elles ont « interpellé » des usagers locaux sur un projet local..

Nous avons travaillé sur ces commentaires provenant d'habitants qui connaissent leur territoire, et nous avons déduit que le public résidant dans des communes plus éloignées, aurait été, au final, très peu, sinon nullement concerné par le projet.

Nous avons rapidement perçu l'engouement manifeste des contributeurs, qui ont nous ont communiqué, parfois avec beaucoup de simplicité et de spontanéité, parfois avec des arguments plus construits, leur satisfaction quant à l'éventuel aménagement de cette Voie Verte tant attendue. Le pourcentage de contributeurs se déclarant favorables au projet, même si certaines observations s'accompagnent d'interrogations, se monte à plus de 92%.

Ces avis proviennent surtout d'habitants des communes situées entre Faverney et Saint-Loup-sur-Semouse, lesquels sont quasiment unanimes lorsqu'ils expriment leur satisfaction.

Leurs questions sont d'ordre général et pratique. Elles portent essentiellement sur les intersections du tracé avec les routes et les chemins communaux, les types de « machines » qui seront autorisées

sur l'enrobé, le type d'enrobé, la présence ou non de trottoirs électriques, de chevaux et/ou de calèches...

Les contributeurs qui se déclarent satisfaits justifient cette satisfaction par l'évocation de promenades en famille et de pratique du vélo en toute sécurité au milieu des beaux paysages de leur secteur, ainsi que par la reconnexion des jeunes générations à leur environnement. D'autres estiment que la Voie Verte sera un atout pour la création de lien social intergénérationnel, et une belle avancée pour le concept de mobilité douce. Enfin de nombreuses observations mettent en avant le rôle positif du projet dans le développement de l'économie locale, des commerces proches des aires de repos, et de façon plus générale du tourisme.

D'autres encore ont mentionné la possibilité d'emprunter le tracé pour les déplacements pendulaires domicile /lieu de travail, cette éventualité s'appliquant également aux collégiens qui pourraient ainsi se rendre à leur établissement sans avoir recours systématiquement à un mode de déplacement motorisé. (Faverney et Conflans-sur Lanterne).

Nous avons eu l'opportunité de rencontrer ces usagers favorables au projet lors de nos permanences de Faverney et de Conflans-sur-Lanterne, permanences animées donnant lieu à des débats passionnés, moments de rencontres et d'échanges que nous avons appréciés. Nous signalons en outre que nous avons reçu une dizaine d'avis favorables émanant d'élus ou d'anciens élus haut-saônois qui attendaient ce projet depuis longtemps et qui ont insisté sur l'importance de la Voie Verte comme « colonne vertébrale interdépartementale ».

Nous avons simultanément observé que les 4,6 % d'usagers faisant part de leur opinion défavorable étaient pour la grande majorité des riverains du tracé, essentiellement domiciliés entre Corbenay et le Val d'Ajol. Ces avis négatifs sont souvent assortis de demandes personnelles, et font parfois état des futures nuisances générées par la réalisation de la Voie Verte auxquelles s'ajoutent l'éventualité d'une perte de terrain et de dépréciation immobilière. Nous avons reçu des contributeurs mécontents lors de nos permanences, nous avons tenté de leur expliquer que le projet n'entraînerait pas d'expropriation sans toutefois réussir à les convaincre.

Nous avons noté que les aires de repos, et la réfection des ouvrages d'art ne sont que très peu abordées (2 observations). La forme et le fond du dossier ont été évoqués par quatre personnes sans que se dessine un avis précis sur ce point. Nous avons également remarqué que les signataires ne se sont pratiquement pas prononcés sur les enjeux environnementaux, certes relativement « faibles » mais cependant réels, bien que contrebalancés par les mesures compensatoires prévues. Il en va de même pour la libre-circulation des eaux sous les 71 ponts qui jalonnent le tracé, cette potentielle préoccupation n'ayant pas été citée une fois.

Nous ajoutons encore que le 5 juin à 17h, le tableau de bord du registre dématérialisé indiquait que :

- 1652 visiteurs uniques avaient consulté le site Web,

- 384 visiteurs avaient téléchargé au moins 1 des documents de présentation
- Les documents les plus téléchargés sont la cartographie du projet, les annexes et l'avis d'enquête.

Nous estimons en conclusion que le public concerné a manifesté un intérêt certain et qu'il a su saisir les opportunités mises à sa disposition (consultation du dossier, dépôt des observations, rencontres des membres de la Commission d'enquête lors des 12 permanences), pour faire part très librement de son avis dans une ambiance « bon enfant » mais toujours courtoise. Nous avons le sentiment, à la lecture puis à l'analyse des observations, que le projet a la capacité de fédérer les usagers. Nous avons apprécié les entretiens avec les élus à la fin de nos permanences, tout comme les commentaires qu'ils ont déposés et avons perçu leur volonté de voir aboutir ce projet « attendu depuis longtemps »

Même si nous avons mis en lumière quelques thèmes récurrents dans les observations, nous avons volontairement opté pour l'émission d'avis personnels, à la suite des réponses de Maître d'Ouvrage, et nous nous sommes toujours souciées de rester le plus objectives possible, considérant le projet et ses impacts éventuels dans sa globalité et non en fonction de la tendance manifeste des contributions. Si nos avis sont brefs lorsque les signataires font part de leur satisfaction, ils peuvent être plus argumentés en cas de questionnement ou de désaccord significatif, à l'image des réponses apportées par le Maître d'Ouvrage. Ces deux items sont consultables au chapitre 5 de la partie « rapport d'enquête ».

1.3 Quant à l'adéquation du projet avec les documents de rang supérieur

1.3.1 .SRADDET Bourgogne Franche Comté,

1 / Le projet « Voie Verte » prend en compte les objectifs du SRADDET Bourgogne Franche Comté « Ici 2050 » approuvé en septembre 2020 (en cours de modification) :

- Accompagner les transitions
- Organiser la réciprocité pour faire de la biodiversité des territoires une force pour la région
- Construire des alliances et s'ouvrir sur l'extérieur.

Nous considérons que le projet « Voie Verte » est compatible avec le SRADDET Bourgogne Franche Comté en vigueur.

2 /La compatibilité du projet avec le SCoT n'est pas analysé puisqu'actuellement les 2 documents de programmation prévisionnelle sont en cours d'élaboration (Scot du Pays des Vosges Saônoises et Scot du Pays de Vesoul- Val-de -Saône)

1.3.2 SRCAE de Franche Comté et de Lorraine

Le projet de Voie Verte est compatible avec les SRCAE de Franche Comté et Lorraine dans la mesure où il contribue à l'objectif de réduction des émissions atmosphériques en favorisant le développement des modes de déplacement doux.

1.3.3 PPRI, SDAGE Rhône Méditerranée

1/ La Voie Verte ^{et} ses abords sont concernés par plusieurs PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation):

- le PPRI par débordement de la Saône sur son bassin amont (approuvé par arrêté préfectoral du 12 juin 2017),
- le PPRI par débordement direct des principaux cours d'eau de la Communauté de Communes du Val de Semouse (approuvé par arrêté préfectoral du 17 décembre 2007),
- Le PPRI de la Combeauté et de ses affluents sur la commune du Val d'Ajol (approuvé par arrêté préfectoral du 26 juillet 2018).

La voie, étant située en remblai au-dessus des hautes eaux, est exclue de tous les zonages réglementaires des PPRI et de tous les périmètres de l'atlas des zones inondables (AZI°) Lanterne -Semouse -Breuchin.

Les aires de repos et leurs équipements, potentiellement impactés par ces zonages ont été exclus, excepté les aires de Favorney-pond de la Lanterne (niveau 2), Mersuay-la Lanterne (niveau 3) et Conflans sur Lanterne, rue de la Scie (niveau 1), celles-ci étant déjà aménagées en aires de pique-nique, ou se situant sur une surface urbanisée.

Nous considérons que ces 3 aires de repos potentiellement inondables ne constituent pas une menace pour les usagers de la Voie Verte. Les riverains de la Lanterne sont habitués aux caprices de ce cours d'eau et il est peu probable qu'ils empruntent le tracé en cas de crues.

2 / Bien qu'élaboré en compatibilité avec le SDAGE Rhône-Méditerranée en vigueur lors de l'étude, le projet Voie Verte respecte les orientations et prescriptions suivantes du nouveau SDAGE Rhône-Méditerranée 2022- 2027 (approuvé le 21 mars 2022):

- L'adaptation aux changements climatiques en développant les déplacements doux non émetteurs de GES et le tourisme vert à travers le maillage de Voies vertes -Voies bleues,
- Les enjeux liés à l'eau, l'évitement des zones humides et inondables,
- La préservation de l'environnement et des milieux aquatiques,
- L'infiltration des eaux de pluie privilégiée,
- Aucun prélèvement d'eau ni rejet dans les cours d'eau,
- La protection des captages d'eau potable,
- La position de la Voie Verte sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée,
- La préservation des réservoirs de biodiversité et corridors écologiques,
- L'organisation d'une gestion préventive pour la flore invasive et l'écrevisse américaine,

- La mise en œuvre de la séquence « éviter- réduire- compenser »,
- La limitation de l'imperméabilisation par une largeur modérée (3 mètres) de la bande de roulement et, le recours à un enrobé perméable et écologique dans les secteurs sensibles,
- L'installation des aires de repos (niveau 1) sur des parkings existants,
- La réduction des pollutions diverses lors des travaux, du retrait et traitement des anciennes traverses créosotées, de la rénovation des ouvrages hydrauliques,
- La coopération de plusieurs territoires dans l'élaboration du projet ...

Nous relevons que le projet est compatible avec les grandes orientations du SDAGE Rhône Méditerranée, ainsi qu'avec celles des documents de rang supérieur précités.

1.3.3. Documents d'urbanisme et zonages

La future Voie Verte traverse 17 communes dans les départements de Haute-Saône et des Vosges. Ces communes sont caractérisées par la grande hétérogénéité des documents d'urbanisme dont elles sont dotées.

A ce jour, les communes de :

- Conflandey, Amoncourt, Breurey-lès-Faverney, le Val d'Ajol et Plombières-les-Bains, Faverney disposent d'un PLU approuvé,
- Fleurey-les-Faverney dispose d'une carte communale approuvée (PLU en cours d'élaboration),
- Briaucourt, Ainvelle, Corbenay, Aillevillers et Lyaumont, La Vaivre, Fougerolles-Saint-Valbert sont concernées par le PLU du Val de Semouse (PLUi de la Haute Comté en cours d'élaboration),
- Mersuay est dotée d'une carte communale approuvée,
- Equevilley relève du RNU,
- Conflans-sur-Lanterne est soumis au RNU (PLUi de la Haute Comté en cours d'élaboration).

L'ancienne voie ferrée sur laquelle est implantée la Voie Verte est située en zone N ou U des documents d'urbanisme, les travaux d'aménagement de celle-ci sont modérés, ils correspondent au défrichage de la ligne et au revêtement de la plateforme. Aucune zone agricole, zone naturelle ou Espace Boisé Classé ne sont impactés par le projet en termes d'aménagement et dans les communes où le tracé est « en voie partagée » aucune modification n'est apportée.

Nous estimons donc que le projet de Voie Verte ainsi que les travaux d'aménagement envisagés sont compatibles avec les documents précités.

1.4 Quant aux incidences du projet sur l'environnement

1.4.1. Méthodologie de l'analyse des données et des documents

Nous avons effectué une analyse minutieuse des documents du dossier d'enquête relatifs aux incidences environnementales du « projet de Voie Verte entre Port d'Atelier et Plombière-les-Bains et entre Corbenay et Val d'Ajol ».

Ces documents ont été élaborés entre 2019 à 2023 et la liste est consultable au paragraphe 1.5 des « Généralités » dans la partie « rapport d'enquête ».

Nous avons constaté, à la lecture des 133 contributions, que le public avait manifesté un intérêt très moyen, pour ne pas dire faible, pour les sujets environnementaux, par rapport à d'autres thématiques plus souvent évoquées. Ainsi seules 16 observations évoquent le « volet environnemental » de manière très générale, certaines étant accompagnées de revendications d'ordre personnel, sans que n'émerge un thème clairement précisé. La typologie des téléchargements confirme notre constat puisque sur les 905 téléchargements opérés, une quarantaine seulement est directement ou indirectement liée aux impacts environnementaux.

1.4.2. Quant aux impacts sur la flore, la faune et sur les habitats

Nous avons noté que le Cabinet d'Etudes avait finalement fourni une étude de qualité basée sur une sérieuse visite de terrain. En effet, 3 ingénieurs et une assistante d'études, aux compétences diversifiées et complémentaires, ont arpenté et observé le territoire pendant 44 jours afin d'obtenir un inventaire le plus complet possible, lequel a ensuite été affiné par les remarques de l'Autorité environnementale et de la DDT 70. Cet inventaire a permis de mettre en évidence les impacts du projet sur l'environnement.

- Quant aux impacts sur la flore et sur les habitats :

Nous avons déduit de notre étude du dossier que le projet en fonctionnement quotidien présentait un impact faible sur les habitats, la flore et la faune.

La voie ferrée a été déposée depuis plus de 40 ans et il s'agit aujourd'hui d'un espace anthropomorphisé qui a été progressivement reconquis par une végétation typique de friches à base de ronces, genêts, dans laquelle on rencontre peu, voire aucune espèce patrimoniale remarquable. Ces espaces ne comportent généralement pas d'arbres à haut port. Seuls, les talus présentent un intérêt certain en termes d'habitat et de flore et il est donc prévu de les conserver.

Nous notons le faible impact du projet sur les habitats et la flore et nous recommandons la mise en œuvre de mesures strictes afin une préservation au maximum les haies et autres strates arbustives à proximité immédiate du futur tracé. Nous ajoutons que ces « habitats végétaux » spécifiques apporteront ombre et fraîcheur aux usagers de la Voie Verte.

- Quant aux impacts sur la faune:

Mammifères : Nous avons observé dans l'étude d'impact initiale que la voie est peu fréquentée par les mammifères. Les méthodes d'identification de cette population nous ont semblé cohérentes avec celles régulièrement utilisées. Les quelques espèces de mammifères fréquentant l'emprise du tracé n'en ont pas fait des lieux de reproduction ou de gîte et nous jugeons « in fine » que le projet les affectera de manière très limitée.

Chiroptères : Plusieurs secteurs de peuplement de chiroptères ont été identifiés, notamment à proximité des ponts en pierre surplombant la Combeauté, la Lanterne à Faverney, ainsi que dans l'ancienne gare située dans la forêt d'Equivilley

Nous avons bien noté que ces espaces seront conservés et réhabilités avec notamment des combles aménagés et qu'une attention particulière sera portée en phase chantier afin que ces espèces soient perturbées à minima. Nous suggérons que ce rôle puisse être dévolu à la structure experte en Environnement qui aura la charge du suivi de chantier.

Avifaune : Les Oiseaux ont naturellement colonisé l'emprise de la Voie Verte dans les espaces présentant des linéaires ligneux (arbustes ou arbres), souvent à proximité de la voie, notamment près de Saint-Loup-sur-Semouse (landes sèches). Nous estimons que compte-tenu de la nature des « travaux » d'aménagement il est tout à fait possible de respecter l'essentiel de ces habitats en les préservant et en les laissant dans leur état initial.

Seul, le passage au milieu des étangs de Breurey-lès-Faverney et de Mersuay pourrait s'avérer problématique, le projet s'insérant en effet dans ~~en~~ un environnement sensible au dérangement, notamment pendant la saison de nidification. Nous notons cependant que l'exploitation d'extraction de sable est une entreprise en activité et que de nombreux amateurs de pêche et de nature empruntent le tracé.

Nous avons pris acte des mesures prévues dans l'étude d'impact pour éviter l'accès au bord de l'eau des usagers de la future voie et inciter ces derniers à un comportement respectueux de la faune. Ces mesures de bon sens devront être strictement respectées. Elles s'appliquent également aux espaces dédiés aux cultures (champs, prairies...)

Nous soulignons que le petit peuplement d'oiseaux à enjeu répertoriés aux abords de l'emprise, comme la Pie-grièche écorcheur, à Fougerolles et Saint Loup ne sera pas impacté par le projet. En effet, les oiseaux nichant dans cette végétation de talus ne seront pas dérangés par le passage de cyclistes, qui font peu de bruit. La capacité des animaux à accepter les situations répétitives qui ne s'accompagnent d'aucune conséquence négative ne doit pas être sous-estimée, d'autant que les abords de la future voie ne comportent aucune espèce technophobe.

Reptiles et amphibiens : La voie est utilisée par les Reptiles et les Amphibiens qui en utilisent les lisières comme site de chasse et de thermorégulation. Nous estimons que les mesures prévues

notamment en phase chantier sont adaptées et qu'une fois l'enrobé posé, les espèces précitées auront de nouveaux accès aux lisières.

L'étude a montré quelques impacts sur les insectes (Criquets, sauterelles, libellules), impacts qui nous ont semblé relativement limités. Les espèces impactées étant peu nombreuses et non inféodées spécifiquement aux espaces propres de la future voie cyclable.

Nous avons analysé avec soin les arguments du Cabinet d'études relatifs à la directive habitat, et à la directive oiseaux. Nous avons bien noté l'éventualité d'une incidence particulièrement lors des différentes phases du chantier. Nous incitons vivement les porteurs de projet et la future maîtrise d'œuvre à veiller à la mise en œuvre et au suivi des mesures d'évitement ainsi que des calendriers proposés par le Cabinet d'études

Nous insistons encore sur la vigilance particulière qui devra être apportée quant à la fragmentation des habitats et la coupure des axes de migration nuptiaux et qui peuvent entraîner des risques d'écrasement. Nous estimons cependant que cette incidence pourrait être efficacement minimisée par des mesures d'interdiction temporaire des engins motorisés sur la voie au moment de la reproduction et de la nidification (oiseaux, chauves souris). Notre réflexion est applicable aux travaux d'entretien régulier, gyrobroyage ou fauchage des bords de la piste cyclable qui devront eux aussi respecter le calendrier.

1.4.3. Quant aux impacts sur les milieux aquatiques et les milieux humides

Le Projet de la Voie Verte est soumis à autorisation au titre de la rubrique 2.1.5.0 de l'article R.214-1 du Code de l'Environnement.

Une prospection minutieuse des cours d'eau et des ouvrages attenants a été effectuée et a permis une réponse positive des Services d'Etat quant à la proposition de gestion des eaux pluviales, proposition visant à réduire les risques de rejets directs dans les cours d'eau.

Nous avons relevé l'avis favorable d'un hydrogéologue agréé, avis qui est d'ailleurs annexé au dossier. Nous avons conscience que le futur tracé traverse des étangs du côté de Faverney, Breurey-lès-Faverney et Mersuay et nous incitons le porteur de projet et la Maîtrise d'œuvre à faire preuve d'une grande attention aux reptiles et aux amphibiens identifiés dans ces secteurs, lors de l'aménagement du tracé.

Nous avons également consulté les recommandations du Cabinet d'Etudes dans « le Mémoire réponse du janvier 2023 » qui évoquent les pollutions directes susceptibles de survenir en phase chantier. Elles font état de la rétention des eaux pluviales et de travaux à réaliser par des moyens clairement définis dans le cahier des charges. La maîtrise d'ouvrage devra veiller au respect de ces mesures de rétention afin de ne pas créer de turbidité ni de déversement intempestif dans les cours d'eau.

Nous considérons donc que l'imperméabilisation de la plate-forme créera une surface de ruissellement des eaux pluviales, réputées propres en l'absence de circulation motorisée. Ces dernières ne seront pas collectées, mais s'infiltreront progressivement en contrebas du remblai. Nous estimons que cette proposition est acceptable.

Plusieurs sites remarquables au titre de l'Environnement ont été répertoriés. La traversée de la forêt à Faverney comprend deux ZNIEFF de type 1, « le Bois des Balières » ainsi que « la Basse vallée de la Lanterne en aval de Faverney ». Il nous semble important d'ajouter la traversée des étangs de Breurey-les-Faverney, la traversée des prairies humides et du bois Lajus à Mersuay et Equevilley, la montée longeant l'Augronne pour rallier Plombière-les-Bains, les sections longeant la Combeauté et les prairies humides de Fougerolles-Saint-Valbert et du Val d'Ajol.

Nous estimons que ces secteurs nécessiteront une réflexion quant à la pose d'un revêtement adapté et constatons que ces recommandations ont bien été prises en compte par le maître d'ouvrage.

Nous avons observé que les aires de repos retenues, qu'elles soient de Type 1, 2 ou 3 ne se trouvent pas en zones humides identifiées, comme le prouvent les résultats des sondages pédologiques. Les deux aires potentiellement implantées en zones humides ont été supprimées. Cependant il apparaît que 3 aires de repos aménagées en espace pique-nique et en surface urbanisée présentant un risque d'inondation par crue à débordement lent de cours d'eau, selon l'Atlas des Zones Inondables de La Lanterne-Semouse et du Breuchin. Ces aires sont situées à Faverney, Mersuay et Conflans-sur-Lanterne. Nous estimons cependant que de simples mesures individuelles de bon sens seront suffisantes.

Nous relevons au final que la réalisation du projet n'exige aucune intervention sur les cours d'eau, qu'il ne générera, à notre avis, que très peu d'impacts négatifs en termes hydrauliques sur le réseau hydrographique de proximité. De plus, il nous apparaît que l'essentiel du projet consiste en une réhabilitation de friches ferroviaires sans affecter les cours d'eau existants.

1.4.4. Synthèse des impacts éventuels lors de la phase chantier

Certains impacts peuvent survenir pendant les travaux, du fait du dérangement des espèces ayant choisi les environs du projet comme lieux de nidification ou de reproduction. Des mesures adaptées existent afin de réduire ces impacts à minima, voire à les neutraliser.

C'est pourquoi le maître d'ouvrage, conscient de ces problématiques effectuera les travaux en dehors des périodes de nidification (entre les mois de Mars à Juillet) et en dehors des périodes pouvant affecter les reptiles, avec une période propice entre Aout à Octobre (afin d'éviter la destruction d'individus en migration, au repos ou en hibernation). La circulation des machines au moment du chantier introduit un dérangement qui peut être dommageable en période de

reproduction des oiseaux, des amphibiens et des reptiles, notamment au niveau des étangs de Breurey-lès-Faverney et Mersuay.

Nous sommes conscientes que le chantier est susceptible de provoquer des apports de matières en suspension dans les cours d'eaux, augmentant ainsi localement et temporairement la turbidité, avec des effets négatifs sur la biodiversité aquatique. Nous notons que le décalage des travaux en période d'étiage (août- septembre), pourra contribuer à limiter les risques. Nous n'omettons pas l'aléa de pollution accidentelle pendant le chantier, mais jugeons cependant que ce risque restera limité si les machines répondent aux normes de bon état, et si les mesures de précautions particulières (kit antipollution, bâche) sont effectives, notamment aux abords des ruisseaux, rivières, mares, étangs et zones marécageuse afin d'éviter toute pollution du milieu aquatique par des hydrocarbures..

1.4.5. Synthèse des impacts éventuels en phase fonctionnement

Au vu de très nombreuses contributions évoquant ce sujet, nous estimons qu'il serait « judicieux » d'interdire la Voie Verte à tous les engins motorisés (quads, motocyclettes) ainsi qu'aux engins trop rapides tels les trottinettes électriques.

Nous émettons le même avis au sujet des chevaux et des véhicules de type calèches, redoutant les risques d'écrasement, de fragmentations des habitats, de coupures d'axes de migrations nuptiaux ou saisonniers. Nous justifions cette mesure qui peut paraître stigmatisante et/ou trop restrictive par le fait que le projet se situe dans de vastes espaces naturels, enherbés et très souvent forestiers, et que les possibilités d'y pratiquer l'équitation sont très nombreuses.

Nous pensons que ces interdictions éviteraient par ailleurs une rapide détérioration du revêtement.

Nous avons noté que les voies vertes sont régies par le Code de la Route qui définit une Voie Verte comme une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers ». Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article ».

Nous ne pouvons aller contre des dispositions réglementaires et faisons donc confiance au Maître d'Ouvrage

La couche huileuse formée à la surface du revêtement d'asphalte après sa mise en place est susceptible d'être une source de pollution. Celle-ci sera évitée dans les secteurs sensibles en utilisant un revêtement sans liant hydrocarboné, de préférence un stabilisé (grave compact), et en plaçant des noues à l'approche des principaux cours d'eau, noues qui prendront en charge les eaux pluviales en bordure de plateforme pour les infiltrer dans les terrains voisins.

Afin que la perte de sites d'hivernage, d'abris et de sites de thermorégulation soit le plus faible possible, des mesures spécifiques pourront être prises aux abords de quelques sites sensibles, pour contenir les usagers sur la Voie Verte.

1.5. Les mesures de protection environnementales, la séquence « ERC » et autres

Nous avons remarqué que la population locale évoquait souvent le rôle de la sensibilisation des futurs usagers aux enjeux écologiques de la Voie Verte. Il s'agit d'une réelle demande de pédagogie, qui peut efficacement trouver réponse par l'implantation de panneaux signalétiques, présentant les diverses espèces rencontrées sur le parcours (flore, faune, insectes, etc), et des informations sur les plans d'eau traversés.

Nous estimons que ces actions relativement simples à mettre en œuvre, inciteront les usagers au respect du milieu naturel qu'ils fréquentent.

Nous considérons que la Voie Verte est un itinéraire à parcourir et non une porte d'entrée sur les espaces privés qui la jalonnent (prairies, forêts, plans d'eau et propriétés privées).

Nous avons noté que le projet n'avait pas d'incidence sur les sites NATURA 2000 conformément au décret n°2010 du 09/04/2010 relatif à l'évaluation des incidences NATURA 2000 et à l'Article R.414-21 du Code de l'Environnement. Nous avons observé par ailleurs que dans leurs avis respectifs, les services de l'Etat et les organismes publics consultés ont jugé la dernière version du dossier complète et régulière.

Pour ce qui est du maintien dans un état de conservation favorable, des populations d'espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle, nous avons pris acte de la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (séquence ERC), telles que prévues notamment par la loi de reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 8 août 2016. D'autres séries de mesures sont également prévues pour éviter la diminution des habitats et le dérangement d'espèces présentes dans la zone traversée par le tracé, la préservation des zones humides, des plans d'eau et des cours d'eau.

Les mesures nécessaires à la protection de l'herpétofaune ont été détaillées dans les 46 mesures ERC proposées. Nous estimons que ces mesures qui répondent aux critères des services sont suffisantes et adaptées. Afin que ces mesures soient rigoureusement appliquées, nous recommandons au maître d'ouvrage une attention particulière, notamment lors des travaux d'aménagement de cette voie structurante aux enjeux multiples.

De manière globale, nous recommandons au maître d'ouvrages d'éviter au maximum la contamination des milieux aquatiques qui réceptionnent les pontes des amphibiens, par la pollution des milieux aquatiques d'origine accidentelle en phase de chantier (fuite d'huile et de carburant, augmentation du taux de matières en suspension et colmatage des sites de pontes), ou chronique (émission de fumée contenant des composés organiques volatils à la pause de l'enrobée, lessivage de la chaussée entraînant des HAP, ...)

Nous appuyons bien évidemment le mandat de suivi par un spécialiste en environnement indépendant connaissant bien les spécificités environnementales locales et qui sera non seulement indispensable en phases d'avant-projet mais aussi lors des phases chantier. Nous prenons acte d'une présence régulière lors des travaux, afin de guider et contrôler le respect des mesures de protection de l'environnement par les entreprises exécutantes retenues par le ou les maître(s) d'œuvre.

Nous soutenons l'implication des collectivités et la collaboration avec les services de la DDT 70 au comité technique, afin de valider les dossiers d'exécution de travaux et les plannings et mais aussi pour la phase d'exploitation de la Voie Verte.

Nous estimons enfin que ces différentes mesures nous semblent suffisantes et adaptées pour limiter efficacement voire neutraliser les incidences que le projet d'aménagement de Voie Verte pourrait avoir sur l'environnement. Nous estimons également que la transformation de l'ancienne voie ferrée en Voie Verte accessible à tous, n'affectera que des friches à potentiel en biodiversité limitée, et qu'elle favorisera les déplacements doux sans empreintes carbonées sur l'environnement.

Nous concluons unanimement qu'au vu des enjeux environnementaux relativement faibles, qui seront compensés par des mesures simples mais néanmoins pertinentes, le bilan reste très favorable à la réalisation de ce projet.

1.6 Quant aux impacts négatifs

1.6.1 Quant aux nuisances évoquées par 3 signataires

Les avis défavorables à la concrétisation du projet restent très minoritaires. Les contributeurs « mécontents » évoquent en général les nuisances qu'ils auront à subir si le projet voit le jour. Ils sont généralement propriétaires de parcelles construites riveraines du tracé, et craignent d'être dérangés par le passage des promeneurs, randonneurs et autres usagers de la future Voie Verte. Nous comprenons les arguments parfois abusifs sinon fallacieux utilisés. Nous soulignons également que ces signataires ont bénéficié d'une tranquillité totale depuis quelques décennies....

Nous estimons que ce projet ambitieux et attendu par un large public ne doit pas être abandonné en raison de quelques intérêts particuliers. Nous signalons encore que les amateurs de randonnées et adeptes du tourisme vert, qu'ils se déplacent à pied ou en vélo, sont avant tout des citoyens responsables et respectueux de l'environnement naturel et humain.

D'autres observations (3) ont mentionné la perte de terres, ou la dépréciation immobilière. **Nous insistons sur le fait que le futur aménagement ne fait pas l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique » (DUP) mais d'une Demande d'Autorisation Environnementale au titre de la Loi sur l'eau qui ne peut pas légitimer une quelconque expropriation.**

Pour ce qui est de la perte de valeur immobilière, il nous semble, « à contrario » que le passage d'une Voie Verte à proximité de lotissements ou d'îlots bâtis peut constituer un atout supplémentaire quant à la valeur d'un bien.

1.6 2. Intersections du tracé et du réseau viaire existant.

Un grand nombre de signataires nous ont fait part de leurs craintes quant aux croisements entre le réseau viaire et la Voie Verte. Nous avons compris ces inquiétudes liées à la vitesse jugée excessive sur les routes mais également sur les pistes cyclables de façon générale. Nous avons pris le temps de visiter quelques voies vertes départementales, et remarqué les intersections étaient signalées sur les routes. Les Voies vertes, quant à elles, étaient souvent équipées de barrières et/ou de chicanes quelques dizaines de mètres avant un croisement. Bien évidemment, nous ne pouvons pas contester la recevabilité et la légitimité de ces arguments et nous avons questionné directement le maître d'ouvrage à ce sujet. Le porteur du projet, très conscient de cette problématique nous a présenté dans son Mémoire en réponse, les principales mesures qu'il entendait mettre en œuvre afin que la sécurité de chaque usager soit maximale.

Nous avons d'abord noté que la Voie Verte était une route comme l'entend le Code de la route et qu'à ce titre, elle doit respecter les règles de signalisation et de priorité qui s'appliquent aux intersections routières, où, généralement les usagers de la voie la moins fréquentée perdent la priorité en zone de croisement.

Sur les axes départementaux, voies prioritaires à fort trafic, le porteur de projet dispose de deux leviers sécuritaires :

- une limitation de vitesse sur l'axe principal et une zone de bandes rugueuses en approche de la Voie,
- l'aménagement d'un îlot central séparatif sur l'axe principal,

Le schéma de principe est consultable au chapitre 5 de la partie « rapport d'enquête », au paragraphe de réponses du Maître d'Ouvrage aux questionnements de la commission. Nous avons bien noté que les collectivités seraient accompagnées lors de la phase maîtrise d'œuvre par un bureau d'études spécialisé après une concertation obligatoire menée auprès des concessionnaires de voirie départementale (Vosges et Haute-Saône).

Les intersections de la Voie Verte avec les voies routières à faible trafic bénéficieront de la même attention, même si les mesures sont sensiblement moins contraignantes.

Pour ce qui est des sections de Voie verte en site partagé, qui existent en milieu urbain, nous observons que la vitesse réglementée pourra encore être abaissée, que des matérialisations au sol délimitent nettement la bande cyclable.

Nous faisons confiance aux porteurs de projet pour, qu'accompagnés des indispensables moyens humains et techniques, ils choisissent et mettent en place les mesures adéquates garantissant la sécurité des usagers. Nous ajoutons que ces types de Voies Vertes sont déjà réalisées et fonctionnelles dans de nombreux départements, et que des mesures simples et efficaces sont susceptibles de générer une cohabitation « apaisée », pour peu que chacun, quelque soit son mode de déplacement privilégié, y mette du sien....

1.7 Quant à l'opportunité du projet

1.7.1 En termes de développement économique et de tourisme

L'aménagement de la Voie Verte s'inscrit dans le contexte national de renforcement du maillage territorial en vélo routes – Voie Verte, voies douces. Il s'inscrit également dans un contexte interrégional et intercommunal visant à contribuer à la promotion et au développement de la pratique du vélo ainsi qu'à l'attractivité et au développement touristique des territoires.

La volonté des collectivités est de favoriser un tourisme vert « durable » ainsi qu'une mobilité douce en tirant partie d'une ancienne infrastructure ferroviaire désaffectée datant de la seconde moitié du 19^{ème}. En redonnant une deuxième vie à cette ancienne ligne de train inexploité qui traverse, sur un itinéraire insoupçonné, les contrées verdoyantes hautes saônoises et vosgiennes les concepteurs de la Voie Verte se sont engagés dans une démarche volontariste. La Voie Verte constitue en effet une véritable colonne vertébrale de mobilité douce intercommunale, permettant un usage quotidien entre les villages et les bourgs structurants à haut niveau de services (écoles, collèges, commerces de proximité et de détail, entreprises, services médicaux et pharmacie, etc.).

Chaque commune traversée par la Voie Verte bénéficiera d'un itinéraire de rabattement en direction des centres bourg. Une signalétique appropriée jalonnera le parcours et indiquera les sites à visiter et à découvrir à proximité, un beau point de vue, une aire baignade, un élément du patrimoine local, une information sur le milieu naturel environnant faune- flore (observatoire), sur le passé industriel ou historique d'un village à proximité ou une auberge de restauration ...

Un partenariat avec les écoles et périscolaires locaux mais aussi avec les habitants sera instauré par les entités territoriales concernées, afin de promouvoir les bonnes pratiques sur cet itinéraire. Il permettra également une réflexion générale sur la préservation de l'environnement avec, à terme des possibilités d'animations ponctuelles, des jeux concours autour de la voie et différentes thématiques destinées à sensibiliser les populations locales et les usagers.

Dans un territoire riche en industries diverses, les porteurs de projet auront à promouvoir l'existence de la Voie Verte afin d'encourager les trajets domicile / travail, associés à l'utilisation de mode doux (non émetteurs de GES) contrairement à l'utilisation quotidienne de la voiture.

Enfin, la création et l'entretien de la Voie Verte généreront des emplois et stimuleront l'économie locale, ce qui peut bénéficier à toutes les générations.

La Voie Verte se veut également le vecteur de promotion d'un « tourisme vert ». Les responsables du développement touristique des communautés de communes pourront collaborer efficacement avec les professionnels locaux prestataires de services dans le domaine des hébergements touristiques (hôtel, camping, gîte, chambre d'hôte ...) et de la restauration. De plus, les collectivités pourront initier, voire assumer certains services en complémentarité avec ceux des prestataires privés, stationnement, entretien, relais vélo, signalisation et cartographie, marchés locaux, artisanat,

manifestations à thèmes ...). L'essor de ce potentiel contribuera à la revitalisation des villages en favorisant une nouvelle dynamique économique.

1.7.2. En termes de création de lien social

La Voie Verte créera divers impacts sociétaux bénéfiques, tels que la promotion et le développement de modes de transport non polluants, l'amélioration de la santé et du bien-être grâce à un environnement propice à la pratique sportive et à la détente.

Par ailleurs il est très probable que ce nouvel espace de loisirs, de promenade et de détente, ait un impact intergénérationnel plus que positif, car s'adressant à un public de tous âges. Les jeunes pourront y faire du vélo ou jouer, les adultes pourront y faire de l'exercice et les personnes âgées seront heureuses de s'y promener. De plus, la réalisation de ce projet est susceptible d'encourager un mode de vie plus actif et sain pour tous les âges. La Voie Verte peut également participer au « bien vivre ensemble », en offrant un espace commun pour les activités de loisirs et de détente. Elle peut encourager les habitants à sortir de chez eux, à se rencontrer et à interagir avec d'autres membres de la communauté. Cela contribue au renforcement des liens sociaux et favorise le sentiment d'appartenance à une « communauté ».

Enfin, ce projet agit comme un levier de promotion quant au respect de l'environnement et à la sensibilisation des populations à l'importance de la préservation de la nature.

Nous estimons donc que la Voie Verte contribue indéniablement à créer un environnement de vie plus agréable et plus harmonieux pour les populations riveraines, et les usagers.

1.7.3 En termes de réponse à une attente collective

L'objectif national est de constituer un **réseau d'itinéraires cyclables**, continus, de longue distance, et interconnectés entre eux. Quelque soit le type d'aménagement, le réseau cyclable français s'inscrit dans un ensemble d'itinéraires Européens, appelés Euro Vélo, qui totalisera 90 000 km lorsqu'il sera finalisé (10 itinéraires sur 17 traversent déjà la France).

Depuis 2017, 16 000 kilomètres de voies vertes et de pistes cyclables ont été ouvertes au public sur le territoire français (soit une augmentation de 40%). En 2021, la France disposait de 18 848 km d'itinéraires aménagés avec un objectif d'atteindre 25 587 km en 2030. Le Schéma Régional des Vélo routes de **Bourgogne-Franche-Comté**, validé en 2019, s'articule notamment autour de la colonne vertébrale l'Euro Vélo 6, mais aussi autour des itinéraires nationaux tels que le Tour de Bourgogne à vélo (V51), La Voie Bleue (V50), les V55, V56 et V71.

Nous notons que le projet de Voie Verte pourra, dans un futur proche, être relié ~~à~~ avec la V50 au niveau de la départementale qui dessert Port d'Atelier. En effet, la concrétisation de ce projet

permettra la « continuité » de réseaux cyclables en milieu rural au moyen de voies vertes dont la finalité est de reconnecter les petits villages et les bourgs plus peuplés aux polarités les plus proches : Saint Loup-sur-Semouse et Fougerolles-Saint-Valbert. Elle amorcera en outre, la liaison en mode doux, actuellement inexistante entre la Haute-Saône et les Vosges.

Nous considérons que ces 60 kilomètres de Voie Verte en « Y », s'inscrit de façon pertinente dans l'objectif ambitieux de renforcement du maillage existant sur le territoire national.

1.7.4 En termes de coûts

L'étude de faisabilité de 2018 faisait état d'un investissement de 6,8 millions d'euros répartis entre les trois structures porteuses proportionnellement au linéaire qu'elles « accueillent ». Nous disposons des données chiffrées de la CCHC concernée par 43 kilomètres du futur tracé, soit 70% du total. Les dépenses, réparties entre les travaux préparatoires, la structure et le revêtement, le traitement des intersections, les restrictions d'accès, les ouvrages d'art, le jalonnement et les aires d'arrêt se montent pour la CCHC à la somme de 5,9 millions d'euros. Nous avons noté que cet aménagement faisait l'objet de subventions significatives, provenant notamment du PACT 2, de la région et de l'Etat. Ainsi, la première phase de travaux pourrait être financée à 80%. Nous ajoutons que l'aménagement sera réalisé sur 3 exercices budgétaires.

Nous soulignons que depuis cette étude, le coût du projet, et le plan de financement s'y rapportant n'ont pas été réévalués mais que les programmes d'aide (fonds vert...) sont en forte évolution.

Si nous avons conscience que l'investissement est élevé, nous insistons cependant sur le fait que les porteurs de projet peuvent prétendre à des aides multiples sous forme de subventions..

Nous estimons « in fine » que le projet s'inscrit dans le contexte national et européen dit « de transition écologique ». Nous saluons le travail pertinent et assidu des acteurs locaux à l'origine de ce projet, lequel nous apparaît comme un atout essentiel pour le développement économique et l'intérêt général.

CONCLUSIONS GENERALES AVANT AVIS

Nous estimons de façon collégiale, que ce projet, attendu depuis de longues années mérite de voir le jour. Epine dorsale des territoires traversés, cette liaison verte contribuera au désenclavement du nord haut-saônois, tout en valorisant le côté authentique de ces secteurs. Véritable allié du tourisme en mode doux et en site propre, il offrira aux usagers la possibilité de découvrir l'histoire industrielle, les traditions, les cités de caractère ainsi que les éléments patrimoniaux dans un environnement et une nature préservés.

2) Avis de la Commission d'enquête

- Après avoir analysé la procédure appliquée durant l'enquête publique,
- Après avoir étudié les contributions recueillies et les réponses du Maître d'Ouvrage,
- Après avoir évalué les impacts du projet sur l'environnement,
- Après avoir pris connaissance des mesures de la « séquence ERC »
- Après avoir mis en lumière les incidences négatives du projet,
- Après avoir examiné l'opportunité du projet dans sa globalité,

Nous sommes en mesure d'émettre un :

AVIS FAVORABLE

Au projet de Voie Verte entre Port d'Atelier et Plombières les Bains et entre Corbenay et le Val d'Ajol

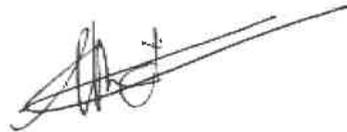
Notre avis n'est conditionné par aucune réserve.

Il s'accompagne cependant des recommandations qui suivent :

- Nous recommandons aux porteurs de projet, d'avoir recours à un cabinet d'études indépendant et de préférence local, lequel pourra être chargé de vérifier que les recommandations déjà émises par les services d'Etat lors de l'instruction du projet sont correctement appliquées, que ce soit en phase travaux ou en phase fonctionnement.
- Nous demandons qu'une attention très particulière soit portée quant au choix de l'enrobé, notamment dans les secteurs qualifiés de sensibles.

Vesoul, le 6 juillet 2023,

Elisabeth BIDAUT



Sylviane FOURE



Monica WACOGNE

