

Concession ferroviaire de la ligne

NANCY > MIRECOURT > VITTEL > CONTREXÉVILLE



**Dossier d'enquête
publique unique**

0

Présentation du projet et de l'enquête publique

Présentation de l'enquête publique



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE :

- **Demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et étude d'impact sur l'environnement**
 - **Demande de fermeture de passages à niveau**

Pièce 0 – Notice de présentation de l'Enquête Publique unique

Sommaire

1	OBJET DE LA NOTICE DE PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE.....	6
1.1	PREAMBULE.....	6
1.2	DEMANDE DE DEROGATION A LA DESTRUCTION D'ESPECES PROTEGEES INCLUANT UNE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	6
1.3	DEMANDE DE FERMETURE DE PASSAGES A NIVEAUX	6
2	PRESENTATION GENERALE DU PROJET	7
2.1	PRESENTATION DU PORTEUR DE PROJET	7
2.2	DESCRIPTION DU PROJET.....	7
2.3	PRESENTATION GENERALE DES LIGNES ENTRE NANCY ET CONTREXEVILLE	8
2.3.1	Localisation et caractéristiques générales de l'infrastructures actuelle	8
2.4	OBJECTIF DES TRAVAUX	8
2.5	PRESENTATION NON TECHNIQUE DU PROJET.....	9
2.5.1	La voie ferrée	9
2.5.2	La plateforme et le système d'assainissement	9
2.5.3	Les ouvrages en terre.....	9
2.5.4	Les Ouvrages d'Art et Ouvrages Hydrauliques	9
2.5.5	Les gares et haltes.....	10
2.5.6	Le SMR.....	10
2.5.7	Equipements de télécommunication.....	10
2.6	HISTORIQUE DES ETUDES	11
3	TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE	12
3.1	TEXTES ASSOCIES AUX PROCEDURES, CONCERTATION, ENQUETES PUBLIQUES	12
3.2	TEXTES ASSOCIES AUX PROCEDURES, CONCERTATION : ETUDE D'IMPACT	12
3.3	TEXTES CONCERNANT LES THEMATIQUES ABORDES DANS LES DIFFERENTS DOSSIERS COMPOSANT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	12
3.3.1	Codes concernés.....	12
3.3.2	Textes associés à la protection de la nature	12
3.3.3	Textes associés à la protection du patrimoine et aux paysages	12
3.3.4	Textes associés à l'eau	13
3.3.5	Textes associés au bruit.....	13
3.3.6	Textes associés à la pollution de l'air et à la protection de la sante.....	13
4	INSERTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE DANS LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES RELATIVES A L'OPERATION	14
4.1	TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE	14
4.2	PIECE A : « DEMANDE DE DEROGATION A L'INTERDICTION DE DESTRUCTION D'ESPECES PROTEGEES »	14
4.3	PIECE B : « DEMANDE DE FERMETURE DE PASSAGES A NIVEAU »	14

4.4	PIECE C : « EVALUATION ENVIRONNEMENTALE – ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT »	14
4.5	AUTRES PROCEDURES JOINTES A L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE	14
4.5.1	Pièce D : Demande de reconnaissance d'antériorité et travaux Loi Sur l'Eau (IOTA)	14
4.5.2	Pièce E : Demande de modification et d'aménagement des passages à niveau	14
4.5.3	Pièce F : Bilan Socio-Economique.....	15
4.5.4	Pièce G : Bilan de la concertation préalable de Nova 14.....	15
4.5.5	Pièce H : Avis des organismes consultés et réponses de Nova 14	15
4.6	DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE	16
4.6.1	Consultation des services, autorités et instances.....	16
4.6.2	Autorité compétente	16
4.6.3	Désignation du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête	16
4.6.4	Contenu de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique unique	16
4.6.5	Publicité de l'enquête publique	17
4.6.6	Modalités d'information, d'échange et de recueil des observations	17
4.6.7	Les observations, propositions et contre-propositions du public durant l'enquête publique	17
4.6.8	La communication de documents à la demande de la commission d'enquête	17
4.6.9	La réunion d'information et d'échange avec le public.....	17
4.6.10	Suspension éventuelle de l'enquête publique	17
4.6.11	La clôture de l'enquête publique	17
4.6.12	Rapport et conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête	17
4.6.13	Compléments aux conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.....	17
4.6.14	Communication du rapport et des conclusions.....	18
4.7	DECISIONS POUVANT ETRE ADOPTEES AU TERME DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE	18
5	AUTRES PROCEDURES NECESSAIRES POUR LA REALISATION DU PROJET	19
5.1	DECLARATION ICPE.....	19
5.2	PERMIS D'AMENAGER POUR LES TRAVAUX SITUES DANS UN PERIMETRE DE PROTECTION DES MONUMENTS HISTORIQUES.....	19
5.3	PERMIS DE CONSTRUIRE POUR LE SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE	19
5.4	CONCERTATION PREALABLE.....	19
6	GUIDE DE LECTURE	21
6.1	DOSSIERS SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE.....	21
6.1.1	Composition de la PIECE A : Dérogation à l'interdiction de détruire ou de déplacer une espèce et/ou un habitat	21
6.1.2	Composition de la PIECE B du dossier : Demande de fermeture de passages à niveau	23
6.1.3	Composition de la pièce C : Evaluation Environnementale - Etude d'Impact sur l'Environnement	23
6.2	DOSSIERS POUR CONSULTATION DU PUBLIC	28
6.2.1	Composition de la pièce D : Dossier de Reconnaissance d'Antériorité (DRA) & travaux loi sur l'eau (IOTA).....	28
6.2.2	Composition de la pièce E du dossier : Demande de modification et d'aménagement des passages à niveau.....	30
6.2.3	Composition de la PIECE F du dossier : Bilan Socio-économique (BSE)	30
6.2.4	Composition de la pièce G du dossier : Bilan de la concertation préalable de Nova 14.....	31
6.2.5	Composition de la pièce H : Avis des organismes consultés et réponses de Nova 14 :.....	32

Table des tableaux

Tableau 1 : Dates historiques de mise en service de la ligne.....8
Tableau 2 : Etat général des OA et OH recensés au droit du linéaire..... 10

Table des figures

Figure 1 : Périmètre du marché EF/GI 7
Figure 2 : Plan de situation de la ligne Nancy-Contrexeville 8
Figure 3 : Représentation schématique du programme travaux 9

1 OBJET DE LA NOTICE DE PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

1.1 PREAMBULE

La présente notice de présentation a pour but d'aider le lecteur dans la prise de connaissance du cadre réglementaire et du contenu technique du dossier de l'enquête publique unique.

Le projet concerne la réouverture à la circulation du tronçon Xeuilley/Vittel de la ligne ferroviaire exploitée entre Nancy et Contrexéville d'une longueur d'environ 89,4 km au sein des départements de la Meurthe-et-Moselle (54) et des Vosges (88).

Ce projet fait l'objet de deux procédures imposant chacune, l'organisation d'une enquête publique, préalablement à la délivrance des autorisations administratives :

- 🔗 Une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées, incluant une évaluation environnementale ;
- 🔗 Une demande de fermeture de passages à niveau.

Afin de faciliter la compréhension et l'information du public vis-à-vis de l'ensemble du projet de modernisation de la ligne ferroviaire, une enquête publique unique nécessaire aux procédures précitées sera réalisée conformément aux dispositions de l'article L.123-6 I. du code de l'environnement.

Cette enquête publique unique a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, observations et suggestions concernant le projet de réhabilitation de la ligne ferroviaire Nancy-Contrexéville.

La notice présentera successivement la présentation générale du projet (2.), les textes qui régissent l'enquête publique unique et son insertion dans la procédure administrative relative au projet, les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête publique par les autorités compétentes (3.), la mention des autres autorisations et procédures nécessaires pour réaliser le projet (4.) et le guide de lecture détaillant la composition des pièces du dossier d'enquête publique unique (5.).

Au préalable, les deux procédures objet de l'enquête publique unique seront brièvement présentées.

1.2 DEMANDE DE DEROGATION A LA DESTRUCTION D'ESPECES PROTEGEES INCLUANT UNE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le projet de réouverture à la circulation de la ligne ferroviaire est soumis à évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 5 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement (Décision DREAL Grand Est du 2 décembre 2024).

Du fait de la présence d'espèces protégées dans les emprises nécessaires à la réalisation des travaux de réhabilitation de la ligne ferroviaire Nancy-Contrexéville et des effets du projet sur les espèces protégées suffisamment caractérisés, le projet fait l'objet d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et habitats protégés (art. L.411-2 4° du code de l'environnement).

C'est à cette demande de dérogation de destruction des espèces protégées que le processus d'évaluation environnementale du projet est rattaché. Il est constitué

- 🔗 De l'élaboration par le maître d'ouvrage d'une étude d'impact, afin d'évaluer les incidences du projet sur l'environnement entre Jarville et Vittel correspondant au périmètre de concession Nova14 : lot gestion de l'infrastructure (GI) ;
- 🔗 De la consultation de différentes autorités et du public ;
- 🔗 De l'examen de l'ensemble de ces informations par l'autorité compétente pour autoriser le projet (art. L.122-1 II. du Code de l'environnement).

1.3 DEMANDE DE FERMETURE DE PASSAGES A NIVEAUX

Dans le cadre de la réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire entre Nancy – Contrexéville du tronçon non-circulé entre Xeuilley et Vittel, il est nécessaire de maîtriser les risques d'accidents liés à la traversée par les différents usagers des itinéraires franchis par la voie ferrée.

La présence de passages à niveau (PN) constitue la principale cause d'accidents dans le domaine ferroviaire. Une étude de criticité des PN réaménagés a été réalisée et jointe en annexe de la « pièce B : demande de fermeture de passages à niveau », conformément au cadre réglementaire normatif. Cette étude de criticité analyse le niveau de sécurité de chaque PN individuellement et à l'échelle de la ligne, et propose un programme d'amélioration selon les nouvelles normes en vigueur :

- 🔗 Le code des relations entre le public et l'administration : articles L. 134-1 et L. 134-2, et articles R. 134-3 à R134-2, en vigueur depuis le 1 janvier 2016 ;
- 🔗 L'arrêté ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau, modifié par l'arrêté du 19 avril 2017 et par le décret n°2019-525 du 27 mai 2019 ;
- 🔗 L'Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire ;
- 🔗 Le Guide [EPSF] à l'usage des demandeurs d'autorisation de mise en service d'installations fixes sur le système ferroviaire interopérable, référence Guide010, version 5 du 21 juillet 2020 ;
- 🔗 Guide [EPSF] Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau, référence Guide021, version 1 du 21 décembre 2020.

Aussi, parmi les 74 passages à niveau présents historiquement entre Nancy et Contrexéville, il est prévu dans le cadre du projet :

- 🔗 La conservation sans aménagements de 10 PN dans la partie actuellement circulée ;
- 🔗 L'aménagement de 43 PN dans la partie non circulée ;
- 🔗 La fermeture de 21 PN dans la partie non circulée.

La demande de fermeture/sécurisation des 21 PN le long du tracé entre Nancy et Contrexéville est soumise à une procédure spécifique prévue par un arrêté ministériel du 18 mars 1991 et régie par les dispositions du Code des Relations entre le Public et l'Administration (CRPA).

Conformément à l'article 3 de l'arrêté ministériel du 18 mars 1991, la fermeture de passages à niveau entre Nancy et Contrexéville nécessite une enquête publique et sera autorisé par un arrêté inter-préfectoral (54 et 88).

2 PRESENTATION GENERALE DU PROJET

2.1 PRESENTATION DU PORTEUR DE PROJET

Le demandeur au titre des deux procédures précitées est NOVA 14, concessionnaire pour l'exploitation de la ligne ferroviaire Nancy – Contrexéville.



NOVA 14 est une société par action simplifiée regroupant NGE Concessions, Transdev et la Banque des Territoires (Groupe Caisse des dépôts). Son Numéro de SIRET est 928 903 269 00019.

Elle est représentée par Manuel SIRVEN-VILLAROS, directeur général de NOVA 14.

2.2 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet de réouverture à la circulation du tronçon entre Xeuilley et Vittel de la ligne ferroviaire exploitée entre Nancy et Contrexéville s'inscrit dans le contexte de la mise en concurrence de services ferroviaires de voyageurs longtemps détenus par la SNCF. La Région Grand-Est, l'autorité organisatrice des transports ferroviaires de voyageurs d'intérêt régional sur son territoire, prévoit une ouverture à la concurrence progressive des services de transport voyageurs régionaux et est ainsi la première à s'engager dans la concrétisation de cette vision stratégique de revitalisation de lignes de desserte fine du territoire à travers une délégation de service public de 22 ans.

Il s'agit du premier contrat ferroviaire que la Région Grand-Est a attribué depuis l'ouverture à la concurrence et du premier contrat en France opéré sous un modèle nouveau, permettant à un prestataire unique d'assurer l'exploitation du service ferroviaire et la gestion de l'infrastructure.

Cette concession, confiée à la Société de projet NOVA 14, combine deux périmètres (représentés sur le schéma ci-après) :

- 🔗 Une mission d'Entreprise Ferroviaire (EF) entre Nancy et Contrexéville, comprenant une exploitation des trains périurbains entre Nancy et Pont-Saint-Vincent, et une seconde des trains régionaux entre Nancy et Contrexéville ;
- 🔗 Une mission de Gestionnaire d'Infrastructure (GI) entre Jarville et Vittel.

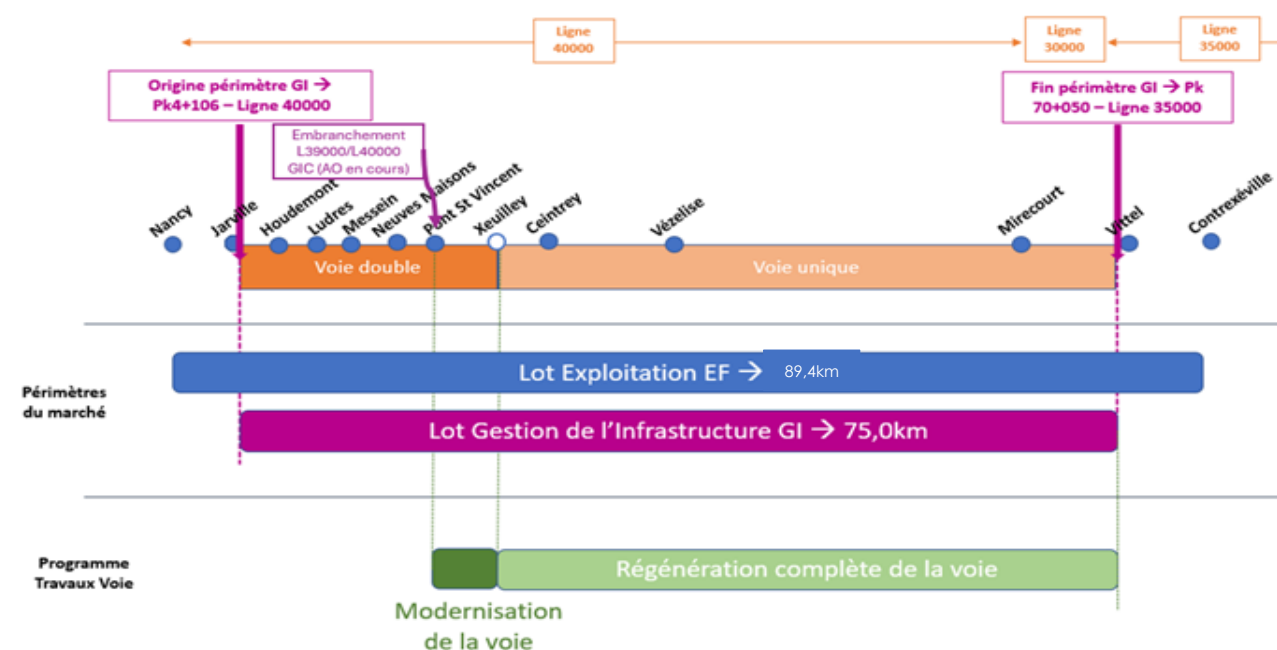


Figure 1 : Périmètre du marché EF/GI

Cette démarche est inscrite dans le schéma stratégique de la Région Grand Est et les objectifs de décarbonation des transports et d'attractivité du ferroviaire bénéficieront ainsi au territoire. Le projet ambitionne le fonctionnement efficace de l'offre périurbaine et longue distance s'appuyant sur une refonte de l'infrastructure sur la section centrale de la ligne et privilégiant une solution qui optimise les coûts de construction et d'exploitation, optimise les roulements, et surtout, offrant aux habitants des Vosges et de Meurthe-et-Moselle, la meilleure solution de déplacement sur cet axe.

2.3 PRESENTATION GENERALE DES LIGNES ENTRE NANCY ET CONTREXEVILLE

2.3.1 Localisation et caractéristiques générales de l’infrastructures actuelle

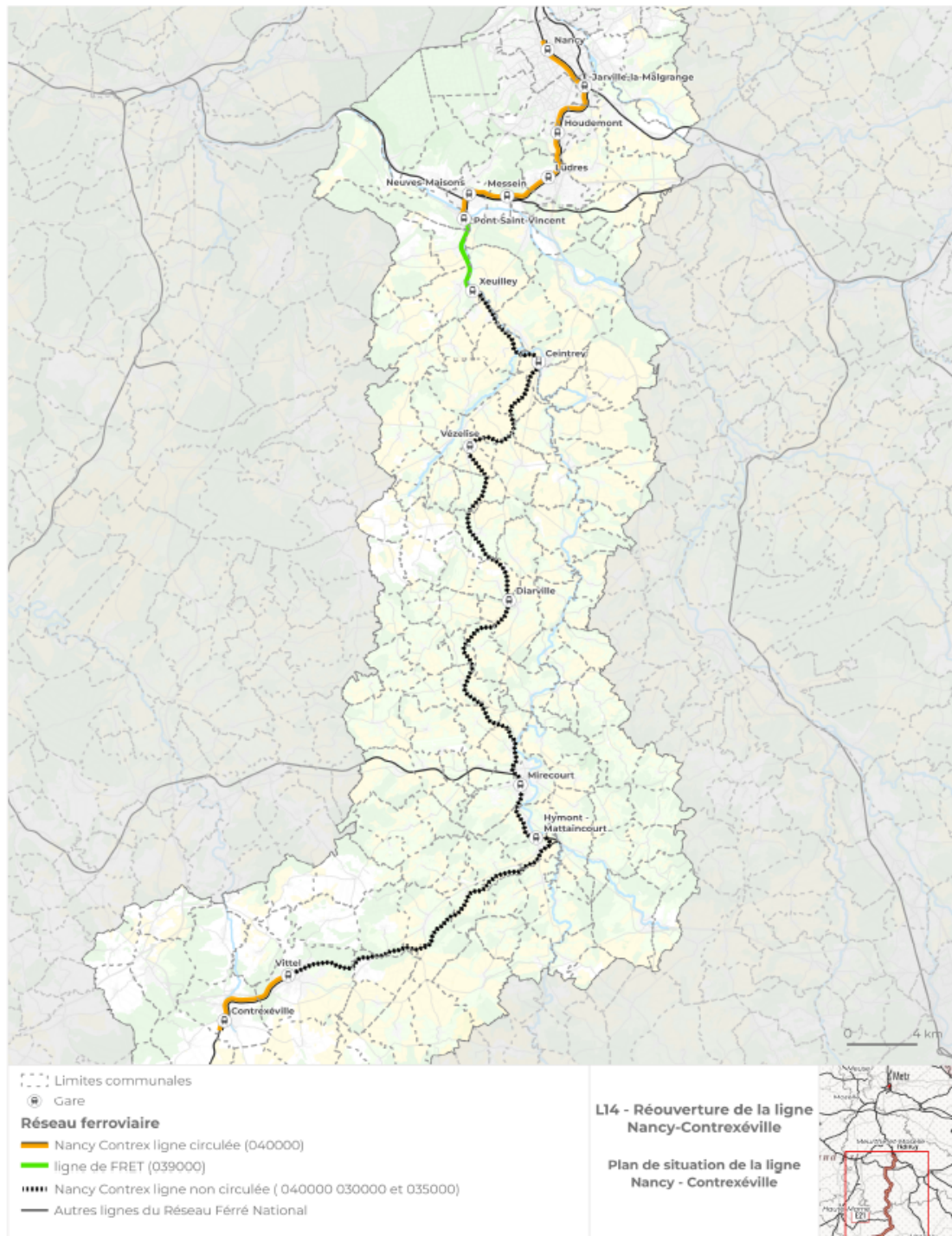


Figure 2 : Plan de situation de la ligne Nancy-Contrexéville

Historiquement, les lignes actuelles sont issues de lignes ferroviaires autorisées et construites vers le milieu du 19ème siècle. Les dates de Demande d’Utilité Publique (DUP) et les dates d’ouvertures des lignes historiques sont présentées dans le tableau ci-après.

Tableau 1 : Dates historiques de mise en service de la ligne

Ligne ferroviaire	Type de voie ferrée	Date DUP	Date d'ouverture
Ligne Nancy/Vézelize	Ligne d'intérêt local voie normal unique	24/07/1872	11/11/1872
Ligne Vézelize/Mirecourt	Ligne d'intérêt local Voie normale unique	08/03/1878	22/12/1879
	Pose d'une seconde voie	06/05/1881	/
Ligne Mirecourt/Contrexéville (Mirecourt/Chalindrey)	Double	15/06/1878	01/03/1881

Le Linéaire ferroviaire non électrifié sera exploité de 89,4 km emprunte quatre lignes ferroviaires historiques du Réseau Ferré National (RFN) :

- La ligne n°70°000 à Nancy de 3,1 km en voie double ;
- La ligne n°40°000 entre Nancy à Xeuilley de 19,6 km en voie double et entre Xeuilley et Mirecourt en voie unique de 37,4 km ;
- La ligne n°030000 de 4.6 km entre Mirecourt jusqu'à Hymont – Mattaincourt ;
- La ligne n°035000 de 17.8 km entre Hymont – Mattaincourt et Vittel et 6,750 km entre Vittel et Contrexéville en voie double.

Il comprend des équipements et des aménagements spécifiques notamment :

- 6 gares et 16 haltes ;
- 74 passages à niveau ;
- 311 ouvrages correspondants à des pont rails, ponts rotes, ponceaux, des, dalots, buses et autres.

Hormis la circulation des trains de fret de desserte de la cimenterie Vicat à Xeuilley qui circule jusqu'à la bifurcation vers la ligne 39000, la circulation sur le tronçon Pont-Saint-Vincent/Vittel qui était emprunté uniquement par des trains de voyageurs jusqu'en décembre 2016 a été interrompue à la suite de l'état de dégradation de la voie ferrée et des ouvrages d'arts ne permettant plus le transport de voyageurs suivant le plan de transport établi.

2.4 OBJECTIF DES TRAVAUX

Les travaux consisteront en la régénération ou modernisation des voies et la reprise de la plateforme ferroviaire, des travaux de remise en état des différents ouvrages d'art et hydrauliques, la mise en place d'un système de signalisation automatisé et centralisé, des travaux de sécurisation des passages à niveau et la modernisation des gares et haltes.

Ces travaux peuvent se décliner dans les opérations suivantes à mettre en œuvre pour permettre la mise en service de la ligne ferroviaire :

- La régénération des voies et de certains quais de haltes et gares ;
- Le curage et le reprofilage du système d'assainissement en continuité de l'existant ;
- Le remplacement des rails, des traverses et le renouvellement du ballast ;
- Le remplacement si nécessaire de la sous-couche en fond de déballastage ;
- Le passage de la voie en Long Rail Soudé (LRS) ;

- 🔗 Le passage en voie unique entre Xeulley et Ceintrey ;
- 🔗 La remise en état de la plateforme ferroviaire et des ouvrages d'art et hydrauliques ;
- 🔗 La mise en place d'un système de signalisation automatisé et centralisé ;
- 🔗 Les travaux de sécurisation des passages à niveau ;
- 🔗 La création ou renouvellement de plusieurs Appareils de Voie (Adv.) et de Voie d'Evitement (VE) ;
- 🔗 La création d'un site de maintenance et de remisage (SMR) et d'un site de maintenance de l'infrastructure (SMI) à Mirecourt et d'un nouveau plan de voies associés.

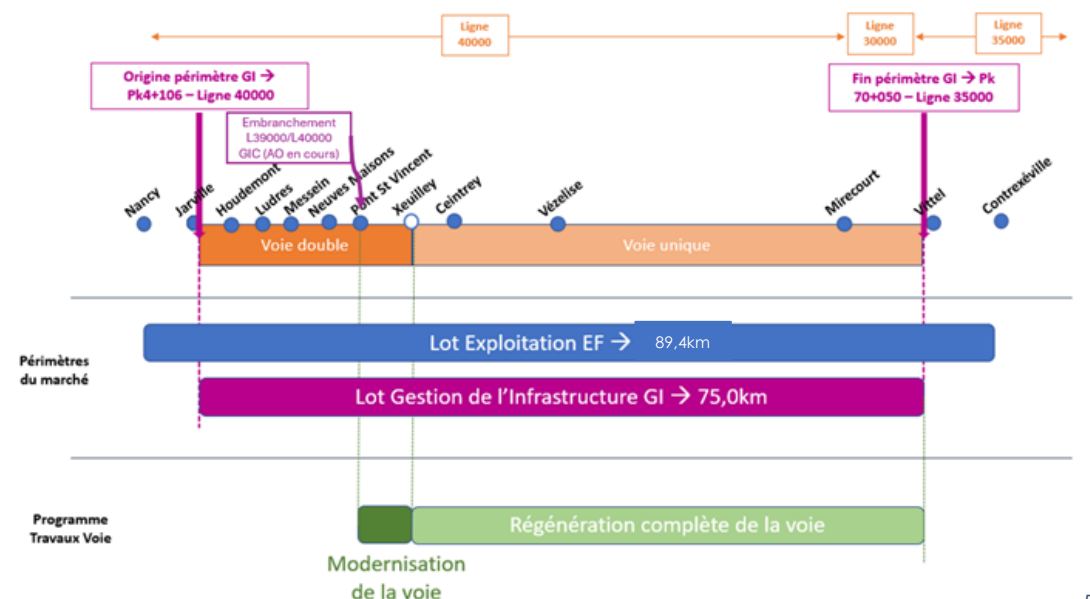


Figure 3 : Représentation schématique du programme travaux

Les travaux sont prévus de décembre 2025 à décembre 2027 soit une durée de 25 mois.

2.5 PRESENTATION NON TECHNIQUE DU PROJET

2.5.1 La voie ferrée

Les travaux consistent à régénérer intégralement la voie entre Xeulley et Vittel et seulement partiellement par modernisation de la voie entre Pont-Saint-Vincent et Xeulley. Il est prévu un armement de la voie régénérée de type Long Rail Soudé (LRS) sur traverses béton permettant un niveau optimum de confort pour les usagers et les riverains. Le tronçon entre Xeulley et Vittel sera régénéré à voie unique pour s'adapter au plan de transport, soit 13 km de voie simple supprimée par rapport au plan de voie existant.

2.5.2 La plateforme et le système d'assainissement

2.5.2.1 Description de la plateforme et du système assainissement actuels

L'analyse croisée des éléments issus des données géotechniques et d'observations de terrain a permis de faire un état des lieux de la plateforme au droit du linéaire en fonction des caractéristiques géotechniques, géomécaniques de l'implantation du futur tracé sur la plateforme ferroviaire. L'état des lieux du système d'assainissement a quant à lui été réalisé par le biais d'observations de terrain.

Il comprend des dispositifs d'assainissement tels que des buses, des caniveaux, des cunettes, des fossés béton et des fossés terre présentant des désordres tels que : développement de végétation arbustive, des obstructions ou des dégradations structurales.

2.5.2.2 Description des travaux projetés sur la plateforme et le système d'assainissement

L'état des lieux de la plateforme et du système d'assainissement existant a permis de mettre en évidence les zones où des travaux d'amélioration au niveau du drainage, de la voie et du tracé devront être réalisés afin de permettre de satisfaire les fonctions essentielles de la plateforme. Les reprises de la plateforme ferroviaire et du système d'assainissement sont listées ci-après et seront réalisés en fonction de l'état des lieux, des sols rencontrés et la portance à satisfaire.

2.5.3 Les ouvrages en terre

2.5.3.1 Description des ouvrages en terre actuels

Le linéaire entre Nancy et Contrexéville comprend 22 ouvrages en terre dont :

- 🔗 10 Ouvrage en Terre Critiques (OTCR) ;
- 🔗 5 Ouvrages en terre Sensibles (OTS) ;
- 🔗 4 Ouvrages en Terre Particuliers (OTP) ;
- 🔗 3 Ouvrages en Terre Courants (OTC).

2.5.3.2 Description des travaux projetés sur les ouvrages en terre

POUR LES OT DE MESSEIN 1, FORCELLES-PRAYE ET DIARVILLE :

Pour ces trois OT, il paraît essentiel de mener une analyse approfondie permettant d'identifier les phénomènes à l'origine des déformations et d'optimiser les solutions de confortement en fonction des résultats obtenus.

POUR L'OT MESSEIN 1 :

Les préconisations consistent à réaliser un confortement du remblai, telles que l'utilisation de bèches en pied, d'éperons ou de masques drainants d'une part, ou de clouage en profondeur.

POUR LES OT DE FORCELLES-PRAYE ET DIARVILLE :

Les préconisations consistent à réaliser des travaux structuraux sur le remblai avec l'extension de la banquette de pied, surmontée d'un épaulement pour renforcer la stabilité de l'ensemble.

POUR LES OT DE HAREVILLE-MONTFORT ET VITTEL

Une proposition technique de diagnostic géophysique et géotechnique de ces ouvrages sera réalisée et si le risque est avéré, un traitement des injections/comblements de vide ou un renforcement par mise en œuvre d'une géogridde sous le ballast sera préconisé.

2.5.4 Les Ouvrages d'Art et Ouvrages Hydrauliques

2.5.4.1 Description des OA et OH actuels

Les ouvrages d'art (OA) et les ouvrages hydrauliques (OH) sont indispensables pour le franchissement des infrastructures routières traversées et des cours d'eau par la ligne ferroviaire. La ligne entre Nancy et Contrexéville comprend 311 ouvrages investigués :

- 🔗 47 ponts-rails dont 18 au droit du tronçon circulé et 29 au droit du tronçon non-circulé ;
- 🔗 11 ponts-routes dont 4 au droit du tronçon circulé et 7 au droit du tronçon non-circulé ;

- 55 ponceaux dont 21 au droit du tronçon circulé et 34 au droit du tronçon non-circulé ;
- 187 dalots et buses dont 31 au droit du tronçon circulé et 156 au droit du tronçon non-circulé ;
- 8 murs dont 2 au droit du tronçon circulé et 6 au droit du tronçon non-circulé ;
- 3 ouvrages « autres » au droit du tronçon circulé et 0 au droit du tronçon non-circulé.

2.5.4.2 Etat général des OA et OH recensés

Le tableau ci-dessous présente l'état qualitatif des ouvrages ayant pu être investigués au droit du linéaire.

Tableau 2 : Etat général des OA et OH recensés au droit du linéaire

Etat général des OA	PRA	PRO	PONCEAUX	DALOTS	BUSES	MURS	AUTRES
« 1- Très bon »	0	0	0	0	0	0	0
« 2- Bon » :	10	5	6	5	6	2	0
« 3- moyen »	27	3	9	2	9	1	3
« 4- Mauvais »	7	2	7	5	0	0	0
« 5- Très mauvais »	0	1	0	1	0	2	0
à définir	3**	0	33*	120*		3	0
Total	47	11	55	187		8	3

*Concernant les buses, les dalots et les ponceaux dont l'état est à définir, il sera nécessaire, afin de pallier le manque d'information de : réaliser une visite du tronçon circulé, un débroussaillage/curage et une inspection caméra. Tandis que pour les murs dont l'état est reste à définir, il est préconisé la réalisation d'un débroussaillage afin de pouvoir évaluer qualitativement de ces derniers.

** concernant les 3 Ponts-rails dont l'état reste à définir il s'agit : 1 PRA tablier à poutrelles enrobées [PK : 012+545], 1 PRA maçonnerie plein cintre [PK : 014+739]et 1 PRA tablier métallique [PK : 072+417].

2.5.5 Les gares et haltes

2.5.5.1 Description des gare et haltes actuelles

Le linéaire entre Nancy et Contrexéville compte 6 gares : Nancy, Ceintrey, Vézelize, Mirecourt, Vittel, Contrexéville et 16 haltes : Pierreville, Pulligny, Clérey-sur-Brenon, Tantonville, Forcelles-Saint-Gorgon, Praye, Housséville, Diarville, Boulaincourt, Frenelle-la-Grande, Poussay, Haréville, Remoncourt, Rozerotte, Bazoil-et-Ménil et Hymont Mattaincourt.

2.5.5.2 Description des gares et haltes projetées

Sur l'ensemble des 16 haltes, il est prévu la démolition du quai afin d'assurer un drainage efficace de la plateforme.

Sur les gares, les interventions sont circonscrites au secteur entre Jarville et Vittel et intègrent

- Pour Ceintrey et Vézelize :
 - la démolition et la reprise de bordure de quai sur 368 ml sur Ceintrey et 315 ml sur Vézelize ;
 - la construction d'un quai de 66 ml (avec possibilité d'extension ultérieure à 90 ml) avec une hauteur de quai de 55 cm et une largeur de 1,6 ml à 3,00 ml pour les deux gares.
- Pour la gare de Mirecourt, il est prévu :
 - la démolition et la reprise de bordure de quai sur 420 ml ;
 - la requalification des 2 quais sur une longueur de 60 ml minimum (extensibles à 90 ml), avec une hauteur de quai de 55 cm et une largeur de 1,6 ml à 3,00 ml.

2.5.6 Le SMR

2.5.6.1 Description de l'état actuel du site

Le terrain de 2.6 ha du futur SMR est situé en pied de versant et comprend une pente descendante d'ouest en est de 10%. Le site est localisé à l'arrière de la gare ferroviaire et Il s'agit d'une ancienne friche industrielle partiellement boisée comprenant un chemin d'accès carrossable depuis l'avenue Aubrey Chavanne ainsi qu'un pont traversant le site d'ouest en est.

2.5.6.2 Description du SMR projeté

Le site de maintenance et de remisage (SMR) évaluée à environ 16500 m² sera implantés à Mirecourt et il abritera les installations suivantes) :

- Un hall station-service comprenant une cuve de stockage et une station-service de carburants ;
- Une zone de lavage des rames ferroviaires ;
- Les ateliers de maintenance du matériel roulant ;
- Les locaux de services de maintenance ;
- Le service d'exploitation et le Poste de Commandes Central ;
- Les locaux techniques ;
- Le magasin ;
- Le remisage des rames ;
- Les voies extérieures (enrobés, parking, zone de retournement et aménagements paysagers).

2.5.7 Equipements de télécommunication

Les 9 emplacements sélectionnés pour les relais RST Tetra sont présentées dans le tableau ci-dessous et auront un accès clos et indépendant depuis le domaine public (hors voies).

Tableau 3 : localisation des équipements de télécommunication

Réf Relais	Commune	PK
54257_P1 - HEILLECOURT_L14_NCV	Heillecourt	PK1+690
54328_P1 - LUDRES_L14_NCV	Ludres	PK6+640
54397_P2 - NEUVES-MAISONS_L14_NCV	Neuves Maisons	PK12 + 080
54596_P3 - XEUILLEY_L14_NCV	Xeuilley	PK18+040
54513_P2 - TANTONVILLE_L14_NCV	Tantonville	PK 30+030
54156_P1 - DIARVILLE_L14_NCV	Diarville	PK 42+950
88304_P2 - MIRECOURT_L14_NCV	Mirecourt	PK 57+070
88043_P2 - BAZOILLES-ET-MENIL_L14_NCV	Bazoilles-et-Ménil	PK 83+320
88516_P1 - VITTEL_L14_NCV	Vittel	PK71+570

2.6 HISTORIQUE DES ETUDES

À la suite de l'interruption de la circulation voyageurs sur le tronçon entre Xeuilley et Vittel de la ligne exploitée entre Nancy et Contrexéville en décembre 2016, le projet de réouverture de la ligne ferroviaire à la circulation a fait l'objet d'études et d'une forte concertation avec l'ensemble des acteurs locaux.

Les principaux jalons du projet sont les suivants :

- 🔗 **Décembre 2016** : Suspension des circulations ferroviaires, à la suite d'une limitation de vitesse à 40 km/h sur un linéaire de 38 kilomètres entre Xeuilley et Mirecourt, nécessaire pour maintenir la sécurité des circulations. L'impact du ralentissement sur le temps de parcours ne rendait plus viable le maintien d'un service ferroviaire tant que des travaux n'étaient pas réalisés ;
- 🔗 **2017-2018** : Etude mobilité en concertation avec les élus territoriaux (Communautés de Communes, parlementaires, Conseillers départementaux et régionaux) pour définir les conditions de réouverture à la circulation de la ligne et la nouvelle politique de desserte, Cette étude a démontré la pertinence de l'offre ferroviaire par rapport à l'offre routière, comme véritable outil d'aménagement du territoire.
- 🔗 **Mars 2019** : validation de la démarche de mise en concurrence des services de transports ferroviaires et lancement de l'expérimentation d'ouverture à la concurrence,
- 🔗 **Juillet 2020** : Publication de l'avis de concession de service public pour l'exploitation,
- 🔗 **2020-2021** : Etude sur l'aménagement des passages à niveau, avec une large concertation avec l'ensemble des acteurs tout au long du processus,
- 🔗 **2021-2022** : Phase de dialogue compétitif avec les entreprises candidates au concours de concession,
- 🔗 **Septembre 2023** : Remise des offres initiales,
- 🔗 **Janvier 2024** : Séance de négociations avec le « titulaire pressenti »,
- 🔗 **Mai 2024** : Approbation du groupement en charge de la concession de service public, composé des sociétés Transdev SA, NGE Concessions, Caisse des dépôts et consignations.

3 TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE

3.1 TEXTES ASSOCIES AUX PROCEDURES, CONCERTATION, ENQUETES PUBLIQUES

La présente enquête publique relative à la réouverture à la circulation voyageurs de la ligne entre Nancy et Contrexéville est régie par les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du code de l'environnement :

- 🔗 Le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale,
- 🔗 L'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes,
- 🔗 L'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 et le décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes,
- 🔗 Le décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas,
- 🔗 La loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique (ASAP) ;

3.2 TEXTES ASSOCIES AUX PROCEDURES, CONCERTATION : ETUDE D'IMPACT

- 🔗 Le code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 122-1 et suivants relatifs aux études d'impact et aux évaluations environnementales ;
 - L. 123-1 et suivants relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
 - L. 181-1 et suivants (ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017), r 181-1 et suivants (décrets n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017) relatifs aux dispositions générales et au champ d'application de l'autorisation environnementale.
- 🔗 Le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 103-2 et suivants relatifs à la concertation ;
- 🔗 La circulaire n° 93-73 du 27 septembre 1993 prise pour l'application du décret n° 93-245 du 2 février 1993 relatif aux enquêtes publiques et au champ d'application des enquêtes publiques et modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 et l'annexe au décret n° 85-453 du 23 avril 1985 ;
- 🔗 Le décret n° 2003-767 du 1er août 2003 modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 sur les études d'impact pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature ;
- 🔗 La circulaire du premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux d'aménagement et d'ouvrages de l'état et des collectivités territoriales pour ce qui concerne la concertation inter-administrative ;
- 🔗 Le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

3.3 TEXTES CONCERNANT LES THEMATIQUES ABORDES DANS LES DIFFERENTS DOSSIERS COMPOSANT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

3.3.1 Codes concernés

Le projet est concerné par les codes suivants :

- 🔗 De l'environnement ;
- 🔗 De l'urbanisme ;
- 🔗 De l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- 🔗 De la route ;
- 🔗 Général de la propriété des personnes publiques ;
- 🔗 De la voirie routière ;
- 🔗 Du patrimoine ;
- 🔗 Des transports ;
- 🔗 De la santé publique.

3.3.2 Textes associés à la protection de la nature

- 🔗 Le code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 210-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques),
 - L. 300-1 et suivants (relatifs aux espaces naturels),
 - L. 341-1 et suivants (relatifs aux monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),
 - L. 411-1 et suivants (relatifs au patrimoine naturel).
- 🔗 La loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, partiellement abrogée et codifiée, relative à la protection de la nature,
- 🔗 La loi modifiée n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, modifiant le code rural, le code de l'urbanisme, le code des collectivités territoriales, et partiellement codifiée au code de l'environnement,
- 🔗 Les arrêtés régionaux et nationaux fixant les listes d'espèces animales ou végétales protégées,
- 🔗 L'arrêté du 1er octobre 2009 (modifiant l'arrêté du 24 juin 2008) précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides),
- 🔗 La loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages,
- 🔗 La loi n°2019-773 du 24 juillet 2019 portant création de l'office français de la biodiversité, modifiant les missions des fédérations des chasseurs et renforçant la police de l'environnement.

3.3.3 Textes associés à la protection du patrimoine et aux paysages

- 🔗 Le code du patrimoine et notamment ses articles :
 - L. 521-1 et suivants (relatifs à l'archéologie préventive),
 - L. 531-14 et suivants (relatifs aux découvertes fortuites),
 - L. 611-1 et suivants (relatifs aux monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables et qualité architecturale),
- 🔗 Le code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 341-1 et suivants (relatifs aux monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),
 - L. 350-1 et suivants (relatifs aux paysages).

3.3.4 Textes associés à l'eau

- 🔗 Le code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 210-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques),
 - L. 211-1 et r. 211-1 et suivants (relatifs à la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau),
 - L. 214-1 et suivants et R. 214-1 et suivants définissant les IOTA.
- 🔗 Le décret n°2020-828 du 30 juin 2020 modifiant la nomenclature et la procédure en matière de police de l'eau, et arrêté TREL2011759A du 30 juin 2020 définissant les travaux de restauration des fonctionnalités naturelles des milieux aquatiques relevant de la rubrique 3.3.5.0 de la nomenclature annexée à l'article R214-1 du code de l'environnement.

3.3.5 Textes associés au bruit

- 🔗 Le code de l'environnement et notamment ses articles L. 571-1 et suivants et R. 571-1 à R. 572-11 (relatifs au bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre), transcription de l'article 12 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit,
- 🔗 L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières,
- 🔗 L'arrêté du 30 mai 1996, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et de l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,
- 🔗 La circulaire du 12 juin 2001, relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des Points Noirs de Bruit,
- 🔗 La circulaire du 25 mai 2004, relative au bruit des infrastructures de transport terrestre et à la résorption des points noirs bruits.

3.3.6 Textes associés à la pollution de l'air et à la protection de la sante

- 🔗 Le code de l'environnement et notamment ses articles L. 220-1 et suivants (relatifs à l'air),
- 🔗 La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et notamment son article 19 complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement,
- 🔗 La circulaire n° 2000-61 du 3 février 2000 relative au guide de lecture et d'analyse du volet sanitaire des études d'impact,
- 🔗 Le décret n° 2002-213 du 15 février 2002 portant transposition des directives 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 novembre 2000 et modifiant le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites,
- 🔗 Le décret n°2003-1085 du 12 novembre 2003 portant transposition de la directive 2002/3/CE du Parlement Européen et du Conseil du 12 février 2002 et modifiant également le décret n° 98-360 du 6 mai 1998,

- 🔗 La circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières,
- 🔗 La note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

4 INSERTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE DANS LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES RELATIVES A L'OPERATION

4.1 TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

La réouverture à la circulation voyageurs de la ligne entre Nancy et Contrexéville doit faire l'objet de l'enquête publique unique, régies par les articles L.123-6 et R.123-1 et suivants du code de l'environnement.

4.2 PIECE A : « DEMANDE DE DEROGATION A L'INTERDICTION DE DESTRUCTION D'ESPECES PROTEGEES »

Dans le cadre de la procédure de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées, l'enquête publique constitue une étape clé de la concertation avec le public.

Elle intervient après la consultation des collectivités territoriales et organismes concernés, ainsi que celle du Conseil National du Patrimoine Naturel (CNPN).

L'enquête publique permet au public de prendre connaissance du projet et de formuler des observations sur ses impacts environnementaux, notamment sur les espèces protégées.

À l'issue de cette enquête publique, le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) rédige un rapport unique et des conclusions motivées spécifiques à la demande de dérogation.

Ces éléments sont pris en compte par l'autorité compétente, qui peut, le cas échéant, publier un arrêté inter préfectoral portant dérogation à la destruction d'espèces protégées. Cette décision fixera, le cas échéant, les prescriptions nécessaires pour éviter, réduire et compenser les impacts environnementaux du projet.

4.3 PIECE B : « DEMANDE DE FERMETURE DE PASSAGES A NIVEAU »

La procédure de fermeture de passages à niveau prévoit également une enquête publique, qui vise aussi à informer le public sur le projet et à recueillir ses observations, en particulier sur les conséquences de la fermeture des passages à niveau en termes de sécurité, d'accessibilité et de continuité territoriale.

Le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) établit un rapport unique et formule des conclusions motivées spécifiques à la fermeture de passage à niveau à l'issue de la procédure.

Ces éléments sont pris en compte par l'autorité administrative pour décider, le cas échéant, de la publication de l'arrêté inter préfectoral relatif à la fermeture des passages à niveau concernés.

4.4 PIECE C : « EVALUATION ENVIRONNEMENTALE – ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT »

Dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale – étude d'impact sur l'environnement, l'enquête publique constitue une étape clé de la concertation avec le public.

Elle intervient après la consultation des collectivités territoriales et organismes concernés.

L'enquête publique permet au public de prendre connaissance du projet et de formuler des observations sur ses impacts environnementaux.

4.5 AUTRES PROCEDURES JOINTES A L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

Parallèlement à la « demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées » incluant une « étude d'impact sur l'environnement » ainsi que la « demande de fermeture de passages à niveau », les dossiers d'autres procédures nécessaires à la réalisation du projet sont jointes à l'enquête publique unique pour information et consultation.

Les dossiers fournis comme pièces des enquêtes publiques sont les suivantes :

- 🔗 La pièce D : Demande de reconnaissance d'antériorité et travaux Loi Sur l'Eau (IOTA) ;
- 🔗 La Pièce E : Demande de modification et d'aménagement de passages à niveau ;
- 🔗 La pièce F : Bilan Socio-Economique ;
- 🔗 La pièce G : Bilan de la concertation préalable de Nova 14 ;
- 🔗 La pièce H : Avis des organismes consultés et réponses de Nova 14 comprenant :
 - o Pièce H1 : L'avis MRAe et le mémoire en réponse de Nova 14 (H1) ;
 - o Pièce H2 : L'avis CNPN et une note en réponse de Nova 14 (H2) ;
 - o Pièce H3 : Les avis des autres organismes consultés (H3).

4.5.1 Pièce D : Demande de reconnaissance d'antériorité et travaux Loi Sur l'Eau (IOTA)

La ligne ferroviaire existante entre Nancy et Contrexéville a été autorisée avant la mise en place de la loi sur l'Eau de 1992 et sa mise à jour en 2006. Conformément aux articles L.214-6 et R.214-53 du code de l'environnement, les ouvrages et aménagements existants ont fait l'objet d'une demande de reconnaissance d'antériorité, au titre de la Loi sur l'Eau.

Par ailleurs, les travaux de modernisation de la ligne ferroviaire entre Nancy et Contrexéville impliquent de modifier des installations, ouvrages et aménagements existants bénéficiant de l'antériorité. Ces modifications ont été portées à la connaissance des services de l'Etat.

Par un courrier du 24 juin 2025 de la Direction Départementale des Territoires des Vosges et un courrier du 26 juin 2025 de la Direction Départementale des Territoires de Meurthe-et-Moselle, la reconnaissance d'antériorité des ouvrages existants, ainsi que les modifications liées au projet ont été actées.

4.5.2 Pièce E : Demande de modification et d'aménagement des passages à niveau

Dans le cadre du projet, des modifications de passages à niveau sont prévues afin d'améliorer la sécurité de la ligne et maîtriser les risques d'accidents liés à la traversée de la ligne ferroviaire par les différents usagers.

Conformément à l'article 3 de l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 qui prévoit que « *tout changement ou mise en place d'équipements, tels que définis aux articles 9 à 23 du présent arrêté, pour un passage à niveau existant, sont autorisées par un arrêté préfectoral* », un dossier de demande d'aménagement a été constitué. Le dossier comprend :

- 🔗 Une description du projet global ;
- 🔗 Les fiches individuelles des PN concernés par les projets d'aménagement, précisant les caractéristiques de la voie et de l'environnement du PN, l'identification des gestionnaires de voie, les moments de circulation et les distances de visibilité ;
- 🔗 Une étude de criticité évaluant le risque relatif à la réouverture de chaque PN concerné ;

Contrairement à la fermeture de passages à niveaux, cette procédure n'est pas soumise à enquête publique mais seulement à consultation.

Cette procédure fera l'objet de deux publications :

- 🔗 Un arrêté préfectoral pour le changement de catégorie des passages à niveau dans le département des Vosges ;
- 🔗 Un arrêté préfectoral pour le changement de catégorie des passages à niveau dans le département de Meurthe-et-Moselle.

4.5.3 Pièce F : Bilan Socio-Economique

L'évaluation socio-économique d'un projet d'investissement vise à analyser l'opportunité et la pertinence du projet de transport, ainsi qu'à informer sur ses effets (avantages et inconvénients), pour les différents acteurs concernés et plus globalement pour la collectivité. C'est un outil d'aide à la décision permettant donc d'apprécier les enjeux socio-économiques du projet et de ses variantes éventuelles.

Ce dossier comprend les 3 volets suivants :

- 🔗 **L'analyse stratégique** décrit le contexte et les enjeux spécifiques du territoire, qui vont expliquer les raisons de la nécessité du projet et les objectifs auxquels il doit répondre. Cette description porte à la fois sur la situation existante (infrastructures pour lesquelles on envisage un projet), et future si le projet n'était pas réalisé.
- 🔗 **La description du projet.**
- 🔗 **L'évaluation socio-économique** permet d'évaluer la pertinence de l'option de projet. Elle répond schématiquement aux questions suivantes : l'option de projet atteint-elle les objectifs fixés au projet ? A-t-elle d'autres effets, positifs ou négatifs, sur le territoire, l'environnement ? Cette évaluation s'appuie notamment sur un bilan quantifié qui a pour objet de mesurer les effets du projet en termes de coûts et d'avantages monétarisés pour la collectivité. Ce bilan socio-économique permet de déterminer l'intérêt du projet pour la collectivité, en tenant compte notamment des coûts d'investissement des infrastructures nécessaires. Il est établi selon une méthodologie codifiée applicable et commune à l'ensemble des projets d'infrastructures de transport envisagés sur le territoire français.

Enfin, **la synthèse** reprend les points essentiels des volets précédents et doit permettre ainsi une bonne appropriation de l'évaluation par le public.

4.5.4 Pièce G : Bilan de la concertation préalable de Nova 14

Par l'avis d'attribution n°24-86464 du 22 juillet 2024, la société Nova 14 est titulaire du contrat de service public de la Région Grand Est pour la fourniture de services de transport ferroviaire et routier

de voyageurs incluant la régénération et maintenance de l'infrastructure sur la ligne Nancy-Contrexéville.

Dans ce cadre, il a été choisi de procéder, en accord avec la Région Grand Est, à une concertation préalable volontaire de Nova 14 pour associer toutes les personnes concernées par le projet et recueillir avis, contributions et questions sur le projet et sur les prochaines étapes.

4.5.5 Pièce H : Avis des organismes consultés et réponses de Nova 14

4.5.5.1 Pièce H1 – Avis MRAe et mémoire en réponse de Nova 14

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

S'agissant d'un projet sous maîtrise d'ouvrage d'un concessionnaire privé, l'autorité environnementale est la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe), conformément à l'article R122-6 du code de l'environnement.

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

Conformément au V de l'article L.122-1 du code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, le mémoire en réponse, qui sera mise à disposition du public dans le cadre de la procédure de participation du public organisée conformément aux articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement.

L'avis de l'Ae est publié sur le site internet de l'Ae. Il est intégré dans le dossier d'enquête publique soumis à la consultation du public.

4.5.5.2 Pièce H2 – Avis CNPN et note en réponse

Suite à l'avis du CNPN, Nova 14 a choisi d'élaborer une note en réponse à cet avis pour bien identifier la prise en compte des remarques du CNPN et les reprises apportées au dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées.

Le note en réponse est intégrée dans le dossier d'enquête publique même si ce n'est pas une demande réglementaire.

4.5.5.3 Pièce H3 – Avis des autres organismes consultés

Cette pièce permet de porter à la connaissance du public les avis émis par l'ensemble des collectivités locales et territoriales concernées par le projet.

4.6 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

4.6.1 Consultation des services, autorités et instances

4.6.1.1 Autorité environnementale

Tout projet soumis à évaluation environnementale doit faire l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (Ae) (art. R122-7 du code de l'environnement).

Pour le projet de réouverture aux voyageurs du tronçon entre Xeuilley et Vittel de la ligne entre Nancy et Contrexéville, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L122-1 du code de l'environnement est la Mission Régionales d'Autorité Environnementale Grand-Est.

L'avis rendu par l'Ae porte sur la qualité de l'évaluation environnementale faite par le Maître d'Ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet. Il vise également à garantir la bonne information du public sur les enjeux environnementaux et sanitaires.

La saisine de l'Ae intervient en amont de la consultation du public. L'Ae dispose d'un délai de deux mois pour rendre son avis, à compter de la date à laquelle elle accuse réception du dossier transmis (art. R.122-7 du code de l'environnement).

Les observations de l'Ae doivent faire l'objet d'un mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage, faisant état des éléments complémentaires qu'il entend apporter à chacune des observations soulevées par l'Ae dans son avis, et mis à disposition du public sur internet (article L122-1 V. du code de l'environnement).

4.6.1.2 Collectivités territoriales intéressées (et leurs groupements) sur l'évaluation environnementale du projet

L'article L122-1 V du code de l'environnement mentionne que « *Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet.* »

L'article R122-7 prévoit que c'est l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet qui transmet pour avis le dossier aux collectivités. Lesquelles sont « *la ou les communes d'implantation du projet* » et, éventuellement, « *les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire* ».

4.6.1.3 Conseil National du Patrimoine Naturel

La demande de dérogation « espèces protégées » implique la saisine pour avis du Conseil National du Patrimoine Naturel (CNP), qui dispose d'un délai de deux mois pour se prononcer (art. 3 de l'arrêté du 19 février 2007 ; art. R.411-13-2 du code de l'environnement).

4.6.2 Autorité compétente

Le projet prenant place en région Grand-Est, la consultation du public est ouverte et organisée par l'autorité compétente, le Préfet des Vosges coordonnateur (article R.123-3 du code de l'environnement).

4.6.3 Désignation du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête

Le préfet coordonnateur des Vosges saisit le président du Tribunal Administratif en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur (art. R.123-5 du code de l'environnement). Celui ou celle-ci est désigné(e), après que le Préfet a adressé au président du Tribunal Administratif une demande qui précise l'objet de l'enquête, la période d'enquête proposée, ainsi que le résumé non technique ou la note de présentation du projet (art R.123-8 du code de l'environnement).

Le président du Tribunal Administratif, ou le magistrat délégué par lui à cette fin, désigne dans un délai de quinze jours un commissaire enquêteur ou les membres, en nombre impair, d'une commission d'enquête parmi lesquels il choisit un président.

Dès la désignation du commissaire enquêteur, le Préfet coordonnateur lui adresse une copie du dossier complet soumis à enquête publique en format papier et en format numérique.

Ne peuvent être désignées comme commissaire enquêteur les personnes intéressées au projet, soit à titre personnel, soit en raison des fonctions qu'elles exercent ou ont exercées depuis moins de cinq ans au sein d'associations ou d'organismes directement concernés par cette opération (art R.123-4 du code de l'environnement).

4.6.4 Contenu de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique unique

Conformément à l'article R. 123-9 du code de l'environnement, le Préfet des Vosges, qui est l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, précise par arrêté préfectoral, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête :

1. L'objet de l'enquête, les caractéristiques principales du projet, plan ou programme ainsi que l'identité de la ou des personnes responsables du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;
2. En cas de pluralité de lieux d'enquête, le siège de l'enquête, où toute correspondance postale relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ;
3. L'adresse du site internet comportant un registre dématérialisé sécurisé sur lequel le public peut transmettre ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête publique. En l'absence de registre dématérialisé, l'arrêté indique l'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions ;
4. Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
5. Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées,
6. La durée, le ou les lieux, ainsi que le ou les sites internet où, à l'issue de l'enquête publique, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;
7. L'information selon laquelle, le cas échéant, le dossier d'enquête publique est transmis à un autre Etat, membre de l'Union européenne ou partie à la convention sur l'évaluation de

l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, signée à Espoo le 25 février 1991, sur le territoire duquel le projet est susceptible d'avoir des incidences notables,

8. S'il y a lieu, les coordonnées de chaque maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable des différents éléments du ou des projets, plans ou programmes soumis à enquête.

Les jours et heures, ouvrables ou non, où le public pourra consulter gratuitement l'exemplaire du dossier et présenter ses observations et propositions sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment de ses horaires normaux de travail.

Lorsqu'un registre dématérialisé est mis en place, il est accessible sur internet durant toute la durée de l'enquête (art R.123-10 code de l'environnement).

4.6.5 Publicité de l'enquête publique

Un avis d'enquête publique est publié 15 jours avant l'ouverture de l'enquête publique et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans 2 journaux locaux diffusés dans le département concerné (art. L.123-10, R.123-9 et R.123-11 du code de l'environnement).

L'avis d'enquête publique est également publié sur le site internet des Préfectures de Meurthe-et-Moselle et des Vosges.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, en l'occurrence pour le projet de réouverture aux voyageurs de la ligne Nancy-Contrexéville.

Ces affiches doivent être visibles et lisibles des voies publiques, et être conformes à des caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté du 9 septembre 2021.

4.6.6 Modalités d'information, d'échange et de recueil des observations

Le dossier d'enquête publique est mis à disposition tout au long de l'enquête publique, sur Internet et en version papier. Il est aussi consultable gratuitement sur un poste informatique dans un lieu ouvert au public.

4.6.7 Les observations, propositions et contre-propositions du public durant l'enquête publique

Pendant la durée de l'enquête publique, le public peut consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre d'enquête, tenu à leur disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier. Ces observations, propositions et contre-propositions peuvent aussi être recueillies par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête aux lieux, jours et heures annoncés dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique.

Elles peuvent également être adressées par correspondance ou par voie électronique au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête publique. Elles sont tenues à la disposition du public au siège de l'enquête publique dans les meilleurs délais et sont accessibles sur le site internet dédié.

4.6.8 La communication de documents à la demande de la commission d'enquête

Lorsqu'il entend faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête en fait la demande au maître d'ouvrage.

Le commissaire enquêteur a la possibilité de faire toute demande d'audition et de convocation et peut demander au Tribunal Administratif d'ordonner une expertise aux frais du maître d'ouvrage.

4.6.9 La réunion d'information et d'échange avec le public

Lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet, ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête en informe le Préfet coordonnateur des Vosges, ainsi que le maître d'ouvrage, en leur indiquant les modalités qu'il propose pour l'organisation d'une éventuelle réunion avec le public.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête définit, en concertation avec le préfet coordonnateur et le maître d'ouvrage, les modalités d'information préalable du public et du déroulement de cette réunion.

4.6.10 Suspension éventuelle de l'enquête publique

Le préfet est en mesure de suspendre l'enquête publique pendant une durée maximale de 6 mois si la personne responsable du projet estime nécessaire d'apporter des modifications substantielles au projet ou à l'étude d'impact.

4.6.11 La clôture de l'enquête publique

A l'expiration de la durée de l'enquête publique, les registres d'enquête publique sont mis sans délai à la disposition du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête et clos par lui (ou elle) (art. R.123-18 du code de l'environnement).

Les observations du public sont communiquées au responsable du projet dans les 8 jours suivant la clôture de l'enquête publique et ce dernier dispose d'un délai de 15 jours pour rédiger un mémoire en réponse à ces observations.

4.6.12 Rapport et conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête

À l'issue de l'enquête publique unique, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport unique dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête publique.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement prévues (L.123-6 I. du code de l'environnement), en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves, ou défavorables au projet.

Des dispositions sont également prévues par le code de l'environnement dans le cas où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête ne remettrait pas son rapport dans les délais (art. L. 123-15 du code de l'environnement).

4.6.13 Compléments aux conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête

À la réception des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, le Préfet Coordonnateur peut en informer le président du Tribunal Administratif ou le conseiller délégué, dans

un délai de quinze jours, lorsqu'il constate une insuffisance ou un défaut de motivation de ces conclusions.

Si l'insuffisance ou le défaut de motivation est avéré, le président du Tribunal Administratif ou le conseiller qu'il délègue, dispose de quinze jours pour demander au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête de compléter ses conclusions.

Des dispositions sont également prévues par le code de l'environnement dans le cas où, en l'absence d'intervention de la part du président du Tribunal Administratif, le conseiller ne remettrait pas son rapport dans les délais (art. L.123-20 du code de l'environnement).

4.6.14 Communication du rapport et des conclusions

Le Préfet coordonnateur adresse, dès leur réception, une copie du rapport et des conclusions au maître d'ouvrage, à la mairie de chacune des communes et en préfecture où s'est déroulée l'enquête publique pour qu'elle soit tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le Préfet publie également le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sur le site internet où l'avis d'ouverture avait été publié.

Au vu des conclusions du commissaire enquêteur, le maître d'ouvrage peut, s'il estime souhaitable d'apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale, demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement (article L.123-14 du code de l'Environnement).

4.7 DECISIONS POUVANT ETRE ADOPTEES AU TERME DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

A l'issue de l'enquête publique unique, les deux décisions suivantes pourront être adoptées, par les Préfets de Meurthe-et-Moselle et des Vosges :

-  Arrêté inter préfectoral portant dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ;
-  Arrêté inter préfectoral relatif à la fermeture des 21 passages à niveau.

5 AUTRES PROCEDURES NECESSAIRES POUR LA REALISATION DU PROJET

Parallèlement aux procédures soumises à l'enquête publique unique et aux procédures jointes pour consultation des procédures nécessaires à la réalisation du projet ont été réalisées :

- 🔗 La déclaration « ICPE » pour les activités du site de maintenance et de remisage (SMR) de Mirecourt
- 🔗 Les permis d'aménager pour les travaux situés dans un périmètre de protection des monuments historiques ;
- 🔗 Le permis de construire pour le site de maintenance et de remisage

5.1 DECLARATION ICPE

Dans le cadre du projet, un Site de Maintenance et Remisage sera réalisé sur la commune de Mirecourt. Le dossier de déclaration ICPE concerne la rubrique ICPE 1435 associée au stockage de carburant comprenant :

- 🔗 Une description du projet global présentant les infrastructures ainsi que les différentes activités prévues ;
- 🔗 Un classement réglementaire du projet ;
- 🔗 Les mesures environnementales et le respect des prescriptions de l'Arrêté Ministériel de Prescriptions Générales relatif à la rubrique concernée.

Ce dossier a fait l'objet d'une télédéclaration le 7 juillet 2025 par Nova 14 et a fait l'objet d'un récépissé de déclaration.

5.2 PERMIS D'AMENAGER POUR LES TRAVAUX SITUES DANS UN PERIMETRE DE PROTECTION DES MONUMENTS HISTORIQUES.

Dans le cadre du projet, les travaux situés au droit d'un périmètre de protection des monuments historique (PPMH) ont fait l'objet d'un Permis d'Aménager auprès des mairies qui se chargeront de les transmettre pour avis au service instructeur (UDAP-ABF) pour chacun des secteurs.

Le délai d'instruction du dossier est de 3 mois et, si le Maître d'ouvrage (Demandeur) ne reçoit pas de réponse de l'administration dans ce délai, il bénéficie d'un permis tacite.

Toutefois, dans le mois qui suit le dépôt du dossier, l'administration peut contacter le Maître d'ouvrage (Demandeur) :

- 🔗 Soit pour avertir qu'un autre délai est applicable, lorsque le code de l'urbanisme l'a prévu pour permettre les consultations nécessaires (si votre projet nécessite la consultation d'autres services...) ;
- 🔗 Soit pour indiquer qu'il manque une ou plusieurs pièces à votre dossier ;
- 🔗 Soit pour vous informer que votre projet correspond à un des cas où un permis tacite n'est pas possible.

En cas de réception d'une telle correspondance, avant la fin du premier mois, celle-ci remplacera le récépissé. En cas d'absence de retour, à la fin du premier mois suivant le dépôt, le délai de trois mois ne pourra plus être modifié.

🔗 Si aucune réponse de l'administration ne parvient au demandeur à l'issue de ce délai de trois mois, les travaux pourront être réalisés par le Maître d'ouvrage après avoir adressé au maire, par voie papier (en trois exemplaires) ou par voie électronique, une déclaration d'ouverture de chantier

Le permis n'est définitif qu'en l'absence de recours ou de retrait selon les modalités suivantes :

🔗 Dans le délai de deux mois à compter de son affichage sur le terrain, la légalité du permis d'aménager peut-être contestée par un tiers. Dans ce cas, l'auteur du recours est tenu d'en informer le maître d'ouvrage (Demandeur) au plus tard quinze jours après le dépôt du recours.

🔗 Dans le délai de trois mois après la date du permis d'aménager, l'autorité compétente peut le retirer, si elle l'estime illégal. Elle est tenue d'en informer le maître d'ouvrage (Demandeur) préalablement et de permettre de répondre à ses observations.

Une fois l'avis du service instructeur obtenu dans un délai de 3 mois, la mairie instruit le dossier et affichera l'Autorisation obtenue pendant toute la durée des travaux.

5.3 PERMIS DE CONSTRUIRE POUR LE SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE

La construction du SMR de Mirecourt permettra d'y effectuer les opérations de maintenance, de stocker et de remplir les réservoirs des trains dans des ateliers dédiés.

5.4 CONCERTATION PREALABLE

La concertation préalable volontaire du maître d'ouvrage concernant le projet a été organisée par Nova 14 en tant que maître d'ouvrage, et menée en référence aux articles L.121-16 et suivants du Code de l'environnement pour l'ensemble du projet.

Elle permet d'associer toutes les personnes concernées par le projet (riverains, associations, usagers, acteurs économiques, etc.) à son élaboration.

La concertation préalable du maître d'ouvrage s'est déroulée du lundi 31 mars 2025 au jeudi 17 avril 2025 inclus.

Préalablement au début de la concertation, une déclaration d'intention a été publiée mais le droit d'initiative n'a pas été exercé dans le délai de deux mois impartis pour exercer ce droit.

Nova 14 a mis en place différents outils, physiques et numériques, pour informer sur le projet et sur la concertation préalable associée, et recueillir les questions du public :

- 🔗 Via le formulaire disponible sur la plateforme participative sur le site internet de Nova 14 (www.nova-14.com) ;
- 🔗 Sur les registres papier mis à disposition dans les mairies des 12 communes concernées par le projet, aux horaires d'ouverture habituels ;
- 🔗 Par courriel : contact@nova-14.com ;
- 🔗 Par courrier postal : Nova 14, 48 place Georges Clémenceau, 88500 Mirecourt.

Un dossier présentant les objectifs et les caractéristiques principales du projet et toutes les informations utiles à sa compréhension, conformément à l'article R.121-20 du Code de l'environnement, a été mis à la disposition du public (en format papier et en version électronique).

Deux réunions publiques ont été organisées sur le territoire :

- 🔗 Vendredi 4 avril – 18h00 : Mirecourt (88), Espace Flambeau
- 🔗 Jeudi 3 avril – 18h00 : Vézelize (54), Salle du grenier des Halles

A l'issue de la concertation, Nova 14 a recueilli les avis formulés et a produit le bilan de la concertation. Ce bilan a été mis à disposition du public sur le site internet de Nova 14 (www.nova-14.com) ainsi que sur les sites internet des préfectures des Vosges (www.vosges.gouv.fr) et de Meurthe-et-Moselle (www.meurthe-et-moselle.gouv.fr).

Le maître d'ouvrage y indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

6 GUIDE DE LECTURE

Le dossier soumis à l'enquête publique unique comprend les pièces suivantes, conformément à l'article R.123-8 du code de l'environnement :

- La présente pièce 0 : Notice de présentation de l'enquête publique unique
- La Pièce A : « Le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées » ;
- La pièce B : « Le dossier de demande de fermeture de passages à niveau » prévu par l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 ;
- La pièce C : « Evaluation environnementale - étude d'impact sur son environnement » intégrant un résumé non technique ;

Parallèlement, pour consultation, il est joint au dossier de l'enquête publique unique les dossiers suivants :

- La pièce D : « Demande de reconnaissance d'antériorité et travaux Loi Sur l'Eau (IOTA) » ;
- La Pièce E : « Demande de modification et d'aménagement des passages à niveau » ;
- La pièce F : « Bilan Socio-Economique » ;
- La pièce G : « Bilan de la concertation préalable de Nova 14 » ;
- La pièce H : « Avis des organismes consultés et réponses de Nova 14 » comprenant :
 - Pièce H1 : L'avis MRAe et le mémoire en réponse de Nova 14 (H1) ;
 - Pièce H2 : L'avis CNPN et une note en réponse de Nova 14 (H2) ;
 - Pièce H3 : Les avis des autres organismes consultés (H3).

Pour faciliter la compréhension du public, la composition détaillée de certaines de ces pièces est présentée ci-après.

6.1 DOSSIERS SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

6.1.1 Composition de la PIECE A : Dérogation à l'interdiction de détruire ou de déplacer une espèce et/ou un habitat

Le projet nécessite une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats, conformément aux articles L.411-2 du code de l'environnement. La pièce A comprend les éléments nécessaires à la complétude de ce volet de la demande conformément à l'article R.411-6 du code de l'environnement et à l'arrêté ministériel du 19 février 2007 de l'environnement. Sa composition est présentée par le tableau suivant.

PIECE A : Dossier destruction espèces protégées	Chapitres	Contenu
1 PRESENTATION DU PROJET ET OBJET DE LA DEMANDE DE DEROGATION	1.1 Contexte de la demande de dérogation	/
		/
	1.2 Identification du demandeur	/
	1.3 Présentation du projet	1.3.1 Historique de la ligne Nancy-Contrexéville
		1.3.2 Description générale du projet

PIECE A : Dossier destruction espèces protégées	Chapitres	Contenu
	1.4 CHIFFRES-CLÉ du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Nancy/Contrexéville	1.3.3 Objectif des travaux
		1.3.4 Description des aménagements projetés
		/
2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE	2.1 Textes de référence de la demande de dérogation à la protection d'espèces protégées et leurs habitats	/
	2.2 Espèces protégées présentes dans l'aire d'étude du projet	/
	2.3 Espèces concernées par la demande de dérogation	/
3 JUSTIFICATION DU PROJET AU REGARD DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L.411-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT	3.1 Raison impérative d'intérêt public majeur du projet	3.1.1 Développement d'une offre de transports alternatifs à la voiture
		3.1.2 Amélioration de la sécurité des usagers de la voirie et des riverains
		3.1.3 Développement économique et démographique du territoire
	3.2 Absence de solutions alternatives satisfaisantes	3.2.1 Absence d'alternative ferroviaire
		3.2.2 Absence d'alternative s'agissant des autres modes de transport
	3.3 Maintien de l'état de conservation des espèces	/
4 METHODOLOGIE GENERALE	4.1 Intervenants sur l'étude	/
	4.2 Définition des aires d'études	/
	4.3 Analyses des données existantes	/
	4.4 Inventaires de terrain	4.4.1 Équipe en charge de l'étude
		4.4.2 Planning des prospections
	4.5 Méthode d'évaluation du niveau d'enjeu des espèces	4.4.3 Méthodologie des inventaires
		/
	5.1 Localisation géographique	/

PIECE A : Dossier destruction espèces protégées	Chapitres	Contenu
5 CONTEXTE ECOLOGIQUE	5.2 Contexte hydrographique	5.2.1 Eaux de surface et bassins versants
	5.3 Zonages naturels	5.3.1 Zones de protection réglementaires et contractuelles du patrimoine naturel
		5.3.2 Zonages d'inventaire du patrimoine naturel
		5.3.3 Continuités et réseaux écologiques : Schéma Régional de Cohérence Écologique
6 ANALYSE DE L'ETAT ACTUEL DES MILIEUX NATURELS, DE LA FLORE ET DE LA FAUNE	6.1 Habitats et milieux naturels	6.1.1 Habitats patrimoniaux
	6.2 Espèces	6.2.1 Flore
		6.2.2 Reptiles
		6.2.3 Amphibiens
		6.2.4 Entomofaune
		6.2.5 Mammifères (hors chiroptères)
		6.2.6 Chiroptères
		6.2.7 Avifaune
		6.2.8 Faune aquatique
7 ANALYSE DES IMPACTS BRUTS DU PROJET	7.1 Méthode d'évaluation des impacts bruts	/
	7.2 Effets potentiels et sensibilités écologiques sur l'aire d'étude en lien avec le projet	7.2.1 Type d'effets du projet
		7.2.2 Analyse des effets de la réouverture de la ligne ferroviaire
	7.3 Superficie d'habitats d'espèces et spécimens affectés par le projet	7.3.1 Flore
		7.3.2 Reptiles
		7.3.3 Amphibiens
		7.3.4 Entomofaune
		7.3.5 Mammifères
		7.3.6 Chiroptères
		7.3.7 Avifaune
		7.3.8 Faune aquatique
	8.1 Mesures mises en oeuvre	8.1.1 Mesures d'évitement
		8.1.2 Mesures de réduction

PIECE A : Dossier destruction espèces protégées	Chapitres	Contenu
8 DEMARCHE « EVITER, REDUIRE, COMPENSER »		8.1.3 Mesures d'accompagnement
	8.2 Définition des impacts résiduels après application des mesures d'évitement et réduction	8.2.1 Reptiles
		8.2.2 Amphibiens
		8.2.3 Insectes
		8.2.4 Mammifères terrestres
		8.2.5 Oiseaux
		8.2.6 Chiroptères
		8.2.7 Faune aquatique
		8.2.8 Synthèse des impacts résiduels
	8.3 Synthèse des espèces concernées par la demande de dérogation	/
	8.4 Programme compensatoire	8.4.1 Définition des mesures compensatoires
		8.4.2 Evaluation du besoin de compensation
		8.4.3 Présentation des critères éligibles
		8.4.4 Démarche poursuivie dans le choix des sites de compensation
		8.4.5 Sites de compensation proposés
		8.4.6 Présentation du site d'Haréville
		8.4.7 Présentation du site de Praye
		8.4.8 Présentation du site de Forcelles-Saint-Gorgon
		8.4.9 Présentation des sites dit « In-situ »
		8.4.10 Justification des gains et de l'équivalence écologique
		8.4.11 Planification des mesures compensatoires
		8.4.12 Chiffrages des mesures compensatoires
	8.5 Modalité de suivi et cout des mesures environnementales	8.5.1 Système de management environnemental et organisation environnementale du chantier

PIECE A : Dossier destruction espèces protégées	Chapitres	Contenu
		8.5.2 Modalité de suivi des mesures, moyens de surveillance et d'intervention
9 ANNEXE CARTOGRAPHIQUE	/	/
10 FORMULAIRES CERFA	/	/

6.1.2 Composition de la PIECE B du dossier : Demande de fermeture de passages à niveau

PIECE B : FERMETURE PN	Chapitres	Contenu
1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET	1.1 Contexte et objectifs du projet	1.1.1 Objectifs institutionnels
		1.1.2 Objectifs de fonctionnement
		1.1.3 Objectif des travaux
	1.2 Chiffres-clé	/
	1.3 Localisation de la ligne	/
	1.4 Description du projet	1.4.1 Caractéristiques générales de l'infrastructure actuelle
		1.4.2 Description des aménagements actuels et projetés
	1.5 Contexte et justification de la suppression et du réaménagement des passages à niveau	/
2. CADRE REGLEMENTAIRE ET NORMATIF	/	/
3. POLITIQUE SECURITE	3.1. Présentation de Nova 14	3.1.1. Objectifs institutionnels
	3.2. Politique sécurité de Nova 14	3.2.1. Prévenir
		3.2.2. Améliorer
		3.2.3. Supprimer
		4.1.1. Programme général

PIECE B : FERMETURE PN	Chapitres	Contenu
4. PROGRAMME DE GESTION DES PN	4.1. Principe d'aménagement des PN	4.1.2. Estimation sommaire du coût des travaux sur les PN
	4.2. Concertations	Identification des délibérations par commune
	4.3. Les PN fermés	Fiches individuelles des PN concernés
5. ANNEXES	5.1. Fiches individuelles des PN fermés	/
	5.2. Avis des Chambre d'Agriculture sur la fermeture des PN	/
	5.3. Avis du CD 54 sur la fermeture des PN	/
	5.4. Concertations et délibérations des collectivités sur la fermeture des PN	/
	5.5. Arrêté préfectoral et avis d'ouverture d'enquête publique sur la fermeture des PN	/

6.1.3 Composition de la pièce C : Evaluation Environnementale - Etude d'Impact sur l'Environnement

L'étude d'impact est une pièce de la procédure d'évaluation environnementale, conformément aux articles R.122-9 et R.123-8 du Code de l'environnement. Le contenu de l'étude d'impact sur l'environnement est défini à l'article R.122-5 du Code de l'environnement et est détaillé dans le tableau ci-après.

PIECE C : EIE	Chapitres	Contenu
1.PREAMBULE	1.1 Objet du projet	/
	1.2 Présentation des lignes ferroviaires	1.2.1 Présentation générale des lignes entre Nancy et Contrexéville
		1.2.2 Présentation des opérations envisagées
		1.2.3 Fonctionnement des lignes ferroviaires
		1.2.4 Historique des études
	1.3 Objectifs du projet	1.3.1 Objectifs institutionnels
		1.3.2 Objectifs techniques
	1.4 Bénéfices du projet	1.4.1 Effets sur la dynamique économique, l'emploi et les études

PIECE C : EIE	Chapitres	Contenu
		1.4.2 Effets sur les mobilités et le report modal
	1.5 Acteurs du projet	/
	1.6 Contexte règlementaire	/
	1.7 Contenu de l'étude d'impact	/
2. RNT	2.1 Description du projet	/
	2.2 Objectif des travaux	/
	2.3 Analyse de l'état initial	2.3.1 Définition aires d'étude
		2.3.2 Milieu physique
		2.3.3 Milieu naturel 22
		2.3.4 Milieu humain25
		2.3.5 Paysage et patrimoine
	2.4 Evolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet	2.4.1 Démarche de définition du scénario de référence
		2.4.2 Démarche d'analyse de l'évolution du scénario de référence
		2.4.3 Evolution probable du scénario de référence en l'absence de mise en œuvre du projet
		2.4.4 Evolution probable du scenario de référence en cas de mise en œuvre du projet
2.RNT	2.5 esquisses des principales solutions de substitution et raisons du choix du projet retenu	2.5.1 Comparaison des variantes et raison du choix de la variante préférentielle
		2.5.2 Variante d'implantation des bâtiments du SMR de Mirecourt
	2.6 effets du projet sur l'environnement et mesures envisagées	2.6.1 Effets du projet sur le milieu physique et mesures associées
		2.6.2 Effets du projet sur les risques naturels et mesures associées
		2.6.3 Effets du projet sur le milieu naturel et mesures associées
		2.6.4 Effets du projet sur le milieu humain et mesures associées
		2.6.5 Effets du projet sur la santé publique et mesures associées
		2.6.6 Effets du projet sur le paysage, le patrimoine culturel, et archéologique
	2.7 incidences Natura 2000	/
	2.8 effets du projet sur le changement climatique et	2.8.1 Sensibilité de la ligne ferroviaire aux différents aléas

PIECE C : EIE	Chapitres	Contenu
	vulnérabilité du projet au changement climatique	
	2.9 Modalités couts et mesures	/
	2.10 effets cumulés du projet avec les projets connus	2.10.1 Description des projets connus
		2.10.2 Identification des effets cumulés en phase travaux et en phase exploitation
	2.11 Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes	2.11.1 Documents de planification concernant le milieu physique
		2.11.2 Compatibilité avec le SAGE de la Nappe des Grès du Trias Inférieur (GTI)
		2.11.3 Documents de planification concernant le milieu naturel
		2.11.4 Documents de planification concernant le milieu humain
		2.11.5 Documents de planification concernant le milieu humain
		2.11.6 Plans relatifs à la prévention et à la gestion des déchets
		2.11.7 Documents de planification concernant la qualité de l'air
	2.12 analyses spécifiques aux infrastructures de transport	2.12.1 Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation
		2.12.2 Analyse des enjeux écologiques et des risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers
		2.12.3 Description des hypothèses de trafic
		2.12.4 Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité
3 DESCRIPTION DU PROJET	3.1 Contexte et objectifs du projet	3.1.1 Objectifs institutionnels
		3.1.2 Objectifs de fonctionnement
		3.1.3 Objectif des travaux
	3.2 Localisation de la ligne	/
	3.3 Description des travaux	3.3.1 Caractéristiques générales de l'infrastructure actuelle
		3.3.2 Description des aménagements actuels et projetés
	3.4 Bilan carbone de la construction du projet	/

PIECE C : EIE	Chapitres	Contenu
4 ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	4.1 Définition et justification des aires d'étude	4.1.1 Aires d'étude
		4.1.2 Aires d'étude spécifique
	4.2 MILIEU PHYSIQUE	4.2.1 Contexte climatique local
		4.2.2 Contexte géologique
		4.2.3 Relief
		4.2.4 Ressources en eau
	4.3 Risques naturels	4.3.1 Risques d'inondation par remontée de nappe
		4.3.2 Risques d'inondation par débordement de cours d'eau
		4.3.3 Risques de mouvement de terrain
		4.3.4 Risque de retrait et gonflement d'argile
		4.3.5 Risque de feu de forêt
		4.3.6 Risque sismique
		4.3.7 Risque radon
	4.4 Milieu naturel	4.4.1 Zonages écologiques
		4.4.2 Habitats naturels
		4.4.3 Flore et espèces exotiques envahissantes
		4.4.4 Zones humides
		4.4.5 Faune
	4.5 Milieu humain	4.5.1 Contexte socioéconomique
		4.5.2 Habitats et bâti
		4.5.3 Tourisme
		4.5.4 Dessertes et infrastructures de transport
		4.5.5 Occupation du sol
		4.5.6 Agriculture
		4.5.7 Sylviculture
		4.5.8 Urbanisme réglementaire
	4.6 Paysage, patrimoine culturel et archéologique	4.5.9 Risques technologiques, sites et sols pollués
		4.6.1 Monuments historiques
		4.6.2 Site Patrimonial Remarquable (SPR)
		4.6.3 Sites inscrits et classés
		4.6.4 Zone de Prescription de Présomption Archéologique (ZPPA)
	4.7 Cadre de vie et santé	4.6.5 Unités paysagères
		4.7.1 Qualité de l'air
		4.7.2 Ambiance sonore
		4.7.3 Vibrations
		4.7.4 Émissions lumineuses

PIECE C : EIE	Chapitres	Contenu
		4.7.5 Électromagnétisme
	4.8 Synthèse et hiérarchisation des enjeux de l'état initial	4.8.1 Interrelations entre les différents milieux de l'état initial de l'environnement
		4.9.1 Démarche de définition du scénario de référence
	4.9 Évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet	4.9.2 Démarche d'analyse de l'évolution du scénario de référence
		4.9.3 Évolution probable du scénario de référence en l'absence de mise en œuvre du projet
		4.9.4 Évolution probable du scénario de référence en cas de mise en œuvre du projet
5 ESQUISSES DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET RAISONS DU CHOIX DU PROJET RETENU	5.1 Contexte	/
	5.2 Analyse des variantes pour les sites d'implantation du site de maintenance et de remisage et du site de maintenance des infrastructures	5.2.1 Critères permettant l'analyse comparative
		5.2.2 Comparaison des variantes et raison du choix de la variante préférentielle
		5.2.3Analyse des variantes
6 EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ASSOCIEES	6.1 Types d'effets	/
	6.2 Analyse des effets de la réouverture de la ligne entre Nancy et Contrexéville	/
	6.3 Effets du projet sur le milieu physique et mesures associées	6.3.1 Climat local
		6.3.2 Relief et topographie
		6.3.3 Sols et sous-sol
		6.3.4 Eaux superficielles
		6.3.5 Eaux souterraines
		6.4.1 Risque inondation

PIECE C : EIE	Chapitres	Contenu
	6.4 Effets du projet sur les risques naturels et mesures associées	6.4.2 Risque de mouvement de terrain
		6.4.3 Risque de feu de forêt
		6.4.4 Risque sismique
	6.5 Effets du projet sur les risques naturels et mesures associées	6.5.1 Risques naturels
	6.6 Effets du projet sur le milieu naturel et mesures	6.6.1 Préambule
		6.6.2 Description des effets du projet en phase chantier
		6.6.3 Description des travaux
		6.6.4 Démarche « éviter, réduire, compenser »
	6.7 Programme compensatoire	6.7.1 Évaluation du besoin de compensation
		6.7.2 Présentation des critères éligibles
		6.7.3 Démarche poursuivie dans le choix des sites de compensation
		6.7.4 Sites de compensation proposés
		6.7.5 Présentation du site d'Haréville
		6.7.6 Présentation du site de Praye
		6.7.7 Présentation du site de Forcelles-Saint-Gorgon
		6.7.8 Présentation des sites dit « In-situ »
		6.7.9 Justification des gains et de l'équivalence écologique
		6.7.10 Planification des mesures compensatoires
		6.7.11 Chiffrages des mesures compensatoires
		6.7.12 Bilan des mesures en faveur du milieu naturel
	6.8 Effets du projet sur le milieu humain et mesures	6.8.1 Démographie et emploi local
		6.8.2 Activités économiques (dont tourisme)
		6.8.3 Réseaux de transport et déplacements
		6.8.4 Occupation du sol
		6.8.5 Agriculture
		6.8.6 Risques technologiques et industriels
	6.9 Effets du projet sur la santé publique et mesures	6.9.1 Qualité de l'air
		6.9.2 Environnement sonore
		6.9.3 Vibrations

PIECE C : EIE	Chapitres	Contenu
	6.10 Effets du projet sur le paysage, patrimoine culturel, archéologique et mesures	6.9.4 Émissions lumineuses, électromagnétisme, nuisances olfactives
		6.10.1 Paysage
		6.10.2 Patrimoine culturel
	6.11 Synthèse des effets du projet/mesures environnementales associées (hors milieu naturel)	6.10.3 Archéologie
		/
		/
7 ÉVALUATION DES INCIDENCES SUR LE RESEAU NATURA 2000	7.1 Insertion du projet au sein du réseau Natura 2000	7.1.1Présentation générale des sites Natura 2000 concernés par le projet
		7.1.2ZSC n° FR4100177 - Gîtes à chiroptères de la Colline inspirée - Erablières, pelouses, église et château de Vandeleville
		7.1.3ZSC n° FR4100178 - Vallée de la Moselle du fond de Monvaux au vallon de la Deuille, ancienne poudrière de Bois sous Roche
		7.1.4 ZSC n° FR4100233 « Vallée du Madon (secteur Haroué / Pont-Saint-Vincent), du Brenon et carrières de Xeuilley »
	7.2 État des lieux écologiques des sites Natura 2000 concernés	7.2.1 Habitats naturels et flore
		7.2.2 Espèces de Faune
		7.2.3 Zone d'influence
	7.3 Espèces d'intérêt communautaire inventoriées dans la zone projet	7.3.1Habitats naturels et flore
		7.3.2 Reptiles
		7.3.3 Amphibiens
		7.3.4 Mammifères (hors chiroptères)
		7.3.5 Chiroptères
		7.3.6 Entomofaune
		7.3.7 Faune aquatique
	7.4 Incidences du projet sur les sites Natura 2000 / Mesures ERC	7.4.1 Habitats naturels et flore
		7.4.2 Reptiles
		7.4.3 Amphibiens
		7.4.4 Mammifères
		7.4.5 Chiroptères
		7.4.6 Entomofaune
	7.5 Conclusion sur les incidences du projet sur les sites Natura 2000	7.4.7 Faune aquatique
		/
	8.1 Incidences et objectifs généraux relatifs au climat	8.1.1 Les GES dans les transports
		8.1.2 Les engagements de l'État

PIECE C : EIE	Chapitres	Contenu
8 EFFETS DU PROJET SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET VULNERABILITE DU PROJET AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	8.2 Évolution de l'exposition de la ligne aux différents aléas	8.2.1 Fortes chaleurs
		8.2.2 Incendies
		8.2.3 Inondation par débordement de cours d'eau
		8.2.4 Inondation par ruissellement
		8.2.5 Inondation par remontée de nappe
		8.2.6Retrait gonflement des argiles
	8.3 Sensibilité de la ligne ferroviaire aux différents aléas	8.3.1 Fortes chaleurs
		8.3.2 Incendies
		8.3.3 Inondations
		8.3.4 Retrait gonflement des argiles
		8.3.4 Retrait gonflement des argiles
	8.4 Vulnérabilité de la ligne ferroviaire	/
	8.5 Recommandations par aléa	8.5.1 Recommandations pour l'aléa fortes chaleurs
		8.5.2 Recommandations pour l'aléa Incendies
		8.5.3 Recommandations pour l'aléa RGA
9 MODALITES DE SUIVI ET COUTS DES MESURES ENVIRONNEMENTALES	9.1 Système de management environnemental et organisation environnementale du chantier	/
	9.2 Modalité de suivi des mesures, moyens de surveillance et d'intervention	9.2.1 Modalité de suivi en phase travaux
		9.2.2 Modalité de suivi en phase exploitation
		9.2.3 Modalité de suivi écologique
	9.3 Modalités d'intervention en cas de pollution accidentelle	/
10 EFFETS CUMULES DU PROJET AVEC LES PROJETS CONNUS AU SENS DE LA REGLEMENTATION	9.4 Coût des mesures environnementales	/
	10.1 Notion d'effets cumulés	/
	10.2 Description des projets connus	/
	10.3 Identification des effets cumulés en phase travaux et en phase exploitation	10.3.1 Centrale photovoltaïque de Hymont
		10.3.2 Centrale photovoltaïque de Vittel
11 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES	11.1 Documents de planification concernant le milieu physique	11.1.1 Directive Cadre sur l'Eau (DCE)
		11.1.2 Compatibilité avec le SDAGE Rhin et Meuse
		11.1.3 Compatibilité avec le SAGE de la Nappe des Grès du Trias Inférieur (GTI)

PIECE C : EIE	Chapitres	Contenu
		11.1.4 Compatibilité avec le PGRI
	11.2 Documents de planification concernant le milieu naturel	11.2.1 Schéma Régional de Cohérence Ecologique de Lorraine
	11.3 Documents de planification concernant l'urbanisme	11.3.1 Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du territoire et d'Égalité des Territoires (SRADDET)
		11.3.2 SCoT
		11.3.3 PLU
	11.4 Documents de planification concernant les déplacements	11.4.1 Compatibilité avec le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT)
		11.4.2 Contrat de Plan État-Région (CPER)
	11.5 Plans relatifs à la prévention et à la gestion des déchets	11.5.1 Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) du Grand Est
12 ANALYSE SPECIFIQUE AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	11.6 Documents de planification concernant la qualité de l'air	11.6.1 Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)
	11.7 Conclusion	/
	12.1 Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation	12.1.1 Le périmètre d'influence rapproché
		12.1.2 Le périmètre d'influence éloigné
	12.2 Analyse des enjeux écologiques et des risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers	/
	12.3 Description des hypothèses de trafic	12.3.1 Méthodologie des prévisions de trafic
		12.3.2 Définition des caractéristiques du trafic
	12.4 Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité	12.4.1 Principe de l'analyse monétarisée
		12.4.2 Évaluation des coûts collectifs liés à la qualité de l'air
		12.4.3 Évaluation des coûts collectifs liés au bruit

PIECE C : EIE	Chapitres	Contenu
		12.4.4 Résultats de l'analyse monétarisée
13 AUTEURS DES ETUDES ET PRINCIPALES METHODOLOGIES UTILISEES	13.1 Méthodologie de la hiérarchisation des enjeux de l'état initia	13.1.1 Définition des enjeux environnementaux
	13.2 Méthodologie du milieu naturel	13.2.1 Définition des aires d'étude
		13.2.2 Données collectées
		13.2.3 Méthodologie des inventaires
		13.2.4 Caractérisation des habitats d'espèces
		13.2.5 Évaluation des enjeux écologiques
	13.3 Méthodologie du bilan carbone	/
	13.4 Méthodologie de l'étude acoustique	13.4.1 Principe retenu
		13.4.2 Caractérisation de l'état initial
		13.4.3 Méthodologie liée à la transformation d'une voie ferrée existante
		13.4.4 Méthodologie liée à la création de voie ferrée
		13.4.5 Méthodologie liée à l'identification des éventuels PNB
		13.4.6 Hypothèses de trafic ferroviaire
		13.4.7 Méthodologie liée à l'incidence du site de maintenance et de remisage
		13.4.8 Zone d'étude
	13.5 Méthodologie de l'étude hydraulique	/
	13.6 Annexe cartographique	/

6.2 DOSSIERS POUR CONSULTATION DU PUBLIC

- 6.2.1 Composition de la pièce D : Dossier de Reconnaissance d'Antériorité (DRA) & travaux loi sur l'eau (IOTA)
- Au sein du Dossier de Reconnaissance d'Antériorité et des travaux loi sur l'eau (IOTA), est présenté :
- 🔗 Pour information, la demande de reconnaissance d'antériorité ;
 - 🔗 Les travaux nécessaires à la réalisation du projet (incluant notamment l'analyse des effets du projet en phase chantier et en phase exploitation ; ainsi que les mesures associées et les moyens de surveillance des aménagements et d'intervention en cas d'incidents et la compatibilité avec les documents de gestion des eaux).

PIECE D : Volet IOTA	Chapitres	Contenu
CHAPITRE I RECONNAISSANCE D'ANTERIORITE		
1. INTRODUCTION ET CONTEXTE	1.1. Contexte territorial	/
	1.2. Historique de la ligne	/
2. OBJET DU DOSSIER	2.1. Présentation du demandeur	2.1.1. Demandeur
	2.2. Localisation de la ligne existante	2.1.2. Transfert de propriété
3. PRESENTATION DE L'ANTERIORITE	3.1. Présentation de la ligne existante et ses principaux ouvrages	/
		3.1.1. Gestion des eaux pluviales
		3.1.2. Ouvrages hydrauliques
		3.1.3. Zones inondables
		3.1.4. Zones humides
	3.2. Caractéristiques des installations, ouvrages, travaux et activités existants	3.1.5. Confortement de berges
		3.2.1. IOTA Prélèvements
		3.2.2. IOTA Rejets
		3.2.3. IOTA Impacts sur le milieu aquatique
		3.2.4. IOTA Impacts sur le milieu marin
4. SYNTHESE DES RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE CONCERNEES PAR LA LIGNE EXISTANTE	/	3.2.5. IOTA pour travaux spéciaux
		/
5. ANNEXES	5.1. Annexe 1 : Cartographie des aménagements existants	/
	5.2. Annexe 2 : Fiches ouvrages	/
	5.3. Annexe 3 : Tableau de synthèse	/
CHAPITRE II TRAVAUX LOI SUR L'EAU		
1. OBJET DU DOSSIER	1.1. Présentation du demandeur	/
	1.2. Localisation de la ligne existante	/

PIECE D : Volet IOTA	Chapitres	Contenu
2. CONTEXTE REGLEMENTAIRE	/	/
3.PRESENTATION NON TECHNIQUE	3.1. Description des travaux du projet sur le milieu aquatique	
		3.1.1. Gestion des eaux pluviales
		3.1.2. Ouvrages hydrauliques
		3.1.3. Travaux de confortement des berges de cours d'eau
		3.1.4. Zones humides
		3.1.5. Synthèse des rubriques Loi sur l'Eau concernées et régime associé
	3.2. Effets des travaux sur le milieu aquatique	3.2.1. Effets liés au système de drainage
		3.2.2. Effets des interventions sur les ouvrages hydrauliques
		3.2.3. Confortement de berge
		3.2.4. Zones humides impactées
	3.3. Incidence sur les sites Natura 2000	/
	3.4. Moyen de surveillance et d'intervention	3.4.1. Système de management environnemental et organisation environnementale du chantier
	3.5. Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes liés à l'eau	/
4. DESCRIPTION DES TRAVAUX ET MODALITES DE REALISATION	4.1. La voie ferrée et son drainage	/
	4.2 Ouvrages hydrauliques	4.2.1. Curage
		4.2.2. Chemisage par gaine ou coque PRV
		4.2.3. Réparation/Remplacement de garde-corps
		4.2.4. Réparation de la maçonnerie
		4.2.5. Réparation des murs en aile/retour
		4.2.6. Réparation des bétons du tablier/des appuis
		4.2.7. Réparation des têtes
		4.2.8. Remplacement de tablier
		4.2.9. Remplacement d'ouvrage
	4.3. Confortement de berges	/
	4.4. Zones humides impactées	/

PIECE D : Volet IOTA	Chapitres	Contenu
	4.5. Synthèse des rubriques Loi sur l'Eau concernées et régime associé	
5. EFFETS DES AMENAGEMENTS	5.1. Système de drainage	/
	5.2. Ouvrages hydrauliques	/
	5.3. Confortement de berges	/
	5.4. Zones humides impactées	/
6. EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000	6.1. Insertion du projet au sein du réseau Natura 2000	6.1.1. Présentation générale des sites Natura 2000 concernés par le projet
		6.1.2. ZSC n° FR4100177 - Gîtes à chiroptères de la Colline inspirée - Erablières, pelouses, église et château de Vandeleville
		6.1.3. ZSC n° FR4100178 - Vallée de la Moselle du fond de Monvaux au vallon de la Deuille, ancienne poudrière de Bois sous Roche
		6.1.4. ZSC n° FR4100233 « Vallée du Madon (secteur Haroué / Pont-Saint-Vincent), du Brenon et carrières de Xeuilley »
	6.2. État des lieux écologiques des sites Natura 2000 concernes	6.2.1. Habitats naturels et flore
		6.2.2. Espèces de Faune
		6.2.3. Zone d'influence
	6.3. Espèces d'intérêt communautaire inventoriées dans la zone projet	6.3.1. Habitats naturels et flore
		6.3.2. Reptiles
		6.3.3. Amphibiens
		6.3.4. Mammifères (hors chiroptères)
		6.3.5. Chiroptères
		6.3.6. Entomofaune
		6.3.7. Faune aquatique
	6.4. Incidences du projet sur les sites Natura 2000 / mesures ERC	6.4.1. Habitats naturels et flore
		6.4.2. Reptiles
		6.4.3. Amphibiens
		6.4.4. Mammifères
		6.4.5. Chiroptères
		6.4.6. Entomofaune
		6.4.7. Faune aquatique
	6.5. Conclusion sur les incidences du projet sur les sites Natura 2000	/

PIECE D : Volet IOTA	Chapitres	Contenu
7. MOYEN DE SURVEILLANCE ET D'INTERVENTION	7.1. Système de management environnemental et organisation environnementale du chantier	/
	7.2. Modalités de suivi des mesures, moyens de surveillance et d'intervention	7.2.1. Modalités de suivi en phase travaux
		7.2.2. Modalité de suivi en phase exploitation
	7.3. Modalités d'interventions en cas de pollution accidentelle	/
8. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES LIES A L'EAU	8.1. Compatibilité avec le S8DAGE Rhin et Meuse	/
	8.2. Compatibilité avec le SAGE de la Nappe des Grès du Trias Inférieur (GTI)	/
	8.3. Compatibilité avec le PGRI	/

6.2.2 Composition de la pièce E du dossier : Demande de modification et d'aménagement des passages à niveau

PIECE E PN	Chapitres	Contenu
1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET	1.1 Contexte et objectifs du projet	1.1.1 Objectifs institutionnels
		1.1.2 Objectifs de fonctionnement
		1.1.3 Objectifs des travaux
	1.2 Chiffres clés	/
	1.3 Localisation de la ligne	/
	1.4 Description du projet	1.4.1 Caractéristiques générales de l'infrastructure actuelle
		1.4.2 Description des aménagements actuels et projetés
2. CADRE REGLEMENTAIRE ET NORMATIF	/	/
	3.1. Présentation de Nova 14	3.1.1. Objectifs institutionnels

PIECE E PN	Chapitres	Contenu
3. POLITIQUE SECURITE	3.2. Politique sécurité de Nova 14	3.2.1. Prévenir
		3.2.2. Améliorer
		3.2.3. Supprimer
4. PROGRAMME DE GESTION DES PN	4.1. Principe d'aménagement des PN	4.1.1. Programme général
		4.1.2. Estimation sommaire du coût des travaux sur les PN
	4.2. Concertations	/
	4.3. Les PN conservés améliorés	4.3.1 : Ligne n°40000
		4.3.2 : Ligne n°35000
		4.3.3 : Ligne n°30000
5. ANNEXES	5.1. Fiches individuelles des PN modifiés et réaménagés	/
	5.2. Concertation et délibération des collectivités des PN réaménagés	/
	5.3. Derniers arrêtés de classement des PN réaménagés	/
	5.4. Etude de criticité des PN réaménagés	/

6.2.3 Composition de la PIECE F du dossier : Bilan Socio-économique (BSE)

L'obligation réglementaire de produire une évaluation socio-économique des « grands projets » d'infrastructure de transport, reposant pour tout ou partie sur un financement public, a été introduite en 1982 par l'article 14 de la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Cet article a été transposé dans le Code des transports dans les articles L. 1511-1 à L. 1511-6. Conformément à l'article L.1511-4 du code des transports, le dossier de l'évaluation socio-économique est joint au dossier de consultation public. Le détail du Bilan Socio-Economique est présenté dans le tableau ci-après.

PIECE F BSE	Chapitres	Contenu
1. PREAMBULE	/	/
2. ANALYSE STRATEGIQUE	2.1. Situation existante	2.1.1. L'axe Nancy-Contrexéville
		2.1.2. Présentation du périmètre
		2.1.3. Eléments socio-économiques
		2.1.4. Offre de transport voyageurs
		2.1.5. Demande de transport voyageurs
		2.1.6. Fret ferroviaire
	2.2. Le scénario de référence	/

PIECE F BSE	Chapitres	Contenu
	2.3. Les options de référence	2.3.1. Option de référence « Fermeture » : Fermeture définitive aux circulations de voyageurs sur la section Pont-Saint-Vincent à Vittel
		2.3.2. Option de référence bis « Ouverture dégradée »
3. L'OPTION DE PROJET	3.1. Les objectifs visés par le projet	3.1.1. Objectifs institutionnels
		3.1.2. Objectifs de fonctionnement
	3.2. Historique du projet	/
	3.3. Les caractéristiques de l'option de projet retenue	3.3.1. Description des travaux
		3.3.2. Evolution de l'offre de transport
	3.4. Montant de l'investissement	/
	3.5. Conditions de financement du projet	/
	3.6. Situation post-concession	/
4. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	4.1. Impact du programme sur la demande voyageurs	4.1.1. Principes et méthodologie
		4.1.2. Résultats de trafic
	4.2. L'analyse monétarisée : le bilan socio-économique	4.2.1. Sensibilité au risque systémique
		4.2.2. Résultats des analyses monétarisées
	4.3. L'analyse multidimensionnelle	4.3.1. Atteinte des objectifs
		4.3.2. Effets du projet
5. SYNTHESE	5.1. Analyse stratégique	5.1.1. Contexte actuel

6.2.4 Composition de la pièce G du dossier : Bilan de la concertation préalable de Nova 14

PIECE F BSE	Chapitres	Contenu
1. PREAMBULE	/	/
2. LE PROJET	2.1Le contexte	/
	2.2 Le maitre d'ouvrage Nova 14	/
	2.3 Les caractéristique principales de l'opération	/
	2.4 Les communes desservie	/
	2.5 L'historique du projet	/
3. LES MODALITES DE LA CONCERTATION	3.1 L'Objet de la concertation	/
	3.2 les objectifs de la concertation	/
	3.3 les modalités de la concertation	/
4 LES REUNIONS PUBLIQUES	/	/
5 ECHANGES	4.1 Modalités	/
	4.2 Les principaux enseignements	/
6 ANNEXE – LISTE DES QUESTIONS REPONSES	/	/

6.2.5 Composition de la pièce H : Avis des organismes consultés et réponses de Nova 14 :

6.2.5.1 Pièce H1 - Avis MRAe et mémoire en réponse de Nova 14

PIECE H1 Avis MRAe	Chapitres	Contenu
1 PREAMBULE	1.1 OBJET DU PRESENT MEMOIRE	/
	1.2 RAPPEL DU CADRE REGLEMENTAIRE	/
	1.3 ELABORATION DE L'AVIS DE L'AE	/
2 AVIS DETAILLE DE LA MRAE	/	/
3 SYNTHESE DE L'AVIS DE L'AE	/	/
4 OBSERVATIONS ET REPONSES AUX RECOMMANDATIONS DE L'AVIS DETAILLE DE L'AE	4.1 REPONSES APORTEES PAR NOVA 14	/
	4.2 PRESENTATION GENERALE DU PROJET	4.2.1 Procédures
		4.2.2 Contexte et organisation
		4.2.3 Le projet
	4.3 ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION, PRESENTATION DES SOLUTIONS ALTERNATIVES AU PROJET ET JUSTIFICATION DU PROJET	4.3.1 Articulation avec les documents de planification
		4.3.2 Solutions alternatives et justification du projet
		4.3.3 Analyses de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement par le projet

Pièce H2 - Avis CNPN et note en réponse de Nova 14

PIECE H2 : Avis CNPN	Chapitres	Contenu
1 PREAMBULE	1.1 OBJET DU PRESENT MEMOIRE	/
	1.2 RAPPEL DU CADRE REGLEMENTAIRE	/
	1.3 ELABORATION DE L'AVIS DU CNPN	/
2 AVIS DETAILLE DU CNPN	/	/
3 OBSERVATIONS ET REPONSES AUX RECOMMANDATIONS DE L'AVIS DETAILLE DU CNPN	3.1 ABSENCE DE SOLUTION ALTERNATIVE SATISFAISANTE	/
4 OBSERVATIONS ET REPONSES AUX RECOMMANDATIONS DE L'AVIS DETAILLE DE L'AE	3.2 NUISANCE A L'ETAT DE CONSERVATION DES ESPECES PROTEGEES	/
	3.3 ESTIMATION DES IMPACTS	/
		/
		/
	3.4 AVIS SUR LA SEQUENCE E-R-C	/
		/
		/

6.2.5.2 Pièce H3 - Avis des autres organismes consultés (H3).

Les collectivités consultées qui ont émis un avis sont les suivantes :

- Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle ;
- Conseil Départemental des Vosges ;
- Commune de Autrey-sur-Madon ;
- Commune de Bainville-sur-Madon ;
- Commune de Forcelles-Saint-Gorgon ;
- Commune de Hymont ;
- Commune de Rozerotte-et-Mesnil ;
- Commune de Vandœuvre-lès-Nancy ;
- Commune de Vittel.

