Le 23 juin 2020

Projet d'aménagement du tronçon de la Véloroute l'Echappée bleue dans la vallée de la Saône de Corre (partie amont) à Port-sur-Saône (partie avale) (Département de Haute-Saône - 70)

AVIS et PROPOSITIONS des Organisations Non Gouvernementales

Collectif Loue et Rivières Comtoises
France Nature Environnement Bourgogne Franche-Comté
France Nature Environnement Haute-Saône
Commission de Protection des Eaux, du Patrimoine, de l'Environnement, du Sous-sol et des Chiroptères de Franche-Comté

« Pour un tracé écologiquement responsable qui préserve la vallée de la Saône »

« Nous abusons des terres parce que nous les considérons comme une marchandise qui nous appartient. Lorsque nous voyons la terre comme une communauté à laquelle nous appartenons, nous pouvons commencer à l'utiliser avec amour et respect. »

Aldo LEOPOLD (forestier et écologue américain
Tiré de l'entête de la stratégie régionale de Biodiversité Bourgogne Franche Comté

Sommaire

Documents sources utilisés pour le présent avis

1. Introduction
2. Origine de l'avis et propositions des ONG
3. Résumé du projet et des impacts
4. La vallée de la Saône –un site patrimonial à protégé
5. Le projet – des impacts environnementaux minimisés et l'absence de mesures compensatoires réelles
6. Le projet – un intérêt public contestable
7. Les propositions de tracés des ONG
8. Les mesures de renforcement des ONG

Documents source utilisés pour le présent avis

Document 01	Arrêté du 9 février 2017 du Préfet de Haute-Saône notifiant l'étude d'impact du– 3 pages
Document 02	Lettre de la DREAL du 6 mars 2020 notifiant la saisine du Ministère pour destruction d'espèces– 6 pages
Document 03	Dossier préalable enquête d'utilité publique/ formulaire CERFA préalable à la réalisation d'une EUP (département de Haute-Saône) du 15 décembre 2016 – 30 pages
Document 04	Dossier préalable enquête d'utilité publique – formulaire CERFA 13 616 01 à la capture, la destruction de spécimens d'espèces protégées (département de Haute-Saône) du 3 mars 2020 – 2 pages
Document 05	Dossier d'autorisation environnementale unique (CE eau environnement / pour le département de Haute-Saône) – 31 janvier 2020, 183 pages
Document 06	Carte du tracé avec variantes (CE eau environnement / pour le département de Haute-Saône) – 31 janvier 2020, 1 page
Document 07	Dossier photos (CDE eau environnement / pour le département de Haute-Saône) – 31 janvier 2020, 32 pages
Document 08	Dossier multicritères choix des variantes (département de Haute-Saône) –31 janvier 2020, 768 pages
Document 09	Coupe de voiries (département de Haute-Saône) – 31 janvier 2020, 36 pages
Document 10	Plan de Prévention au bruit (CG 70) – (CE eau environnement / pour le département de Haute-Saône) 2016 - 36 pages
Document 11	Annexe 1 données entomologiques – (CE eau environnement / pour le département de Haute-Saône) - 31 janvier 2020, 3 pages
Document 12	Annexe 2 données herpetologiques – (CE eau environnement / pour le département de Haute-Saône) - 31 janvier 2020, 1 page
Document 13	Annexe 3 données ornithologiques – (CE eau environnement / pour le département de Haute-Saône), - 31 janvier 2020, 6 pages
Document 14	Annexe 4 données chiroptérologiques – (CE eau environnement / pour le département de Haute-Saône) - 31 janvier 2020, 120 pages
Document 15	Annexe 5 données phytosciologiques – (CE eau environnement / pour le département de Haute-Saône) - 31 janvier 2020, 11 pages
Document 16	Annexe 6 suivi environnemental – (CE eau environnement / pour le département de Haute-Saône) - 31 janvier 2020, 12 pages
Document 17	Schéma d'Aménagement de Gestion des Eaux Rhône Méditerranée Corse 2016 – 2021 (SDAGE RMC), Préfet Coordinateur de Bassin Rhône Méditerranée Corse / Comité de bassin Rhône Méditerranée – 2016, 512 pages
Document 18	Contrat de Vallée Inondable Saône / Etablissement Public Territorial de Bassin Saône Doubs (EPTB Saône Doubs), 1990
Document 19	Contrat de Rivière « Saône, Corridor alluvial et territoires associés » 2018-2020 / Etablissement Public Territorial de Bassin Saône Doubs (EPTB Saône Doubs), 2018
Document 20	Stratégie régionale pour la biodiversité Bourgogne Franche-Comté 2020 – 2030 / Conseil régional de Bourgogne Franche-Comté 3 documents – 228 pages (mars 2020)
Document 21	Stratégie nationale pour la biodiversité 2011-2020 / Etat français, 60 pages (2011)
Document 22	Chiffres clés de la biodiversité – Observatoire national de la biodiversité - 2018, 92 pages
Document 23	Cahier des charges des véloroutes – Ministère du Tourisme – 2001, 13 pages (Schéma National des Véloroutes)

1 Introduction

Mode de transport exemplaire, tant en ville qu'à la campagne pour le tourisme mais aussi pour les déplacements inter-villages, le vélo est un atout pour l'environnement.

Le projet de vélo-route européenne (V50 - l'Echappée bleue Moselle-Saône) est soutenu par les défenseurs de l'environnement à condition que sa conception et sa réalisation respectent les milieux traversés et leur biodiversité.

Or, le tracé présenté pour réaliser le tronçon Corre/Port-sur-Saône traverse ou côtoie la zone d'intérêts écologiques majeurs « NATURA 2000 VALLEE DE LA SAÔNE », un des principaux réservoirs biologiques du bassin Rhône Méditerranée Corse.

« Le Cahier des charges pour l'aménagement d'une vélo-route » guide obligatoirement la construction d'un tel projet. Ici les choix de moindres coûts du Département de la Haute-Saône sont faits au détriment de l'objectif "EVITER" les impacts environnementaux. De plus le critère européen de pente inférieure à 3% qui a orienté ces choix ne correspond plus à la réalité actuelle du parc de vélos à assistance électrique, parc en forte évolution au plan français comme au plan européen. La prise en compte de ce contexte permet d'autres tracés moins onéreux et surtout plus respectueux de l'environnement et de la biodiversité.

Une expertise menée par l'Etablissement Public Territorial de Bassin Saône Doubs pour le compte de la DREAL Auvergne Rhône-Alpes au titre de NATURA 2000 indique un effondrement des populations d'oiseaux les plus emblématiques de la vallée (Courlis cendré, Râle des genêts, Tarier des prés, Pipit farlouse, etc.). Au vu du tracé retenu, ce nouveau projet ne fera qu'aggraver dangereusement le statut de conservation déjà particulièrement précaire de ces espèces que les précédents tronçons de Port-sur-Saône à Gray et de Fontenoy-le-Château à Corre ont déjà contribué à accentuer.

A terme, cette véloroute - ainsi envisagée - deviendrait également sur de longs secteurs un obstacle au domaine de liberté de la rivière Saône, une entrave à sa divagation pourtant indispensable à sa régénération, à son équilibre et à la biodiversité rivulaire. De plus cette proximité à la rivière pourrait nécessiter des travaux de consolidation de berges, induisant des coûts de maintenance très élevés, et banalisant encore davantage le lit mineur de la Saône.

La composition du Comité de Pilotage (trois techniciens du Conseil Départemental de la Haute Saône et le bureau d'étude) montre par les décisions du CD70 qu' « on ne peut pas être juge et partie » pour réaliser des choix difficiles mais essentiels pour défendre le patrimoine environnemental de la vallée de la Saône ?

Les propositions des associations des associations de protection l'environnement sont portées par la volonté de préserver un patrimoine exceptionnel de vie sauvage tout en améliorant l'intérêt du tracé. Aujourd'hui, c'est à l'homme de s'adapter à la nature, plus le contraire. Elles sont tirées du dossier d'autorisation environnementale unique et du dossier multicritères et choix des variantes.

Donnons aux 25 000 cyclistes prévus en 2028 le loisir et le bonheur de profiter de ce cadre sans pour autant être responsables d'avoir détérioré un milieu si riche.

2 - Origine de l'avis et proposition des ONG

Le 6 mars 2020, la DREAL Bourgogne Franche-Comté a adressé une demande au Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire pour destruction, altération ou dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repose d'animaux d'espèces protégées et demande de dérogation pour capture ou enlèvement, destruction et perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées dans le cadre du projet de Véloroute entre Corre et Port-sur-Saône.

La demande porte sur la destruction des espèces suivantes :

Impact du projet et état de conservation des espèces protégées

Le dossier présente les sensibilités des espèces au projet en considérant le statut de conservation des espèces. Celles-ci sont confirmées essentiellement pour l'avifaune protégée réglementairement, dont des espèces d'intérêt communautaire.

Les variantes du tracé de la voie verte et les choix qui s'ensuivent n'empêchent pas l'impact sur les espèces protégées, essentiellement de l'avifaune, notamment du fait de la sensibilité des espèces présentes eu égard à leur rareté, à leurs exigences biologiques et aux menaces les concernant à différentes échelles. L'effet prévisible sur la dynamique de la population sur le territoire d'implantation du projet est réel ; il s'explique par une fréquentation accrue des lieux et par une fragmentation des espaces.

La demande de dérogation pour la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces protégées concerne les espèces suivantes :

- le Cuivré des Marais, la Cigogne Blanche, le Courlis cendré, le Vanneau huppé, le Râle des genêts, la Pie-Grièche écorcheur, le Moineau friquet, le Tarier pâtre, le Verdier, le Bruant jaune, le Chardonneret élégant, la Fauvette à tête noire, la Fauvette grisette, le Pic épeichette, le Pic épeiche, la Mésange bleue, la Mésange charbonnière, la Mésange nonnette, le Troglodyte mignon, le Pouillot véloce, Pouillot fitis, la Grive musicienne, le Torcol fourmilier, la Barbastelle d'Europe, le Grand murin, le Miniopètre de Schreibers, le Murin à moustaches, le Murin d'Alcathoe, le Murin de Daubenton, le Murin de Naterrer, la Noctule commune, la Noctule de Leisler, l'Oreillard gris, l'Oreillard roux, le Petit Rhinolophe, la Pipistrelle commune, la Pipistrelle de Kuhl, la Sérotine commune et l'Ecureuil roux.

La demande de dérogation pour capture ou enlèvement de spécimens d'espèces animales protégées concerne les espèces suivantes :

- le Sonneur à ventre jaune, le Crapaud commun, le Triton palmé, le Triton alpestre, le Triton ponctué, le Triton crêté, la Grenouille verte, la Grenouille rieuse, la Grenouille verte de Lessona, la Grenouille rousse et la Salamandre tachetée.

La demande propose la série de compensations suivantes :

Les mesures de compensation
Les mesures de compensation proposées sont :

- MC1 : Restauration d'une prairie humide de 7 ha
Le porteur de projet propose de restaurer une prairie humide, actuellement peupleraie d'une superficie de 7 ha sur la Commune de Gevigney-et-Mercey en proximité de la véloroute.
Cette mesure est peu détaillée dans le dossier ; il convient en amont de la rédaction de l'arrêté d'avoir des précisions sur la maîtrise foncière de la parcelle et quels seront les principes de gestion à venir. Il faudra un engagement sûr par un plan de gestion d'une durée d'au moins 30 ans, inscrit dans un cadre de type ORE ou équivalent.

MC2 : Restauration d'une forêt alluviale humide de 5,3 ha
Une parcelle située sur la commune d'Amance sera restaurée en forêt humide. Un ancien méandre de la rivière la Superbe sera reconnecté au lit mineur.

Cette mesure, comme la précédente, est peu détaillée dans le dossier ; il convient en amont de la rédaction de l'arrêté d'avoir des précisions sur la maîtrise foncière de la parcelle et quels seront les principes de gestion à venir. Il faudra un engagement sûr par un plan de gestion d'une durée d'au moins 30 ans, inscrit dans un cadre de type ORE ou équivalent.

Mesures d'accompagnement

MA1 : Mise en îlot de vieillissement d'une parcelle de 3,5 ha de la forêt du petit Puizet sur la commune de Chaux-lès-Port

Une parcelle de la Commune de Chaux-les-Port sera mise en îlot de vieillissement. Les seules interventions d'entretien possibles concerneront les lisières de la véloroute.
Une convention entre le Conseil Départemental et la commune est prévue pour une durée d'au moins 30 ans.

MA2 : Contractualisation de MAEC

Le porteur de projet prévoit de poursuivre la contractualisation de 13,4 ha de prairies traitées en fauche tardive avec le Lycée agricole Munier (Vesoul) sur la commune de Port-sur-Saône.

Les mesures de suivi

Les seuls suivis mentionnés par le dossier sont des suivis sur les mesures de compensation. Il est indispensable que des suivis soient aussi réalisés sur le tracé de la véloroute.
La DREAL demande donc des suivis sur le tracé de la véloroute sur une durée de 30 ans.

La DREAL demande en plus des mesures de réduction déjà proposées, une mise en défens des secteurs à enjeu proche de la zone des travaux : un écologue sera chargé de localiser les secteurs à enjeu pour pouvoir les protéger en les matérialisant pendant la période des travaux et ainsi éviter leur piétinement et écrasement.

Au vu des travaux précédemment réalisés sur la partie Fontenoy-le-Château – Corre et Port-Sur-Saône - Gray, et des impacts de la vélo-route L'Echappée Bleue aujourd'hui constatés, les Organisations Non Gouvernementales - France Nature Environnement Bourgogne Franche-Comté, France Nature Environnement Haute-Saône, le Collectif Loue et Rivières Comtoises et la CPEPESC Franche-Comté considèrent que le tracé proposé entre Corre et Port-sur-Saône est incompatible avec la préservation de la biodiversité, des biotopes humides très riches du val de Saône. **La destruction de milieux naturels, d'espèces animales et végétales jusque à la fin des années 90 pouvait être encore justifiable par manque de connaissances. Elle ne l'est plus aujourd'hui tant les connaissances sur l'effondrement de la biodiversité s'accumulent**.

En 2018, l'Observatoire National de la Biodiversité (ONB) dans son rapport sur les Chiffres Clés de la Biodiversité dresse un constat inquiétant de la situation de la faune sauvage en France : un quart des espèces évaluées sont aujourd'hui menacées et la situation ne semble pas s'arranger.

Selon le rapport, 26% des espèces évaluées par l'ONB présentent aujourd'hui un risque de disparition. Un taux qui grimpe à 40% si l'on considère uniquement l'Outre-mer et chute légèrement (à 22%) pour la métropole.

Parmi ces espèces, 3% sont d'ores et déjà considérées comme éteintes, 4% sont en danger critique d'extinction et 6% sont jugées en danger. *L'indice associé au risque d'extinction [...] a augmenté de 15 % en quelques années seulement",* entre les deux évaluations de 2008-2009 et 2015-2017….

Le rapport révèle que 22% des oiseaux communs, dit "spécialistes" ont disparu de métropole entre 1989 et 2017. "*Les causes de leur déclin sont multiples, avec en premier lieu la dégradation ou la perte des habitats et l'effondrement des populations d'insectes ",* souligne le rapport, rappelant que les espèces spécialistes sont très sensibles aux changements écologiques. A l'inverse, les oiseaux dits généralistes - qui peuplent une grande variété d'habitats et sont donc moins sensibles - affichent eux, une augmentation de 19%. "*Ces tendances illustrent une homogénéisation des communautés d'oiseaux dont la composition évolue vers des espèces peu spécialisées, présentes dans tous les milieux".*

Autre espèce touchée, les chauves-souris: selon le bilan, 38% de ces mammifères volants ont disparu en métropole entre 2006 et 2016 et les tendances sont globalement les mêmes que celles constatées parmi l'avifaune avec des espèces en forte régression (Noctule commune, Minioptères de Schreibers, etc.) et d'autres en augmentation (Pipistrelle pygmée) ou qui stagnent (Pipistrelle commune).

Ces chiffres nationaux sont corrélés avec les observations réalisés au plan régional par l'Observatoire Régional de la Biodiversité porté par le Conseil régional Bourgogne Franche-Comté et l'Etat.

Stratégie régionale pour la biodiversité Bourgogne Franche-Comté 2020 - 2030
Diagnostic : les indicateurs de tendances, pages 25 et 26 (mars 2020)

Le patrimoine naturel de Bourgogne-Franche-Comté a beaucoup évolué aux cours des dernières décennies. Des travaux d'inventaire, ciblés sur certains groupes d'espèces très suivis, permettent d'identifier de grandes tendances d'évolution de la biodiversité à l'échelle du territoire régional. L'analyse de ces tendances d'évolution n'est cependant pas disponible à l'échelle Bourgogne-Franche-Comté pour l'ensemble des groupes d'espèces et des milieux.

Les oiseaux : Ils occupent une large gamme d'écosystèmes et réagissent relativement rapidement aux modifications du paysage. L'évolution de leurs populations constitue donc un bon indicateur de suivi de la biodiversité. En Bourgogne-Franche-Comté, le réseau d'observateurs ornithologues observe dans le cadre du programme STOC (Suivi Temporel des Oiseaux Communs) qu'entre 2002 et 2018, les populations d'oiseaux sont :

- **en forte régression dans les milieux agricoles (- 34,9%).** Cette régression est liée à la mécanisation, l'intensification des pratiques agricoles, l'utilisation des pesticides, l'amendement des sols, la destruction des éléments linéaires et fixes du paysage, et à la régression de la qualité des milieux prairiaux. Ces pratiques ont pour conséquence la destruction d'habitats pour ces espèces et l'effondrement des ressources alimentaires (dont les populations d'insectes). **Ce déclin s'est encore accéléré sur la période 2015-2018**.
- **en déclin possible dans les milieux forestiers (-15,6% avec des variabilités annuelles marquées)**, liée à l'intensification des pratiques sylvicoles, au cycle de production plus court (diamètre et âge des bois revus à la baisse), à l'enrésinement et à la mécanisation des pratiques.

Il observe par ailleurs, une banalisation des cortèges d'oiseaux, avec une augmentation des espèces généralistes et peu exigeantes, et **une régression des espèces plus spécialistes comme celles liées aux zones humides** (ex : Râle des genêts, Courlis cendré, Tarier des prés) ou celles présentes dans certains massifs forestiers (ex : Grand Tétras, Chouette de Tengmalm, Chevêchette d'Europe).

La flore sauvage :
Les inventaires floristiques menés dans les communes de la région complètent les tendances observées pour l'avifaune. Par exemple, en Bourgogne, depuis 1990, les milieux concentrant principalement les espèces en régression sont :

- **les prairies humides et marais,** concentrant 25 % des espèces disparues et 25 % des espèces en forte régression.
- **les milieux cultivés**, concernés par 12 % des espèces disparues et 20 % des espèces (notamment les espèces messicoles en forte régression.
- **les pelouses acides et calcaires**, les espèces inféodées aux friches et villages et les milieux rocheux (rochers et éboulis).

- la flore forestière est globalement peu touchée par les régressions ou disparitions, hormis celle des forêts productives mono-spécifiques où 11 % des espèces de lisières ont disparu (8/74) et 14 % sont en forte régression.

Messicoles : plantes annuelles qui poussent dans les champs cultivés sans y avoir été semées. Exemples : bleuet, grand coquelicot, nielle des blés...

Les poissons :

L'évolution des populations de poissons (présence et abondance) constitue un bon indicateur de suivi de la qualité des milieux aquatiques. En Bourgogne-Franche-Comté, il est observé une régression globale des espèces :

- vulnérables, comme le brochet, aux modifications ou altérations physiques (curage des rivières en prévention des crues, comblement des bras morts, régulation des niveaux d'eau et réduction de l'ennoiement des annexes hydrauliques…) des habitats de vie et de reproduction ;
- d'eau froide, comme la truite, du fait de l'augmentation de la température des cours d'eau (création d'étangs et de seuils, élimination de ripisylves, changement climatique...) et des pollutions notamment agricoles ;
- migratrices, comme le saumon, la Grande Alose, la truite de mer et la lamproie marine suite aux ruptures de continuité écologique (barrages et seuils) qui ont condamné sur certains cours d'eau comme la Loire, l'accès aux zones de frayères situées en amont du bassin.

La trame bocagère et des milieux humides :

Depuis les années 1960, l'intensification de l'agriculture, l'étalement urbain et la création d'un réseau dense d'infrastructures de transport ont conduit à une modification profonde des paysages de Bourgogne-Franche-Comté. Ainsi, les linéaires de haies champêtres caractéristiques des zones d'élevage et qui représentent aujourd'hui environ 43 000 kms (hors linéaire de haie arbustive non productive) ont fortement régressé. Par exemple, en Bourgogne, ils ont diminué en moyenne de 42 % sur la période 1940-2013.

De la même manière, on estime que 50% des milieux humides ont disparu entre 1960 et 1990 en Bourgogne-Franche-Comté, principalement dans les vallées alluviales, du fait de l'artificialisation due à l'urbanisation et de l'assèchement de ces milieux par drainage et rectification des cours d'eau, à l'instar des estimations réalisées à l'échelle nationale. Pour les milieux les plus humides, comme les tourbières, une estimation en Franche-Comté a montré que 30 % des surfaces avaient été détruites.

Le retour de quelques espèces emblématiques :

Certaines espèces, qui avaient disparu, semblent reconquérir leur territoire. C'est par exemple le cas du Castor d'Europe, de la Loutre d'Europe, de la Cigogne noire ou encore du Faucon pèlerin. Le développement de ces espèces est généralement attribué aux différentes mesures de préservation mises en place en Bourgogne-Franche-Comté.

Ce tracé qui contribuera à l'artificialisation, par destruction des milieux auxquels sont inféodées de nombreuses espèces emblématiques, est en totale contradiction avec la Stratégie nationale de la Biodiversité et la Stratégie régionale de la biodiversité de Bourgogne Franche-Comté qui identifie comme enjeux :

- la préservation des milieux patrimoniaux en régression : forêts et prairies alluviales, pelouses calcaires, prairies et landes acides…
- le maintien et la restauration des continuités écologiques (cours d'eau, bocage, lisière…) ;
- la préservation et la restauration des milieux aquatiques et des zones humides (tourbières, mares, mouillères…) ;
- la valorisation du bocage et la restauration de sa fonctionnalité à l'échelle régionale ;
- le maintien de fonctionnalité des écosystèmes forestiers et des espèces associées.

Et appellent à réagir et renforcer les mesures pour répondre à cette érosion de la biodiversité.

<u>Les Organisations Non Gouvernementales sont favorables à la véloroute V50 l'Echappée Bleue mais cette opération doit être réalisée dans le respect des écosystèmes riches du Val de Saône.</u>

Si des avancées sont palpables, elles restent insuffisantes. C'est pourquoi les ONG demandent une modification du tracé qui évite les zones les plus sensibles tout en restant dans le corridor Saône. Les modifications de tracé proposées par les ONG sont toutes des variantes étudiées par le département de la Haute-Saône. (cf. Dossier multicritères et choix des variantes–31 janvier 2020, 768 pages). Elles ne sont donc pas irréalisables.

Les ONG souhaitent aussi établir une démarche globale préservant les milieux naturels accompagnant le développement local des territoires et associant l'ensemble des partenaires.

La Saône est un puissant levier touristique, insuffisamment développé, mais elle nécessite une appréhension d'ensemble et des réponses coordonnées, ce qui est loin d'être le cas tant les pratiques de gestion sont aujourd'hui différentes d'un département à un autre, d'une commune à l'autre, tant les pratiques sont différentes d'une direction à une autre au sein de Voies Navigables de France, gestionnaire du domaine fluvial.

Même si des améliorations sont observées depuis quelques années, le traitement et l'entretien encore quasi systématique de la végétation rivulaire et des embâcles de certains tronçons de la Saône, dans une approche monocritère provoque un abaissement général de la biodiversité rivulaire et aquatique. Elle contrarie aussi la dynamique fluviale de la rivière qui pèse sur ses potentialités actuelles et encore plus à moyen terme.

Les ONG signataires demandent que ces interventions soient encadrées par un cahier des charges national qui visent des objectifs globaux, supervisé par le ministère de l'environnement et pour son application par l'Office Français de la Biodiversité. Ce cahier des charges serait applicable pour le gestionnaire principal qu'est Voies Navigables de France et ou les collectivités qui ont en charge l'entretien dans le cadre de superposition de gestion comme c'est le cas en Haute-Saône par le Département de Haute-Saône.

3 - Résumé du projet et des impacts

La Véloroute 50 – dite Véloroute V50 L'Echappée Bleue (Ex véloroute 50 Charles le Téméraire) est inscrite aux Schémas Européen et National de développement des Véloroutes et Voies Vertes (SN 3V). Elle part de la frontière Franco-Allemagne au nord de Thionville pour rejoindre Lyon. Si une très grande partie du parcours est aujourd'hui aménagé, 8 tronçons restent à construire comme l'indique la carte ci-dessous.

Figure 1 : Tracé de la Véloroute Echappée Bleue Nord Sud
Echappée Bleue - Département de la Haute Saône, Dossier d'évaluation environnementale unique janvier 2020

Au plan régional, l'Echappée Bleue est inscrite au Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs (SRDTL) 2017-2020, comme un itinéraire structurant qualitatif au même titre que l'Euro Vélo 6 Nantes-Budapest qui passe par la vallée du Doubs pour rejoindre la vallée de la Loire par le canal du Centre et le Tour de Bourgogne à Vélo très majoritairement aménagés en site propres le long des canaux.

Au plan départemental, la Véloroute V50 est inscrite dans le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (29 juin 2007) et dans l'adoption de la stratégie itinérance (19 décembre 2013), afin d'intégrer la Haute-Saône au centre d'une offre de grande itinérance en garantissant la continuité des itinéraires structurants et ainsi relier le département aux départements et régions limitrophes.

Le tronçon situé entre Corre et Port-sur-Saône serait l'un des 3 derniers tronçons à aménager en région Bourgogne Franche-Comté et le dernier tronçon à aménager en Haute-Saône.

L'aménagement proposé par le Département de la Haute-Saône (cf. carte du tracé) porte sur l'aménagement d'un tronçon de 39,670 kms entre Corre et Port-sur-Saône dans le lit majeur de la Saône.

Le projet consiste à créer une infrastructure de type véloroute de 2,5 à 3 mètres de large en enrobé.

A l'origine, le tracé de la véloroute devait emprunter les berges de la Saône sur 40 km. Diverses variantes ont été étudiées en considérant le cahier des charges des véloroutes, la sécurité des usagers et les espaces naturels traversés.

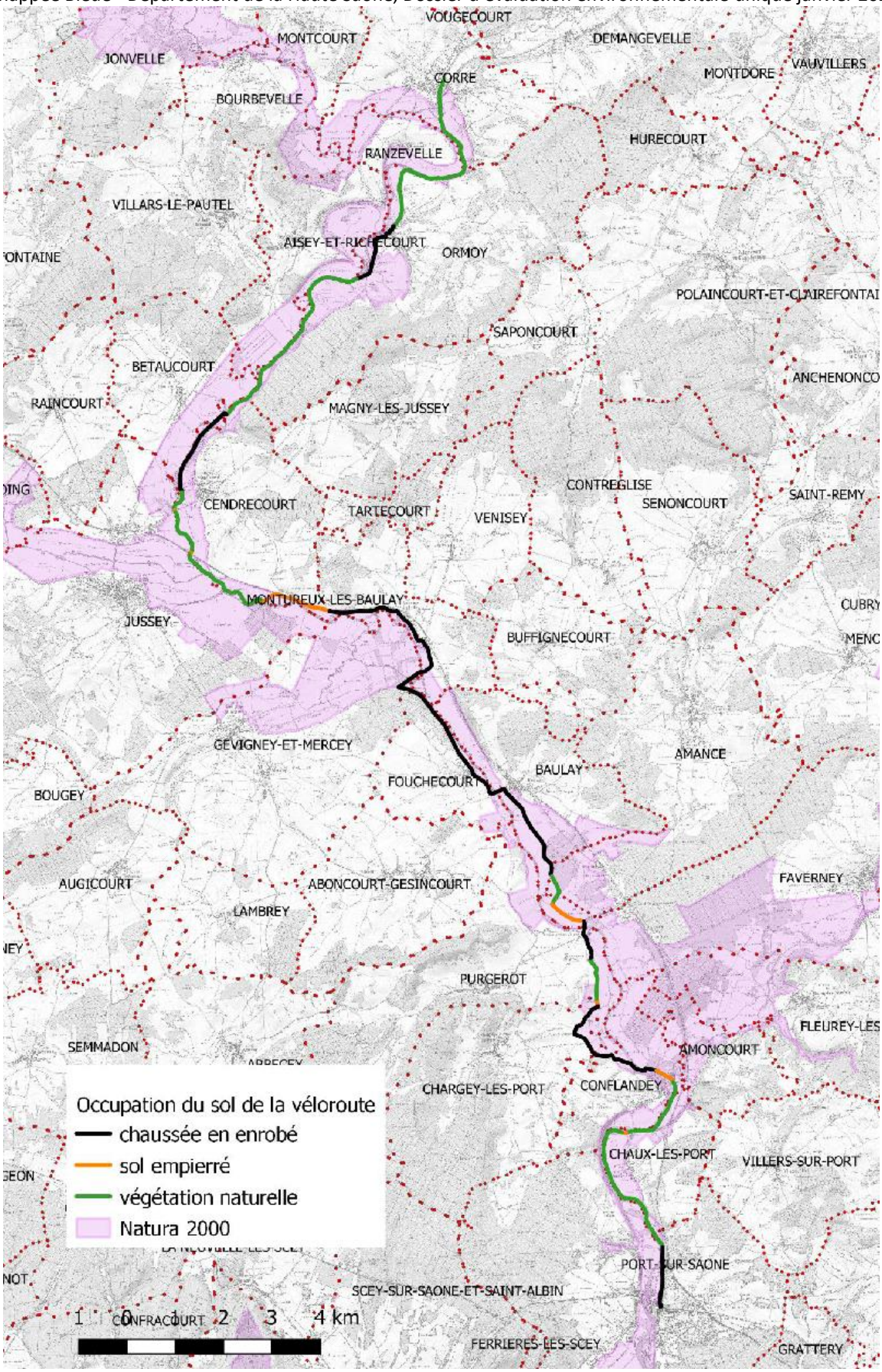
Aujourd'hui, le tracé emprunte des voies existantes déjà enduites sur 17,093 km, 2,911 km de chemins en tout-venant et des chemins de terre enherbés voire des prairies sur 19,066 km de berges de Saône (Figure 1: Localisation et occupation du sol initiale du tracé de la véloroute – L'Echappée Bleue - Département de la Haute Saône, CDEE janvier 2020).

Avant prise en compte des variantes, « la *réalisation de la véloroute s'accompagne de l'artificialisation de 75457 m²de zones humides et 66545 m² d'habitats d'intérêt communautaire, exclusivement des prairies*. *L'impact du projet de véloroute sur la faune porte essentiellement sur le risque d'un dérangement accru des oiseaux patrimoniaux nichant au sol, puis sur l'artificialisation de prairies et l'élimination de haies utiles à d'autres oiseaux et aux chauves-souris ».*

Après prise en compte des variantes, *« la surface artificialisée de zones humides est de 56929 m², celles d'habitats d'intérêt communautaire de 47260 m².* *Ce nouveau tracé assure aussi le maintien de la quiétude nécessaire à la nidification de plusieurs couples d'oiseaux prairiaux. Des haies seront plantées dans les secteurs clefs pour réduire le dérangement lié à la fréquentation de la véloroute. Les portions du tracé maintenues dans les prairies d'intérêt communautaire seront réduites en largeur à 3 m sauf à aller à l'encontre de la sécurité des usagers. Afin de réduire l'impact du projet sur les lisières, les haies et les ripisylves, les interventions sur les éléments boisés en bordure de la véloroute se limiteront au bucheronnage des branches et des arbres dangereux. Ces interventions seront programmées en dehors de la saison de reproduction des oiseaux et des chauves-souris. Pendant les travaux, des mesures seront prises pour limiter les risques de pollution et de propagation de plantes invasives. En compensation des zones humides et des habitats naturels artificialisés une peupleraie de 5,35 ha sera restaurée en forêt alluviale et une peupleraie de 7,57 ha sera restaurée en prairie humide. En complément 1,3 ha de forêt d'intérêt communautaire seront placés en ilot de vieillissement pour une durée de 30 ans. En accompagnement du dérangement qui pourraient persister malgré les mesures d'évitement et de réduction, 13,40 ha de prairies seront contractualisés en fauche tardive avec le LEGTA de Vesoul – Port-sur-Saône »*

Voir notre analyse critique des mesures compensatoires § 5

Figure 2 : Localisation et occupation du sol initiale du tracé de la véloroute.
Echappée Bleue - Département de la Haute Saône, Dossier d'évaluation environnementale unique janvier 2020



4 -La vallée de la Saône –un réservoir biologique majeur à protéger

La Saône prend sa source à Vioménil dans les Vosges et s'écoule sur 480 km jusqu'à sa confluence avec le Rhône à Lyon. La rivière se conforte progressivement par l'apport de nombreux autres cours d'eau, dont le Doubs, son affluent principal.

1 - La vallée de la Saône constitue une vaste zone humide dont la richesse du patrimoine écologique est reconnue au niveau national et européen. Elle est le support d'une biodiversité riche et unique.

En Haute-Saône, la tête de bassin et le territoire alluvial de la Saône représentent à la fois un réservoir de richesses biologiques et écologiques, mais également une zone de reproduction et de refuge pour de nombreuses espèces.

La biodiversité du Val de Saône dans ce secteur, intimement liée aux inondations, se caractérise par une mosaïque de milieux naturels à forte valeur patrimoniale comme les prairies humides, les forêts alluviales et les milieux aquatiques (mares, baissières, bras morts, rus…). Dix milieux d'intérêts européens ont ainsi été recensés, dont les forêts alluviales, les forêts de pentes et les prairies de fauche. Les zones inondables sont caractérisées en outre par une grande diversité d'espèces animales et végétales souvent menacées. Dix espèces végétales protégées ont été observées telles que la Gratiole officinale, l'Ananas d'eau, le Butome en ombelle, la Stellaire des marais… Le site accueille une centaine d'espèces animales dont plus de cinquante espèces animales remarquables au niveau européen dont le Râle des genêts, le Courlis cendré, le Cuivré des marais, la Cigogne blanche. Sont observés depuis 2017, sur la Vallée du Coney (affluent de la Saône à Corre) le Castor d'Europe et le Guêpier d'Europe.

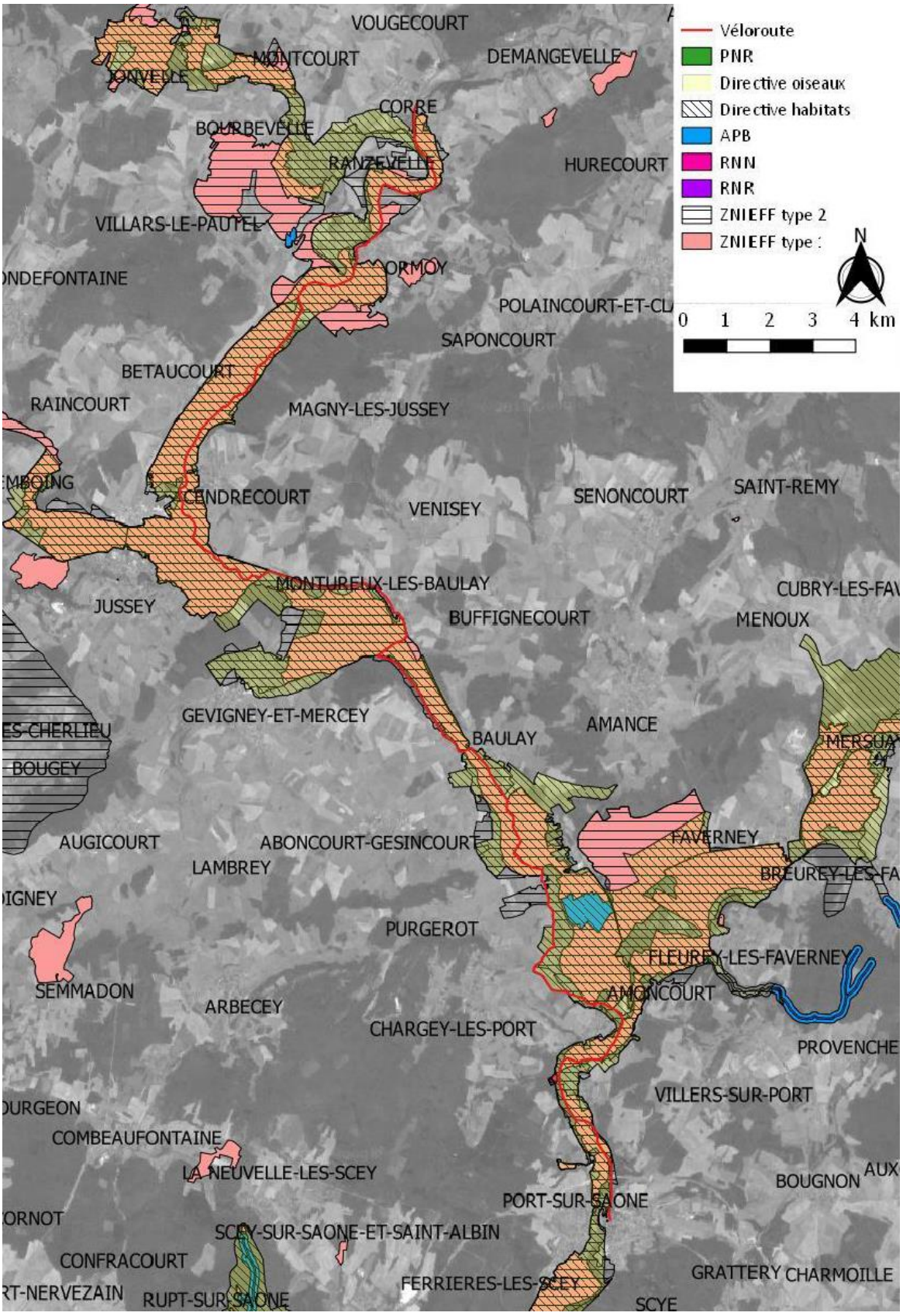
Ce territoire fait l'objet de nombreux zonages de protections environnementales au plan européen, national, régional. Le futur projet de véloroute se situe presque en totalité dans le site NATURA 2000 « Vallée de la Saône » qui se caractérisent par une mosaïque de milieux naturels à forte valeur patrimoniale comme les prairies humides, les forêts alluviales et les milieux aquatiques (mares, baissières, bras morts, rus).

On compte au total pas moins de 8 zonations différentes. *(Figure 1: Carte récapitulative des zonages environnementaux le long du tracé de la véloroute. - Echappée Bleue - Département de la Haute Saône, CDEE janvier 2020*)

- Une zone spéciale de conservation (FR 4301342 - Vallée de la Saône) s'applique à la quasi-totalité de l'emprise du projet.
- Une zone de protection spéciale (FR 4312006 - Vallée de la Saône) se superpose presque à la précédente.
- Huit Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I :
  - N° 430020057 - Le Bourlemont et le Petit Mont, sur le territoire communal d'Ormoy,
  - N° 430020087 - Confluence de la Saône et de l'Ougeotte, sur les territoires communaux de Gevigney-et-Mercey, Montureux-les-Baulay, Fouchécourt et Baulay,
  - N° 430020088 - Plaine de la Saône de Baulay à Conflandey sur les territoires communaux de Baulay, Amance, Faverney, Fouchécourt, Purgerot et Conflandey,
  - N° 430020089 - Annexe de la Saône aux Graviers et à la Carrière sur les territoires communaux de Conflandey et Chaux-les-Port,
  - N° 430020090 - L'Ile Beleau, la Ferme Remaucourt et la vallée de la Saône entre Chaux et Port sur les territoires communaux de Chaux-les-Port et Port-sur-Saône,
  - N° 430020350 - La Saône à Betaucourt sur les territoires communaux d'Ormoy, Betaucourt et Cendrecourt,
  - N° 430030022 - La Grande Prairie, le Breuil et la Houtre sur les territoires communaux de Corre et Ormoy,
  - N° 43007868 - Grenier de la mairie de Port-sur-Saône.
- Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type II (N° 430002760 - Vallée de la Saône) concerne les quatorze communes intéressées par ce projet.

Figure 4: Carte récapitulative des zonages environnementaux le long du tracé de la véloroute.

- Echappée Bleue - Département de la Haute Saône, Dossier d'évaluation environnementale unique janvier 2020



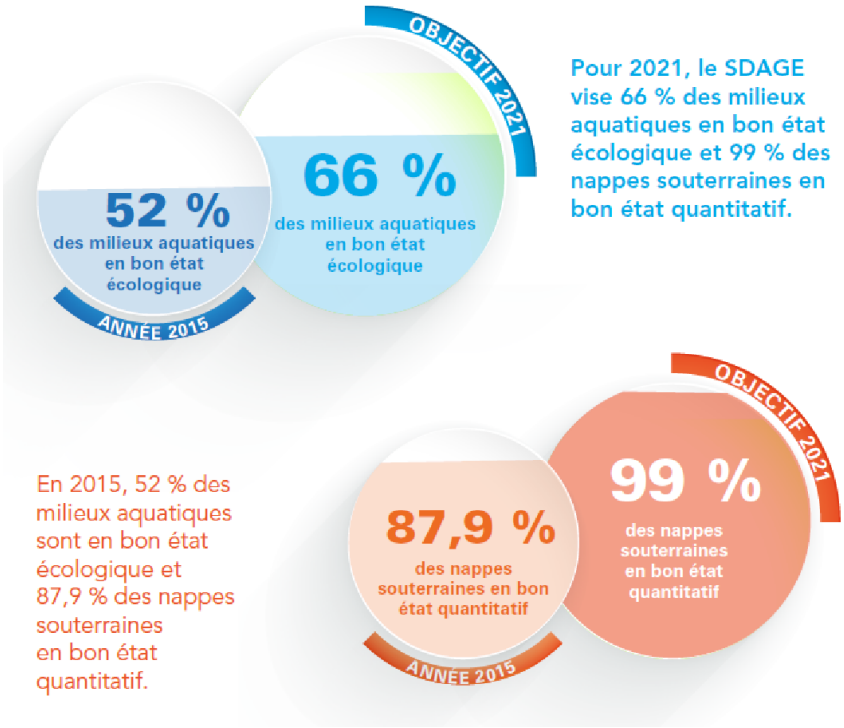
- Un arrêté préfectoral de protection de biotope (arrêté 1D/3B/I/88 n° 386 du 22 février 1988) concerne la préservation d'une colonie de chauves-souris, établie dans les combles de la mairie de Port-sur-Saône.
- Un arrêté préfectoral de protection de biotope (arrêté n° 70-2017-02-09-001 - Plaine de la Noue Rouge) s'étend sur la rive gauche de la Saône sur les territoires communaux de Faverney et Conflandey. Il permet la protection de nombreuses espèces animales (18 oiseaux, 1 poisson, 3 chiroptères, 2 amphibiens, 1 reptile, 1 lépidoptère, 1 odonate) et végétales (2).
- Une réserve naturelle nationale (FR 3600099 - Grotte du Carrousel).
- Deux zones spéciales de conservation :
  - FR 4301351 - Réseau de 15 cavités à Minioptères de Schreibers en Franche-Comté,
  - FR 4301344 - Vallée de la Lanterne.
- Une zone de protection spéciale : FR 4312015 - Vallée de la Lanterne.

2 - La vallée de la Saône et sa nappe alluviale recèlent également d'importantes ressources en eau souterraine permettant d'alimenter près de 900 000 personnes de la vallée et de ses abords grâce à 390 captages d'eau potable. Depuis 2010, elles constituent des réserves stratégiques pour l'alimentation en eau potable, caractère renforcé depuis les deux dernières sécheresses de 2018 et 2019.

Pour préserver ces fonctions, les ONG rappellent que l'Etat et les collectivités ont établi différentes stratégies et plans d'actions.

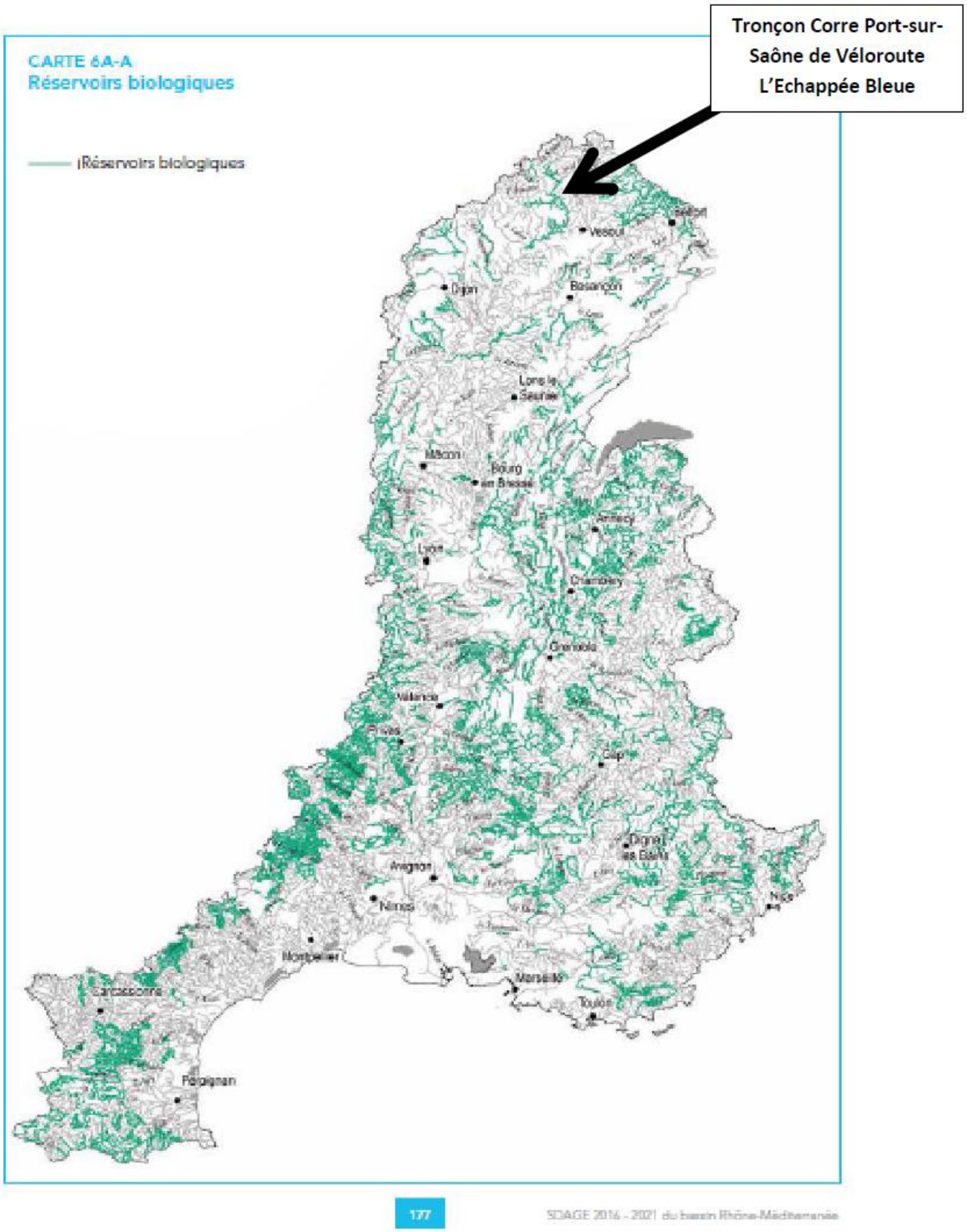
Le Schéma d'Aménagement de Gestion des Eaux Rhône Méditerranée Corse 2016 – 2021 (SDAGE RMC) qui traite des grands enjeux dans le domaine de l'eau, vise 66% des milieux aquatiques en bon état écologique à l'horizon 2021 contre 52% en 2015 et 99% des nappes souterraines en bon état qualitatif

Figure 5: Plaquette de présentation du SDAGE RMC 2016 – 2021
Préfet Coordinateur de Bassin Rhône Méditerranée Corse / Comité de bassin Rhône Méditerranée



Le SDAGE préconise de préserver l'espace de bon fonctionnement des milieux et de conserver les champs d'expansion de crue qui participent au bon fonctionnement. **La vallée de la Saône dans le département de la Haute-Saône est considérée par le SDAGE comme un réservoir biologique majeur du bassin**, là où justement chemine la Véloroute l'Echappée Bleue.

Figure 6: SDAGE RMC 2016 – 2021 –carte des réservoirs biologiques
Préfet Coordinateur de Bassin Rhône Méditerranée Corse / Comité de bassin Rhône Méditerranée



Le Contrat de Rivière « Saône, Corridor alluvial et territoires associés » 2018-2020 porté par l'Etablissement Public Territorial de Bassin Saône Doubs (EPTB Saône Doubs), qui réunit jusqu'à très récemment les 3 régions (Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est, Auvergne-Rhône-Alpes), les 8 départements (Vosges, Haute-Marne, Haute-Saône (1), Jura, Côte-d'Or, Saône-et-Loire, Ain et Rhône) et les principales grandes villes planifie 300 actions. Parmi les objectifs visés : **la reconquête de la qualité des eaux de surface et des nappes souterraines, la restauration de l'état des cours d'eau, des milieux aquatiques et des zones humides. Pour les zones humides, l'enjeu est notamment de maintenir ou de reconquérir les prairies humides** qui ont tendance à être de plus en plus cultivées au détriment des frayères pour brochets en particulier.

Ce contrat de rivière doté de 37,4 millions d'euros faits suite au Contrat de Contrat de Vallée Inondable de la Saône, qui avait permis d'engager plus de 500 opérations pour 78 millions d'euros entre 2004 et 2009. Les enjeux du contrat portaient déjà sur la reconquête de la qualité des eaux et la préservation des ressources stratégiques ; la réhabilitation des milieux naturels préservation de la biodiversité ; la prise en compte du risque inondation dans l'aménagement du territoire et la réduction de l'impact des crues ; le renforcement de l'identité et l'accompagnement du développement du Val de Saône ; l'amélioration de la connaissance de la Saône et des affluents orphelins, l'organisation de la gestion du territoire.

Parmi les signataires du contrat : Christiane BARRET, Préfète de Région Bourgogne Franche-Comté, Bertrand ROUFFIANGE, président de l'EPTB Saône et Doubs, Monique NOVAT, directrice territoriale Rhône Saône de Voies Navigables de France, Dominique GIRARD, président du comité de rivière Saône et Laurent ROY, directeur de l'agence de l'eau.

(1) le département de la Haute-Saône n'est plus adhérent de l'EPTB depuis 2019. Au 31 décembre 2019, l'Établissement regroupe 12 collectivités adhérentes : 1 région : Bourgogne-Franche-Comté, 4 départements : Ain, Saône-et-Loire, Doubs et Vosges, 7 villes et agglomérations de plus de 25 000 habitants : Métropole de Lyon, Villefranche Beaujolais Agglomération, Mâconnais Beaujolais Agglomération, Le Grand Chalon, Communauté d'Agglomération Le Grand Dole, Grand Besançon Métropole et Pays de Montbéliard Agglomération. Au-delà de ses collectivités adhérentes, l'EPTB Saône et Doubs travaille avec l'ensemble des autres collectivités présentes sur le bassin : la Région Grand Est, le Département de Haute-Marne, la Suisse et ses cantons frontaliers du Jura et de Neuchâtel, les 160 intercommunalités et la centaine d'autres structures intercommunales liées à l'eau, les 2 900 communes.

5 - Le projet de Véloroute entre Corre et Port-sur-Saône : des impacts environnementaux minimisés, l'absence de mesures compensatoires réelles

L'analyse qui suit est établie à partir des 2 documents : le dossier d'autorisation environnementale unique (bureau d'étude eau environnement / pour le compte du département de Haute-Saône – 31 janvier 2020, 183 pages) ; le dossier multicritères choix des variantes (département de Haute-Saône –31 janvier 2020, 768 pages).
Ces deux documents sont le fruit d'un travail collaboratif entre 3 personnes du Conseil départemental de la Haute-Saône, assisté du bureau d'étude CD Eau Environnement qui a réalisé les études de terrain. Il s'agit de :

- Pascal BRESSON chargé de mission « Déplacements doux » et chef du projet « Véloroute », spécialiste des problématiques sur le déplacement doux et au tourisme lié à l'itinérance,
- Alain DORMOY Technicien à l'unité technique de Vesoul, spécialiste de la construction des infrastructures routières, en charge de la maitrise d'oeuvre et d'ouvrage des travaux,
- Jean-Daniel PAUL Ingénieur responsable du pôle Environnement Développement durable du service Routes et Infrastructures, en charge de la problématique « Éviter, Réduire, Compenser » et du suivi environnemental du projet en phase de conception, réalisation, exploitation et mise en œuvre des mesures compensatoires,

Sans mettre en cause, la qualité des personnes et le travail considérable produit, il est regrettable au vu du projet et des sites traversés qu'il n'ait pas été associé des ressources complémentaires en écologie. Nous pensons aux structures officielles : la direction régionale de l'Office français de la biodiversité en Bourgogne-Franche-Comté (OFB Bourgogne Franche-Comté) ; l'Etablissement Public Territorial de Bassin Saône Doubs (EPTB Saône-Doubs), le Conservatoires d'Espaces Naturels de Franche-Comté, le Conservatoire botanique national de Franche-Comté, les structures associatives comme la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO), la Commission de Protection des Eaux, du Patrimoine, de l'Environnement, du Sous-sol et des Chiroptères de Franche-Comté(CPEPESC), Franche-Comté Nature Environnement Haute-Saône (FNE 70).

D'après nos informations quelques-unes de ces structures auraient été approchées mais seulement à la fin des études, apportant quelques améliorations au tracé, et non pour répondre aux enjeux de préservation des milieux, de la faune et de la flore sur le tracé.

Nous aurions pu penser après les travaux réalisés en 2018 par le Conseil départemental de la Haute-Saône et Voies Navigables de France que l'alerte lancée par les Organisations Non Gouvernementales de Protection de l'Environnement suscite de nouvelles pratiques de gouvernance au Conseil départemental de la Haute-Saône, nous déplorons une fois encore que ce ne soit pas le cas.

1.- Le tronçon de la Véloroute Fontenoy-le-Château /Corre (tronçon amont de la portion Corre – Port-sur-Saône) réalisé en 2018 : des travaux dévastateurs jamais compensés

Il est utile à ce stade de rappeler les précédents travaux conduits en amont de la portion Corre – Fontenoy-le Château depuis 2016.

Sur moins de 5 km entre les communes de Demangevelle, la Basse-Vaivre et Selles, ce sont plus de 500 arbres de haute-tige qui ont été supprimés entre 2017 et 2018, des centaines de mètres de roselières qui ont été arrachées sur le canal de l'Est (le dossier sur *« l'aménagement de la véloroute v50 - Charles le Téméraire - sur le canal de l'Est entre Selles et Demangevelle : l'envers du décor ou le massacre de centaines d'arbres centenaires »* est à disposition sur demande à info@soslrc.com)

Avant les travaux – un continuum végétal

Pendant les travaux – la suppression presque systématique de la végétation

Après les travaux – une véloroute ou moins de 10% des arbres ont été conservés ou replantés.

Ces travaux se sont reproduits en 2019 sur le tronçon Fontenoy-le-Château - Selles avec un peu moins d'intensité. Si la présence de la *chalarose du frêne* fut l'argument pour justifier de telles pratiques, ce sont la systématicité de coupes à blanc et l'absence de politique de replantation qui sont mises en cause par les ONG environnementalistes. Moins de 50 % des arbres étaient touchés par cette maladie. Ce sont pourtant 90 % des arbres qui ont été supprimés.

Au total, ce sont environ 1 000 arbres de haute-tige (une majorité centenaire) ont été coupés et moins de 100 qui ont été replantés sur ce tronçon de 19 km. Sans compter que cette ouverture lumineuse a conduit à l'avancée de certaines espèces invasives comme la Balsamine géante, déjà bien présente mais qui était contrainte dans son développement par la présence de la canopée. Alors même que l'ombrage est l'un des critères de construction des véloroutes nous pouvons douter de l'attractivité de cette partie sans végétation, à l'heure du réchauffement climatique !

Cahier des charges des véloroutes – critère zone ombragée

Zone ombragée	Impact
80 à 100 %	Moyen
60 à 80 %	Bon
30 à 60 %	Très bon
10 à 30%	Moyen
Inférieur à 10 %	Mauvais

En 2019, des mesures de températures au sol sur le bitume ont atteint plus de 50°C.

2- Le tronçon de la Véloroute Port-sur-Saône /Gray (tronçon aval de la portion Corre – Port-sur-Saône) réalisé en 2018 : une diminution des espèces d'oiseaux emblématiques du Val de Saône

Le dossier d'autorisation environnementale unique réalisé par le bureau d'étude CD Eau Environnement pour le compte du département de la Haute-Saône, indique page 135 :

« *Une première tranche de la véloroute a été réalisée dans la vallée de la Saône de l'aval de Port-sur-Saône jusqu'à la limite avec le département de la Côte d'Or.* ***Ces aménagements n'ont pas été soumis à évaluation d'incidence NATURA 2000 ou à une demande de dérogation espèces protégées.*** *Le suivi d'oiseaux patrimoniaux (ex : Courlis cendré) montre une disparition de plusieurs couples d'oiseaux prairiaux qui*

pourrait être liée à la mise en service de la Véloroute bien que celle-ci emprunte des chemins préexistants (Blondel G - EPTB.) ».

Nous ne pouvons que regretter l'absence d'encadrement réglementaire pour ces différentes opérations eu égard aux enjeux de biodiversité connus. De même il est regrettable que le travail réalisé à la demande de la DREAL Auvergne Rhône-Alpes au titre de NATURA 2000 par l'Etablissement Public Territorial de Bassin Saône Doubs ait été totalement éludé.

En attendant sa communication (la DREAL Auvergne Rhône-Alpes a été officiellement saisie), nous avons pu reconstituer à partir des bases de données naturalistes et des inventaires disponibles **l'état de situation de 4 espèces d'oiseaux patrimoniales dans la zone Natura 2000 située en Haute-Saône :** le Courlis cendré, le Râle des genêts, le Pipit farlouse et la Pie-grièche écorcheur :

Espèces oiseaux	Etat des lieux 2008	Inventaire 2018	Diminution
Courlis Cendré *Numenius arquata*	24-27 couples	22 couples	Moins 10 à 20 %
Râle des genêts *Crex crex*	2 chanteurs	0 chanteur	Population relictuelle
Pipit farlouse *Anthus pratensis*	6-8 couples	8 couples	Stable
Pie-grièche écorcheur *Lanius collurio*	200-1000 c.*[1]	168 couples*	Moins 16% en prenant l'estimation basse

** Estimation de la population nicheuse sur l'ensemble du site NATURA 2000.*

Sans être la principale cause de l'effondrement des populations d'oiseaux**,** l'accès, l'afflux et l'augmentation de la fréquentation des vélos mais aussi, comme nous le constatons très souvent, de piétons accompagnés de chiens non tenus en laisse, de véhicules de Voies Navigables de France ou de pêcheurs/chasseurs, de quads et de motocyclettes … ne font qu'accentuer dangereusement le déclin de ces espèces qui requièrent des conditions de quiétude indispensable, conditions qui sont à l'origine de leur fragilité et donc de leur classement en listes rouges régionale ou nationale des espèces menacées.
D'après les associations naturalistes, le Courlis cendré a systématiquement déserté les secteurs du Val de Saône où les chemins ont été ouverts à une forte circulation piétonne ou cycliste notamment lors de la création du tronçon de la Véloroute au sud de Port-sur-Saône.

Cette accessibilité à tous les publics pose la question du statut même de cette véloroute dans le département de Haute-Saône. Le cahier des charges des véloroute spécifie bien que *« des dispositifs empêchant les véhicules motorisés de pénétrer sur la voie »* doivent être installés. Il n'en est absolument rien dans les portions déjà réalisées.

Le projet Corre/Port-sur-Saône engendrera indubitablement de nouvelles perturbations ou dérangements qui contribueront à fragiliser encore davantage l'état de conservation précaire de ces espèces comme en atteste le dossier d'autorisation environnementale page 135.

.

3- Les impacts environnementaux du futur tronçon Corre/Port-sur-Saône minimisés

Comme l'indique la DREAL BFC dans son courrier de saisine du Ministère en charge de l'écologie, la rédaction du dossier d'autorisation environnementale reste peu explicite sur la démarche Eviter-Réduire-Compenser. Les nombreuses données quantitatives fournies sont telles qu'elles ne permettent pas de se faire une idée objective des conséquences environnementales et comme le précise encore la DREAL le dossier ne comporte pas de réelles conclusions sur les impacts résiduels après évitement et réduction.

[1] Pour la Pie-grièche écorcheur, CD Eau environnement a choisi de retenir l'estimation de 94 couples (cf. tableau page 133) de 2008 mais ce chiffre ne correspondait pas à la réalité car la couverture à l'époque n'avait pas été optimale. Considérant l'étendue des milieux ouverts sur la ZPS, de l'ordre de 10 000 ha et les densités moyennes annoncées à l'époque (entre 0,2 et 1 couple/10 ha, *in* Yeatman-Berthelot & Jarry 1995), il avait été possible d'évaluer la population nicheuse de la ZPS **à 200-1000 couples.**

Elle souffre également d'une lacune non négligeable, pour évaluer les impacts attendus du projet l'auteur du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (dieu) a choisi un niveau de comparaison qui n'est pas adapté, à savoir l'ensemble du site NATURA 2000. Si cette entrée peut paraitre utile dans le cas de la nécessaire évaluation des incidences au titre de NATURA 2000, il n'en reste pas moins vrai que le projet de Véloroute se développe exclusivement sur la moitié nord du site sur un linéaire d'environ 40 km. Ainsi, pour obtenir une exacte évaluation du degré d'impact il convenait de confronter les incidences pressenties aux données disponibles en terme habitationnel ou spécifique de la seule portion amont de la Saône qui pouvaient facilement être extraites des formulaires standards de données (FSD).

Ainsi, l'auteur peut-il écrire *qu'au regard de la superficie du site NATURA 2000, les impacts sur les habitats naturels sont faibles* mais rapportés aux surfaces des habitats effectivement représentées sur la seule partie amont de la Saône, l'impact n'aurait sans doute pas été estimé ainsi.

En agissant de la sorte c'est oublier également un peu trop vite que la partie sud précédemment aménagée n'a fait l'objet d'aucune demande de dérogation, ni d'évaluation d'incidences et que l'opération a ainsi été conduite *sans frais* par la collectivité au détriment de la conservation des milieux et des espèces.

S'agissant de l'impact sur les zones humides (à titre de simple information sachant que la demande adressée au Ministère ne traite que de la dérogation au titre des habitats et des espèces protégés)

Selon le dossier d'autorisation environnementale, page 80, le projet de véloroute est intégré dans des habitats en zones humides sur un linéaire de 28,149 km. Il devrait conduire à l'artificialisation de 16,426 km de chaussée préexistante correspondant à 14,270 km de chemins actuellement végétalisés (voie de halage en végétation naturelle ou en prairie) et à 1,706 km de chemins empierrés.

Poursuivant, l'auteur de l'étude conclut que la surface de zones humides artificialisées est (sera) de 73438[2] m², considérant l'emprise (accotement + voie) de la véloroute égale au maximum à 4 m de large. Après évitement, la surface artificialisée de zones humides atteint 56929 m² (page 128).

S'agissant de l'impact sur les habitats et la flore

Page 128 il est précisé : *« La réalisation de la véloroute s'accompagnera d'une artificialisation d'une partie du tracé occupé actuellement par une végétation naturelle qui s'est développée sur la voie de halage, et exceptionnellement d'une création de voies nouvelles dans des prairies. Le linéaire soumis à artificialisation est de 19,066 km. En considérant une largeur maximale de 4 m de la véloroute, la surface artificialisée sera de 74872 m². 66545 m² sont des habitats d'intérêt communautaire : Mégaphorbiaies eutrophes (501 m²), prairie fauchée collinéennes eutrophiques (15220 m²), prairies fauchées collinéennes mésohygrophiles (50824 m²) (Tableau 25). Un habitat déterminant Znieff, les prairies humides atlantiques à Séneçon aquatique, sera artificialisé à hauteur de 1386 m² (Tableau 25). La véloroute ne s'accompagne d'aucune artificialisation d'habitats forestiers (pas de déboisement). Seule une mise en sécurité de la véloroute est prévue avec le retrait des arbres ou des branches présentant un danger »*.

Aucune atteinte n'est relevée pour les espèces végétales protégées.

Après adaptation en retenant trois tracés alternatifs pour éviter des secteurs concentrant les enjeux écologiques, la longueur de piste à créer en prairie ou à l'emplacement de chemins de terre est « réduite » à 16,15 km et la surface d'habitats d'intérêt communautaire à 47260 m² compris sauf erreur dans les 56929 m² de zones humides.

Ce « nouveau » tracé assurerait également le maintien de la quiétude nécessaire à la nidification de plusieurs couples d'oiseaux et éviterait le franchissement de la Noue Pheulpin entre Amance et Faverney.

[2] Dans le résumé non technique le chiffre est différent puisqu'il y est fait mention de l'artificialisation de 75457 m² de zones humides au lieu des 73438 m²!

Les habitats cartographiés dans l'environnement proche de la véloroute sont décrits dans le tableau pages 105 et 106. Plusieurs habitats sont d'intérêt communautaire au titre de la Directive Habitats-Faune-Flore, voire prioritaire ou d'intérêt régional.

On remarquera toutefois que le tableau omet de signaler la présence de l'habitat « *Forêts alluviales à Alnus glutinosa et Fraxinus excelsior* » (Aulnaie-frênaie Code Natura 91 E0) l'un des cinq habitats forestiers d'intérêt communautaire prioritaire du site NATURA 2000. D'une surface de 87,4 ha, cartographié à la demande de la DREAL-FC et validé par le Conservatoire Botanique National de Franche-Comté cet habitat prioritaire est pourtant connu sur les communes de Corre, Ranzevelle, Ormoy et Cendrecourt.

S'agissant des haies, l'étude précise page 133 : *« Les haies et les boisements, de même que les mares et les fossés bordant la véloroute ne sont pas retenus car leur destruction n'est pas envisagée »*.

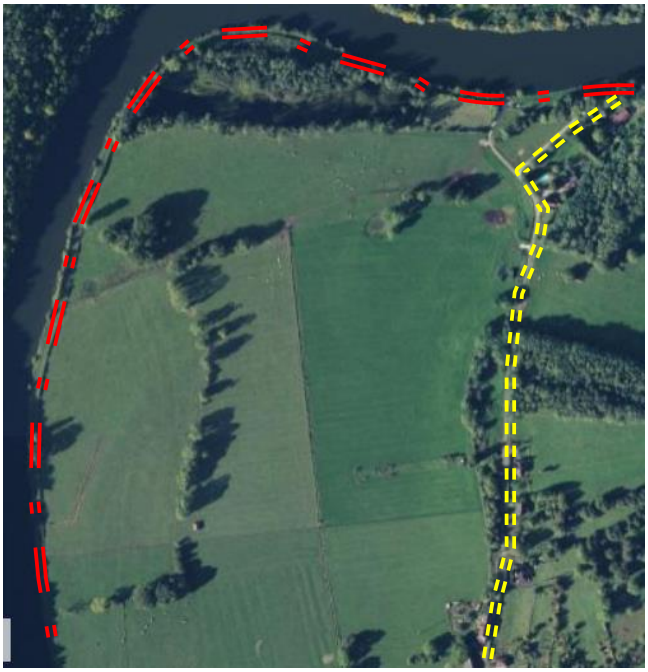
Les exemples ci-dessous montrent pourtant que des haies ne pourront être épargnées.

Sur la commune de Purgerot, à ce niveau sur 1 km la véloroute doit emprunter un petit chemin aujourd'hui non carrossable jalonné de haies hautes ou à basses tiges. On ne voit pas comment ici les travaux n'engendreraient pas la destruction de certains linéaires de haies.

Sur la commune de Chaux-lès-Port (cf. ci-dessous), sur plus de 3 kilomètres, la véloroute suit, en itinéraire neuf, la rive gauche de la Saône. Là encore de nombreuses formations arbustives ou arborées sont présentes.

Au-delà de l'artificialisation du milieu particulièrement préjudiciable et au fait que la nouvelle chaussée passera au pied de la Réserve Naturelle de la Grotte du Carroussel située en rive opposée, le risque que des éléments marquants du paysage soient supprimés n'est, là encore, pas nul.

Cela est d'autant plus regrettable qu'une alternative à ce tracé existe. Elle passe par le village de Chaux-lès-Port (tracé jaune sur la vue aérienne ci-dessous, cf. partie 7 - Les propositions de tracé des ONG).



S'agissant de l'impact sur les espèces animales

L'étude dresse la liste des espèces présentes sur le tracé et leurs niveaux de vulnérabilité correspondants (danger critique, en danger, vulnérable, quasi menacée) en indiquant les impacts attendus (destructions de nichées, d'habitats ou dérangements) : Cigogne blanche, Râle de genêts, Courlis cendré, Vanneau huppé, Pic épeichette, Torcol fourmilier, Pie-grièche écorcheur, Moineau friquet, etc. auxquelles il faut ajouter les chiroptères[3], le Cuivré des marais et les amphibiens (Triton crêté, Sonneur à ventre jaune entre autres).

Le tableau page 133 fait la synthèse des impacts sur les espèces menacées ou protégées. Pour toutes les espèces décrites ci-dessus, les impacts sont considérés comme directs et permanents.

Les espèces directement concernées par une destruction de leurs habitats sont les oiseaux prairiaux - à l'exclusion des Picidés, du Moineau friquet, du Vanneau huppé - et le Cuivré des marais (tableau page 134).

[3] La CPEPESC a préparé une contribution spécifique sur ce groupe.

Au total, selon l'estimation du BE (tableau page 134), **15 808 m² d'habitats d'espèces protégées** seront détruits par l'aménagement de la Véloroute bien que l'auteur écrive page 31 qu'aucune espèce n'est impactée par une destruction d'un site de reproduction et que l'impact porte essentiellement sur le risque accru de dérangement d'oiseaux nicheurs sensibles.

On relèvera que l'étude ne signale pas la présence en tant que nicheuse de la Bécassine des marais, espèce en Danger critique d'extinction en France et en Franche-Comté pourtant connue historiquement sur la partie amont du site. En 2008, dans le cadre de l'état initial ornithologique[4], les écoutes crépusculaires avaient permis de fournir plusieurs indices de nidification (chevrottements et/ou chant) sur deux sites différents à Jussey et Montureux-lès-Baulay localisés dans l'environnement immédiat de la Véloroute. La Bécassine des marais a été recontactée encore en 2017 (chant à la mi-avril) sur le premier site et cette donnée est accessible dans la base naturaliste Biolovision développée par la LPO Franche-Comté.

Cette lacune est d'autant plus singulière que le BE CD Eau Environnement précise, page 18, avoir exploité les données de la LPO.

De façon identique, nous faisons remarquer que le récent atlas de la LPO paru en 2018 *Les oiseaux de Franche-Comté (Répartition, tendances et conservation)* ne fait pas partie des ouvrages consultés. Il n'est nullement mentionné dans la bibliographie.

Enfin, ajoutons que le seul mâle chanteur de Râle des genêts entendu en 2018 a été contacté à proximité immédiate du futur tracé de la véloroute à Baulay. Là, la piste est censée emprunter un chemin d'exploitation.

5.4 L'insuffisance des mesures de réduction et compensatoires

Pour compenser la destruction/artificialisation de 5,7 hectares de zones humides dont 4,7 ha d'habitats d'intérêt communautaire et 1,5 ha d'habitats d'espèces protégées et/ou le dérangement d'espèces animales, le département de la Haute-Saône prévoit des mesures réductrices, compensatoires et des mesures d'accompagnement.

S'agissant des mesures de réduction

En plus des mesures ordinaires d'adaptation du calendrier des travaux et de limitation de l'emprise du chantier, le département propose la plantation de haies sur un linéaire de 740 m pour limiter le dérangement lié à une fréquentation accrue attendue des lieux.

Soit ! Mais le pétitionnaire assortit cette mesure des recommandations suivantes : *« Des haies hautes et larges ne sont pas proposées afin d'éviter une fragmentation supplémentaire des milieux prairiaux. Des haies basses seront privilégiées ne dépassant pas 2 m de haut. Elles seront entretenues selon les préconisations prévues pour les travaux d'entretien des haies en phase d'exploitation (chapitre 18.1.2) »*.

Ces préconisations ne nous apparaissent pas satisfaisantes car la fragmentation invoquée n'est absolument pas évidente dans le contexte d'implantation (cf. cartes pages 146-149). Au contraire, l'objectif étant de limiter les perturbations (nuisances sonores et visuelles) et de proposer des sites de nidification pour la Pie-grièche écorcheur, les haies à basses tiges doivent pouvoir former un écran suffisant et présenter des conditions favorables à la reproduction de l'espèce cible visée.

Il faudra donc laisser les haies se développer jusqu'à une hauteur optimale pour une haie à basses tiges de l'ordre de 4 à 5 m en veillant simplement le cas échéant à contrôler la croissance des essences arborées,

[4] Morin C., Guinchard M. et P. Legay (2008).- Inventaires ornithologiques du site NATURA 2000 de la Vallée de la Saône. Etat des lieux réalisé dans le cadre de la mise en œuvre du document d'objectifs. LPO Franche-Comté, BE Pascale et Michel Guinchard, DIREN Franche-Comté : 53 p. + annexes.

l'entretien à prévoir devant se limiter à une coupe latérale des branches du côté de la chaussée et à interdire à l'exploitant riverain d'intervenir pour ne pas porter atteinte à la qualité du milieu reconstitué et en aucun cas à couper les haies en hauteur.

En en attendant que les haies poussent et sachant que l'objectif affiché en plus de ceux évoqués ci-dessus est de maitriser les risques de divagation des chiens ou des personnes, le département devra s'engager sur la pose de barrière provisoire ou prendre toutes autres mesures adaptées à la situation.

Sur le fond on peut être étonné que le département n'envisage la plantation que de 740 ml de haies sur les 16,15 km de voies nouvelles, soit à peine 4,5 % ! C'est bien peu comparé à l'impact attendu du projet qui se manifestera surtout, ce qui est confirmé par le pétitionnaire, par un important risque de dérangement des espèces de l'avifaune prairiale.

S'agissant des mesures compensatoires

Il est proposé **la restauration d'une prairie humide de 7 hectares sur la commune de Gevigney-et-Mercey et la restauration d'une forêt alluviale humide de 5,3 hectares sur la commune d'Amance**. En théorie, ces mesures compensatoires peuvent paraître satisfaisantes à la compensation de la disparition de zones humides au regard de la disposition 6B-04 du SDAGE RM 2016-2021 en vigueur (*valeur guide de 200% de la surface perdue*).

Il faut savoir cependant que les terrains concernés par ces deux mesures sont la propriété de l'Etablissement Territorial Public de Bassin Saône et Doubs (EPTB) qui est également le gestionnaire du site NATURA 2000 « *Vallée de la Saône* ». Ces terrains ont été acquis par l'EPTB sur fonds de subventions de l'Agence de l'Eau RMC à hauteur d'environ 80 %.

La contribution du Département de Haute-Saône consisterait à la mise en place d'une gestion conservatoire après travaux de défrichement et comblement de fossés de drainage pour laquelle toutefois nous ne disposons d'aucun engagement concret comme l'indique la DREAL BFC :

> Cette mesure est peu détaillée dans le dossier ; il convient en amont de la rédaction de l'arrêté d'avoir des précisions sur la maîtrise foncière de la parcelle et quels seront les principes de gestion à venir. Il faudra un engagement sûr par un plan de gestion d'une durée d'au moins 30 ans, inscrit dans un cadre de type ORE ou équivalent.

En outre, la restauration d'une forêt alluviale, si utile qu'elle soit, ne répond pas à l'impact majeur de l'opération à savoir l'artificialisation/destruction d'habitats prairiaux.

Ainsi, seule la mesure de restauration d'une prairie humide à Gevigney-et-Mercey permet de compenser la perte de 4,7 hectares d'habitats d'intérêt communautaire dont 1,5 ha d'habitats d'espèces protégées.

En Franche-Comté, les modalités de mise en œuvre des mesures compensatoires ont été définies dès 2011 aux aménageurs dans une note du 5 janvier 2011 de la DREAL Franche-Comté. L'objectif de cette note était de rappeler les outils réglementaires et de formuler à l'attention de tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre des mesures compensatoires une information claire et synthétisée sur la démarche à suivre.

Pour atteindre l'objectif de zéro perte nette de biodiversité, elle fixe un ratio à adopter en fonction de la nature des impacts attendus reproduit dans le tableau ci-dessous :

Cas	Ration de compensation
Destruction de nature ordinaire mais importante pour la préservation de la biodiversité du type haies	1 pour 1
Destruction de zones humides « ordinaires » (SDAGE) Destruction habitat ou espèce à enjeu moyen (habitat ou espèce ou habitat d'espèce patrimoniaux mais pas en liste rouge)	2 pour 1
Destruction d'habitat, d'espèce ou d'habitat d'espèce à enjeu fort : espèces ou habitat protégé et en liste rouge	5 pour 1
Destruction d'habitat, d'espèce ou d'habitat d'espèce à enjeu majeur : habitat prioritaire, liste rouge ou concentration d'habitats, d'espèces ou d'individus.	10 pour 1
Pas de maintien en l'état de conservation d'une population espèces dans son aire de répartition géographique	Autorisation impossible

L'examen de cette grille montre que le ratio attendu pour la véloroute **était a minima de 5 pour 1** (espèces à enjeu fort en liste rouge), **c'est-à-dire que pour 1ha détruit, 5ha doivent être créés, reconstitués ou réhabilités selon les critères requis**. A titre d'exemple, les mesures compensatoires du projet très controversé de la ZAC AREMIS-Lure devaient porter sur des surfaces de 678 ha pour une centaine d'hectares aménagés.

Ainsi, ici, on s'attendait à ce **que le département propose de créer ou reconstituer 23 ha d'habitats prairiaux**. Même en intégrant les 5,3 ha de compensation à Amance, on est encore loin du compte.

S'agissant des mesures d'accompagnement le département de la Haute-Saône propose

- **la mise en îlot de sénescence de la forêt de 3,5 hectares du petit Puizet au nord de Chaux-lès-Port (MA1).** Constituée en grande partie d'une Erablaie à Scolopendre et Lunaire des pentes froides sur éboulis grossiers (Code Corine Biotope 41.4 ; Code Natura 2000 : 9180-4), il s'agît d'un habitat d'intérêt communautaire prioritaire. Ces propositions sont inappropriées pour les raisons suivantes :

  1) Les atteintes portées au site NATURA 2000 Vallée de la Saône par le projet de Véloroute portent avant tout sur des habitats de prairies plus ou moins humides ou d'espèces protégées qui ne sont pas inféodées à ce type d'habitat.
  2) Cet habitat est caractérisé par de fortes pentes, sur des éboulis très instables, couvert d'une végétation hygrophile, et d'une grande fragilité tant au niveau de la flore que de la pénétration humaine et mécanique. L'exploitation des bois dans ces zones est déconseillée car trop risquée, et nécessite trop de précautions liées à la sécurité des exploitants (voir cahier d'habitats Natura 2000 tome 1 habitats forestiers page 182 sur : https://inpn.mnhn.fr/docs/cahab/tome1.pdf). L'habitat proposé est donc déjà en situation de vieillissement puisque l'intervention humaine y est de fait quasi impossible.

- **la contractualisation avec le Lycée agricole de Vesoul de MAEC PAC (Mesures Agro-environnementale de la Politique Agricole Commune) pour réaliser une fauche tardive de deux prairies de 5,5 ha et 7,9 ha sur la commune de Port-sur-Saône pour 25 ans (MA2)** . Cette mesure existe déjà jusqu'à fin 2020. Les risques à venir sur cette zone comme sur le reste du Val de Saône sont les évolutions des MAEC et leur disparition possible pour la prochaine période de la PAC (2021 – 2027). Une disparition qui pourrait conduire les exploitants agricoles à modifier totalement leur pratiques (Source : *Comité Régional Agro Environnemental et Climatique (CRAEC) du 20 mars 2020)*.

Pour conclure ce chapitre, les ONG dénoncent

1- une étude environnementale orientée pour limiter l'impact de la véloroute. Des études conduites sur le seul tronçon nouveau - ce qui n'empêche pas le pétitionnaire d'évaluer l'impact du projet en se référant au site dans son entier - alors même que l'évaluation des travaux réalisés en amont (Fontenoy-le-Château - Corre) et en aval (Port-sur-Saône – Gray) a conclu à la constatation d'impacts très négatifs sur les biotopes, la faune et la flore. Des atteintes par destructions directes de plusieurs hectares d'habitats communautaires, par destructions/altérations d'habitats d'espèces protégées ou dérangements d'espèces emblématiques des zones humides qui font la richesse du Val de Saône (Courlis cendré, Râle des genêts, etc.) sont attendues.

La démarche suivie ne respecte pas l'article 10 du cahier des charges des véloroutes qui prévoit que chaque tronçon doit prendre en compte les impacts des tronçons précédents : « Pour la conduite de l'étude et son insertion dans les procédures réglementaires, la règle à suivre est celle prévue au 2ième alinéa de l'article 2 du décret du 12 octobre 1977 pour les programmes de travaux : *« **Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. »***

2- l'insuffisance des mesures compensatoires et d'accompagnement. Certaines mesures sont, soit inadaptées (restauration d'une forêt alluviale, ilot de sénescence), soit insuffisantes (ratio de 5 pour 1 non atteint). Les deux autres actions (plantation de haies, mise en place de MAE) quoique louables sont en l'état inappropriées ou d'un avenir incertain face à un impact fort sur un site majeur identifié comme réservoir biologique au niveau du bassin Rhône Méditerrané Corse.

Au final, les mesures de compensation et d'accompagnement ne permettent pas de compenser l'artificialisation de 56 929 m² de zones humides dont 47 260 m² d'habitats communautaires et la perte, par érosion à terme, d'espèces animales emblématiques du Val de Saône. Le projet conduira au contraire à accélérer sa dégradation.

Les ONG rappellent l'état des lieux réalisé par la région Bourgogne Franche-Comté et l'Etat pour établir la stratégie régionale de la biodiversité. *« De la même manière, on estime que 50% des milieux humides ont disparu entre 1960 et 1990 en Bourgogne-Franche-Comté, principalement dans les vallées alluviales, du fait de l'artificialisation due à l'urbanisation et de l'assèchement de ces milieux par drainage et rectification des cours d'eau, à l'instar des estimations réalisées à l'échelle nationale. Pour les milieux les plus humides, comme les tourbières, une estimation en Franche-Comté a montré que 30 % des surfaces avaient été détruites ».*

Le projet aurait dû proposer un objectif de zéro artificialisation de zones humides. Zéro artificialisation repris et défendu dans le futur Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) Bourgogne Franche-Comté.

6 - Le projet – un intérêt public « *majeur* » contestable

« *Lorsque le projet est susceptible de porter atteinte à un ou plusieurs habitats ou espèces prioritaires, des conditions supplémentaires sont requises pour autoriser l'activité : Si l'intérêt public majeur est lié à la santé publique, à la sécurité publique ou à des avantages importants procurés à l'environnement, l'administration peut donner son accord au projet d'activité. Si l'intérêt public majeur ne concerne pas la santé, la sécurité publique ou des avantages importants procurés à l'environnement, l'administration ne peut pas donner son accord avant d'avoir saisi la Commission européenne et reçu son avis sur le projet d'activité* »

(Source : circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000).

A la fin du document «multicritères et choix des variantes », à partir de la page 764, le pétitionnaire justifie que le dossier répond à la notion d'intérêt public majeur.

Certes on admet facilement qu'un projet de véloroute constitue une activité douce, recherchant un bilan carbone minimal. Certes la sécurité des cyclistes est recherchée sur les tronçons du parcours en campagne et dans la traversée des villages - ce qui reste moins évident lorsqu'il s'agit de grosses agglomérations ou de la rencontre avec des voies à grande circulation…

Mais il est abusif d'évoquer le recours à la notion de « sécurité publique » lorsqu'on veut créer une nouvelle voie de communication et qu'on s'attache simplement à la sécurisation toute naturelle de celle-ci. **Il ne s'agit donc pas d'une véritable notion globale et fondamentale de « sécurité publique » nécessaire à la société.**

Et si la création d'une activité moindre émettrice de gaz à effet de serre est parfaitement louable, elle ne constitue pas pour autant une raison impérative de « santé publique » nécessaire à la santé de la société. [2020 aura malheureusement connu une véritable notion de santé publique …]

Tel qu'il est conçu actuellement, le projet de Véloroute aura un impact considérable sur le site NATURA 2000 puisqu'il conduit à la destruction d'habitats d'intérêt communautaire, au dérangement d'espèces protégées et à la destruction de territoires de nidification de certaines de ces espèces protégées.

L'intérêt public de ce projet **ne peut pas être qualifié de « majeur »** car le bénéfice apporté à la société par celui-ci ne peut s'afficher comme compensation au regard des aspects négatifs qu'il induit.

En effet ce projet n'a un apport pour la société qu'au niveau du loisir et du tourisme, et ce n'est donc pas comparable **sur le long terme** aux impacts importants sur la biodiversité globale qui aura perdu de sa qualité dans ce secteur emblématique, et ce de **façon irréversible**, surtout à une époque où tous s'accordent à reconnaître la perte de la biodiversité, à constater la raréfaction des espèces, ne serait-ce que d'oiseaux communs, et la diminution inquiétante de spécimens d'espèces protégées.

Pour toutes ces raisons, **n'ayant pas un caractère de nécessité à la santé publique et à la sécurité publique, le projet ne relève donc pas de raisons impératives d'intérêt public majeur.**

7 - Les propositions de tracé des ONG

Comme formulé dans l'introduction, les ONG sont favorables au projet de Véloroute l'Echappée Bleue, mais pas au prix d'une détérioration de la biodiversité d'un site d'intérêt majeur pour notre région.

Si le projet initié en 2010 a fait depuis l'objet de nombreuses variantes avec une prise en compte toujours plus grande de l'environnement (entre la version initiale d'un aménagement sur une quarantaine de kilomètres de voies sur berges et la version proposée d'aménagement de 19 kms de voie sur berges et de 21 kms de chemins/routes existants), le tracé final proposé entre Corre et Port-sur-Saône ne permet toujours pas une protection efficace des biotopes et des espèces animales présentes sur le tracé de la véloroute.

Le projet actuel même avec la prise en compte d'une partie des propositions de la DREAL Auvergne Rhône-Alpes et l'EPTB restent :

- dans une zone d'intérêt écologique majeur, recelant une grande diversité de milieux et de biotopes naturels, agricoles, humides, prairiaux et forestiers, eux-mêmes support d'une faune et flore rare en grand danger.
- dans une zone stratégique pour l'alimentation en eau potable. La Saône alimente dans le département plusieurs dizaines de milliers personnes en eau sans compter les activités industrielles, artisanales et agricoles. Alors que la pollution dans l'ensemble des rivières par les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) atteint des niveaux préoccupants, le revêtement en bitume ajoutera son lot pollution. Des propositions de revêtements plus écologiques et naturels doivent être également proposées.

Ces zones doivent être protégées et les aménagements limités conformément au SDAGE, à la Stratégie Nationale de la Biodiversité et la Stratégie Régionale de la Biodiversité.

7.1. Un tracé dicté préférentiellement par les critères de sécurité, de déclivité et de maitrise foncière.

Malgré l'imposant travail nécessaire à l'élaboration du dossier multicritères et études des variantes (département de Haute-Saône –31 janvier 2020, 768 pages), **nous relevons que le tracé – nonobstant une grille d'analyse croisant plus de 100 critères – a été essentiellement dicté ou contraint par 3 critères : la sécurité des utilisateurs, la déclivité et la maîtrise foncière**.

Pour ce qui est de la sécurité des utilisateurs. C'est une demande certes essentielle mais elle ne doit pas conduire à créer des infrastructures complétement spécialisées. Le développement d'un réseau de véloroutes ne vise pas seulement le développement d'un cyclotourisme sur de long parcours, mais aussi à apporter une réponse au tout voiture dans le cadre de déplacements professionnels et quotidiens pour les territoires traversés. L'objectif premier est de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Si des infrastructures propres doivent être privilégiées, elles ne sauraient être la seule réponse. L'utilisation des infrastructures routières existantes en prenant sur l'espace réservée à la voiture avec des conditions de sécurité élevées et avec des aménagements arborés doit être aussi une possibilité. En partageant des tracés existants, les dépenses d'entretien seront mutualisées. Elles permettront aussi des économies d'échelle, au moment où les recettes des collectivités diminuent.

Pour ce qui est de la déclivité, le tracé, même amélioré, proposé par le pétitionnaire est contraint en effet par le cahier des charges de construction/aménagement des véloroutes qui impose une déclivité (pente inférieure à 3% sur une longueur de pente inférieur à 10 mètres) utilisé pour les infrastructures routières et ferroviaires les plus récentes. Ce critère érigé en dogme laisse peu de choix dans la désignation des tracés. C'est pour cette raison que la plupart des véloroutes empruntent aujourd'hui les berges des rivières et canaux, les anciennes lignes désaffectées de tacots et de chemins de fer. Surprenant pour un mode de déplacement qui devrait concurrencer la route si les tracés sont construits eux-mêmes sur des tracés qui pourraient proposer une alternative ferrée à la route. C'est pour cela entre autres que les tracés les moins impactant pour l'environnement ont été abandonnés. Incompréhensible pour les ONG, alors que les

différentes études sur l'évolution des pratiques des cyclistes indiquent qu'en 2019 près d'un vélo vendu sur deux est électrique. Insupportable pour les ONG compte tenu de l'existence de certaines portions de parcours à déclivité importante sur des infrastructures similaires dans la région (Véloroute Nantes Budapest, le canal de Bourgogne) mais aussi sur l'Echappée Bleue elle-même (tronçon Golbey – Sanchey - lac de Bouzey).

Pour ce qui est de la maîtrise foncière. Comme pour la déclivité, la maîtrise foncière a été élevée en dogme. Le dossier indique que le tracé chemine essentiellement sur des biens appartenant au département de la Haute-Saône, aux communes, à VNF, aux associations foncières. Cette solution respectable qui nécessite des conventions élémentaires de partenariat (conventions de superpositions d'utilisation) entre le département et les autres usagers, évite en effet le recours à des procédures plus lourdes comme l'expropriation. Pour autant, il a pour conséquence l'abandon des tracés les moins impactant pour l'environnement (cas de l'ancienne ligne de tacot entre Corre et Jussey-Gare). Étonnant, alors que le département de la Haute-Saône justifie le projet pour *« des raisons impératives d'intérêt public majeur liées à la sécurité des cyclistes, au développement économique ».* Encore plus étonnant quand on connaît la facilité du département de la Haute-Saône à user de la procédure d'expropriation pour les nombreux projets routiers qu'il porte (aménagement de la RN 57 et de la RN 19). Il y aurait deux poids, deux mesures ? Les projets environnementaux à basses émissions de CO2 auraient moins de valeur que des projets à haute émissions de CO2 ?

L'absence de prise en compte des impacts très négatifs, soulignés par l'Etablissement Public Territorial Saône Doubs (EPTB Saône Doubs) pour le compte de la DREAL Auvergne Rhône-Alpes, des travaux d'aménagement du tronçon de Véloroute entre Port-sur-Saône et Gray, montrent en réalité encore une fois que c'est « la nature qui doit s'adapter à l'homme par l'inverse ». On est loin des grands discours, à l'heure des changements importants que va nous imposer le réchauffement climatique.

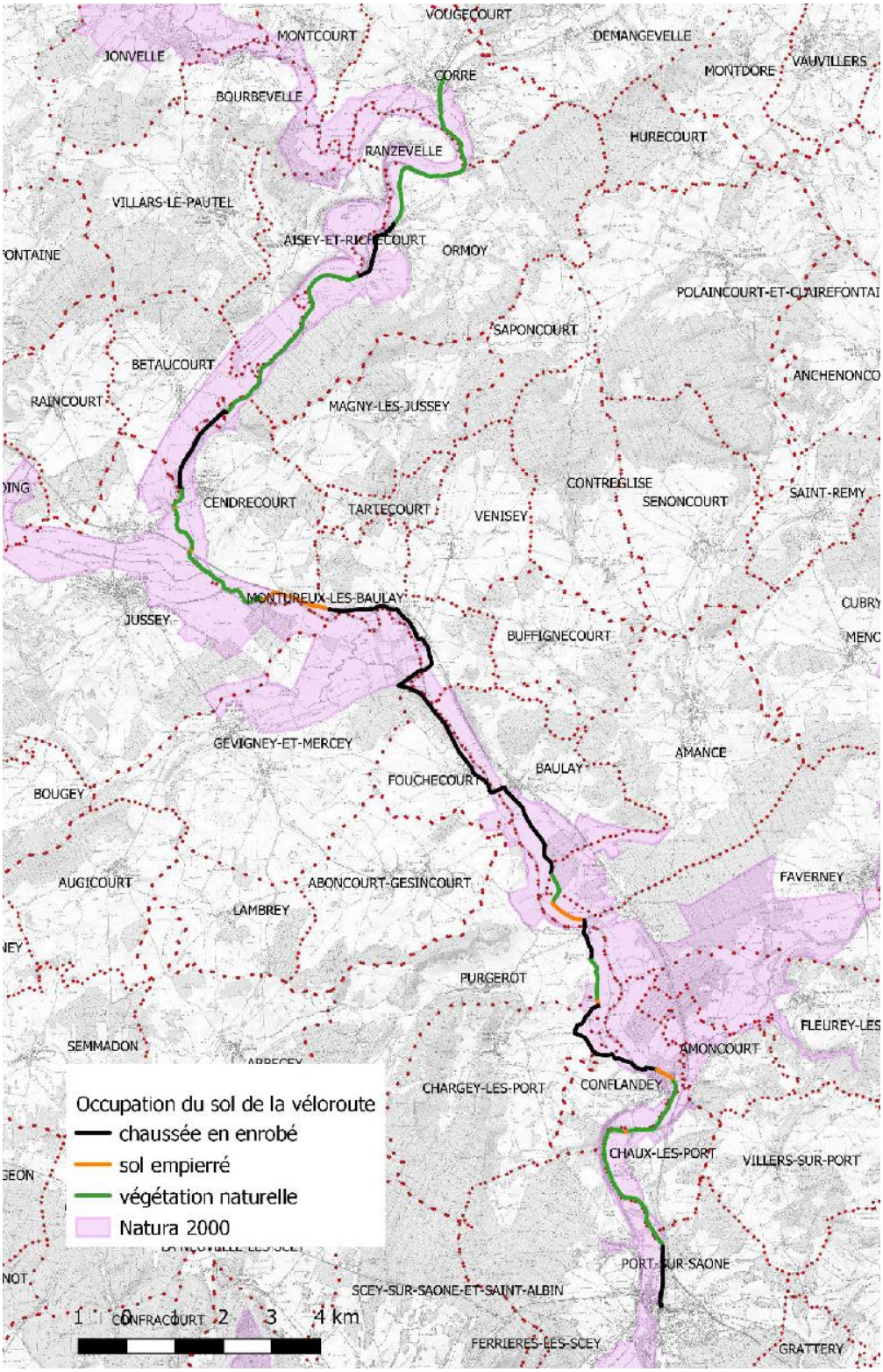
7.2. Le tracé proposé par les ONG

Les variantes de tracé proposées par les ONG sont toutes des variantes tirées et exposées dans le « Dossier multicritères choix des variantes » réalisé par le département de la Haute-Saône (31 janvier 2020, 768 pages) qui étudie 38 tracés et une combinaison de 1800 tracés différents.

Le tracé défendu au final vise à répondre à l'ensemble des piliers du développement soutenable – la préservation de l'environnement, le bien être des hommes et la solidarité ; le développement économique durable ; avec une gouvernance locale réappropriée. La préservation du Val de Saône est une opportunité de développement économique.

Le tracé défendu par les ONG (tracé jaune dans les cartes suivantes) privilégie les infrastructures existantes à la création de nouvelles infrastructures surtout dans des biotopes encore vierges. Il vise à s'éloigner du lit majeur du Val de Saône et de la zone inondable. Il chemine en lisière de la zone NATURA 2000 Val de Saône. Les variantes proposées concernent les zones dites de « végétation naturelle » cartographiée (tracé vert) dans la carte ci-dessous.

Il dessert mieux les villages pour apporter sa fonctionnalité de transport doux, dynamiser l'économie locale et faire partager aux touristes et Haut-Saônois la qualité du petit patrimoine bâti si riche dans le département.



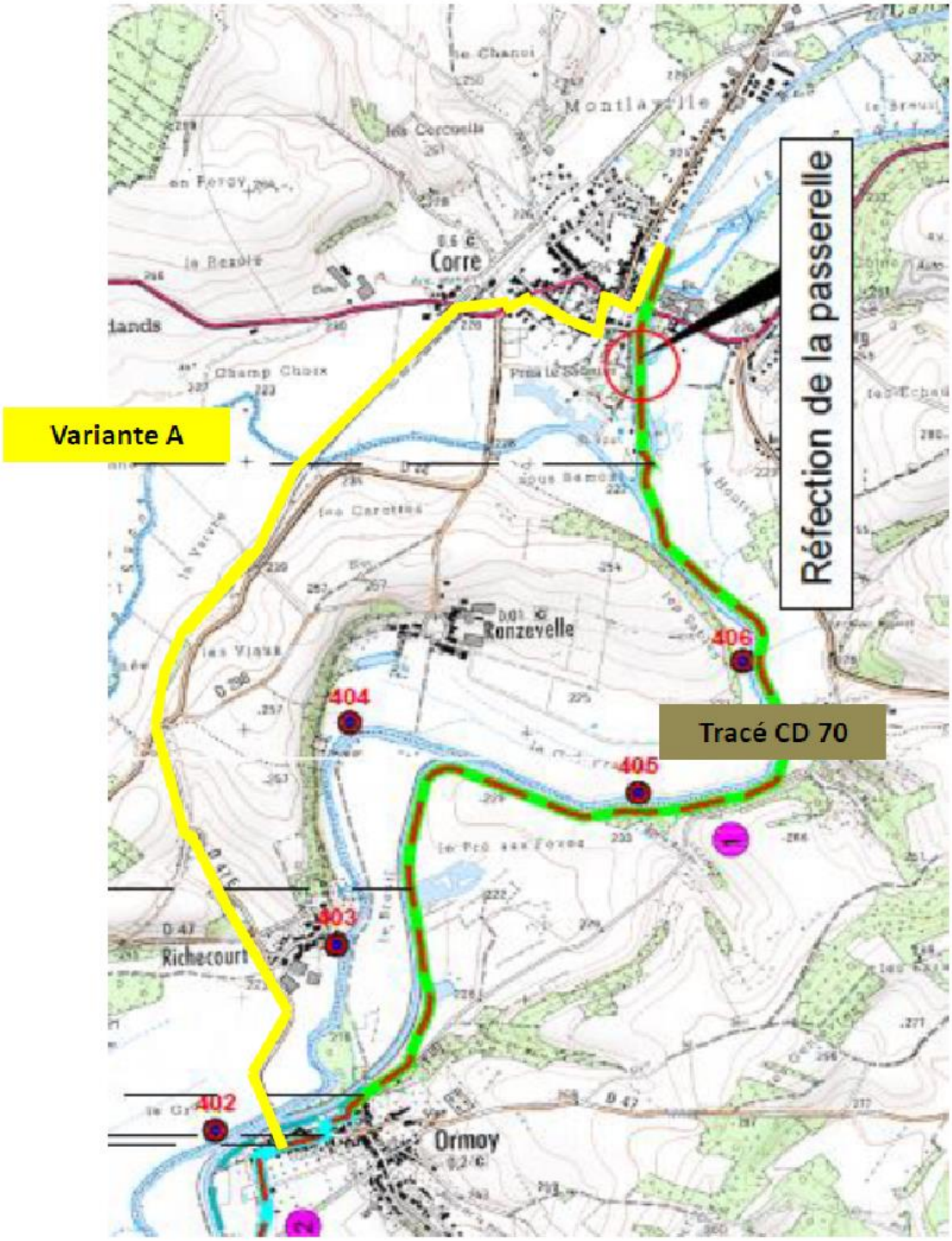
Les modifications concernent 7 portions de tracé.

Les ONG proposent 10 variantes numérotées de A à J sur les tronçons Corre – Ormoy ; Ormoy – Cendrecourt ; Cendrecourt – Montureux-les-Baulay ; Montureux-les-Baulay – Fouchécourt ; Fouchécourt – Port d'Atelier ; Port d'Atelier – Conflandey et Conflandey – Port sur Saône. Les propositions sont développées par la suite.

Même si ces variantes ont déjà été étudiées par le département, les ONG considèrent que celles-ci ont été rapidement abandonnées pour privilégier des solutions qui respectaient les critères de sécurité, de pente et de maitrise foncière. Elles devront être affinées et retravaillées.

Portion Corre (PK 407) –Ormoy (PK 403) Variante A (tracé jaune sur la carte)

A la sortie de canal de l'Est, la véloroute chemine dans la bourgade de Corre. Elle emprunte : 1/ l'ancienne ligne de Tacot Corre – Jussey de Corre à Richecourt dont les caractéristiques de pente sont similaires au cahier des charges des véloroutes ; puis la D47 à la sortie de la ligne du Tacot à Richecourt pour rejoindre Ormoy. Cette variante a l'avantage de faire découvrir l'ancien patrimoine ferré de la Haute-Saône et d'accéder aux châteaux de Ranzevelle et de Richecourt

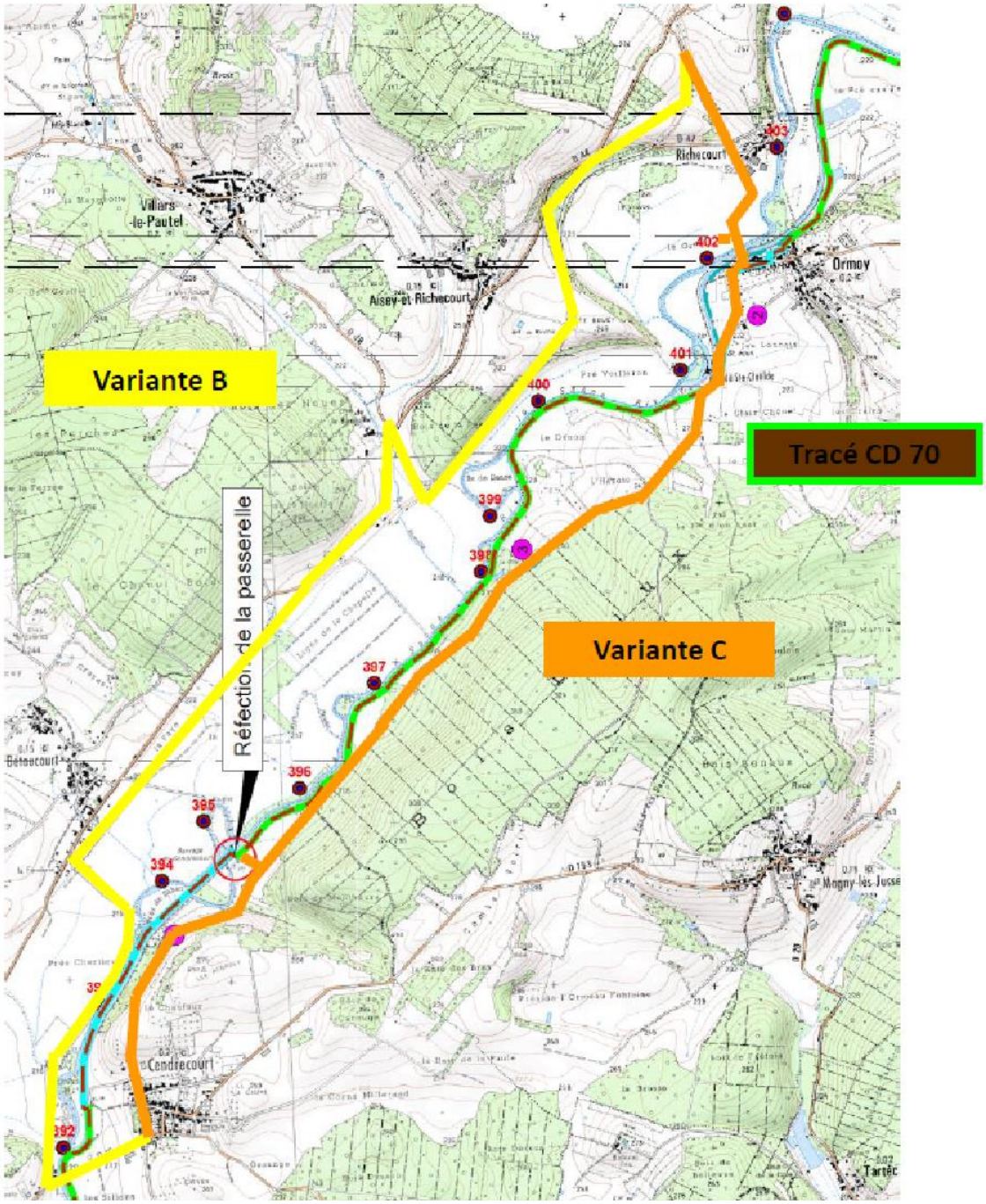


Portion –Ormoy (PK 403) Cendrecourt (PK 392) variantes B et C

Deux variantes sont proposées par les ONG :

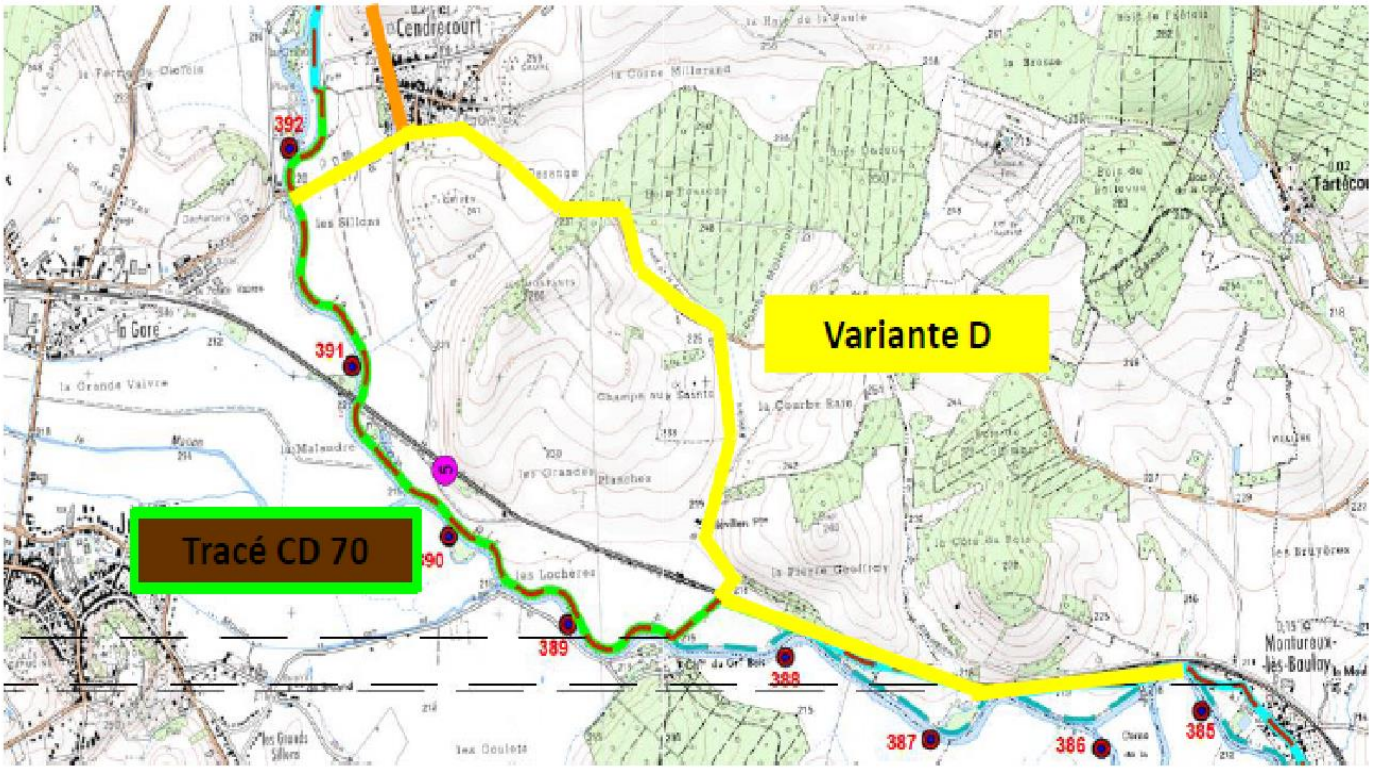
1/ la variante B (tracé en jaune) priorisée par les ONG. Elle continue à emprunter la ligne du Tacot de Richecourt à Betaucourt. Une partie de la D44 peut être aménagée (la largeur de la route le permet) pour contourner les propriétés privées sur le parcours. A Betaucourt, la véloroute reprend le chemin vicinal du Pré Cherlieu pour rejoindre le camping et la plage des bords de Saône. Cette variante a l'avantage de faire découvrir le patrimoine ferré et d'accéder à la plage de Cendrecourt, mais aussi et surtout au centre–bourg de Jussey.

2/ la variante C (tracé en orange) secondaire pour les ONG, emprunte sur sa totalité le chemin communal Ormoy-Cendrecourt. Le profil ainsi que la largeur de la route restent identiques pour préserver les zones humides. Le chemin communal sera partagé entre usagers. Au droit du Bois Montheura, le tracé se divise en 2, un par la route, un qui longe la partie canalisée de la Saône. L'aménagement du tronçon pour rejoindre la partie canalisée sera directement réalisée depuis la route, avec des techniques routières sans asphalte.



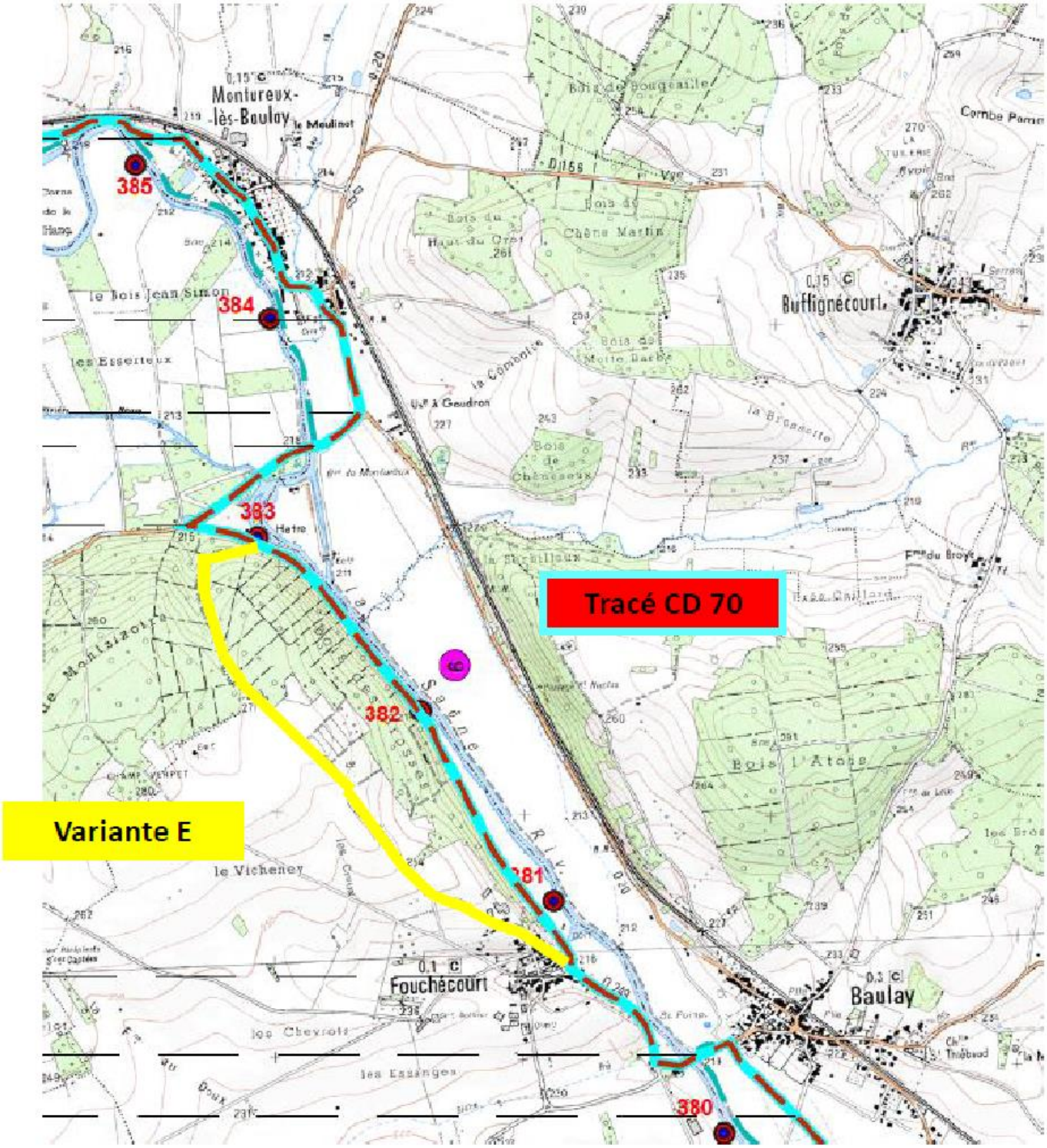
Portion –Cendrecourt (PK 392) à Montureux-les-Baulay (PK 385) - variante D

La variante D (tracé en jaune) chemine dans Cendrecourt, puis sur la D46 de Cendrecourt jusqu'à la combe Molémont avant de d'emprunter le chemin de remembrement jusqu'au passage à niveau de la ligne SNCF Paris-Bâle. Le tracé longe ensuite la ligne SNCF jusqu'à Montureux-lès-Baulay par le chemin vicinal.



Portion –Montureux-lès-Baulay (PK 385) à Baulay (PK 380) - variante E

La variante E (tracé en jaune) propose une alternative à l'élargissement de la D249 en empruntant les chemins du Bois de Montsizoire et du Bois des Brosses

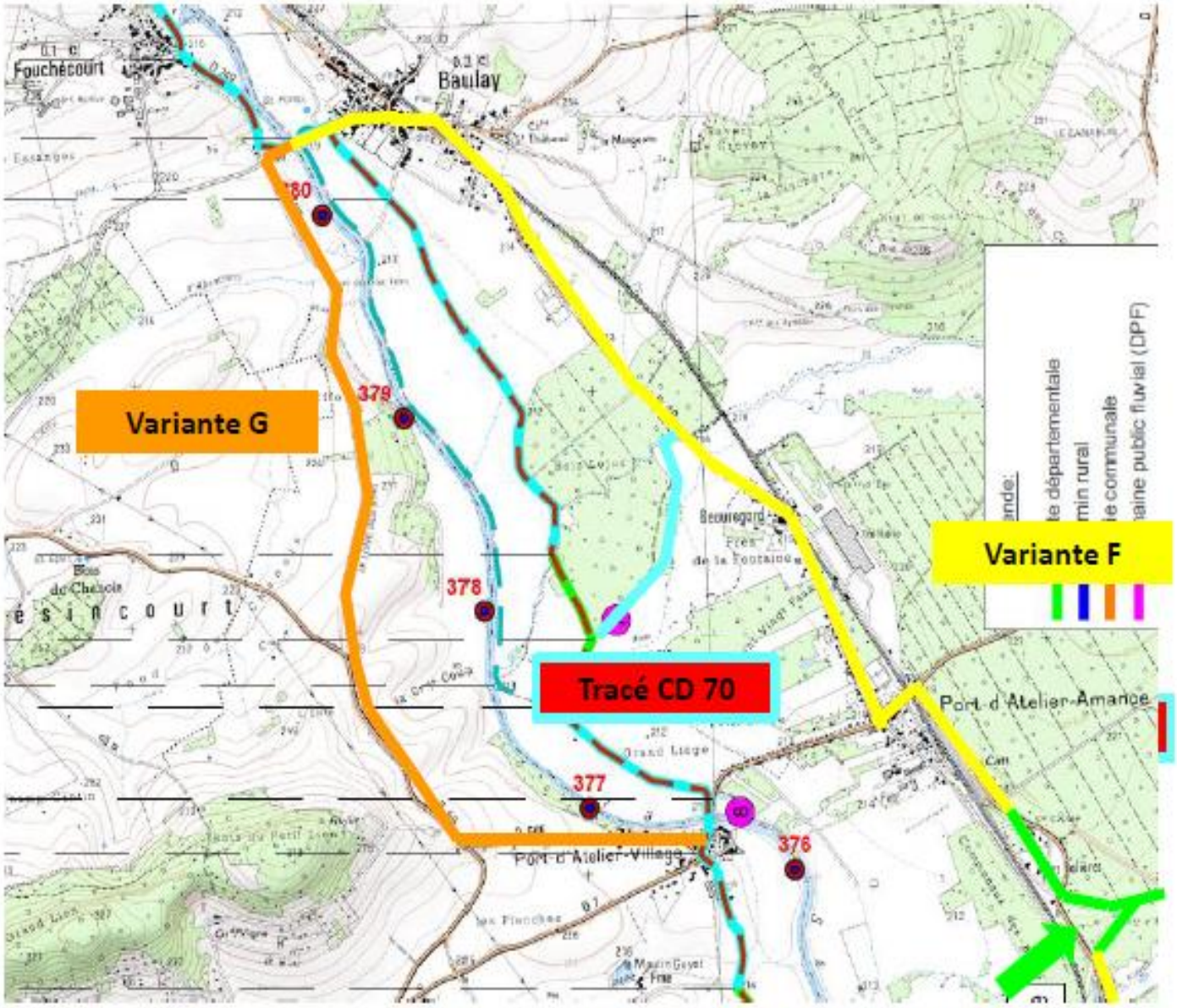


Portion –Fouchecourt- (PK 381) à Port d'Atelier (PK 376)- variante F et G

Deux variantes sont proposées par les ONG :

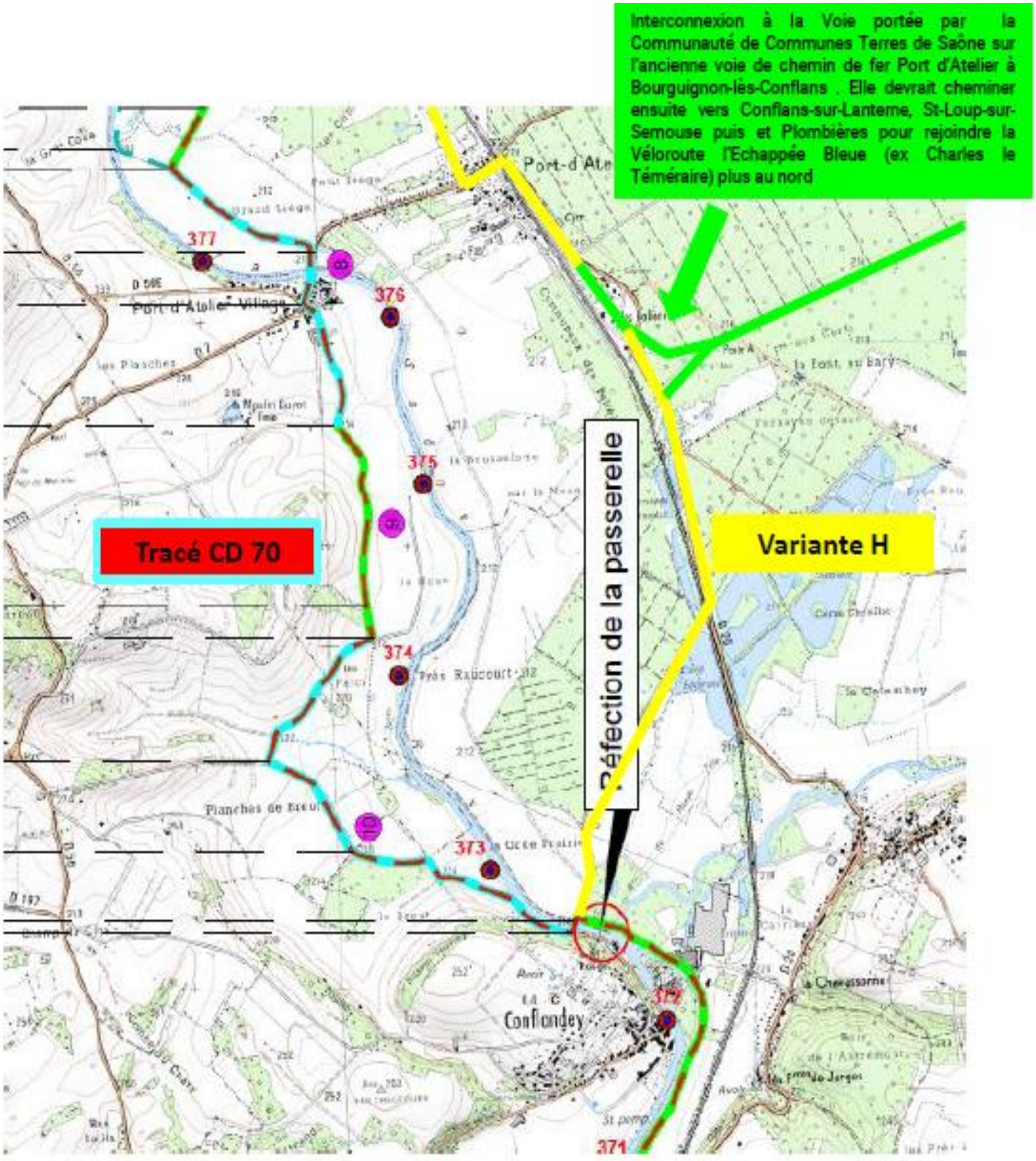
1/ la variante F (tracé en jaune) priorisée par les ONG emprunte la D20 jusqu'à Port-d'Atelier. Cette variante permet l'interconnexion avec le projet de voie verte portée par la Communauté de Communes des Terres de Saône sur l'ancienne voie de chemin de fer Port-d'Atelier à Bourguignon-lès-Conflans. Elle devrait cheminer ensuite vers Conflans-sur-Lanterne, Saint-Loup-sur-Semouse puis à Plombières pour rejoindre la Véloroute l'Echappée Bleue (ex. Charles le Téméraire) plus au nord (tracé vert).

2/ la variante G (tracé en orange) secondaire pour les ONG, emprunte la D249 depuis Fouchécourt, la voie communale dite route de Purgerot, pour rejoindre la D56 et la D56 E jusqu'à Port-d'Atelier-Village.



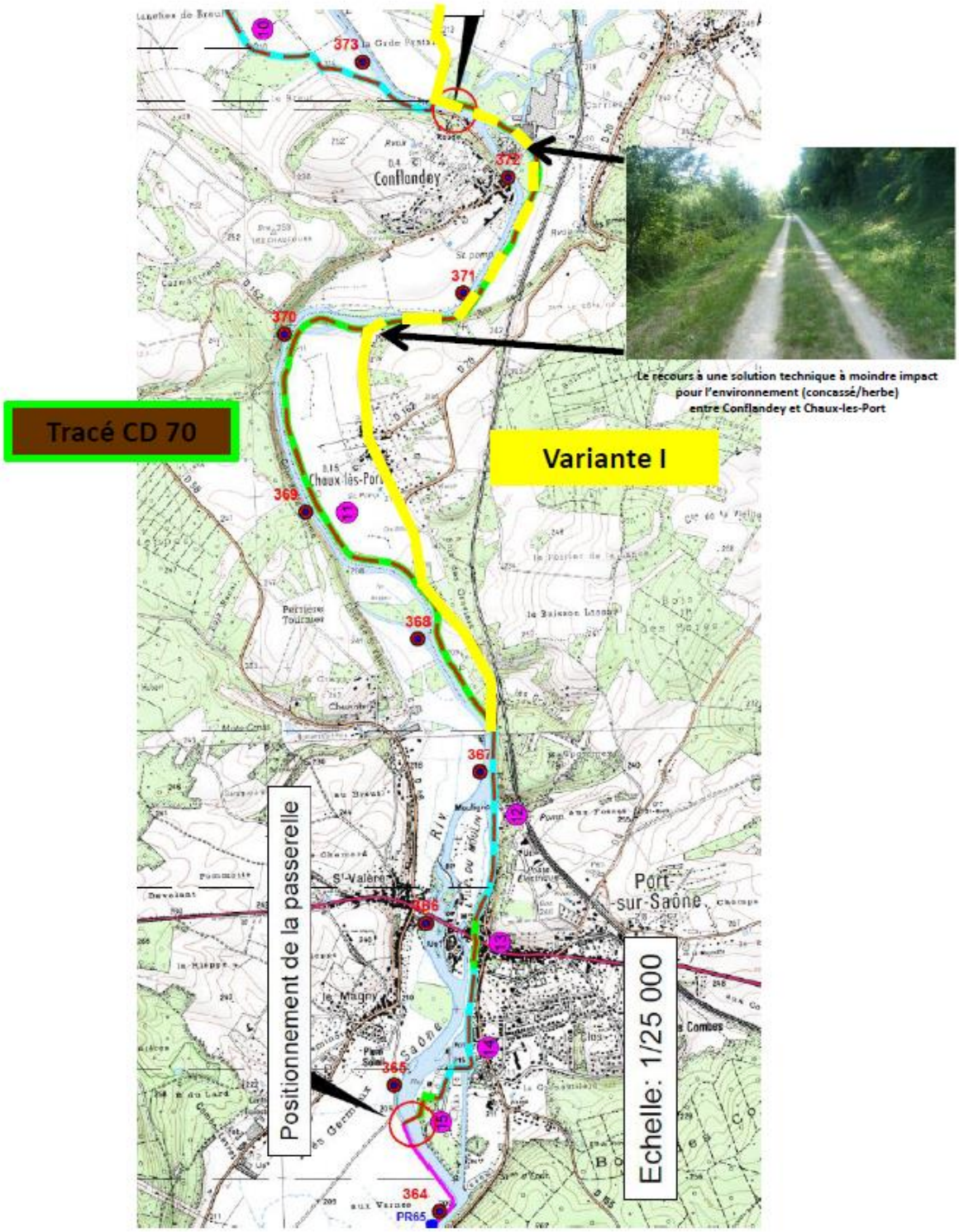
Portion Port d'Atelier (PK 376) à Conflandey (PK 373) - variante H

La variante H (tracé en jaune) emprunte dans la continuité de Port d'Atelier la D20 menant à Amoncourt. Au droit du pont ferroviaire souterrain et des ballastières de l'Emprunt, elle chemine sur la route communale qui rejoint Conflandey. Cette variante permet l'interconnexion avec le projet de voie verte portée par la Communauté de Communes des Terres de Saône sur l'ancienne voie de chemin de fer Port-d'Atelier à Bourguignon-lès-Conflans. Elle devrait cheminer ensuite vers Conflans-sur-Lanterne, St-Loup-sur-Semouse puis Plombières pour rejoindre la Véloroute l'Echappée Bleue (ex Charles le Téméraire) plus au nord (tracé vert)



Portion Conflandey (PK 373) à Port-sur-Saône (PK 367) - variante I

La variante I (tracé en jaune) emprunte le chemin de halage de Conflandey pour rejoindre Chaux-lès-Port à la bifurcation du Bois de Petit Peuzet. Elle chemine ensuite dans le village jusqu'à la D20 qui sera aménagée jusqu'à Port-sur-Saône. Pour l'aménagement de la partie en bord de Saône Conflandey – Chaux-lès-Port le bitume devra être proscrit au profit d'un aménagement plus mixte concassé / herbe.



8. Les mesures de renforcement

Les mesures de renforcement des ONG constituent une réponse à la dégradation de l'écosystème Saône et aux impacts induits par les aménagements de la véloroute de la partie amont et aval du tronçon Corre – Port-sur-Saône.

La destruction d'un biotope, d'une espèce animale ou d'une espèce végétale est toujours irréversible. Surtout lorsqu'elle fait suite à la construction d'une infrastructure. Pas une mesure ne pourra compenser l'altération d'un écosystème, d'une espèce rare en voie de raréfaction. Les zones humides, les espèces inféodées à ces milieux (Courlis cendré, Râle des genêts, Pipit farlouse…) sont très menacées au plan national et régional.

Plutôt que de les détruire, les pouvoirs publics devraient s'engager à les préserver pour assurer leur pérennité. Les mesures de renforcement proposées par les ONG répondent aux différentes stratégies défendues au plan national et régional sur la biodiversité. Elles visent à accentuer les démarches engagées par certaines collectivités, établissements publics, et particuliers.

Elles visent 2 priorités :

- **la préservation, la restauration des zones humides, des anciens bras, noues et mares du val de Saône,**

- **la mise en place d'un plan de gestion différenciée de la végétation des berges du bord de Saône par le Département de Haute-Saône et/ou par Voies Navigables de France (VNF) qui assure et permette le développement d'une ripisylve et d'arbres de hautes tiges.** Un corridor végétal qui assure le marquage de la vallée, la protection des berges et l'épuration des eaux tout en favorisant la biodiversité, mais aussi le confort des usagers de la véloroute par l'ombrage qu'elle procure. Le développement d'une ripisylve même dense n'est aucunement incompatible avec le transport fluvial de marchandises et de voyageurs bien au contraire. Il est encore très courant de constater sur le Val de Saône des pratiques contraires à la préservation des milieux, à l'attractivité des chemins de halages. Pourtant, des exemples de bonne gestion des voies navigables et des chemins de halages existent en France. L'exemple du canal de Nantes à Brest géré par la région Bretagne et les départements bretons est assez exemplaire. Un cas d'école qui devrait être imité pour le Val de Saône.

Les mesures de renforcement devront être évidemment étudiées pour juger de leur faisabilité. Elles se veulent dans l'ensemble peu coûteuses surtout pour ce qui est de la création et du développement d'un corridor végétal le long du Val de Saône. Il s'agit pour le Département de Haute-Saône et Voies Navigables de France (VNF) de réduire ou de stopper tout simplement le passage de gyrobroyeur.

Gyrobroyage quasi systématique des bords du canal (Canal de l'Est – amont de Bouzey)

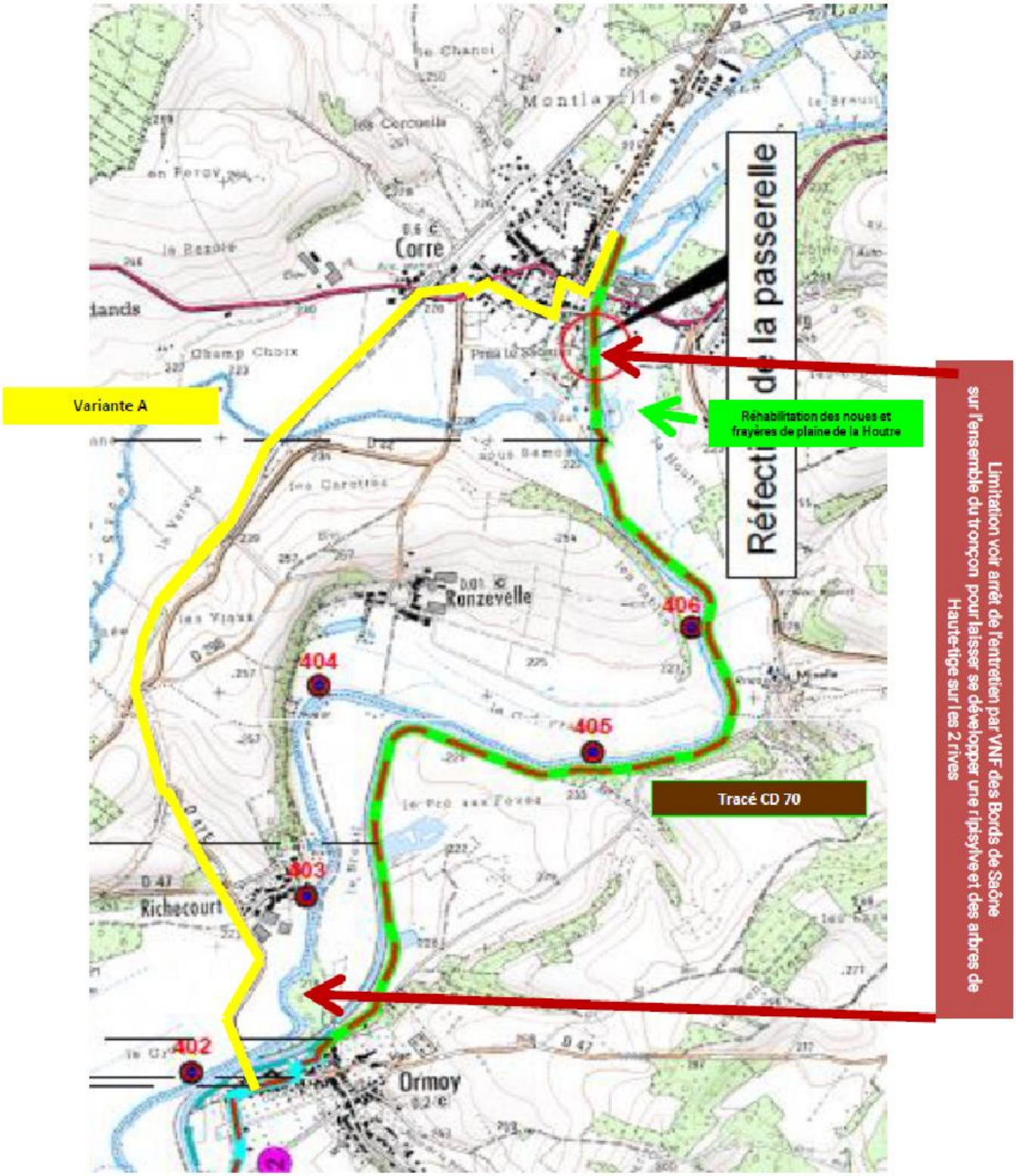
Les mesures de renforcement développées concernent aussi 7 portions de tracé. Elles sont développées ci-après.

Les ONG rappellent enfin que la pérennité du Val de Saône est intimement liée aux pratiques agricoles – au maintien des prairies de fauche et au soutien d'un élevage extensif. Les ONG sont très inquiètes de l'avenir des Mesures Agro-Environnementales (MAE) et de leur possible arrêt lors de la prochaine révision de la Politique Agricole Commune (2021 – 2027). Cet arrêt signifierait la destruction définitive des biotopes du Val de Saône et une augmentation des pollutions. Les ONG seront donc très attentives au maintien des aides aux exploitants agricoles. Les ONG comme elles l'ont fait pour la filière Comté, proposeront des pistes de travail pour permettre ce maintien et pérenniser des exploitations sur le Val de Saône.

Portion Corre (PK 407) –Ormoy (PK 403) Variante A (tracé jaune sur la carte)

Le projet consistera à :

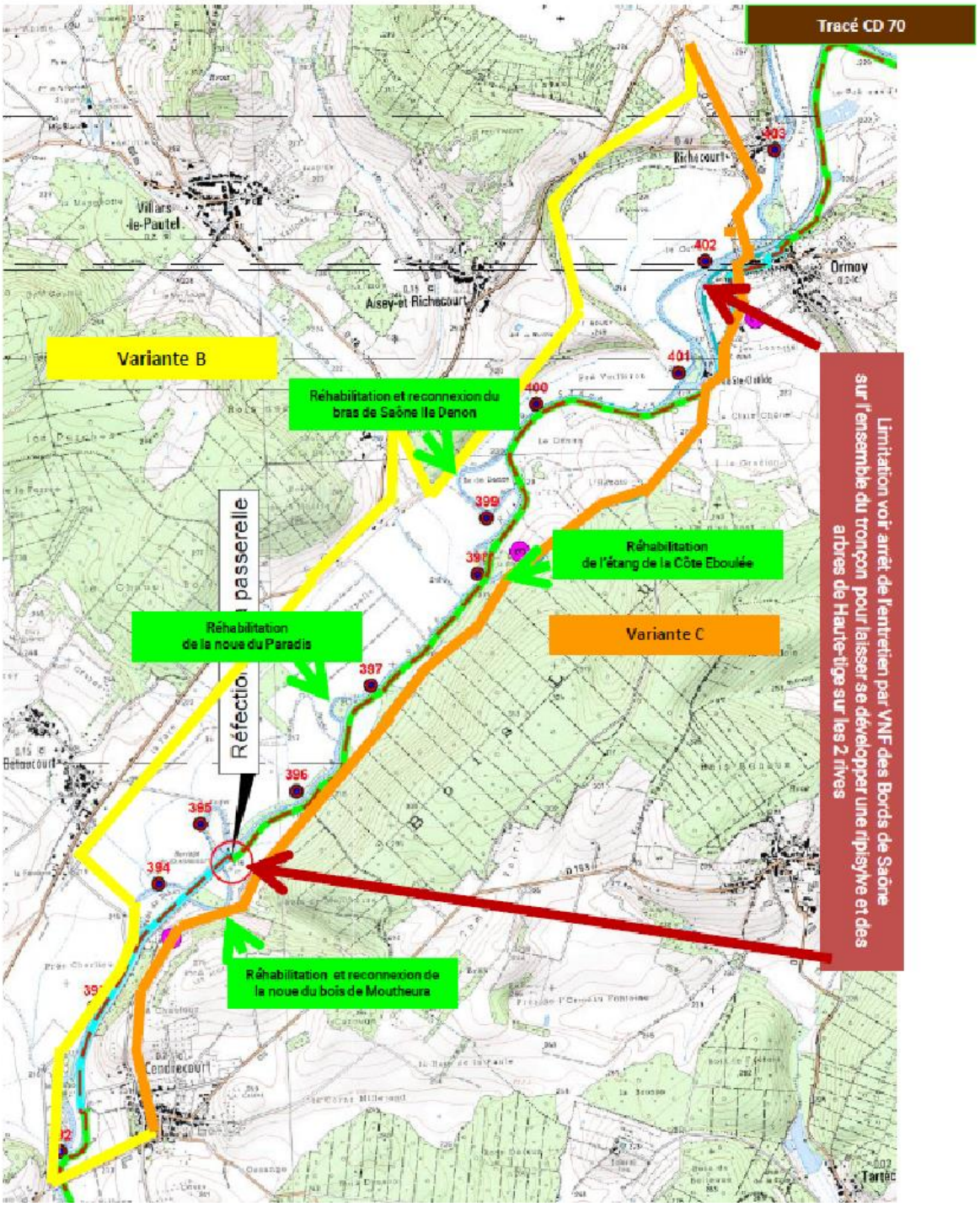
- la réhabilitation des noues et frayères de la plaine de la Houtre,
- la mise en place d'un plan de gestion différenciée de la végétation des berges du bord de Saône qui consistera à limiter le broyage de la végétation des parties non canalisées et canalisées (dérivations) et permettre ainsi le développement des roselières, d'une ripisylve et d'arbres de hautes tiges. Arbres qui assureront le marquage de la vallée, la protection des berges et l'épuration des eaux tout en favorisant la biodiversité.



Portion –Ormoy (PK 403) Cendrecourt (PK 392) variantes B et C

Le projet consistera à :

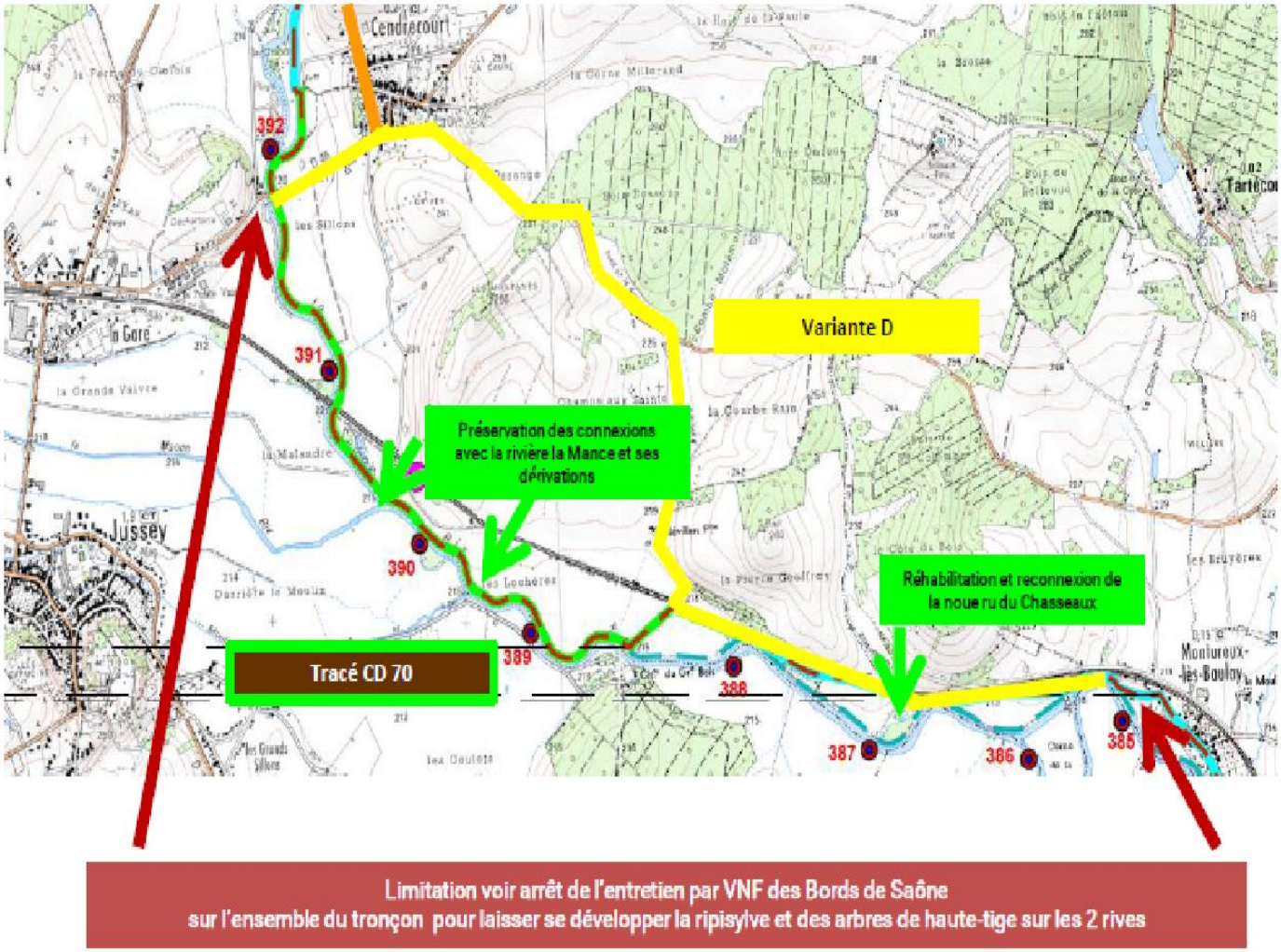
- la réhabilitation des anciens bras et noues de l'Ile Denon, du Paradis et du Bois du Moutheura, de l'étang de la Côte Eboulée,
- -la mise en place d'un plan de gestion différenciée de la végétation des berges du bord de Saône qui consistera à limiter le broyage de la végétation des parties non canalisées et canalisées (dérivations) et permettre ainsi le développement de roselières, d'une ripisylve et d'arbres de hautes tiges. Arbres qui assureront le marquage de la vallée, la protection des berges et l'épuration des eaux tout en favorisant la biodiversité.



Cendrecourt (PK 392) à Montureux-les-Baulay (PK 385) - variante D

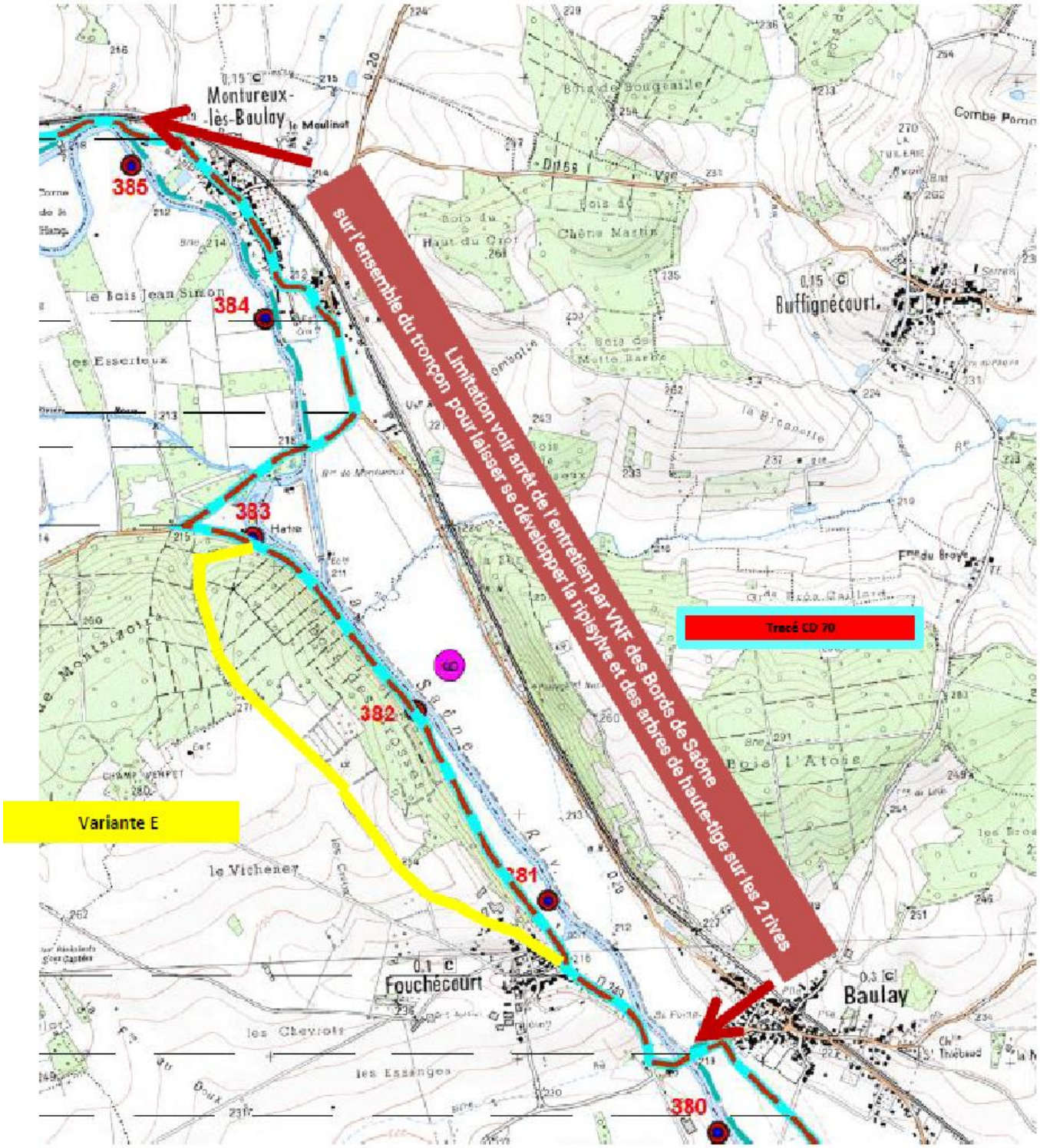
Le projet consistera à :

- la réhabilitation et la reconnexion de la noue du ru de Chasseaux,
- -la mise en place d'un plan de gestion différenciée de la végétation des berges du bord de Saône qui consistera à limiter le broyage de la végétation des parties non canalisées et canalisées (dérivations) et permettre ainsi le développement de roselières, d'une ripisylve et d'arbres de hautes tiges. Arbres qui assureront le marquage de la vallée, la protection des berges et l'épuration des eaux tout en favorisant la biodiversité.



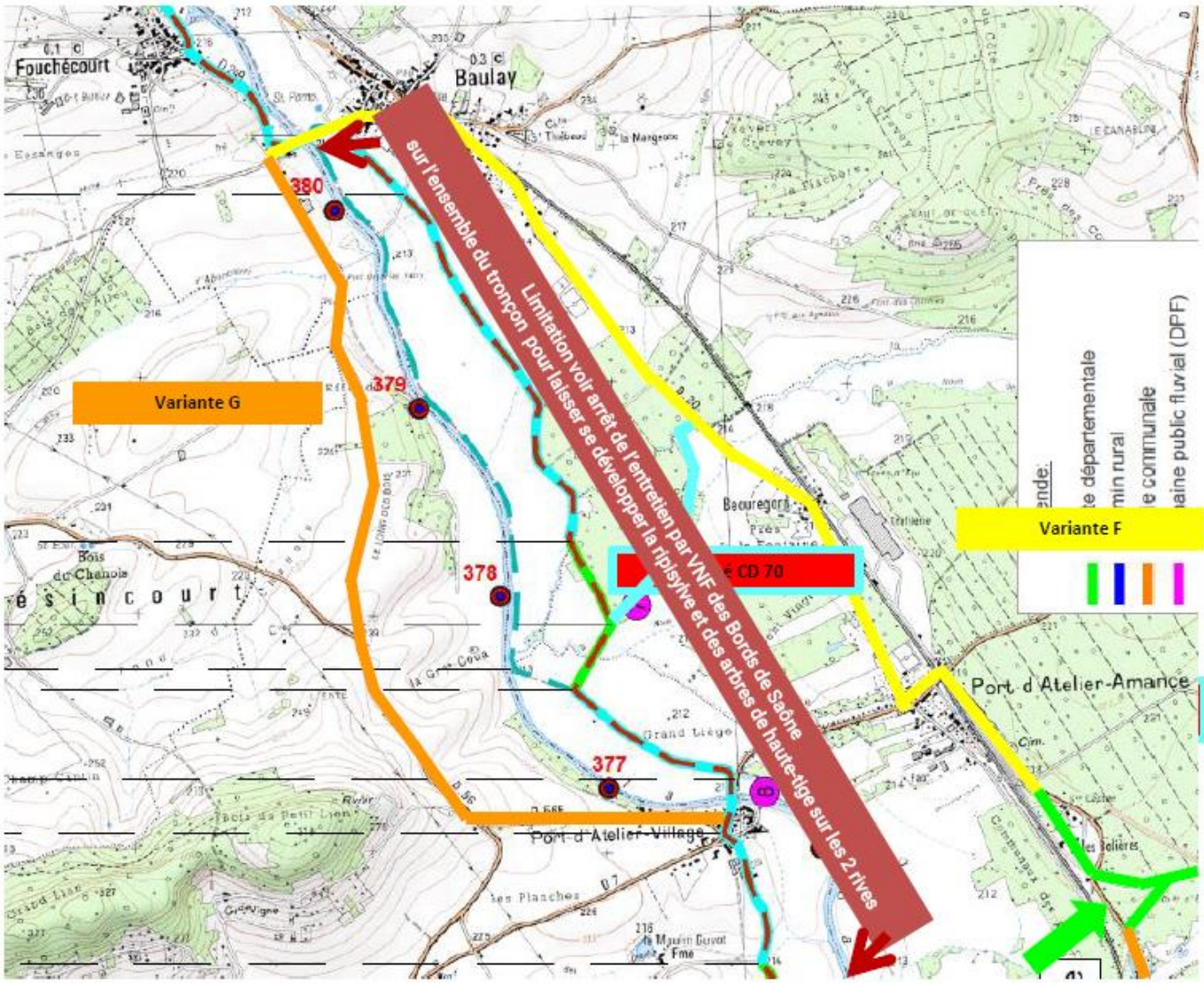
Portion –Montureux-lès-Baulay (PK 385) à Baulay (PK 380) - variante E

Le projet consistera à la mise en place d'un plan de gestion différenciée de la végétation des berges du bord de Saône qui consistera à limiter le broyage de la végétation des parties non canalisées et canalisées (dérivations) et permettre ainsi le développement de roselières, d'une ripisylve et d'arbres de hautes tiges. Arbres qui assureront le marquage de la vallée, la protection des berges et l'épuration des eaux tout en favorisant la biodiversité.



Portion –Fouchecourt- (PK 381) à Port d'Atelier (PK 376)- variante F et G

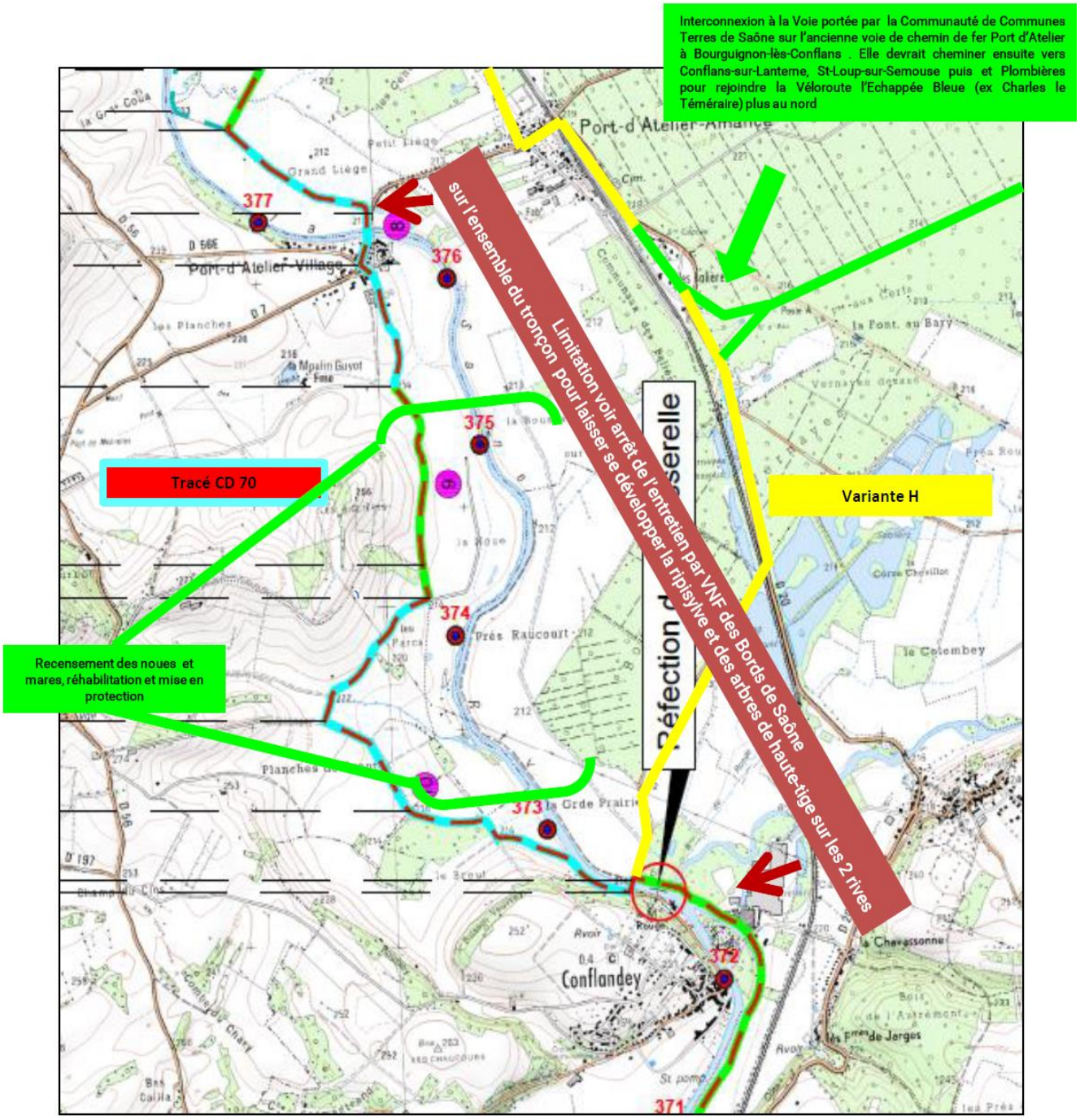
Le projet consistera à la mise en place d'un plan de gestion différenciée de la végétation des berges du bord de Saône qui consistera à limiter le broyage de la végétation des parties non canalisées et canalisées (dérivations) et permettre ainsi le développement de roselières, d'une ripisylve et d'arbres de hautes tiges. Arbres qui assureront le marquage de la vallée, la protection des berges et l'épuration des eaux tout en favorisant la biodiversité.



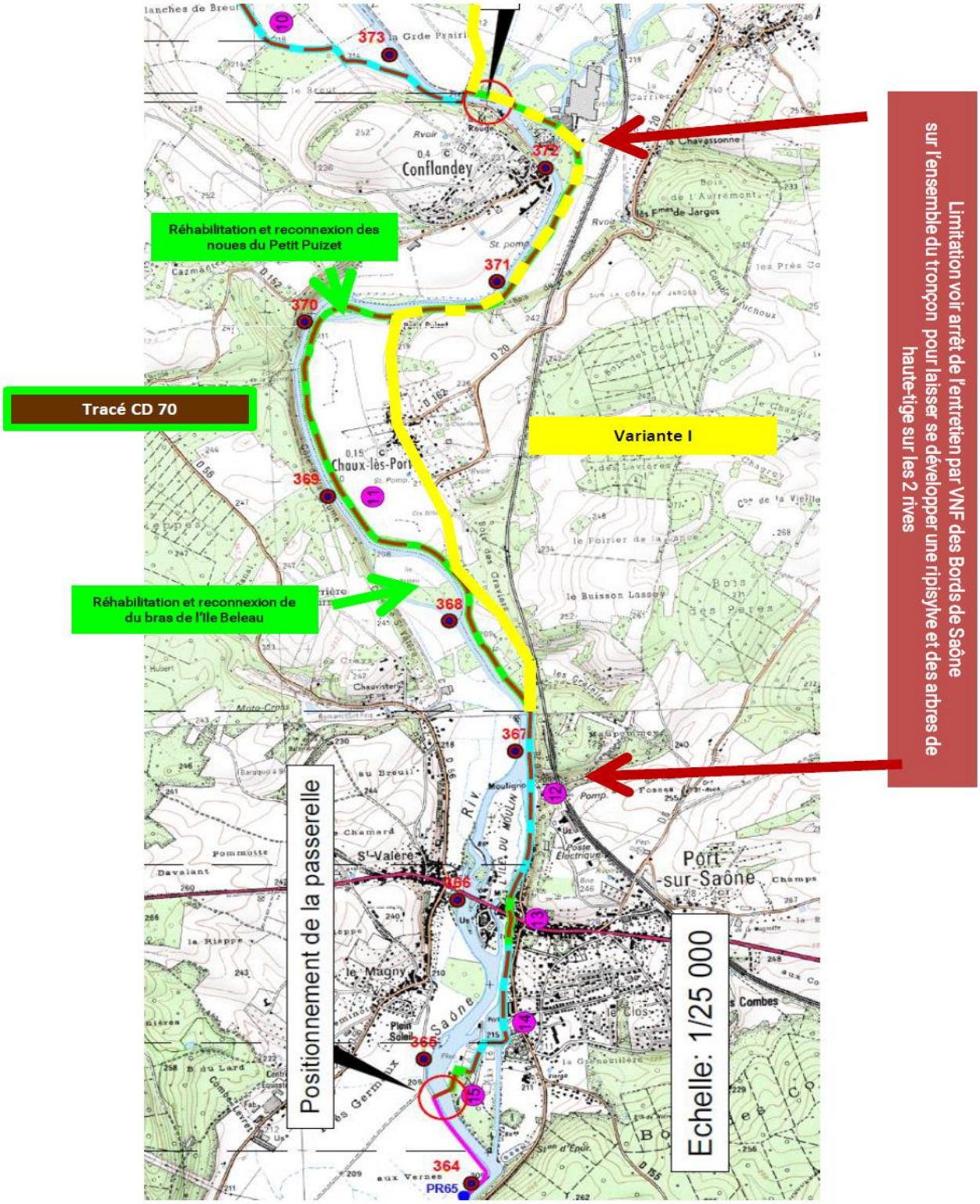
Portion Port d'Atelier (PK 376) à Conflandey (PK 373) - variante H

Le projet consistera :

- au recensement, la réhabilitation et la mise en protection des mares et noues depuis les bas de Chargey-lès-Port jusqu'au Pré Raucourt,
- à la mise en place d'un plan de gestion différenciée de la végétation des berges du bord de Saône qui consistera à limiter le broyage de la végétation des parties non canalisées et canalisées (dérivations) et permettre ainsi le développement de roselières, d'une ripisylve et d'arbres de hautes tiges. Arbres qui assureront le marquage de la vallée, la protection des berges et l'épuration des eaux tout en favorisant la biodiversité.



Portion Conflandey (PK 373) à Port-sur-Saône (PK 367) - variante I

Le projet consistera à :

- la réhabilitation des noues du Petit Puizet et de Ile Beleau,
- la mise en place d'un plan de gestion différenciée de la végétation des berges du bord de Saône qui consistera à limiter le broyage de la végétation des parties non canalisées et canalisées (dérivations) et permettre ainsi le développement de roselières, d'une ripisylve et d'arbres de hautes tiges. Arbres qui assureront le marquage de la vallée, la protection des berges et l'épuration des eaux tout en favorisant la biodiversité.