



Le 8 avril 2021

Enquête publique –
Référence « Véloroute V50 – Saône entre Corre et Port-sur-Saône »

Déposition et propositions des ONG environnementalistes au projet
« D'Aménagement du tronçon de la Véloroute V50 - Saône
entre Corre et Port-sur-Saône » porté par le département de la Haute-Saône

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 de véloroute socialement responsable et écologiquement soutenable
pour le Nord de la Haute-Saône et 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

1. Origine de l'avis et propositions des ONG
2. Le projet défendu aujourd'hui par le département de Haute-Saône
3. La vallée de la Saône – un site patrimonial en sursis.
4. Des impacts environnementaux minimisés ou ignorés
5. Une utilisation variable ou orientée du cahier des charges technique du schéma national des véloroutes.
6. Des travaux d'aménagements imprécis ou surprenant
7. Un intérêt public contestable
8. Les propositions de tracés des ONG
9. Les mesures de renforcement et de préservation des ONG

1 - Origine de l'avis et propositions des ONG

Le 6 mars 2020, la DREAL Bourgogne Franche-Comté adressait une demande au Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire pour destruction, altération ou dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces protégées et une 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 portait 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 proposait 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 peuplée 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 flot 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-lès-Port sera mise en flot 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 véloroute 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 considérant 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 émettaient le 30 mai un premier avis - « Pour un tracé écologiquement responsable qui préserve la vallée de la Saône » transmis à l'ensemble des autorités publiques (mairies, département, région, Etat, Europe, établissements publics...). Ce dossier a été versé à l'enquête publique comme une première contribution des ONG le 3 avril dernier via le site de la préfecture pref-enquetespubliques@haute-saone.gouv.fr

Si la destruction de milieux naturels, d'espèces animales et végétales jusqu'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 dressait 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 s'arrange pas. Bien au contraire !

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 révélait 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, Minioptère de Schreibers, etc.) et d'autres en augmentation (Pipistrelle pygmée) ou qui stagnent (Pipistrelle commune).

Ces chiffres nationaux sont corrélés aux 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 de 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 Tétrás, 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'enneigement 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 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 zones 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.

Dans sa version de janvier 2020, le tracé de la véloroute contribue à l'artificialisation par destruction/altération des milieux auxquels sont inféodées de nombreuses espèces emblématiques. Il est en totale contradiction avec la Stratégie nationale de la Biodiversité et la Stratégie régionale de la biodiversité de Bourgogne Franche-Comté qui identifient 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 la fonctionnalité des écosystèmes forestiers et des espèces associées.

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

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

Si des avancées étaient palpables depuis l'origine du projet, elles restent insuffisantes. C'est pourquoi les ONG demandaient une modification du tracé en évitant 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 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.

2 – Le projet présenté aujourd’hui par le département

La Véloroute 50 – dite Véloroute V50 L’Echappée Bleue ou la Voie 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.



Carte 1 : Tracé de la Véloroute Echappée Bleue Nord Sud
Echappée Bleue - Département de la Haute Saône, Dossier d’autorisation environnementale unique - avril 2021

Au plan régional, la Véloroute V50 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 sites propres le long des canaux.

Au plan départemental, elle 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 porte sur l’aménagement d’un tronçon de 41,203 kms entre Corre et Port-sur-Saône



Carte 2 : Tracé de la Véloroute Echappée Bleue Nord Sud
Echappée Bleue - Département de la Haute Saône, Dossier d'autorisation environnementale unique - avril 2021.

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. Comme l'indiquait le schéma national des véloroutes – « *son parcours en bord de cours d'eau navigable est un marqueur spécifique de cette véloroute* ».

Divers tracés ont été étudiés sur la base du cahier des charges des véloroutes.

Le résumé non technique du Dossier d'Autorisation Environnementale Unique, pages 1 à 21 » indique les éléments globaux du projet actuel porté par le département.

« *Avant adaptation du tracé, la réalisation de la véloroute s'accompagne de l'artificialisation de 75 457 m² de zones humides et 66 545 m² d'habitats d'intérêt communautaire, exclusivement des prairies. L'impact du projet de véloroute sur la faune est de 2 natures : le risque d'un dérangement accru des oiseaux patrimoniaux ; l'artificialisation de prairies et l'élimination de haies utiles aux oiseaux et aux chauves-souris¹ ».*

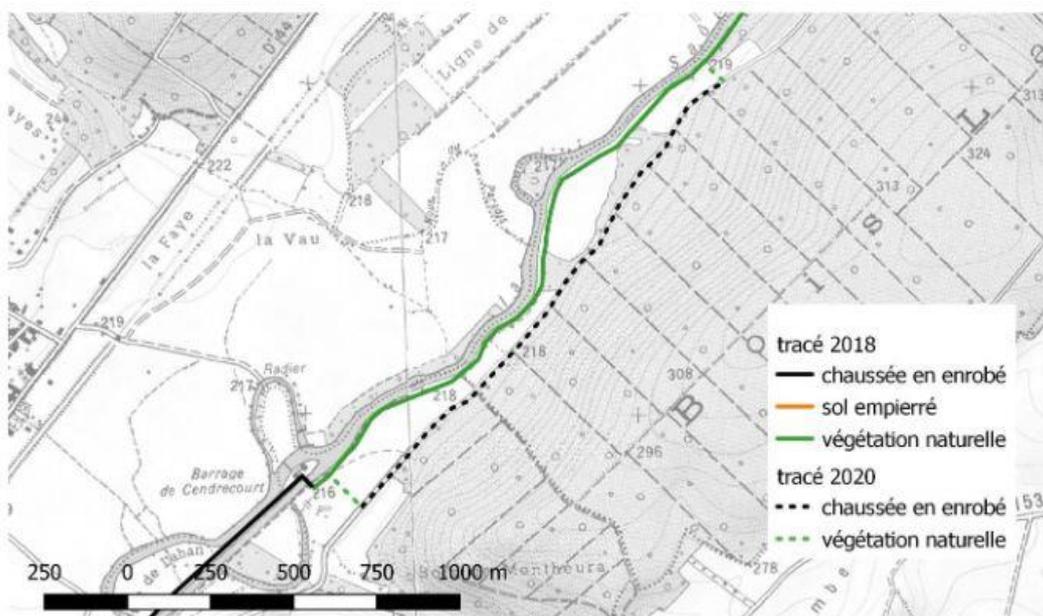
¹ Bien qu'il soit écrit à la page 133 que « *les haies et les boisements, de même que les mares et les fossés bordant la véloroute ne sont pas retenus car leur destruction n'est pas envisagée* ».

« Après adoption des mesures d'évitements et de réductions décrites ci-dessus, l'impact résiduel de la véloroute porte sur 60 772 m² d'habitats naturels artificialisés dont 46 171 m² d'intérêt européen et 53 665 m² en zones humides »

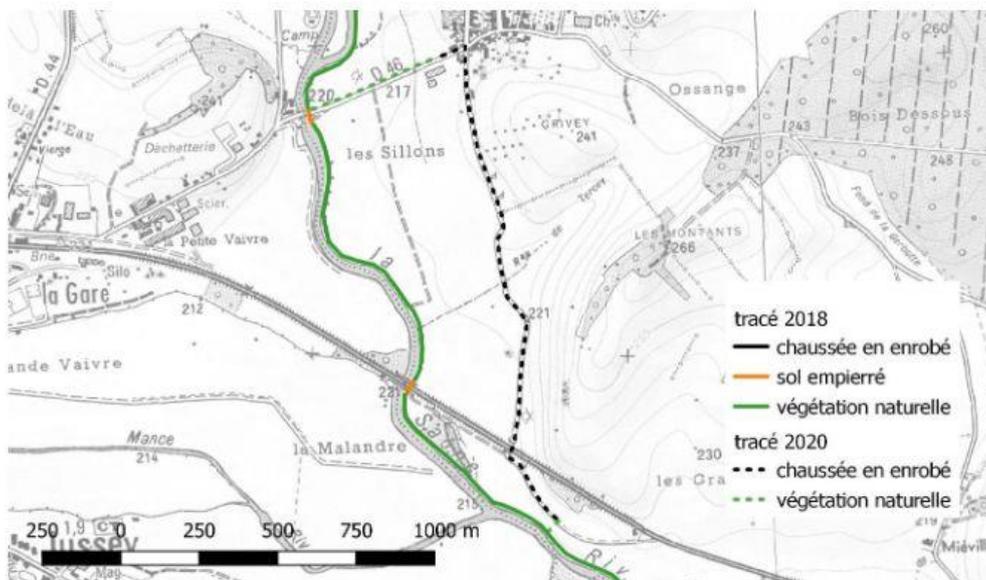
Le nouveau tracé éviterait au global l'artificialisation de 19% de milieux naturels comparé au tracé initial.

En m ²	Habitats naturels artificialisés	Dont Habitat d'intérêt communautaire	Dont zones humides
Tracé 2020	75 457	66 545	66 545
Tracé 2021	60 772	46 171	53 665
Evolution	81%	69%	81%

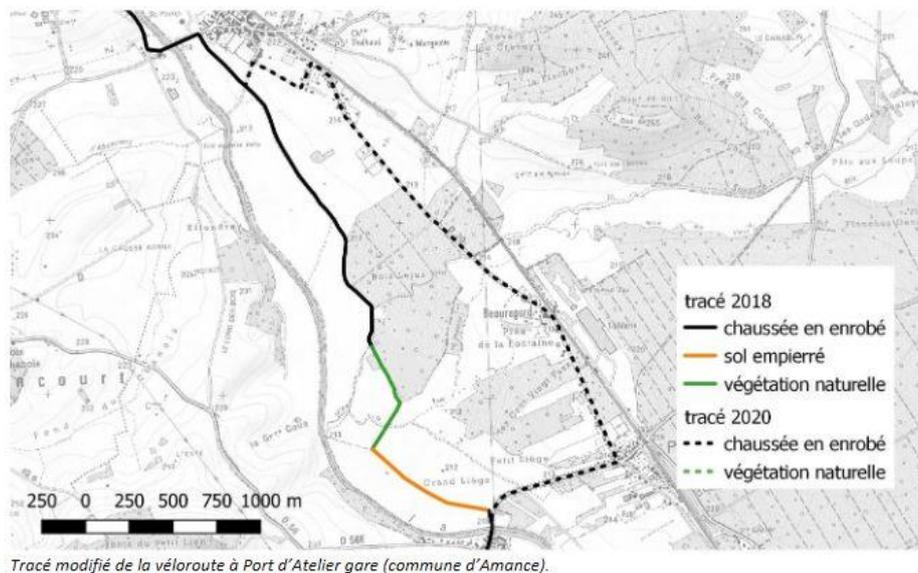
Trois portions de 3 des 7 sections retenues feraient l'objet de modifications : Ormoy – Cendrecourt ; Sud Cendrecourt ; et Port-d'Atelier (commune d'Amance).



Tracé modifié de la véloroute à Ormoy/Cendrecourt.



Tracé modifié de la véloroute au sud de Cendrecourt.



Cartes 3,4 et 5 – Modification des tracés des 3 tronçons entre 2018 et 2020.

Echappée Bleue - Département de la Haute Saône, Dossier d'autorisation environnementale unique – avril 2021

Le tracé emprunterait 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 (16,15 km dans la version de janvier 2020 – Résumé non technique).

Par ailleurs « en compensation des zones humides et des habitats naturels artificialisés, une peupleraie de 46 880 m² sera restaurée en forêt alluviale et 6 peupleraies pour une surface totale de 196 019 m² retourneront à leur vocation traditionnelle à savoir des prairies fauchées inondables. Les peupliers plantés seront coupés : 1 peupleraie à Ormoy ; 3 peupleraies à Gevigney-et-Mercey ; 1 peupleraie à Amance. En complément 1,3 ha de forêt d'intérêt communautaire seront placés en îlot 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 ».

A ce stade, les ONG rappellent cependant qu'en 2020 :

1/ la modification des tracés des portions Ormoy-Cendrecourt, Sud de Cendrecourt avait déjà été acté par le département à la suite demandes de l'Etat ou des établissements publics. Seule la modification de la portion Baulay – Port-d'Atelier Gare de la Section 3 : Port-d'Atelier village/Baulay, est en définitive une nouveauté. Si les ONG se satisfont de cette modification de tracé (proposition défendue par ces mêmes ONG en mai 2020) les mesures visant à réduire l'artificialisation des milieux naturels restent cependant limitées : gain de 3 264 m² sur la destruction des zones humides et de 1 089 m² sur les zones d'habitats communautaires.

2/ les mesures compensatoires comportaient déjà la restauration de 12,92 hectares de peupleraies « 5,35 ha en forêt alluviale et 7,57 ha seront restaurées en prairie humide et en complément 1,3 ha de forêt d'intérêt communautaire qui seront placés en îlot 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 » L'augmentation des mesures compensatoires ne portent que sur 66 818 m², soit 34% des mesures compensatoires déjà décidées.

3 - 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.

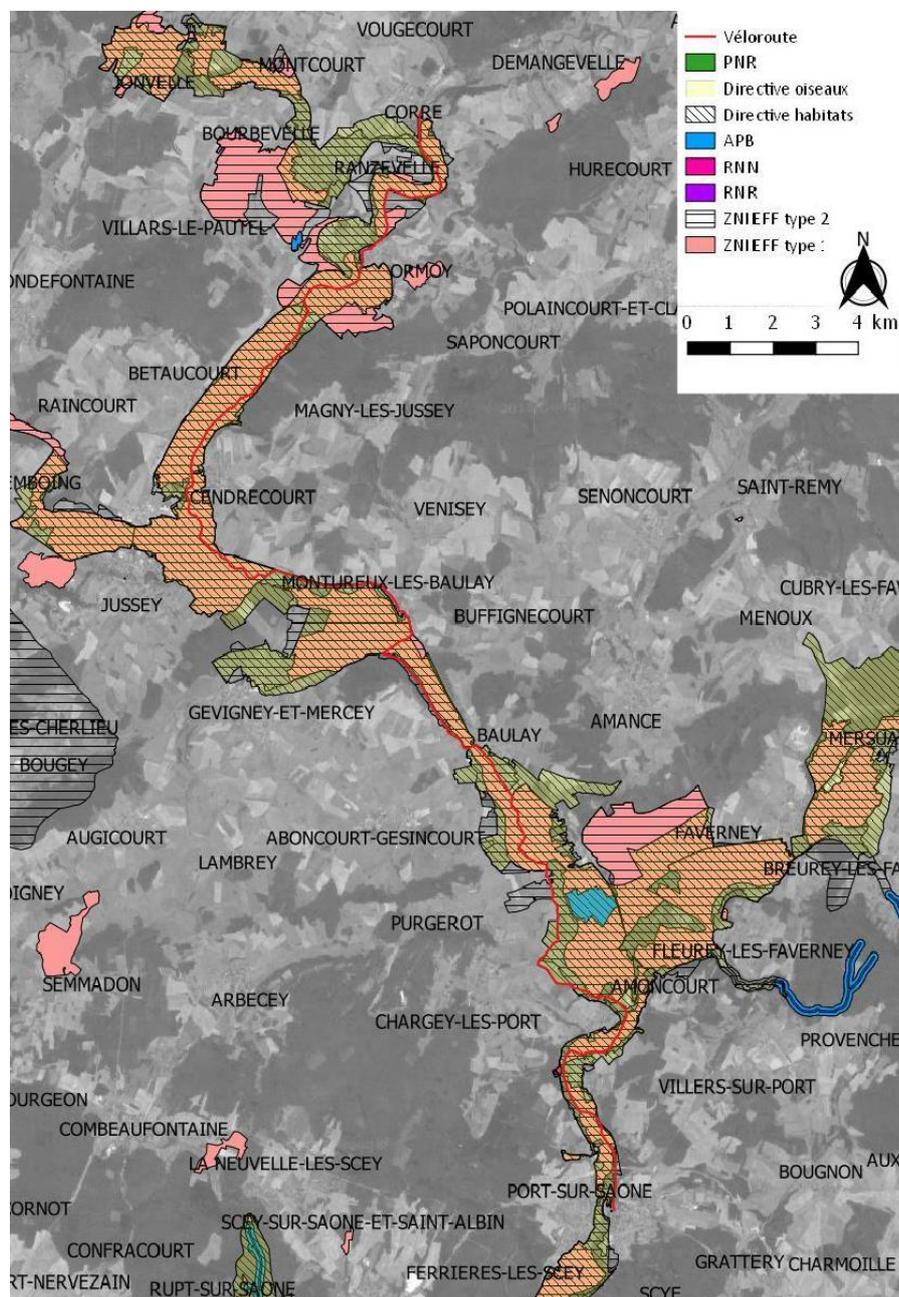
En Haute-Saône, la tête de bassin et le territoire alluvial de la Saône représentent à la fois un réservoir de richesses biologiques et écologiques, mais également une zone de reproduction et de refuge pour de nombreuses espèces.

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 Gratiolle 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 ou d'inventaires 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 Gravières et à la Carrière sur les territoires communaux de Conflandey et Chaux-les-Port,
 - N° 430020090 - L'Île Bebeau, 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.
-



Carte 6: Carte récapitulative des zonages environnementaux le long du tracé de la véloroute.
Echappée Bleue - Département de la Haute Saône, Dossier d'autorisation environnementale unique - avril 2021

- Un arrêté préfectoral de protection de biotope (arrêté 1D/3B/l/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 Favorney 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 Minioptère 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 1 : Plaquette de présentation du SDAGE RMC 2016 – 2021
Préfet Coordinateur de Bassin Rhône Méditerranée Corse / Comité de bassin Rhône Méditerranée

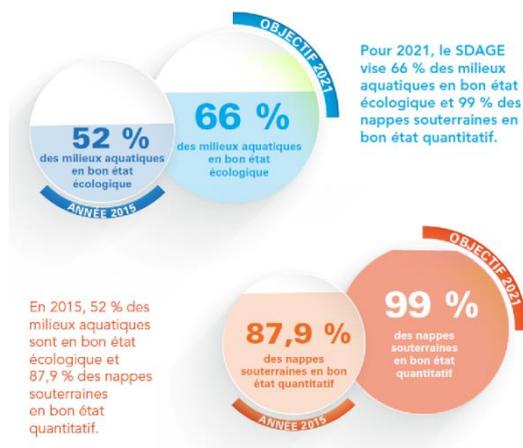
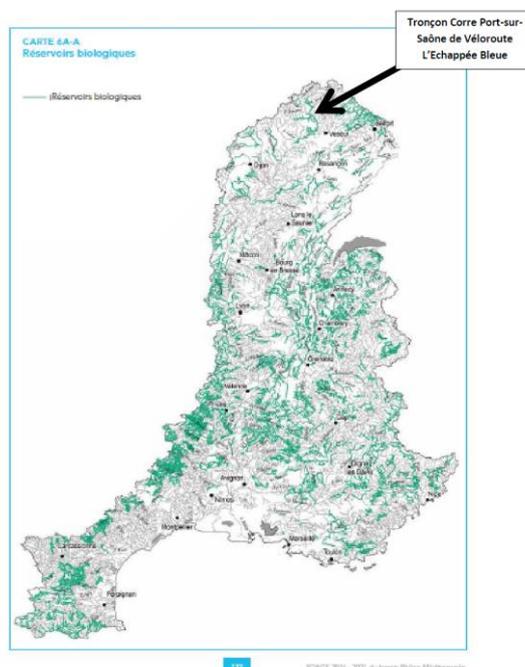


Figure 1: Plaquette de présentation du SDAGE RMC 2016 – 2021
Préfet Coordinateur de Bassin Rhône Méditerranée Corse / Comité de bassin Rhône Méditerranée

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.



Carte 7: 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'Établissement 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.

Ce contrat de rivière doté de 37,4 millions d'euros fait suite au 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 et la 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 les 160 intercommunalités et la centaine d'autres structures intercommunales liées à l'eau, les 2 900 communes présentes sur le bassin.

2 - La vallée de la Saône et sa nappe alluviale en sursis malgré des mesures de protections importantes

Selon l'observatoire régional de la biodiversité dans la région, les prairies auraient, en 15 ans, reculées de plus 100 000 hectares, les zones humides de plus de 40%.

La Haute-Saône et la vallée de la Saône sont comme le reste du territoire touchées par cette régression. Dans la vallée de la Saône et la zone du projet de Véloroute, ce sont plusieurs centaines d'hectares de prairies et de zones humides qui ont déjà disparu.

Les principales causes de cette régression.

- Les modifications des pratiques agricoles.

Photo 1 – vue du ciel (géoportail) commune d'Ormoy, en rive droite de la Saône– remplacement de prairies naturelles par des prairies artificielles et retournement de prairies au profit des cultures (mars 2020)



Photos 2 et 3 – photo de droite sud de Cendrecourt, rive droite de la Saône / photo de gauche nord-ouest de Port-d'Atelier, rive gauche de Saône : retournement de prairies sur des dizaines d'ha au profit de la culture de maïs et d'autres céréales (mars 2021)



- Les extractions de granulats

Photos 4 et 5 (tirés de géoportail) – sur les communes de Favorney, Breurey-lès-Favorney et Fleurey-lès-Favorney, en rive gauche de la Saône, carrières alluvionnaires sur plus de 250 hectares sur d'anciennes zones humides où nichait le Courlis cendré



- Les remblaiements de forêts alluviales et de losnes par les déchets du BTP

Photo 6 (tirés IGN portail) – sur la commune de Chaux-lès-Port en rive gauche de la Saône
Remblaiement de losnes par les déchets du BTP



Le tracé porté par le département viendra accélérer cette régression. Les ONG considèrent que les collectivités territoriales, compte-tenu des enjeux actuels sur la biodiversité et sur l'eau, devraient être au contraire exemplaires en préservant ces milieux.

4 - Des impacts environnementaux minimisés ou ignorés

Le dossier d'autorisation environnementale unique et le dossier multicritères - choix des variantes 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.

Sans mettre en cause la qualité et le travail considérable produit par ces techniciens 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 Conservatoire 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) ou 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. Leurs propositions de tracés alternatifs ont été presque souvent ignorés comme ceux de l'Agence Française de la Biodiversité en date du 7 octobre 2019 ;

Nous aurions pu aussi penser après les travaux réalisés sur le canal de l'Est en aval de Selles et sur la Saône entre Gray et Port-sur-Saône depuis 2015 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 susciterait de nouvelles pratiques de gouvernance au Conseil départemental de la Haute-Saône. Il n'en est rien.

La mise en place de la véloroute dans ces secteurs a conduit et conduit de plus en plus à une banalisation des milieux, une perte irrémédiable de la biodiversité, sans compter la perte d'attractivité de la véloroute. Les ONG déplorent l'absence de plan de gestion écologique d'ensemble qui permettrait d'atténuer les conséquences de l'installation d'une telle infrastructure. L'attractivité d'une véloroute ne se mesure pas seulement à la qualité du bitume et à la faible déclivité du parcours.

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

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)

Photos 7 et 8 – Secteur de la Basse-Vaivre - avant les travaux – un continuum végétal (2017/2018).



Photos 9 à 12 – secteur de la Basse-Vaivre, pendant les travaux
La suppression presque systématique de la végétation arborée et aquatique (2017/2018).



Photos 12 - secteur de la Basse-Vaivre, après les travaux
Une véloroute où moins de 10% des arbres ont été conservés ou replantés ((2017/2018).



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 systématisme 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 hautes tiges (une majorité centenaire) qui ont été abattus et moins de 100 qui ont été replantés sur ce tronçon de 19 km.

L'artificialisation et la banalisation du canal et des paysages auraient pu s'arrêter là. Mais c'était sans compter en 2020 et 2021 sur l'installation d'enrochements sur plusieurs kilomètres dans et en amont de Corre.



Alors même que l'ombrage est l'un des critères de construction des véloroutes nous sommes très circonspects à l'heure du réchauffement climatique sur l'attractivité de cette partie de véloroute en l'absence de végétation et en très grande majorité enrochée. Les relevés sur le sol bitumé indiquaient en août 2020 une température au sol de 50°C !

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

A cette banalisation s'ajoute l'avancée de certaines espèces invasives :

- de la Balsamine géante, déjà bien présente mais qui était contrainte dans son développement par la présence de la canopée ; et depuis 3 ans (dans la suite des travaux).
- de la Datura sur la vallée du Coney à Demangeville., une plante toxique et hallucinogène mais heureusement maîtrisée par l'intervention annuelle d'un bénévole, mais pour combien de temps !?

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 et des espèces plus ordinaires du Val de Saône

➤ **Concernant les espèces emblématiques du Val de Saône**, le dossier d'autorisation environnementale unique indique « 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 et contester 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 continue d'être éludé.

Pourtant, la constitution des bases de données naturalistes et des inventaires disponibles montre **l'état de situation critique 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 <i>Numenius arquata</i>	24-27 couples	22 couples	Moins 10 à 20 %
Râle des genêts <i>Crex crex</i>	2 chanteurs	0 chanteur	Population relictuelle

Pipit farlouse <i>Anthus pratensis</i>	6-8 couples	8 couples	Stable
Pie-grièche écorcheur <i>Lanius collurio</i>	200-1000 c.* ²	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 l'EPTB, 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 la Haute-Saône. Le cahier des charges des véloroutes spécifie bien que « *des dispositifs empêchant les véhicules motorisés de pénétrer sur la voie* » doivent être installés. Ce n'est pas le cas dans les portions déjà réalisées.

Au vu de ces éléments, 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. Or la présence des nombreuses espèces protégées de faune et de flore du val de Saône constitue la raison des aides européennes à l'agriculture locale pour conserver les prairies naturelles si importantes pour le stockage du CO2 et la qualité de l'eau de la rivière. Leur disparition engendrerait la fin de la plupart des prairies naturelles et des zones humides.

➤ **Concernant les espèces les plus ordinaires du Val de Saône**, la réalisation de la véloroute sur berges (voie sur berge) et son entretien courant conduisent progressivement à la banalisation des berges, à une réduction de sa flore, de sa faune comme le montrent les clichés réalisés en mars 2021 entre Gray et Port-sur-Saône.

Photos 16 à 18 : aval et amont de Gray / Rigny – les enrochements des berges se multiplient (avril 2021) sur les parties non canalisées de la Saône et le phénomène ne cesse de s'accroître avec la dégradation des berges



² Pour la Pie-grièche écorcheur, CD Eau environnement a choisi de retenir l'estimation de 94 couples (cf. tableau page 133) de 2008 (Morin et al., 2008) mais ce chiffre ne correspondait pas à la réalité du terrain car la couverture 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**. Une estimation récente de l'EPTB fait état d'une population évaluée à 168 couples.



Photos 19 à 22 : amont de Ray-sur-Saône – l'entretien systématique et systématique des berges ne laisse aucune place à la ripisylve, à sa faune associée pour se développer sur les tronçons non canalisés de la Saône. Les berges sont stérilisées.



Photos 23 à 24 : à gauche dérivation de Seveux, à droite dérivation de Vannes.
Aux mêmes maux, les mêmes conséquences. Un canal très pauvre.



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

Elle souffre également d'une lacune non négligeable, pour évaluer les impacts attendus du projet l'auteur du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale **a choisi un niveau de comparaison qui n'est pas adapté**, à savoir l'ensemble du site NATURA 2000. Si cette entrée peut paraître 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 conviendrait de confronter les incidences pressenties aux données disponibles en terme habitational ou spécifique de la seule portion amont de la Saône qui pourraient 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 d'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 les parties nord et sud précédemment aménagées n'ont fait l'objet d'aucune demande de dérogation, ni d'évaluation d'incidences et que ces opérations ont ainsi été conduites sans frais par la collectivité au détriment de la conservation des milieux et des espèces.

Pourtant, plusieurs années après, les faits sont là – le parti pris tel que porté par le Conseil départemental a conduit à une banalisation des milieux. Comme le reste des travaux déjà réalisés, le tracé proposé par le CD70 le long des berges de la Saône imposera une contrainte à la rivière, pourtant aisément évitable, la privant de sa fonction essentielle, la possibilité d'évoluer librement dans le temps dans toute la largeur de son lit majeur pour se régénérer et échapper au surcreusement de son lit. Ce tracé affaiblirait dans la durée de façon irrémédiable la morphogénèse et la biodiversité de la Saône. L'installation d'une véloroute sur une rivière encore mobile et inondable, couplé à des pratiques d'entretien agressif et curatif génère progressivement la stérilisation quasi généralisée des berges et de sa ripisylve ainsi qu'une perte importante de biodiversité, comme nous avons pu le constater sur les parties amont et aval déjà aménagés du tronçon.

On ne voit pas comment il en serait autrement avec le tracé proposé :

Photos 25 à 30 : section Corre – Ormoy – décembre et mars 2021 – secteur en majeure partie submersible, peu fréquenté. Présence de milieux remarquables avec sites de pontes de batraciens (Grenouille rousse).



Photos 31 à 36 : section Ormoy – Cendrecourt – secteur en majeure partie submersible, peu fréquenté
Des berges en partie dégradées qui nécessiteront de lourds investissements (enrochement ou palplanches).
Présence de nombreux milieux humides avec une présence importante de batraciens
(Crapaud commun, Grenouille rousse)



Photos 37 à 38 : section Cendrecourt – Montureux-lès-Baulay, secteur en majeure partie submersible, peu fréquenté.
Secteur anthropisé avec des berges en partie dégradées qui nécessiteront d'importants investissements (enrochements ou palplanches).



Photos 39 à 42 : section Port-d'Atelier Village – Conflandey - Chemin vicinal à dominante humide bordé en grande partie de haies à basses tiges. Secteur peu fréquenté



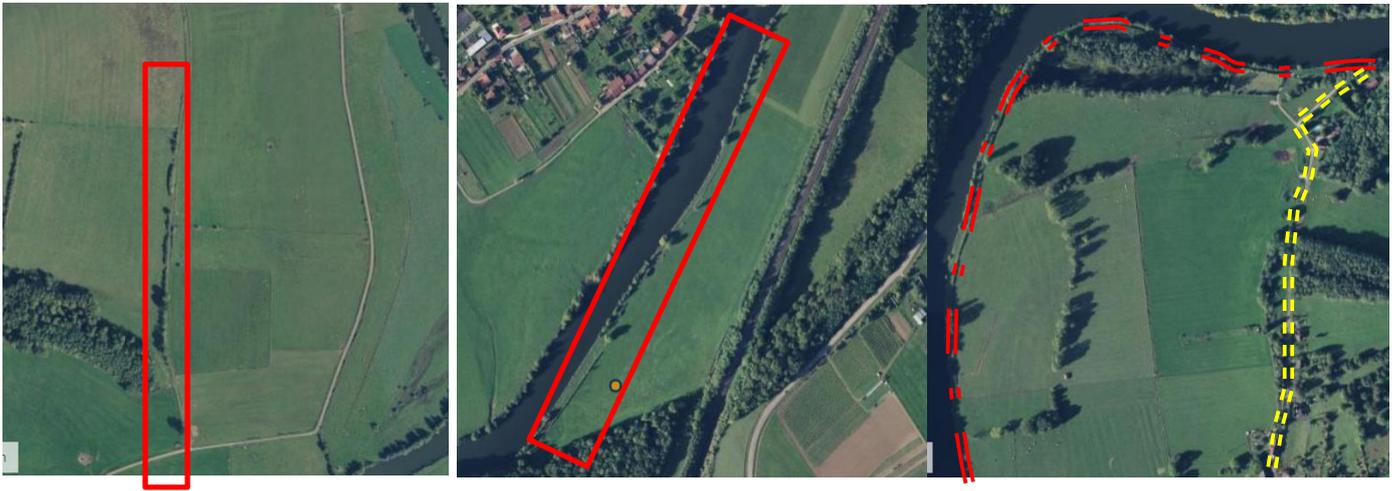
Photos 43 à 46 : section Conflandey – Port-sur-Saône – berges peu dégradées sur une grande partie du parcours qui pourraient nécessiter à terme d'importants investissements (nouveaux enrochements...). Partie peu fréquentée avec une naturalité encore bien présente (prairie de Chaux-lès-Port)



S'agissant de l'impact sur les zones humides après évitement, la surface artificialisée de zones humides atteint 53 665 m².

S'agissant de l'impact sur les habitats et la flore, 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 18,066 km. » Plusieurs habitats d'intérêt communautaire au titre de la Directive Habitats-Faune-Flore, voire prioritaire, ou d'intérêt régional sont traversés.

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 ». Pourtant, les exemples ci-dessus montrent que des haies ne pourront être épargnées auxquelles s'ajoutent des pratiques d'entretien systématiques (taille à l'épaveuse). Exemple sur la commune de Purgerot (photos 39 à 42), 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 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). Ce n'est évidemment pas le seul endroit où la végétation sera détruite.

S'agissant de l'impact sur les espèces animales, il est précisé « *dans l'environnement proche du projet, les résultats de ces inventaires montrent que nichent des oiseaux prairiaux souvent menacés : Râle des genêts, Courlis cendré, Vanneau huppé, Tarier des prés, Pipit farlouse, Hirondelle de rivage. Le territoire étudié est aussi riche en chauve-souris avec 15 espèces dont 5 menacées de disparition en Franche-Comté. 3 espèces d'insectes d'intérêt communautaires sont notées dans les prairies qui environnent la véloroute. Les habitats naturels longés ou traversés sont diversifiés souvent humides. 10 d'entre eux sont reconnus d'intérêt communautaire par la directive européenne Habitats-Faune-Flore* ».

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 chiroptères³, le Cuivré des marais et les amphibiens (Triton crêté, Sonneur à ventre jaune entre autres).

Les tableaux produits font la synthèse des impacts sur les espèces menacées ou protégées. Pour toutes les espèces ou presque 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 Pucidés, du Moineau friquet et du Vanneau huppé - et le Cuivré des marais 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.

4 – Les impacts environnementaux ignorés.

Les ONG font part à ce stade de :

³ La CPEPESC a préparé une contribution spécifique sur ce groupe s'agissant de la Réserve naturelle de la Grotte du Carroussel dont est le gestionnaire.

➤ **l'absence d'étude sur la gestion des déblais et remblais**

La création de la véloroute sur 40 km devrait conduire à l'extraction de terre et de roches. Selon nos estimations entre 40 000 et 70 000 tonnes.

A aucun moment, il n'est fait mention de la gestion de ces déchets et de la valorisation des inertes (dont des terres arables qui seront extraites sur plus de 16 km). La mise en place d'un plan de gestion et de valorisation semble pourtant indispensable.

Les pratiques courantes actuelles montrent une gestion anarchique de ces derniers qui sont majoritairement utilisés aujourd'hui au comblement des milieux naturels.



Photos 47 et 48 – secteur Rupt-sur-Saône et Ovanches. Aménagement de la véloroute en 2020.

250 tonnes de terres stockées à proximité du pont d'Ovanches mais pour quelle destination ?

On observe sur la photo 47 le doublement par la véloroute de l'ancienne voie pavée alors qu'une bande de roulement réduite au strict minimum (pas plus d'1m50) aurait largement suffi (cf. exemple à Pontailler-sur-Saône ci-dessous). L'option visant à réemprunter en l'état cette section pavée, de surcroît très courte, était également largement envisageable.

➤ **L'absence de prise en compte du patrimoine historique**

La véloroute prévu sur la section Conflandey – Port-sur-Saône est réalisé sur un chemin de halage pavé datant certainement de la construction du canal en 1850 – 1870.

Comme tous les éléments architecturaux, les ONG estiment sa préservation nécessaire. Le parti-pris contestable choisi à Rupt-sur-Saône ne pourra pas être suivi. L'étroitesse d'une partie de la section (présence de falaise) ne le permet pas.

Une solution intermédiaire comme celle développée à Pontailler-sur-Saône pourrait être proposée, mais la résistance du bitume à l'érosion des crues reste limitée dans le temps.

Une autre solution consisterait à laisser en l'état cette portion, d'autant que les ONG proposent de réduire le tracé sur cette section de plus de la moitié à hauteur de Chaux-lès-Port pour préserver les prairies et le méandre à l'ouest du village.

En tout cas, un rapprochement de la Direction des Affaires Culturelles est absolument nécessaire.



Photos 49 et 50 – section Conflandey – Port-sur-Saône
Sur plus de 2 km le chemin de halage est pavé (mars 2021)



Photos 51 et 52 – section Auxonne – Pontailler-sur-Saône de la V50 (département de Côte d'Or - mars 2021)
Chemin de halage pavé préservé. Le bitume couvre entre 30 et 50% de la voie pavée

➤ **Concernant la déclivité :**

Le cahier des charges des véloroutes indique pages 7 et 8 « *Les voies vertes doivent répondre à certaines caractéristiques : - la déclivité maximum de l'ordre de 3%, sauf exceptionnellement de très courtes distances où on peut admettre une déclivité plus forte (pour franchir un obstacle une écluse par exemple...) et dans les zones de montagne* ».

Les ONG déplorent que ce critère de 3% soit toujours érigé en dogme conduisant inéluctablement à suivre un tracé au plus près de la rivière et des voies sur berges avec les conséquences environnementales que l'on connaît. Aucune exception n'était donc a priori possible. Pourtant, ces exceptions où la déclivité est supérieure à 3% (sur plusieurs centaines de mètres) restent nombreuses sur le tracé en amont et en aval du tronçon porté par le département. Et cette déclivité n'a pas empêché l'aménagement de la véloroute.

Photos 53 et 54 – Amont et aval du passage du tunnel de Saint-Albin (Haute-Saône – mars 2021)



Photos 55 et 56 – Amont et aval du passage de la traversée de Ray-sur-Saône (Haute-Saône – mars 2021)



Photos 57 et 58 – Amont et aval du passage du tunnel de Savoyeux (Haute-Saône – mars 2021)



➤ **Concernant la sécurité :**

Le cahier des charges des véloroutes indique page 3 » *Les voies vertes doivent répondre à certaines caractéristiques ...*
 - *sécurité : les cyclistes doivent bénéficier d'un très haut niveau de sécurité, en particulier vis-à-vis des véhicules à moteur mais également dans certaines conditions particulières d'aménagement de l'itinéraire (zones de remblais, bords de voies d'eau, etc.).*

C'est d'ailleurs sur ce critère que le Conseil départemental justifie le projet. Page 2 de l'étude environnementale, il indique « *une partie de ce tracé est déjà aménagée (sur 300 km au nord à partir de la frontière luxembourgeoise jusqu'à Corre et plus de 200 kms au sud, à partir de Port-sur-Saône jusqu'à Mâcon ; Il reste un tronçon non aménagé, très dangereux pour les usagers de la véloroute entre Corre et Port-sur-Saône. C'est pour pallier ce manque que le Département de la Haute-Saône souhaite réaliser l'aménagement de cette section sur près de 40 km* ».

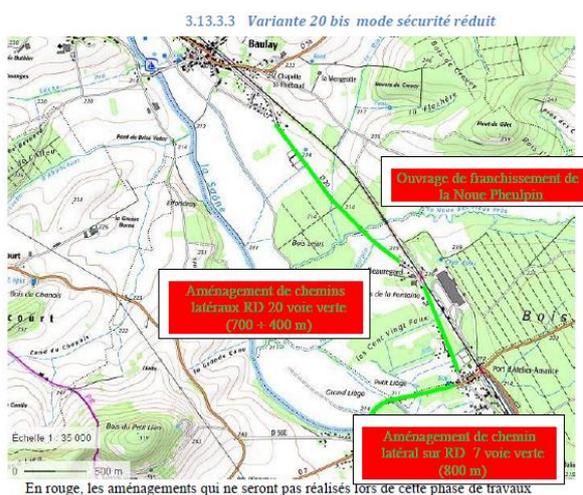
Les ONG considèrent que la recherche de ce critère constitue une des priorités. L'accidentologie des cyclistes est importante. Elle le sera d'autant avec l'augmentation continue de la pratique constatée ces dernières années.

En pratique, c'est loin d'être toujours le cas.

Malgré un discours affiché du département, les aménagements de sécurité sont soit réalisés à minima (« en mode dégradé »), soit tout simplement repoussés à plus tard.

C'est le cas par exemple sur le tronçon Montureux-lès-Baulay – Fouchécourt, l'étude multicritère précise pages 301 à 309 que le passage de la Saône nécessitera « *La création des encoffements sur 4 ouvrages d'art sur la RD 56 et un sur la RD 249. Un linéaire de 124 mètres d'encoffement est pourtant nécessaire* » Pourtant page 353 de cette même étude, le département précise pour « *l'instant, le tracé retenu est celui de la variante 21 sans aucuns travaux de mise en sécurité sur la traversée de la Saône (RD 54)* ».

C'est encore le cas sur le tronçon Baulay-Port-d'Atelier, l'étude multicritères précise pages 299 à 300 : « *la Variante 20bis permet de rallier Port-d'Atelier Village à Baulay. Le choix a été fait de créer deux voies latérales à sens de circulation unique. La largeur nécessaire à la création de ces voies est de 2 mètres. Le choix tardif de cette variante qui n'a permis que de recueillir les données environnementales à l'été 2020 n'a pas permis au département d'étudier la faisabilité des travaux sur la RD 7. Le département a donc décidé dans un premiers temps de réaliser cette variante selon un mode de sécurité dégradé présenté ci-après (en rouge, les aménagements qui ne seront pas réalisés lors de cette phase des travaux)* ».



3.13.3.4 Coût des travaux prévus

Travaux	Coût de mise en œuvre	Programmation
Travaux de création de la voie verte chemin latéral RD 7 (800 ml)	120 000 euros	Création de la véloroute

Surcoût travaux RD 7 franchissement de 4 ouvrages d'art et talus routier spécifiques	350 000 euros	Création de la véloroute
Travaux de création de la voie verte chemin latéral RD 20 (700 + 400 ml)	170 000 euros	Création de la véloroute
Surcoût travaux RD 20 franchissement de la Noue Pheulpin et aqueduc	50 000 euros	Création de la véloroute
Travaux de création de la voie verte chemin latéral RD 20 (1200 ml)	345 000 euros	Création de la véloroute
Surcoût travaux RD 20 franchissement de la Superbe et autres aqueducs	250 000 euros	Création de la véloroute
Carrefours à aménager (6)	100 000 euros	Mise en sécurité des points noirs
Coût total	695 000 euros	

A aucun moment, dans les documents transmis par le département pour l'enquête publique, il n'est mentionné de date d'achèvement de ces travaux, de même qu'un calendrier. Or la mise en sécurité de la véloroute est bien un des critères qui rendra cet itinéraire attractif.

Une concertation des associations aurait évité au Département ces aménagements « au rabais » puisque cette variante était l'une de celles qu'elles proposaient il y a un an.

Si ce choix d'une sécurité a minima n'a été consentie qu'à l'issue d'une décision tardive dont le maître d'ouvrage reste toutefois seul responsable, il convient de relever que sur la portion sud déjà aménagée de la véloroute V50 (en aval de Port-sur-Saône), comme nous avons pu le voir lors du parcours réalisé en mars 2021, plus de dix de kilomètres de voies n'apparaissent toujours pas sécurisées (considérés comme des points noirs).

Photos 59 et 62 – Amont et aval du passage de la commune de Scey-sur-Saône (Haute-Saône – mars 2021)



Photos 63 et 64 – Amont et aval du passage de Saint-Albin (Haute-Saône – mars 2021)



Photos 65 et 66 – Passage de pont sur la Saône à Autet (Haute-Saône – mars 2021)





En réalité, en ne respectant pas les règles basiques de sécurité du cahier des charges européen, c'est une très grande partie du tracé déjà existant situé en Haute-Saône qui est le maillon manquant de la véloroute V50 l'empêchant d'être ce pourquoi il est fait, un des éléments structurants en matière d'aménagement du territoire.

C'est aussi avec cette politique des petits bouts, cette politique dite des maillons manquants, cette politique qui minimise les coûts sans vision d'ensemble que le Conseil départemental s'est vu dispensé jusqu'à lors d'une enquête publique d'ensemble.

En effet page 12 du cahier des charges des véloroutes il est indiqué : « Dans la phase opérationnelle, sur le fondement des articles L 222-1 à L 222-3 du code de l'environnement et du décret n°77-1141 du 12 octobre 1977 modifié par le décret n°93-245 du 25 février 1993, une étude d'impact est exigible pour tout projet d'un coût égal ou supérieur à 12 millions de francs. A cet égard, un itinéraire régional ou interrégional, qui constitue par nature un ensemble fonctionnel doit être considéré comme un projet dès lors que sa réalisation a été décidée de façon certaine. Pour la conduite de l'étude et l'insertion dans procédures réglementaires, la règle à suivre est celle prévue au 2^{ème} 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 doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases et l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du projet »

➤ Concernant l'aménagement du territoire et la mobilité

Page 5 du cahier des charges des véloroutes, il est indiqué que « Les véloroutes et voies vertes, itinéraires cyclables reliant les agglomérations et les traversant, doivent permettre de répondre à plusieurs demandes de déplacements à vélo dans les villes et à leur approche : – constituer des voies d'entrée et de sortie des agglomérations pour les habitants et pour les touristes qui souhaitent les visiter à vélo ; elles peuvent représenter une opportunité pour créer un axe structurant au cœur d'un réseau cyclable urbain ; – assurer un cheminement à l'intérieur des agglomérations, doté de points de stationnement aménagés pour assurer la protection des vélos et des bagages contre le vol ; – s'intégrer au tissu socioéconomique local et desservir autant que possible les équipements ouverts au public (commerces, gares, écoles...), les points d'intérêt touristique et les zones de loisirs, et constituer un outil de

requalification ou de valorisation de la ville ; – proposer, en agglomération, des contournements pour certains utilisateurs sportifs »

Le tracé :

- en ignorant les nouvelles pratiques de mobilité ne permettra pas de modifications notables de déplacement dans les territoires traversés,
- en évitant les cœurs de villages, n’apportera aucune retombée économique sur ce territoire régional fragile qui a au contraire besoin de toutes les attentions.

Le parti-pris d’aménagement bâti il y a plus d’une quinzaine d’années sur le seul créneau touristique n’intègre pas les récentes pratiques de mobilités, tel l’essor du vélo électrique (plus de 55% des vélos aujourd’hui) ou encore l’engouement du vélo pour les déplacements du quotidien et domicile-travail y compris en zones rurales.

L’Association Vélo et Territoires a fait paraître récemment 2 documents très intéressants pour le projet :

Le premier paru en mai 2020 concerne « L’analyse des données de fréquentation cyclable 2019 ». Il montre que les pratiques de vélo progressent en ville comme en milieu rural, que les pratiques du quotidien dépassent aujourd’hui les pratiques touristiques.

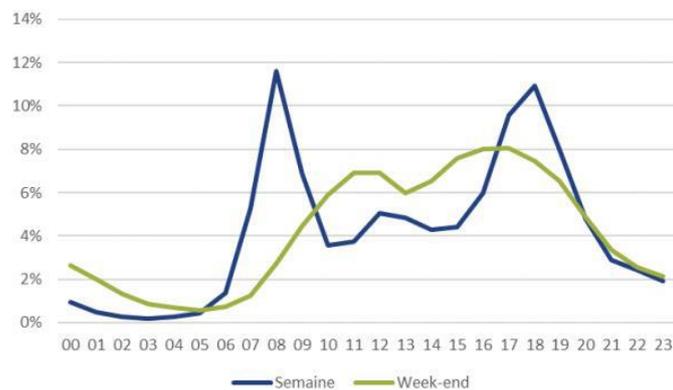
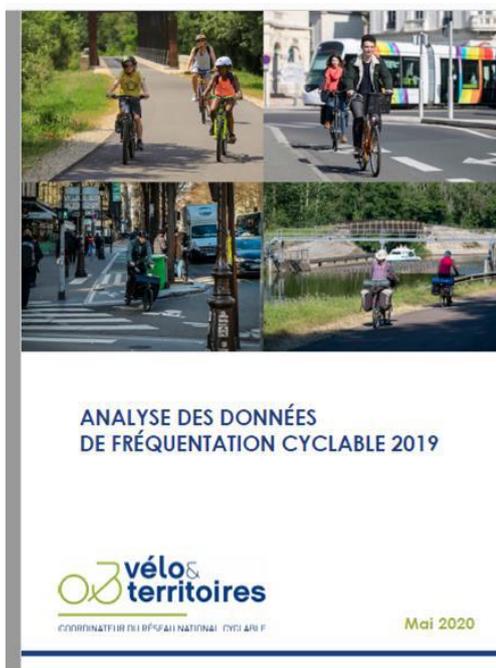


Fig. 24 : Répartition horaire des passages 2019 en semaine et le week-end (base 116 compteurs "utilitaires")

Le second paru dans la revue N°55 Vélo@Territoires sur « Vélo en territoire rural : levier de mobilité quotidienne montre que le potentiel du vélo au quotidien en milieu rural est bien réel et des solutions existent pour inciter les habitants à en faire leur moyen de transport pour aller au travail, à l’école ou pour faire leurs courses.

Nous nous permettons de copier l’ensemble de l’article mais les commentaires entre déplacements du quotidien et touristiques devraient à eux seuls autoriser une modification du tracé entre Corre et Port-sur-Saône tant dans sa logique que dans sa conception.

« **Miser sur une planification qui mêle enjeux touristiques et utilitaires.** Pour Michel Anceau, les schémas directeurs cyclables sont essentiels car ils « développent une feuille de route, mettent en évidence les discontinuités, favorisent la prise de décisions et permettent de justifier les investissements ». Une vision partagée par Marthe Grillet de la communauté de communes de Marenne-Adour-Côte-Sud (MACS) (40) : « dès 2009 nous avons mis en place un schéma directeur de liaisons douces pour relier nos 23 communes et les pôles d’intérêt majeurs, afin de proposer à la population locale et touristique une véritable alternative au « tout voiture », autant sur le littoral qui connaît une fréquentation cyclable exponentielle l’été, que dans l’intérieur des terres où l’utilisation de la voiture est encore largement prépondérante pour les déplacements du quotidien ». Mixer les usages touristiques et utilitaires,

pari gagnant ? « Les deux sont complémentaires », indique Yvan Thiebaud de la Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche (07). « Sur notre territoire on a même inversé la logique habituelle : le réseau utilitaire a été développé avant le réseau touristique. Adapté à la réalité des déplacements, ce qui est utile au quotidien pour l'habitant sera également bénéfique pour le touriste. »

Vélo en territoire rural : levier de mobilité quotidienne ? 10 mai 2019

Association Extrait de **Vélo & Territoires**, la revue n° 55

80 % des déplacements quotidiens en territoires ruraux s'effectuent en voiture, une situation qui a des répercussions sur la santé, la qualité de vie et le bilan carbone de ces territoires. Si le vélo en milieu rural est parfois une réalité touristique, son usage au quotidien est peu développé. Les causes ? Le manque d'aménagements qui crée de l'insécurité pour les cyclistes et les longues distances entre les lieux de vie et d'activités. Pourtant, le potentiel du vélo au quotidien en milieu rural est bien réel et des solutions existent pour inciter les habitants à en faire leur moyen de transport pour aller au travail, à l'école ou pour faire leurs courses. État des lieux et retours d'expériences de collectivités qui ont décidé de lutter contre l'automobilisme.

Ruralité et vélo, une utopie ?

Huit trajets sur dix se font en voiture dans les territoires ruraux. De telles statistiques mettent en évidence le manque d'alternatives à la voiture dans ces espaces. L'ampleur du mouvement des « gilets jaunes », suite au projet gouvernemental d'instauration d'une taxe carbone en est l'illustration actuelle. Il faut dire que l'automobile y rencontre peu de contraintes : « les territoires ruraux ne sont pas soumis à la difficulté de circulation ou de stationnement, la voiture est donc « idéale » dans ces territoires » souligne Franck Lebossé du Groupe Action Locale (GAL) Sud Mayenne (53). Un constat partagé par Michel Anceau de l'association Droit au vélo – ADAV qui évoque ainsi la « faible concurrence du vélo par rapport à la voiture dans les territoires ruraux, contrairement à la ville ». La voiture y est donc favorisée au contraire du vélo, qui, dans ces territoires peu denses, souffre de divers maux. En premier lieu, la sécurité des usagers, quasi inexistante pour les trajets utilitaires : le manque d'aménagements le long des départementales ou lors des traversées de villages, associé à un trafic important de voitures et de poids lourds a découragé les cyclistes. Distances et dénivelés entraveraient également le développement du deux roues auprès des habitants des territoires ruraux, peu incités à utiliser le vélo. En somme, le contexte ne semble guère favorable au développement de l'usage de la petite reine au quotidien.

VAE et parcours sécurisés pour exploiter le potentiel

Pourtant, la moitié des déplacements fait moins de 5 km dans ces territoires peu denses : une distance idéale à vélo. L'argument est renforcé par la croissance des vélos à assistance électrique (VAE) qui « aplanit les reliefs et raccourcit les distances » selon Sylvie Banoun, Coordinatrice interministérielle pour le développement de la marche et de l'usage du vélo (CIDMUV). Michel Anceau ajoute que « les VAE ont permis de crédibiliser l'usage du vélo comme alternative à la voiture auprès de beaucoup d'élus ». Le potentiel du VAE est également souligné par Nicolas Mercat. Selon l'expert d'Inddigo Altermodal, deux leviers peuvent développer le vélo en milieu rural : le VAE, « objet transitionnel » et des parcours sécurisés pour les cyclistes. « Ces parcours doivent être sécurisés et « pragmatiques », plaide François Bonneau conseiller municipal d'Agen (47) à la journée Une Voirie pour Tous de Montpellier. « Mes collègues ne rêvent que de pistes cyclables, or la perfection est un frein à l'action. Pour le périurbain des tas de chemins peuvent être aménagés en terre battue pour faire du vélo ». Une incitation au réalisme partagée par de nombreuses collectivités.

Le vélo en milieu rural par l'exemple

Quelle stratégie adopter pour augmenter la part du vélo ? « On ne peut pas forcément transposer les mêmes recettes qu'en ville car la densité de flux de piétons et vélos est moindre, il faut viser un certain pragmatisme » nous explique le directeur de l'ADAV. Les arguments à mobiliser pour développer le vélo dans le rural ? La lutte contre la pollution, l'amélioration de la santé publique et la réduction du budget transport. La lutte contre la congestion ou l'optimisation de l'espace public ne valent qu'en ville. Petit tour (non exhaustif) des bonnes pratiques sur le sujet.

Miser sur une planification qui mêle enjeux touristiques et utilitaires

Pour Michel Anceau, les schémas directeurs cyclables sont essentiels car ils « développent une feuille de route, mettent en évidence les discontinuités, favorisent la prise de décisions et permettent de justifier les investissements ». Une vision partagée par Marthe Grillet de la communauté de communes de Maremne-Adour-Côte-Sud (MACS) (40) : « dès 2009 nous avons mis en place un schéma directeur de liaisons douces pour relier nos 23 communes et les pôles d'intérêt majeurs, afin de proposer à la population locale et touristique une véritable alternative au « tout voiture », autant sur le littoral qui connaît une fréquentation cyclable exponentielle l'été, que dans l'intérieur des terres où l'utilisation de la voiture est encore largement prépondérante pour les déplacements du quotidien ». Mixer les usages touristiques et utilitaires, pari gagnant ? « Les deux sont complémentaires », indique Yvan Thiebaud de la Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche (07). « Sur notre territoire on a même inversé la logique habituelle : le réseau utilitaire a été développé avant le réseau touristique. Adapté à la réalité des déplacements, ce qui est utile au quotidien pour l'habitant sera également bénéfique pour le touriste. »

Des aménagements adaptés à la campagne

« Il faut réfléchir différemment dans le rural : souvent la traversée des bourgs n'est pas sécurisée et le trafic est important sur les départementales avec une forte présence de poids lourds. » explique le directeur de l'ADAV. Les communes n'ont pas toujours le foncier disponible pour y réaliser des pistes cyclables classiques ? « Il faut donc être pragmatique, parfois en acceptant une mixité entre les piétons et les cyclistes sur des trottoirs élargis. Cette pratique est courante en Flandres et en Wallonie et évite de renvoyer le cycliste sur la chaussée avec les poids lourds. » Cet aménagement se justifie par les moindres flux dans les territoires peu denses, contrairement à la ville où une telle infrastructure est déconseillée. La mutualisation du foncier existant est également importante. Ainsi, la communauté de communes de Molsheim-Mutzig (67) a pris le parti d'utiliser les chemins agricoles pour les

piétons et les cyclistes afin de créer un maillage fin vers les gares et les lycées. « Cela permet une bonne continuité de l'itinéraire à condition de réaliser un bon travail sur le jalonnement et la signalétique. Cette mutualisation des usages se développe également avec le département du Pas-de-Calais » selon Michel Anceau.

Rendre le vélo accessible et pratique : la location longue durée et l'intermodalité

Beaucoup de territoires ruraux qui souhaitent développer l'usage du vélo mettent en place des systèmes de location longue durée, « un service idéal qui permet aux habitants de découvrir le vélo à assistance électrique sur quelques mois et ensuite d'acquérir le matériel s'il leur convient » selon Cyril Fouquet de l'Oust à Brocéliande Communauté (56). Favoriser le vélo au quotidien passe également par l'intermodalité. « Nous avons misé sur le développement des solutions vélo et bus », explique Marthe Grillet de MACS. « Quatre emplacements sont réservés aux cycles dans les bus, toute l'année hors juillet et août. Ce service est un succès puisqu'il y a en moyenne 70 montées de vélos par mois ».

Des publics cibles à mobiliser : scolaires et actifs

À Saint-Fort (53), une vingtaine d'enfants se rend tous les matins à l'école à vélo, excepté l'hiver. Un projet porté par le maire du village, Gérard Prioux : « L'école se situe en périphérie du village mais est reliée au centre par une voie verte. Nous en avons assez du flot incessant de voitures devant l'école et nous avons donc mis en place un système de « vélo bus » quotidien ». Les enfants volontaires sont accompagnés par un agent communal et des bénévoles et se rendent à l'école en pédalant. Le succès est visible au niveau de la mobilité mais aussi socialement car un vrai lien intergénérationnel s'est créé entre et avec les enfants. Bonus non négligeable : « Les enseignants remarquent que les enfants qui ont pris le vélo sont davantage réveillés et attentifs ». Des bénéficiaires dont profiteront bientôt les enfants de la communauté de communes de Rives de Saône (21), lauréate de l'appel à projets France Mobilités pour notamment mettre en place des « solutions de transports scolaires écologiques », telles que des pédibus, des calèches ou des rosaliés.

Autre profil : les actifs sont les plus concernés par l'autosolisme. C'est pourquoi Cyril Fouquet se réjouit des « demandes des entreprises pour mettre en place des conventions, que ce soit pour la maintenance ou pour les salariés qui se remettent en selle suite à la mise en place de notre système de location en libre-service ». Ce public est également ciblé par le Gal Sud Mayenne (53) où travaille Franck Lebossé : « Plus d'un actif sur deux de notre territoire réside dans la même commune ou dans la commune voisine (de son travail, NDLR). Beaucoup d'entre eux rentrent pour déjeuner. Il y a donc un potentiel à développer le vélo pour ces trajets de maximum 7 km ».

Quelles pistes pour le vélo dans le rural ?

Si les freins à l'usage du vélo pour se déplacer en milieu rural sont avérés, il est possible de les lever. Les territoires ruraux peuvent développer le vélo utilitaire et favoriser leur transition écologique également via la mobilité. En complément et en articulation avec d'autres solutions comme le covoiturage, l'autostop organisé et le transport à la demande, le vélo est un levier de poids et participe à ce cocktail de mobilité. Au-delà du partage de bonnes pratiques orchestré à l'échelle nationale par la plateforme nationale France Mobilités, les lignes bougent progressivement. Prise de conscience, actions à tous les échelons, maillage et cohérence semblent être les prérequis d'une augmentation du vélo utilitaire en milieu rural.

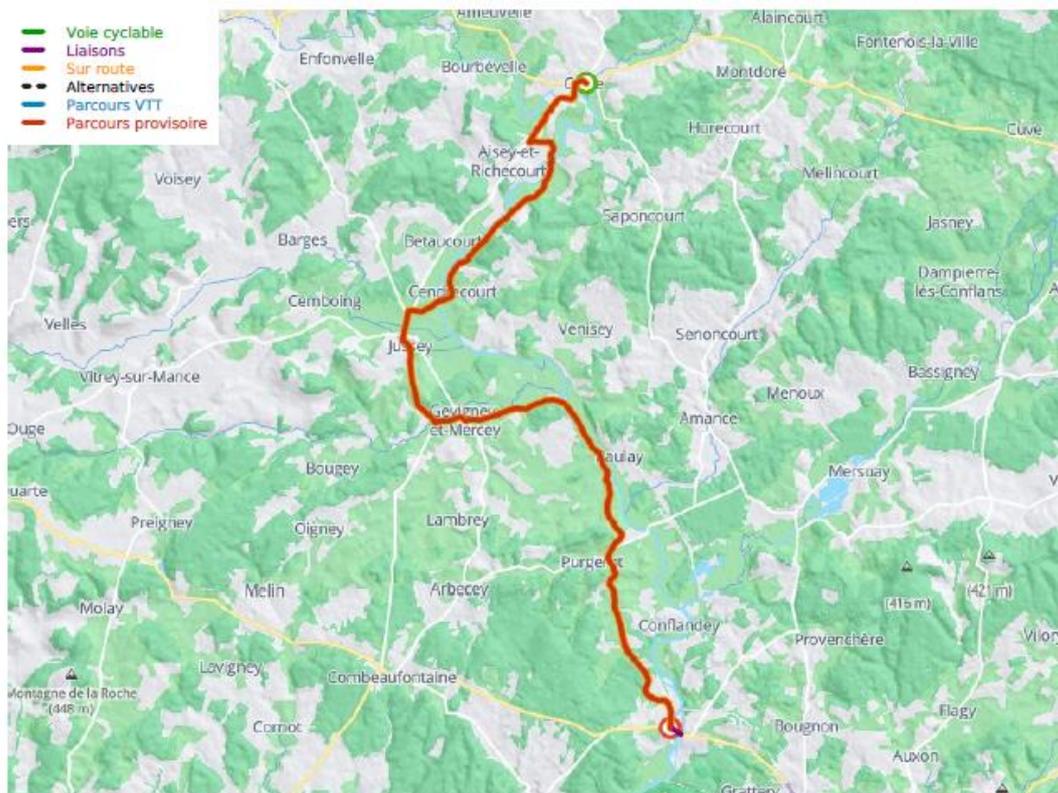
Or le tracé actuel ne profitera ni à ces pratiques de mobilité, ni au territoire traversé.

La véloroute est conçue comme une « autoroute à vélo » où la vitesse prime sur toutes les autres considérations.

Le tracé délaisse la plupart des communes présentes sur le parcours ou quand le tracé chemine dans le village, c'est à la marge qu'il l'effleure. Jussey le principal centre-bourg du Nord du département est aussi évité. Comme si cette petite ville et cette partie du territoire régional, touchées de plein fouet par la désertification rurale, ne méritaient pas toute l'attention des autorités pour bénéficier des investissements publics !

Vu les efforts entrepris par la commune pour redynamiser le centre-bourg, avec le concours de la Région, l'Etat et l'Europe, il est inadmissible que le tracé et les retombées du tourisme cycliste ne profite pas à cette commune et aux nombreux commerces (cafés, restaurants, hébergements) et pouvoir ainsi sur le long terme attirer de nouveaux habitants.

Nous comprenons d'autant moins cette logique que le tracé actuel de la véloroute édité sur le site internet de la véloroute <http://www.lavoiebleue.com> (9 mars 2021) traverse les centres-bourgs de Jussey et Corre.



Carte 8: site internet de la véloroute <http://www.lavoiebleue.com> (9 mars 2021)
Tracé actuel Port-sur-Saône – Corre traversant Corrèze et Jussey

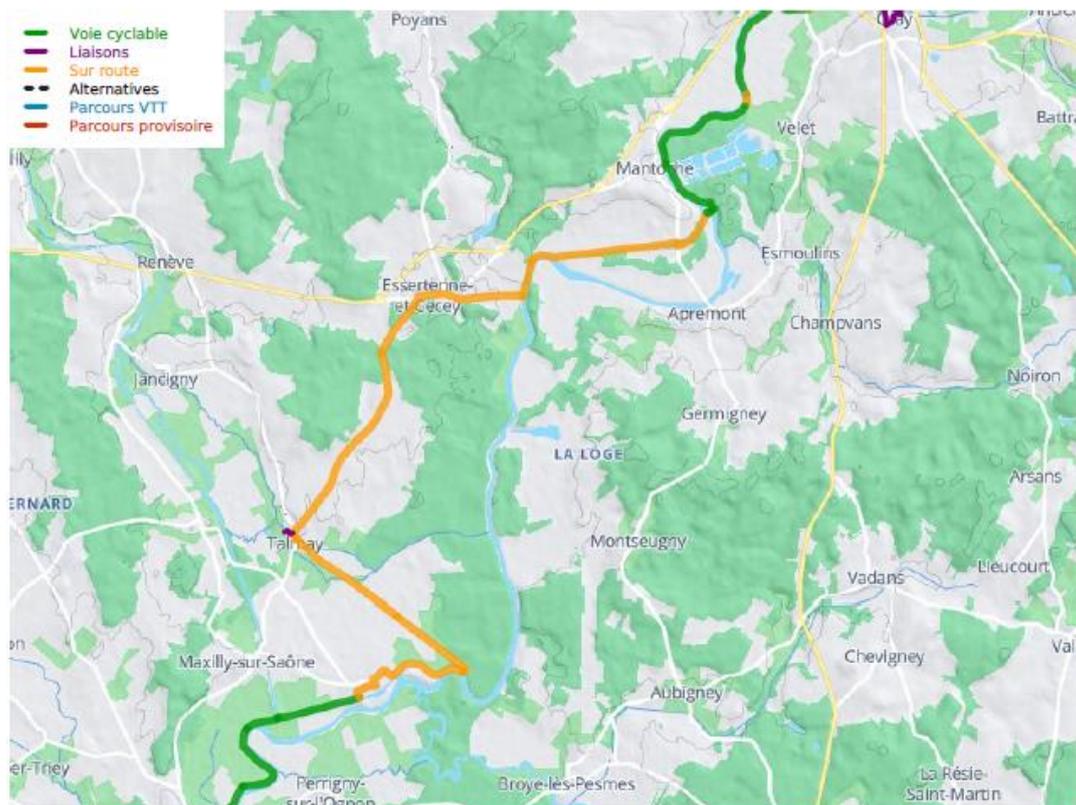
➤ Concernant la préservation de l'environnement

Page 9 du cahier des charges des véloroutes, il est indiqué que « *La réalisation du schéma national des véloroutes et voies vertes doit avoir un caractère exemplaire et intégrer la prise en compte de l'environnement dans ses phases successives : détermination du tracé des itinéraires régionaux ou interrégionaux, réalisation des grands tronçons ; aménagement ou construction d'un ouvrage particulier important. Phase schéma : Evaluation environnementale stratégique. Le schéma national des véloroutes et voies vertes devra être établi en respectant les principes de transparence, de protection de l'environnement et de précaution. La concertation devra être largement développée et des analyses, notamment portant sur les milieux naturels et les paysages, devront être réalisées* »

Comme déjà indiqué, l'itinéraire retenu va détruire ou endommager de façon irréversible des habitats naturels, lieux de vie de nombreuses espèces menacées, banaliser ou artificialiser des espaces encore vierges de fréquentation sans pour autant réduire les émissions de GES.

Ce ne sont pas les quelques concessions (modification des tracés sur les portions Cendrecourt – Monthureux-les-Baulay ; Baulay Port-d'Atelier village, renforcement des mesures compensatoires...) qui éviteront la destruction/altération d'un des principaux réservoirs biologiques du bassin Rhône Méditerranée Corse. En outre, le tracé détruira de façon irréversible des zones humides en sursis qui doivent au contraire être préservées, zones humides qui sont le support d'une flore et d'une faune riche en voie de disparition.

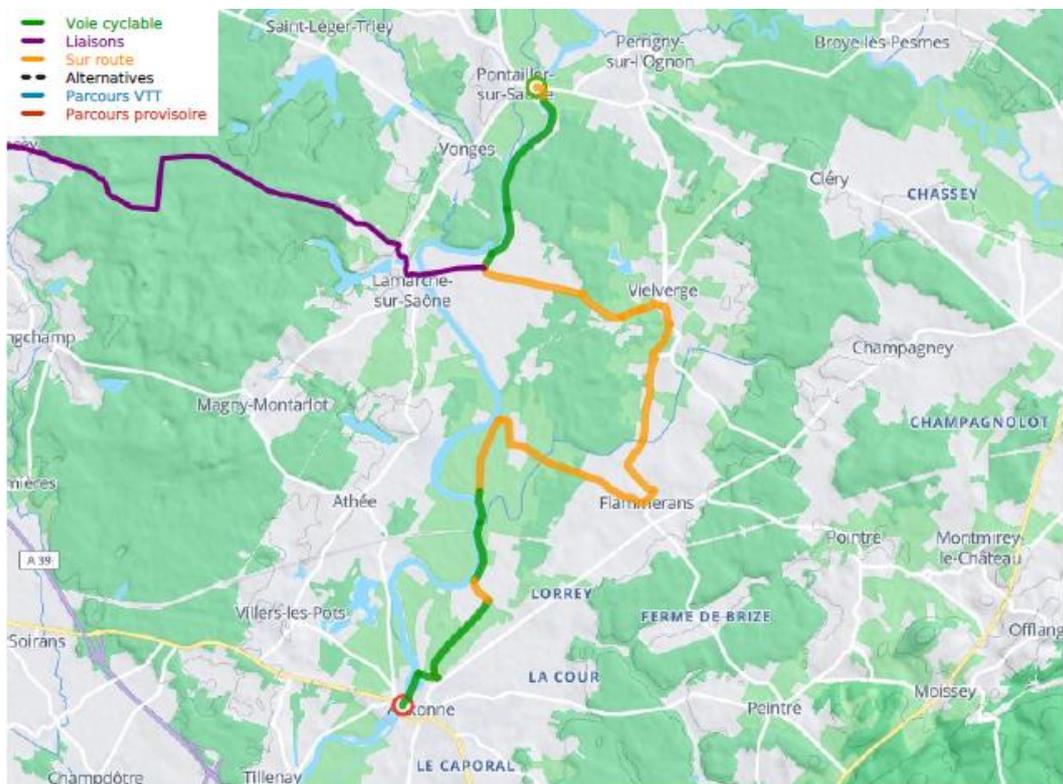
Si « *le parcours en bord de cours d'eau navigable est un marqueur spécifique de cette véloroute* » (page 2 de l'étude), le passage sur berge n'est aucunement une obligation. Le département de Côte-d'Or en aval de Gray a fait le choix d'éviter les zones les plus riches.



Carte 9: site internet de la véloroute [http : www.lavoiebleue.com](http://www.lavoiebleue.com) (9 mars 2021)



Photo 71 - Tracé actuel Gray – Pontailier sur Saône. –la véloroute évite une forêt alluviale remarquable de la Saône



Carte 10 : site internet de la véloroute [http : www.lavoiebleue.com](http://www.lavoiebleue.com) (9 mars 2021)



Photos 72 et 73 - Tracé actuel Pontailleur sur Saône-Auxonne
la véloroute évite des prairies favorables à la nidification du Courlis cendré

6 – Des travaux d'aménagements imprécis ou surprenant.

L'étude d'incidence et l'étude multicritères indiquent les principales caractéristiques du projet. Le tracé a été divisé en 7 tronçons dont la synthèse est fournie dans le tableau ci-après :

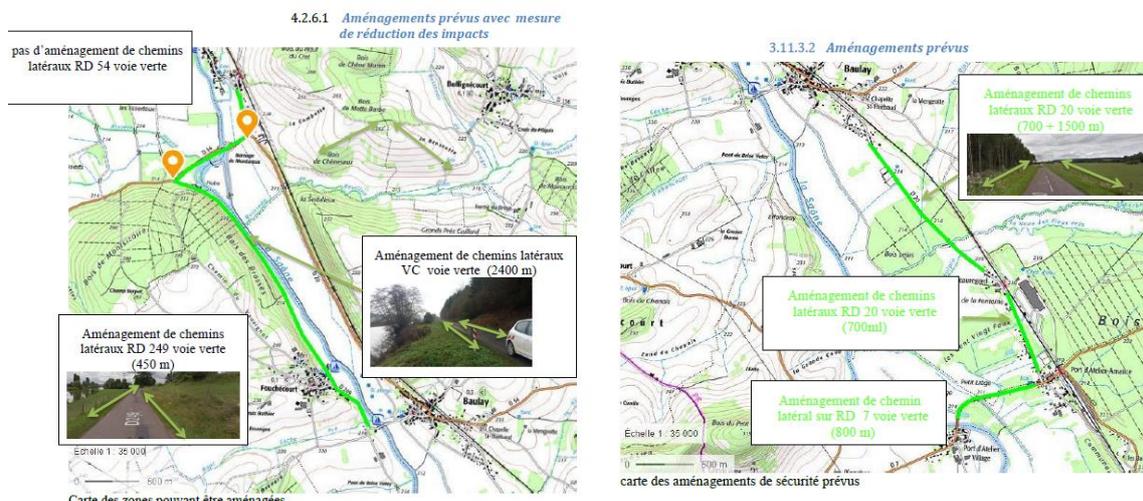
Type de mesures	Linéaire	Pourcentage
Tracé sur voie existante pas d'impact	17 100	41,5 %
Tracé sur chemin blanc pas d'impact sur la faune et flore seul impact imperméabilisation	800	1,9 %
Tracé en bordure de voie existante impact réduit à la destruction de dépendance routière	7 800	18,9 %
Réduction des emprises	14 630	35,6 %
Total	40 330	97,9 %

- Le tracé devrait emprunter un maximum de voies existantes, le linéaire concerné ne couvre pourtant que 17 km sur les 40 km au total,
- Le tracé devrait réduire son emprise. Les réductions de la voie à 3 mètres représenteraient un gain de 14 630 m²

Il reste dans l'ensemble que les documents restent imprécis sur la nature des travaux qui seront réalisés en définitive.

Sur le type d'infrastructures.

Les sections Baulay /Montureux-les-Baulay et Port-d'Atelier Village/Baulay font apparaître la création de 2 voies latérales indépendantes



Carte 10 et 11 : section Baulay/ Montureux-les-Baulay (page 315 de l'étude multicritères)
Et la section 3 : Port-d'Atelier village/Baulay (page 289 de l'étude multicritères)

Outre le caractère surprenant de ce parti pris pour une infrastructure de ce niveau, les ONG jugent que ce choix n'assurera pas la sécurité des cyclistes. Elle générera par ailleurs une dégradation environnementale supplémentaire. A l'élargissement de voies départementales sur les 2 côtés, nous proposons la création d'une voie unique de 2 à 2,5 mètres de large maximum (à réduire en fonction des contraintes) séparé d'un terre-plein ou d'un bornage qui permet de bien distinguer la route de la piste cyclable, à l'instar par exemple de la voie du Courlis qui rejoint Vesoul depuis Chemilly en Bord de Saône. Mais bien d'autres exemple existent comme indiqué dans les documents (cf. exemple de la voie verte Fontenoy-lès-Montbozon). °

Photo 74 : Voie verte « la Voix du Courlis » à la sortie de Chemilly (mars 2021)



Photo 75 - Exemple de la voie verte à Fontenois-lès-Montbozon – page 17 de l'étude multicritères



A l'inverse, la Section 6 (Cendrecourt à Ormoy (page 513 de l'étude multicritères)) prévoit la création d'une sur largeur (nécessaire) sur un côté de la voie communale sur plus de 2 km, alors que la richesse environnementale des fossés devrait imposer au maître d'ouvrage une sur largeur minimale des 2 côtés de la route pour préserver l'intégrité physique des fossés latéraux.

• Une voie verte latérale.



Photos 76 et 77 : voie communale Ormoy - Cendrecourt -- mars 2021
Des fossés riches au niveau écologique

Sur les dispositifs de sécurité aux intersections et de marquage au sol.

Les ONG sont étonnées de constater la pauvreté (quasi absence) en dispositifs de protection aux intersections routières et de marquage au sol sur l'ensemble du parcours. Ce constat rejoint les remarques déjà faites précédemment.

Ces dispositifs permettraient pourtant de limiter l'accès aux véhicules (mis à part les services gestionnaires) et de sécuriser autant que faire se peut la véloroute tout en préservant les secteurs à forte valeur écologique d'une fréquentation intempestive par des véhicules motorisés.



Photos 78 à 79 : aménagement de la véloroute (secteur de Rigny et de Savoyeux) – mars 2021
Un marquage au sol et des dispositifs de protections minimales



Photos 80 à 81 : divers aménagements de véloroutes issus de l'étude multicritères
Un marquage au sol et des dispositifs de protections renforcés

7- Un intérêt public contestable

La circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 précise la notion d'intérêt public « 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 ».

Le Conseil départemental considère dans l'étude multicritères et le choix des variantes que le dossier répond à la notion d'intérêt public majeur au titre la santé et de la sécurité publiques.

11	question concernant l'intérêt public majeur (IPN) de la VN50 (portion COrrre/Port-sur-Saône)	90
11.1	Rappel réglementaire	90
11.2	Intérêt Public Majeur au titre de « la santé et de la sécurité publiques »	91
11.3	Intérêt Public Majeur au titre de motifs comportant « des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement »	92
11.4	Intérêt Public Majeur au titre économique.....	93
11.5	Conclusion	93

Au vu des éléments/arguments développés précédemment par les ONG, le projet, dans son état actuel, ne relève pas de raisons impératives d'intérêt public majeur.

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 pas d'une véritable notion globale et fondamentale de « sécurité publique » nécessaire à la société.

Au contraire, il ne répond pas à l'intérêt général présent - la lutte contre les émissions de gaz et effet de serre, la préservation de la biodiversité ; le développement soutenable des territoires.

Tel qu'il est conçu actuellement, le projet de véloroute aura un impact considérable sur la vallée de la Saône et sa biodiversité, sans apporter des retombées économiques pour les territoires traversés, des réponses à des alternatives crédibles à l'utilisation de la voiture et sans apporter la sécurité nécessaire aux cyclistes utilisant cette infrastructure.

8 - Les propositions de tracés des ONG

Les ONG sont très favorables au développement des pistes cyclables dans leur ensemble à la réserve près qu'elles apportent une plus-value aux territoires traversés, qu'elles préservent l'environnement et qu'elles soient des éléments structurant du développement de ce mode de transport pour les déplacements quotidiens locaux au détriment de la voiture individuelle.

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 18 kms de voie sur berges et de 22 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 et plus récemment le Schéma Régional d'Aménagement et Développement Durable des Territoires qui vise le zéro artificialisation des terres agricoles à l'horizon 2050.

➤ Un tracé dicté préférentiellement par les critères de déclivité, de maîtrise foncière et des coûts

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 déclivité, la maîtrise foncière et la maîtrise des coûts.**

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 inférieure 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 2020 plus d'un vélo sur deux est électrique. Insupportable pour les ONG compte tenu de l'existence de certaines portions de parcours à déclivité importante sur ce même parcours

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 hautes émissions de CO2 ?

Pour ce qui est de la maîtrise des coûts. Le coût moyen des véloroutes/voies vertes est estimé à 150 000 euros par km construits. Ramené au projet Corre – Port-sur-Saône, le coût de la véloroute devrait avoisiner les 6 000 000 euros (40 kms * 150 000 euros/km).

Le projet proposé par le Conseil Départemental est chiffré à 3 953 000 euros pour un coût moyen de 100 000 euros.

Sections	Tracé retenu par le CD 70			
		km	Coût section	Coût par km
Ormoy -Corre	Variante 38 - page 551	4,80	700 000,00	145 833,33
Ormoy – Cendrecourt - Ormoy	Variante 34 - page 491	8,09	650 000,00	80 346,11
Cendrecourt - Montureux-les-Baulay -	Variante 28 - page 403	6,55	500 000,00	76 335,88
Baulay - Montureux-les-Baulay	Variante 21 - page 301	4,00	305 000,00	76 250,00
Port d'Atelier - Baulay	Variante 20 bis, page 268 / 298	5,10	695 000,00	136 274,51
Conflandey - Port d'Atelier	Variante 7, page 96	4,20	225 000,00	53 571,43
Port-sur-Saône - Conflandey	Variante 3, page 35	6,67	878 000,00	131 634,18
Total		39,41	3 953 000,00	100 304,49

La réalisation en mode dégradé (report de la mise en sécurité pourtant nécessaire) de 2 sections Montureux les Baulay – Baulay et Baulay – Port d'Atelier permet un report d'investissement de 1 658 000 euros, mais aussi du statut de véloroute.

Montureux-les-Baulay - Baulay	Réalisation en mode non dégradé	4,00	1 283 000,00	320 750,00
	Réalisation en mode dégradé	4,00	305 000,00	76 250,00
Baulay – Port-d'Atelier	Réalisation en mode non dégradé	5,10	1 315 000,00	257 843,14
	Réalisation en mode dégradé	5,10	695 000,00	136 274,51

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, l'absence de prise en compte des alternatives proposées par l'Agence Française pour la Biodiversité (AFB) en 2019 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, la perte de la biodiversité.

➤ **Le tracé proposé par les ONG**

Le tracé principal proposé par les ONG (tracé vert carte 12 et annexe 1) est issu du « Dossier multicritères choix des variantes » réalisé par le département de la Haute-Saône.

Il 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.

Il privilégie les infrastructures existantes à la création de nouvelles infrastructures surtout dans des biotopes encore vierges ou peu anthropisés. 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.

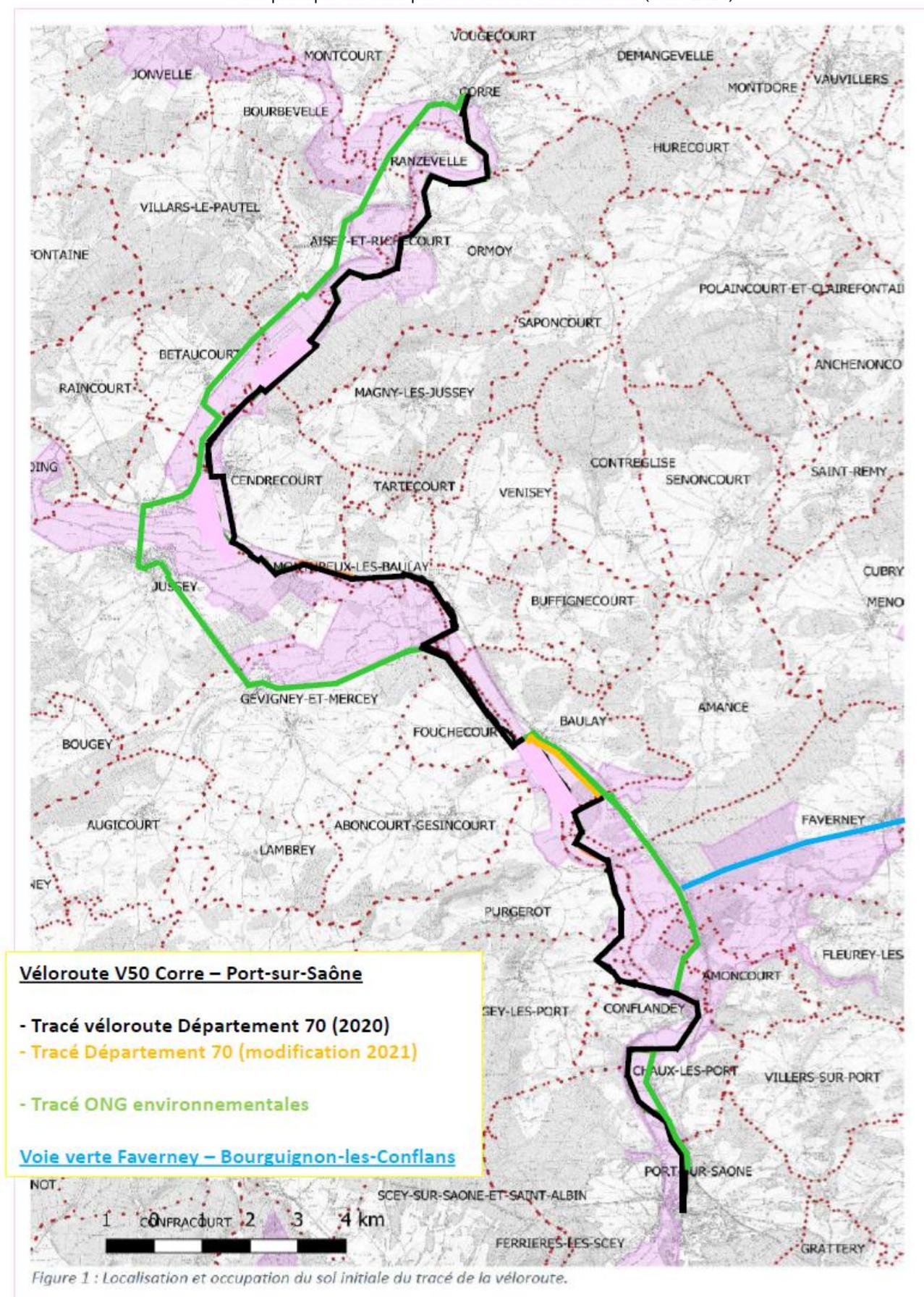
Il dessert également mieux les villages afin d'apporter sa fonctionnalité de transport doux, dynamiser l'économie locale et faire partager aux touristes et Haut-Saônois la qualité du petit patrimoine bâti si riche dans le département. Les centres-bourg de Corre et de Jussey sont traversés.

Il est connecté avec le projet de Véloroute Melisey – Conflans-sur-Lanterne – Favorney au sud de Port d'Atelier

Des variantes (tracé orange dans annexe 1) ont été ajoutées. Elles visent à offrir des solutions moins coûteuses pour la collectivité, des solutions de mobilité douces à tous les habitants du territoire en diversifiant aussi les parcours cyclistes sur des infrastructures existantes ou presque mais aménagées et sécurisées pour la pratique du vélo.

.

Carte 12 : Véloroute Corre – Port-sur-Saône
 Tracé principal défendu par les ONG environnemental (mars 2021)



9 - Les mesures de renforcement des ONG

La destruction d'un biotope, la disparition d'une espèce animale ou d'une espèce végétale est presque toujours irréversible. Les zones humides, et les espèces inféodées à ces milieux notamment ses oiseaux (courlis cendré, Râle des genêts, Pipit farlouse...) sont très menacés au plan national comme au plan régional.

Elles constituent le ciment de l'écosystème Val de Saône. Leur disparition signifierait la fin du Val de Saône tel que connu aujourd'hui, la disparition de l'élevage au profit très certainement des grandes cultures comme le maïs.



Photos 66 et 67 : les prairies et les oiseaux modèlent l'agriculture du Val de Saône
Mais pour combien de temps ? (Val de Saône – 2017)

Les collectivités de par leurs prérogatives ont un devoir d'exemplarité. Elles se doivent de protéger, de restaurer ces milieux, la Saône et sa plaine alluviale. Comment encourager les pratiques vertueuses avec l'ensemble des publics si la puissance publique dans ses pratiques fait le contraire ?

Et ce ne sont pas les mesures supplémentaires de restauration de 7 ha hectares de peupleraies (la restauration de 13 hectares de peupleraies, ; la mise en îlot de sénescence de la forêt de 3,5 hectares du petit Puizet au nord de Chaux-lès-Port ; 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 avait déjà acté en 2020), qui changeront la donne. Même renforcées elles ne permettront pas de compenser la destruction immédiate, la banalisation à court et moyen terme des milieux traversés

Le Conseil départemental en évitant, l'installation d'une véloroute sur 18 kms en bord des berges de la Saône fera beaucoup plus que ces mesures compensatoires.

Les mesures de renforcement et de préservation proposées des ONG visent à reconquérir 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.

Elles visent à accentuer les démarches engagées par certaines collectivités, établissements publics, et particuliers par :

- **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 et de préservation devront être évidemment étudiées pour être mises en place – faire l'objet d'un plan de reconquête.

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.



Photo 68 : Gyrobroyage quasi systématique des bords du canal (Canal de l'Est – amont de Bouzey - 2019)

Les mesures de renforcement et de préservation développées concernent aussi 7 sections de tracé. Elles sont développées en annexe 1.

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.

10 - Les annexes

Annexe 1/ Pour un tracé de véloroute socialement responsable et écologiquement soutenable pour le Nord de la Haute-Saône et la vallée de la Saône :

- cartographie du tracé principal et des variantes
- cartographie des mesures de préservation et de renforcement de l'environnement

par les ONG environnementales (Avril 2021 – 16 pages)