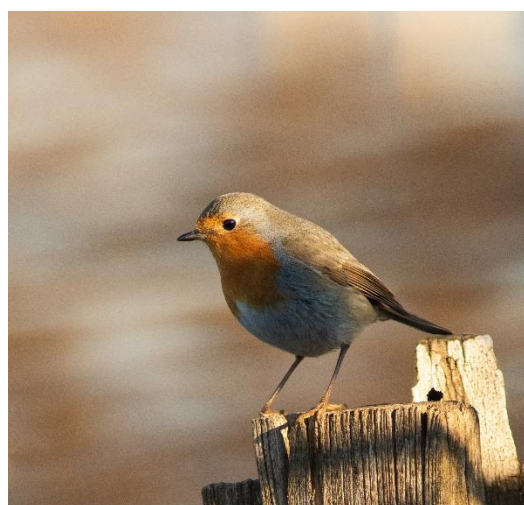


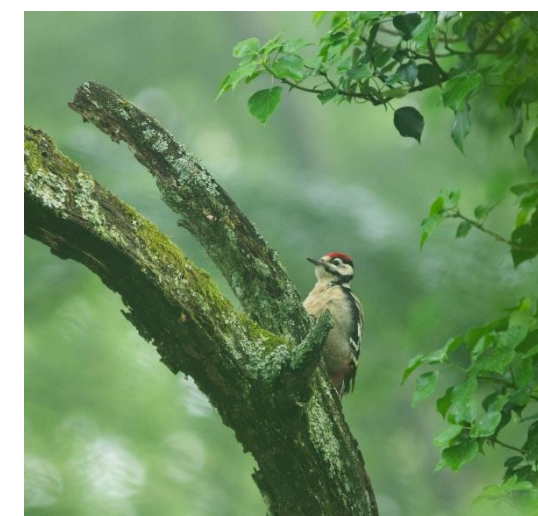
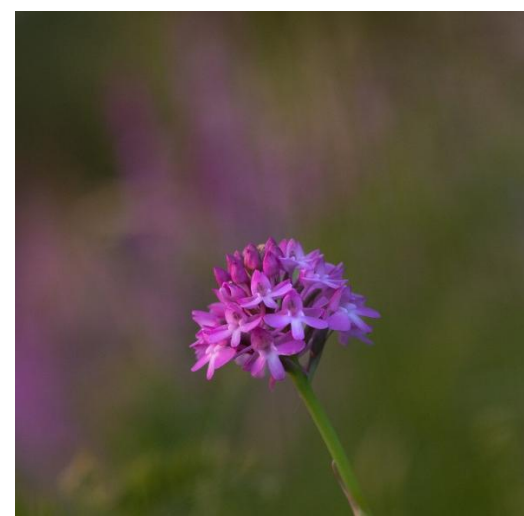
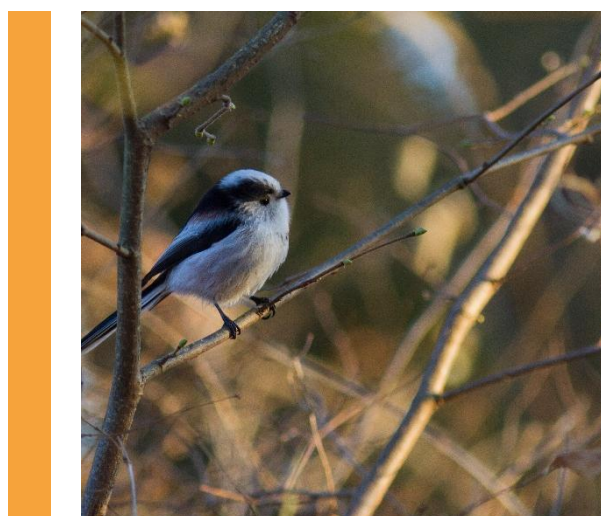


Août 2025



Création d'une voie verte de 27km entre Montluçon et Evaux-Lès-Bains

Résumé non technique De l'étude d'impact



SOMMAIRE

I. INTRODUCTION	4
A. Contexte de l'opération	4
B. Situation réglementaire	5
C. Présentation du demandeur	6
D. Localisation du projet	6
D.1. COMMUNAUTÉS DE COMMUNES ET D'AGGLOMERATION	6
D.2. LOCALISATION A L'ECHELLE DU PROJET	7
E. Justification du projet	8
II. ETAT INITIAL	21
A. Synthèse des enjeux du milieu physique	21
B. Synthèse des enjeux	21
C. Synthèse du milieu humain	23
D. Synthèse des enjeux liés au transport et au déplacement	24
E. Synthèse des enjeux liés au patrimoine et au paysage	24
III. IMPACTS ET MESURES	25
A. Définition des impacts	25
B. Définition de la Séquence « Eviter-réduire-Compenser-Accompagner »	25
B.1. IMPACTS BRUTS	26
B.2. IMPACTS RESIDUELS APRES APPLICATION DES MESURES	31
C. Coût des mesures	35
IV. ANALYSE DES EFFETS ADDITIFS ET CUMULES DU PROJET	36
V. EVALUATION DE L'INCIDENCE NATURA 2000	37
A. Evaluation préliminaire	37
B. Conclusion	37
VI. AUTEURS ET DESCRIPTION DES METHODES DE REALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT	38
A. Noms et qualité des intervenants	38
B. Recueil de données et cadre méthodologique général	39
VII. CONCLUSION	40

TABLE DES MATIERES

Figure 1 : Localisation de l'étude	4
Figure 2 : Situation géographique de la voie verte	7
Figure 3 : Sur l'ancienne voie ferrée – DCI Environnement (juillet 2024)	8
Figure 4 : Exemples d'aménagements présentés et validés lors du COPIIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)	9
Figure 5 : Exemples d'aménagements présentés et validés lors du COPIIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)	10
Figure 6 : Exemples d'aménagements présentés et validés lors du COPIIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)	11
Figure 7 : Exemples d'aménagements présentés et validés lors du COPIIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)	12
Figure 8 : Exemple d'aménagement présenté et validé lors du COPIIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)	13
Figure 9 : Exemple d'aménagement présenté et validé lors du COPIIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)	13
Figure 10 : Les familles d'ouvrages d'art	14
Figure 11 : Coupes de l'existant et aménagement présenté et validé lors du COPIIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)	15
Figure 12 : Coupes de l'existant et aménagement présenté et validé lors du COPIIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)	16
Figure 13 : Etat initial et exemple d'aménagement présenté et validé lors du COPIIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25) et également par le SDAP, sous	17
Figure 14 : Photomontages de l'aménagement présenté et validé lors du COPIIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25) et également par le SDAP	18
Figure 15 : Exemple d'aménagement présenté et validé lors du COPIIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)	18
Figure 16 : Exemple d'aménagement présenté et validé lors du COPIIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)	19
Figure 17 : Processus et procédures sur la mise en œuvre de compensation (ecologie.gouv)	25
Figure 18 : Sites Natura 2000 à proximité	37
Tableau 1 : Rubrique de l'annexe 1 de l'article R .122-1 du Code de l'Environnement concernée par le projet	5
Tableau 2 : Communes traversées par la voie verte	6
Tableau 3 : Synthèse milieu physique	21
Tableau 4 : Synthèse des enjeux du milieu naturel	21
Tableau 5 : Synthèse des enjeux du milieu humain	23
Tableau 6 : Synthèse des enjeux transport et déplacement	24
Tableau 7 : Synthèse des enjeux du patrimoine et paysage	24
Tableau 8 : Impacts avant mesures sur le milieu physique	26
Tableau 9 : Impacts avant mesures sur le milieu naturel	27
Tableau 10 : Impacts avant mesures sur le milieu humain et la santé humaine	29
Tableau 11 : Impacts avant mesures sur le transport et la mobilité	30
Tableau 12 : Impacts avant mesures sur le paysage et le patrimoine	30
Tableau 13 : Impacts résiduels sur le milieu physique	31
Tableau 14 : Impacts résiduels sur le milieu naturel	32
Tableau 15 : Impacts résiduels sur le milieu humain et la santé humaine	33
Tableau 16 : Impacts résiduels sur le transport et la mobilité	33
Tableau 17 : Impacts résiduels sur le transport et la mobilité	34
Tableau 18 : Coût des mesures	35
Tableau 19 : Projets étudiés dans le cadre de l'étude des effets cumulés	36
Tableau 20 : Sources et collecte de données	39

I. INTRODUCTION

A. CONTEXTE DE L'OPERATION

L'essor des aménagements en faveur des déplacements alternatifs incite les communes et autres EPCI à développer de plus en plus les structures permettant les déplacements actifs.

L'enjeu du présent projet est de permettre de relier **Montluçon à Évaux-les-Bains** pour permettre un déplacement aussi bien dans le cadre d'une activité de loisir que pour se rendre sur son lieu de travail et contribuer ainsi à développer l'usage des modes alternatifs et mailler davantage le territoire.

Le projet consiste à réaliser une voie verte d'une longueur de **27 kilomètres** traversant d'une part, les communes de Montluçon – Lavault-Sainte-Anne – Lignerolles – Teillet-Argenty dans le département de l'Allier (linéaire de 15 km) et d'autre part, les communes de Budelière et Évaux-les-Bains dans le département de la Creuse (linéaire de 12 km), s'inscrivant dans un projet commun d'aménagement d'une ancienne ligne de chemin de fer reliant Montluçon (03) à Évaux-les-Bains (23).

Rappel des enjeux de maillage touristique de ce projet :

- **Inscrire le projet dans le réseau des véloroutes voies vertes :**
 - Une position géographique stratégique à la croisée des grands itinéraires à valoriser :
 - La V49: l'Indre à vélo qui deviendra la Cyclo bohème à partir d'octobre 2024, la dernière étape aménagée relie Châteauroux à Chambon-sur-Voueize
 - La V87: la Vagabonde qui relie Montech à Montluçon
 - Le Tour de la Creuse à vélo dont la fréquentation augmente ainsi que les effets positifs sur l'image renvoyée (ruralité, sport, nature)
 - Une cohérence et une continuité de parcours à consolider :
 - Deux villes impactées directement par les flux des usagers dont il y a besoin de tenir compte pour l'accueil, le déploiement de services, la diffusion des usagers à décliner sur les communes des deux territoires de projet
 - Une destination à créer avec le marquage de deux villes « porte d'entrée »
 - Inscrire Montluçon comme le nœud inter cyclable qui réunit les usagers de la V75 et de la V87
 - Confirmer la position d'Évaux-les-Bains comme étape incontournable sur le parcours
 - A terme : 600 kilomètres de linéaire cyclable de tours à Montauban interconnecté de manière douce et attractive, dans une perspective de grand itinéraire à l'échelle interdépartementale et interrégionale
- **Intégrer le projet dans l'itinéraire de la Vagabonde V87 :**
 - Itinéraire de 520 km entre Montluçon et Montech
 - Traversée de 3 régions : Auvergne Rhône-Alpes ; Nouvelle-Aquitaine ; Occitanie
 - Traversée de 5 départements : l'Allier, la Creuse, la Corrèze, le Lot et le Tarn-et-Garonne

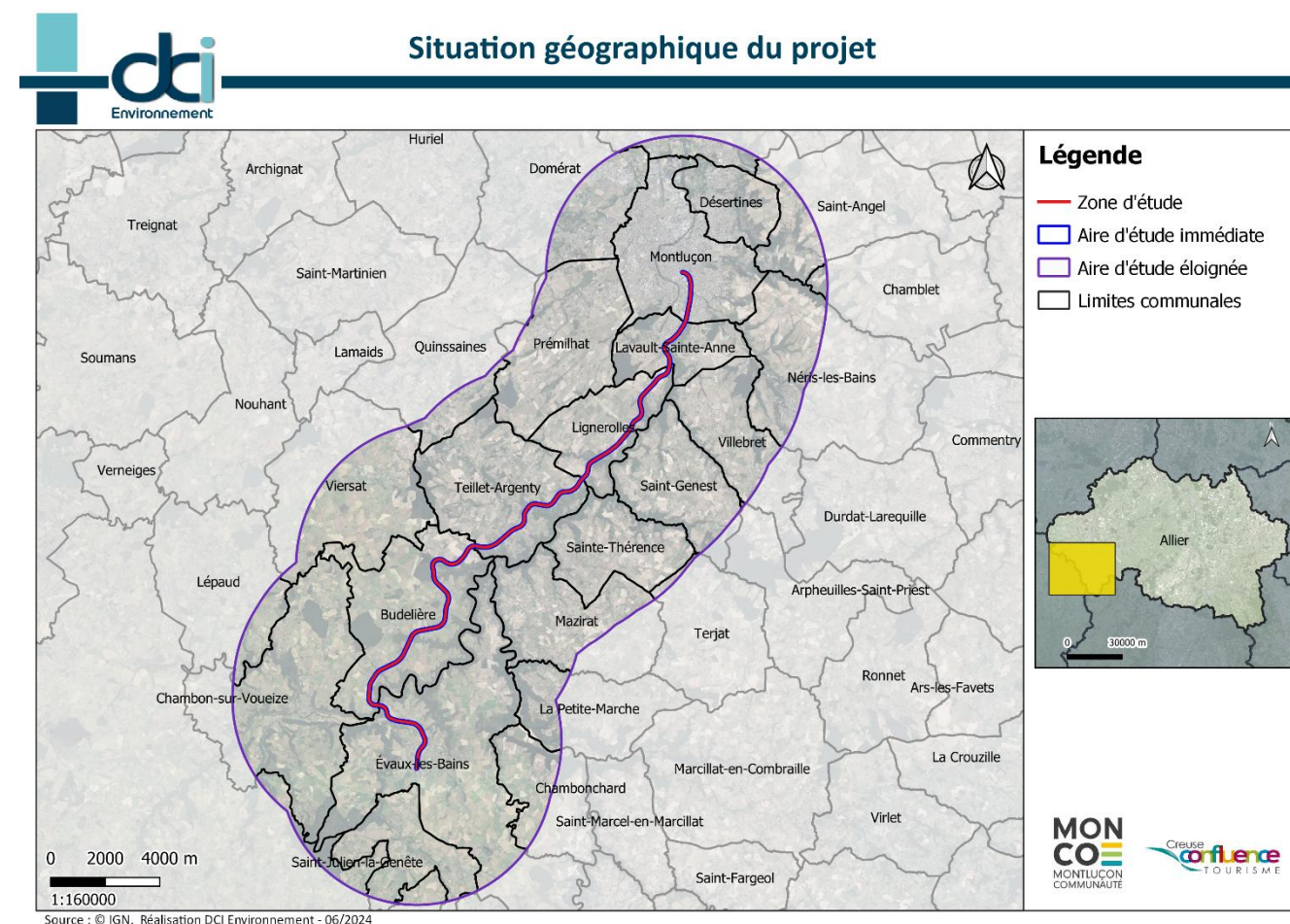


Figure 1 : Localisation de l'étude

Le linéaire prévu dans le cadre du présent accord concerne 27 km sur une surface aménagée de 121 500m² (67500m² en Allier et 54 000m² en Creuse).

B. SITUATION REGLEMENTAIRE

B.1. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

B.1.1 ETUDE D'IMPACT

« Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale. » (art. L.122-1 du Code de l'environnement).

Les projets soumis à la réalisation d'une telle étude sont définis à l'annexe I de l'article R.122-2 du Code de l'environnement.

Tableau 1 : Rubrique de l'annexe 1 de l'article R.122-1 du Code de l'Environnement concernée par le projet

Catégorie de projet	Projet soumis à examen au cas par cas
6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique). <i>On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.</i>	c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.

Le projet et donc soumis à une demande d'examen au cas par cas et a donné lieu à une évaluation environnementale suite à l'avis de la préfète de la région Nouvelle-Aquitaine et du préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes en date du 14 décembre 2022.

B.1.2 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Les projets faisant l'objet d'une étude d'impact sont soumis pour avis à l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement, appelée Autorité Environnementale (AE).

Créées par décret, les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) visent à renforcer l'indépendance des décisions et avis rendus par les autorités environnementales locales sur les plans et programmes, ainsi que sur les projets, conformément au décret du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.

L'autorité environnementale dispose de 2 mois à compter de la transmission des dossiers pour remettre son avis. En l'absence d'avis, au-delà de ce délai, l'avis est réputé favorable. Elle se prononce sur la qualité du document et sur la manière dont l'environnement a été pris en compte dans la conception du projet.

Cet avis est :

- Rendu public (site internet de l'autorité environnementale) et joint au dossier d'enquête publique,
- Transmis au maître d'ouvrage,
- Pris en compte dans la procédure d'autorisation du projet.

B.1.3 PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE

Conformément à l'article L.123-19 du Code de l'environnement, le présent projet, n'étant pas soumis à enquête publique, mais relevant d'une procédure de participation du public, fait l'objet d'une mise à disposition par voie électronique.

Cette procédure vise à garantir l'information et la participation du public à l'élaboration des décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.

Le dossier sera consultable a minima 30 jours. Le public peut formuler ses observations par voie électronique à l'adresse.

À l'issue de la consultation, une synthèse des observations sera établie et rendue publique, accompagnée d'une indication des modifications éventuellement apportées au projet.

Cette procédure est entièrement dématérialisée et ne fait pas l'objet d'une désignation de commissaire enquêteur.

B.1.4 CONTENU DE L'ETUDE D'IMPACT

Le contenu des études d'impact est défini à l'article R.122-5 du Code de l'environnement. Il doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projeté et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

B.2. EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

Conformément à l'article R. 414-19 du Code de l'environnement, ce projet doit faire l'objet d'une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000.

L'article R.414-22 précise « L'évaluation environnementale, l'étude d'impact ou la notice d'impact ainsi que le document d'incidences mentionnés respectivement au 1°, 3° et 4° du I de l'article R. 414-19 tiennent lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 s'ils satisfont aux prescriptions de l'article R. 414-23 ».

L'évaluation est comprise dans le présent document.

C. PRESENTATION DU DEMANDEUR

Les demandeurs sont la Communauté d’Agglomération de Montluçon et la Communauté de communes de Creuse confluence, dont les coordonnées sont les suivantes :

Communauté d’agglomération de Montluçon
1 rue des Conches – Cité administrative
03 100 Montluçon
N° SIRET : 200 071 082 00016



Communauté de communes Creuse confluence
Le Montet
23 600 Boussac-Bourg
N° SIRET : 200 067 544 00425



D. LOCALISATION DU PROJET

D.1. COMMUNAUTES DE COMMUNES ET D’AGGLOMERATION

La Communauté d’agglomération de Montluçon a été instituée le 1^{er} janvier 2017 par l'arrêté préfectoral du 5 décembre 2016.

La collectivité compte 21 communes membres, dont quatre qui sont concernées par le projet : Teillet-Argenty, Lignerolles, Lavault-Sainte-Anne et Montluçon. Elle détient une population totale estimée à 60 058 habitants (chiffre INSEE applicable au 1^{er} janvier 2020).

La communauté d'agglomération est gérée par un conseil communautaire composé de 64 membres représentant chacune des communes membres. Les missions de la communauté d’agglomération s’articulent autour de 13 compétences réparties dans 4 grands items :

- Le vivant
- Les éléments
- Le territoire
- Les ressources

Le projet est également concerné par la Communauté de Communes de Creuse confluence qui se compose de 42 communes dont les communes de Budelière et Evaux-lès-Bains qui sont concernées par le projet. Sa population totale est estimée à 16 379 habitants (chiffre INSEE applicable au 1^{er} janvier 2020).

Les communes concernées par le projet sont précisées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Communes traversées par la voie verte

Communes	Linéaire de voie verte
Évaux-les-Bains	3,5 km
Budelière	9 km
Teillet-Argenty	5 km
Lignerolles	5,6 km
Lavault-Sainte-Anne	1,9 km
Montluçon	2 km

D.2. LOCALISATION A L'ECHELLE DU PROJET

Le projet s'inscrit au droit d'une ancienne voie ferrée.

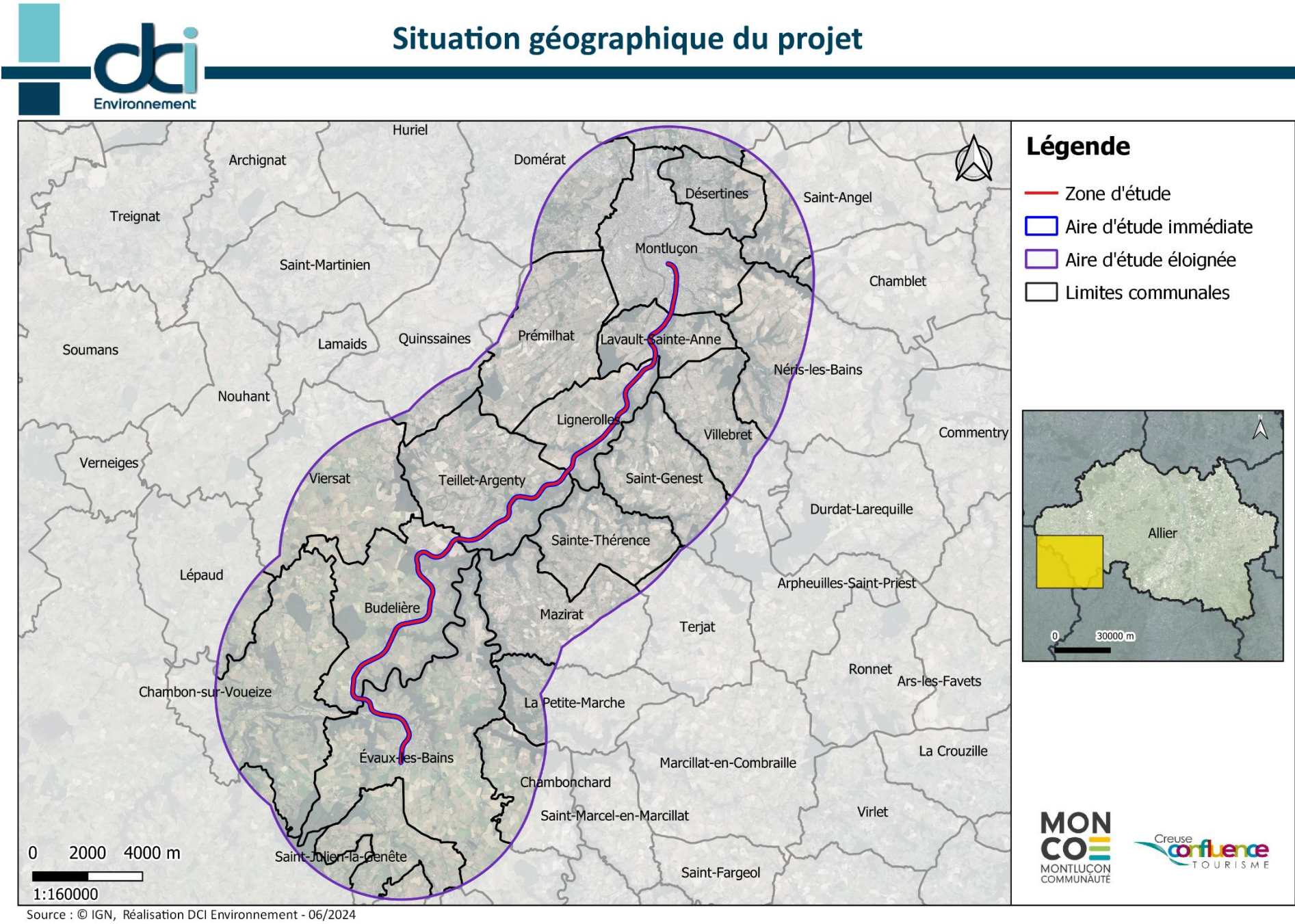


Figure 2 : Situation géographique de la voie verte

E. JUSTIFICATION DU PROJET

E.1. CHOIX DU SITE

E.1.1 UNE RECONVERSION VERS UNE VOIE VERTE

Désaffectée et neutralisée depuis 2008, la ligne ferroviaire Montluçon - Eygurande est retirée du Réseau Ferré National et demeure dans le domaine public affecté à SNCF Réseau. La maîtrise d'ouvrage a actuellement **une convention d'occupation temporaire avec SNCF Réseau**. Une convention de transfert de gestion a vocation d'être mise en place d'ici fin d'année 2025, toujours entre la SNCF et la MOA afin de pouvoir engager les travaux de la voie par la suite.

C'est sur cet ancien tracé ferroviaire Montluçon - Eygurande que s'inscrit le projet de voie verte Montluçon - Évaux-les-Bains. Ce projet vise à valoriser le patrimoine ferroviaire en le transformant en un itinéraire de mobilité active quotidien et touristique sur 27 km. Il permettra aux usagers de découvrir un paysage riche, où se croisent vestiges industriels et naturels, et permettra aussi de connecter les stations thermales de Nérès-les-Bains et de Évaux-les-Bains. Cette reconversion s'inscrit dans une dynamique de développement durable, tout en perpétuant l'héritage historique et patrimonial de Montluçon, d'Évaux-les-Bains et de leur territoire. Cette voie verte a également vocation à devenir le premier tronçon nord principal de l'itinéraire national La Vagabonde.



Figure 3 : Sur l'ancienne voie ferrée – DCI Environnement (juillet 2024)

E.2. VARIANTE

Il n'y a pas de variante au sein du projet au regard de la spécificité du projet portant sur la réhabilitation de la voie ferrée en voie verte.

L'étude des variantes porte sur les matériaux utilisés dans le cadre de la voie verte. Ce choix est développé dans la mesure MR n°2 : Choix du revêtement de la voie.

E.3. ELEMENTS TECHNIQUES

E.3.1 VALORISATION DES MATERIAUX DEPOSES

Dans le cadre du projet de voie verte Montluçon – Évaux-les-Bains, les matériaux issus de la dépose de l'ancienne voie ferrée sont gérés dans une logique de sobriété et de valorisation.

- **Traverses bois** : évacuées vers des **ICPE agréées**, elles sont, lorsque possible, **valorisées en biomasse** dans des unités de combustion contrôlée. Le **traitement en France est privilégié** afin de limiter l'impact carbone lié au transport et soutenir les filières nationales.
- **Rails métalliques** : récupérés et envoyés en **filière de recyclage** pour la métallurgie.
- **Ballast** : **conservé et traité en place**, conformément à l'étude géotechnique, pour limiter les apports de matériaux neufs.

Cette gestion raisonnée permet de réduire l'empreinte environnementale du chantier et de s'inscrire pleinement dans une démarche d'économie circulaire.

E.3.2 PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

Dans le cadre du projet de voie verte Montluçon – Évaux-les-Bains, les caractéristiques principales de l'aménagement sont les suivantes : la largeur de la voie est fixée à 3 mètres, conformément aux recommandations pour les itinéraires cyclables multi-usages. Le revêtement principal retenu lors des Études Préliminaires est un enrobé, solution jugée la plus adaptée pour assurer la pérennité de l'ouvrage, la continuité d'usage et le confort pour tous les usagers. Toutefois, une variante en bicouche a été intégrée dans l'estimatif pour les sections à faible trafic, dans une logique d'adaptation au contexte local. La réutilisation du ballast existant, avec un traitement en place suivant les préconisations de l'étude géotechnique, permet de limiter les transports de matériaux et d'optimiser la gestion des ressources du site, contribuant ainsi à la réduction de l'empreinte environnementale du chantier et des impacts sur le milieu naturel. Les accotements seront réalisés par reprofilage des matériaux déjà présents sur place, favorisant une gestion raisonnée des déblais/remblais et réduisant le recours aux matériaux exogènes. La gestion des eaux de ruissellement conservera le système d'évacuation de l'ancienne voie ferrée, évitant ainsi des aménagements lourds et respectant les équilibres hydrauliques existants. Enfin, s'agissant des ouvrages d'art rencontrés sur le linéaire, la principale intervention portera sur la mise aux normes des garde-corps, sans modification majeure des structures existantes.

Aussi, des aménagements spécifiques sont prévus au niveau des anciennes gares afin d'offrir aux usagers les services essentiels au bon fonctionnement d'une voie verte, conformément aux prescriptions du réseau Vélo & Territoires. Ces aménagements comprennent par exemple des stationnements vélos, des points d'information, des espaces de repos ou des équipements de petite maintenance. Ils ont été conçus dans un esprit de sobriété et de pertinence, en concertation avec les communes concernées et les EPCI, afin de répondre précisément aux besoins identifiés sans suréquiper les sites. L'objectif est de limiter au maximum l'emprise et l'impact de ces installations sur les espaces traversés.

Enfin, dans un objectif de continuité des déplacements et de connexion avec d'autres itinéraires de modes actifs ou points d'intérêt locaux, des rampes d'accès sont prévues le long de la voie verte. Ces aménagements respectent les normes d'accessibilité PMR afin de garantir un usage inclusif de l'itinéraire pour tous les publics. **Ces dispositifs d'accès restent ponctuels et limités aux zones identifiées comme stratégiques, afin de préserver la linéarité de l'aménagement et de réduire au minimum les interventions sur le site.**

Ces aménagements seront gérés par les communes en phase exploitation.

E.3.3 AMENAGEMENT DE LA VOIE VERTE

a) Exemple 1 : coupe déblais/remblais courant

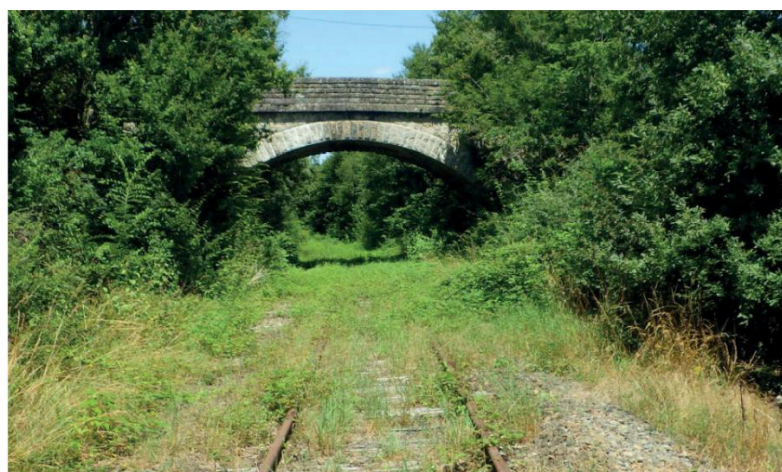
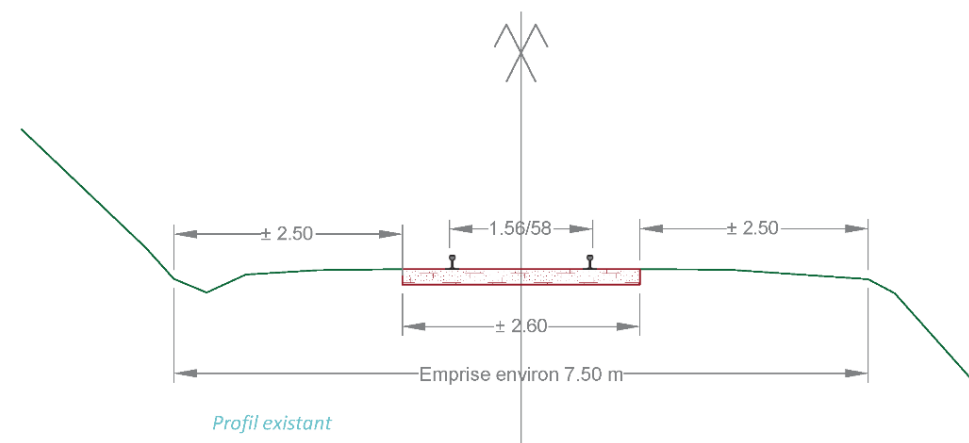
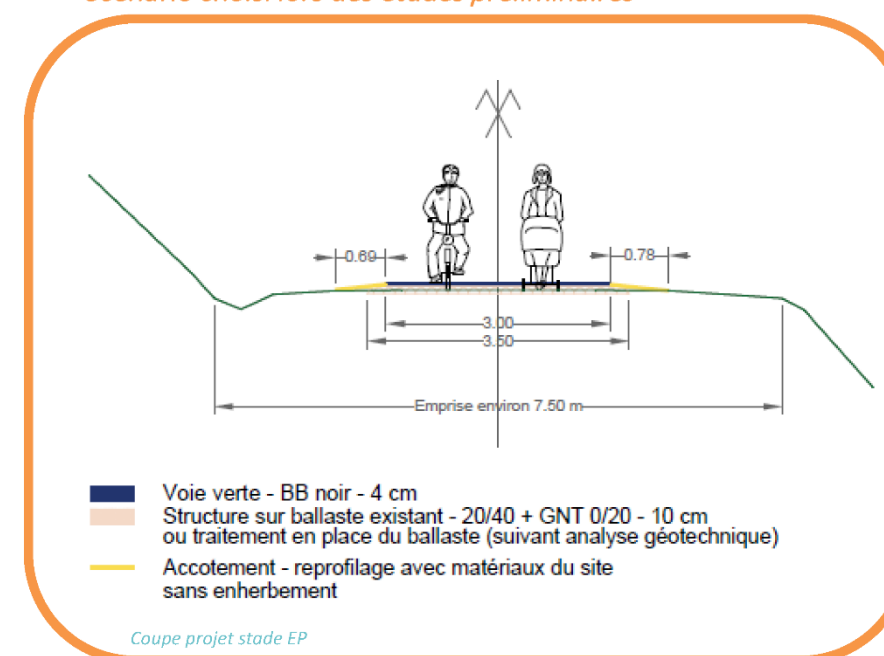


Photo sur site du profil existant

Scénario choisi lors des études préliminaires



Scénario projeté

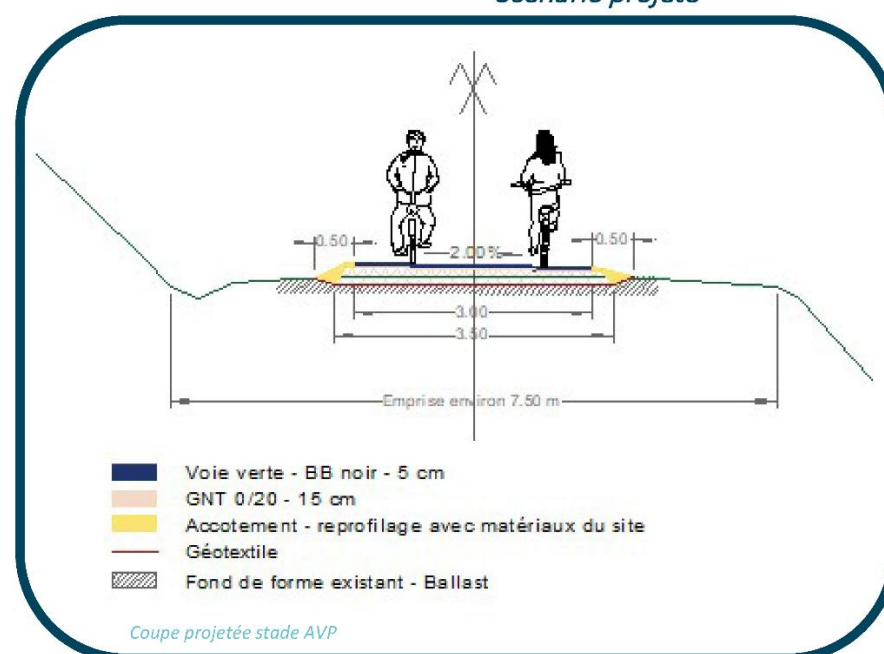


Figure 4 : Exemples d'aménagements présentés et validés lors du COPIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)

b) Exemple 2 : coupe déblais remblais et remblais raide

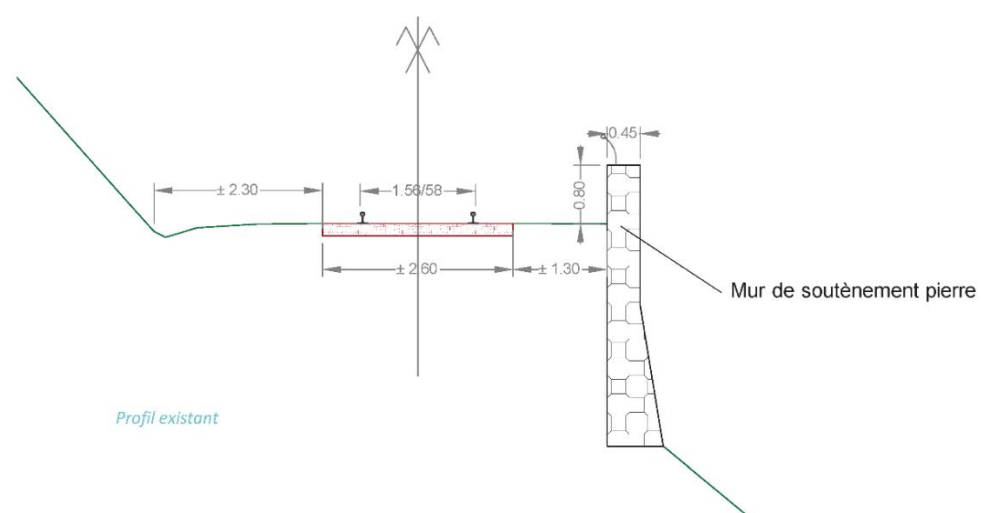
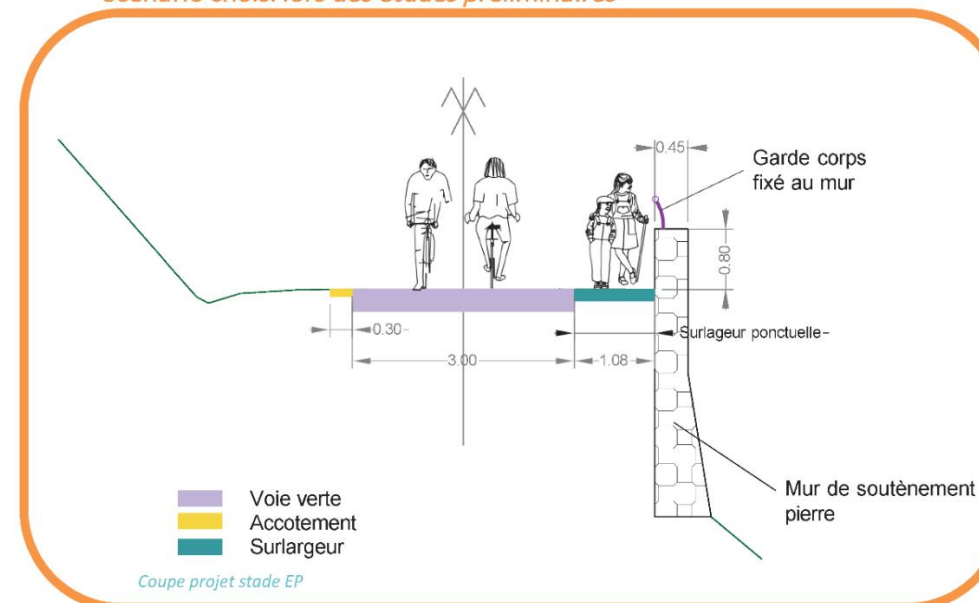


Photo sur site du profil existant

Scénario choisi lors des études préliminaires



Scénario projeté

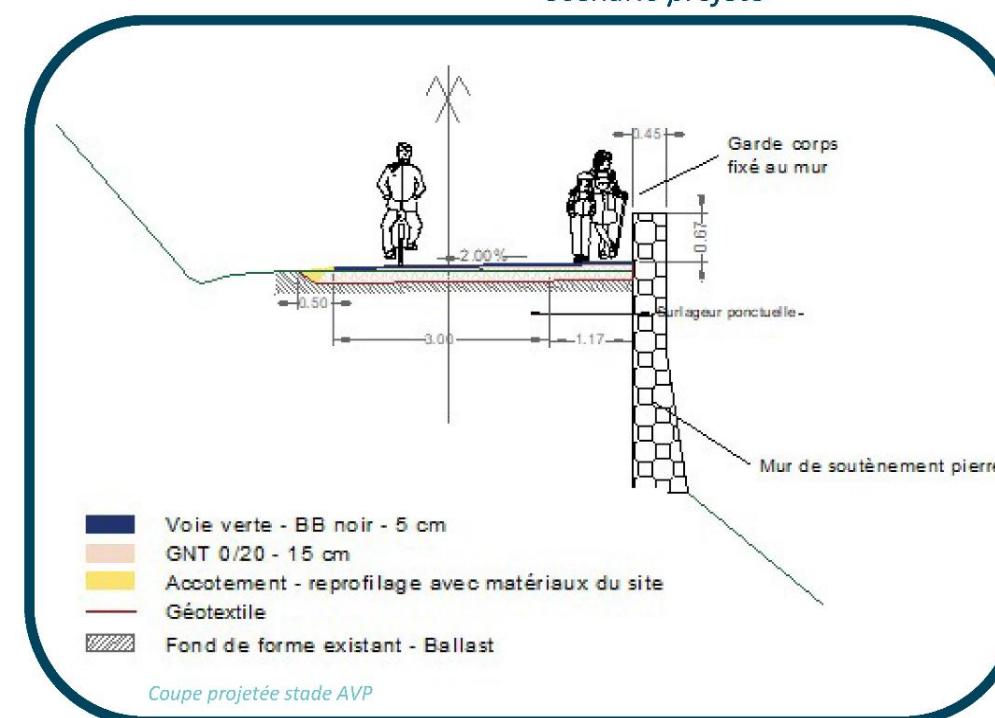
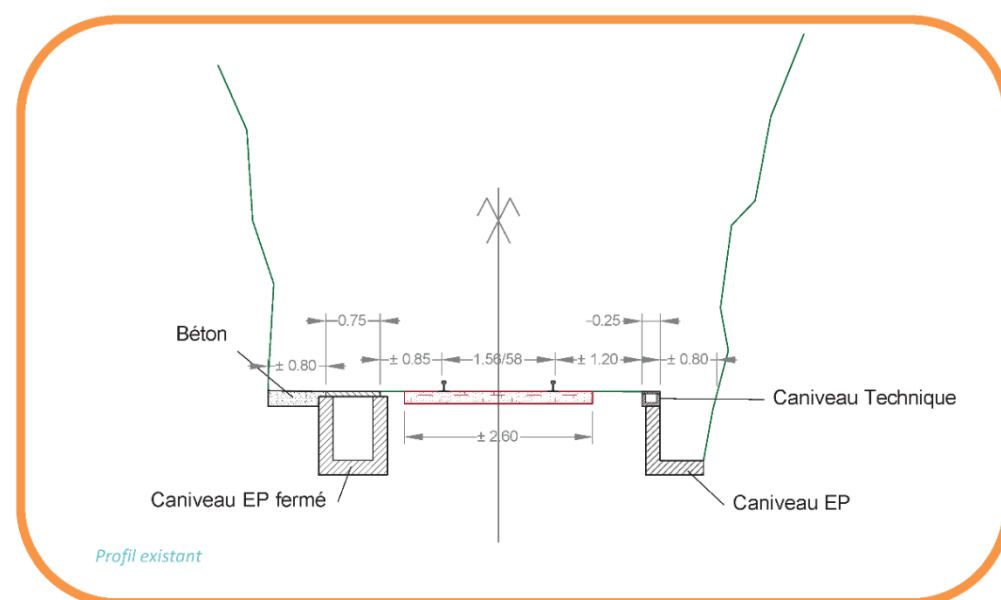


Figure 5 : Exemples d'aménagements présentés et validés lors du COPIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)

c) Exemple 3 : coupe déblais très encaissé



Photo sur site du profil existant



Scénario choisi lors des études préliminaires

Scénario projeté

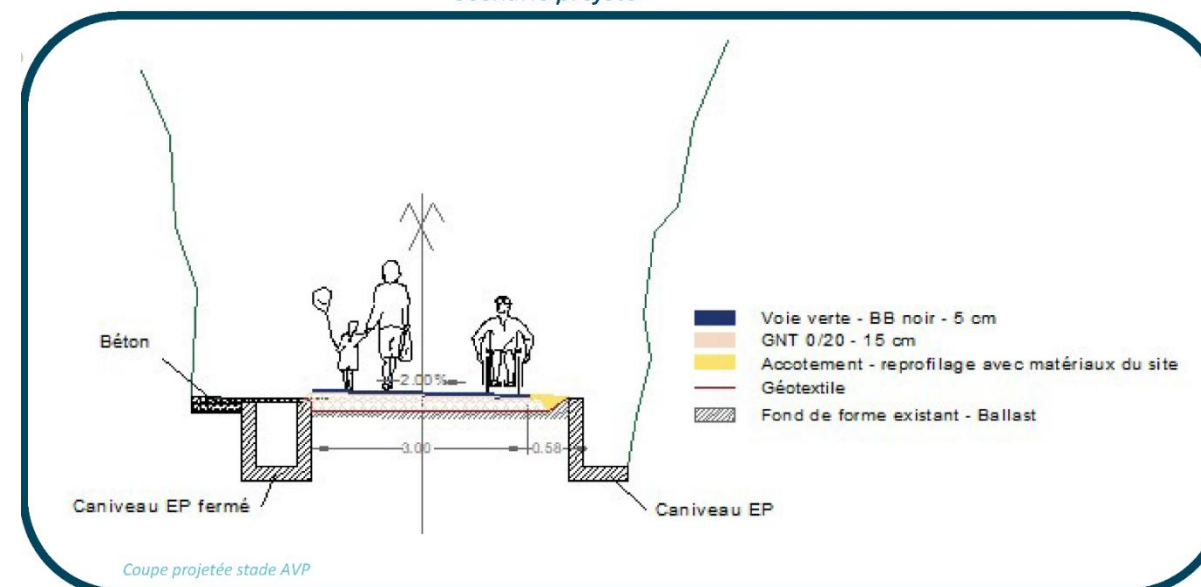


Figure 6 : Exemples d'aménagements présentés et validés lors du COPIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)

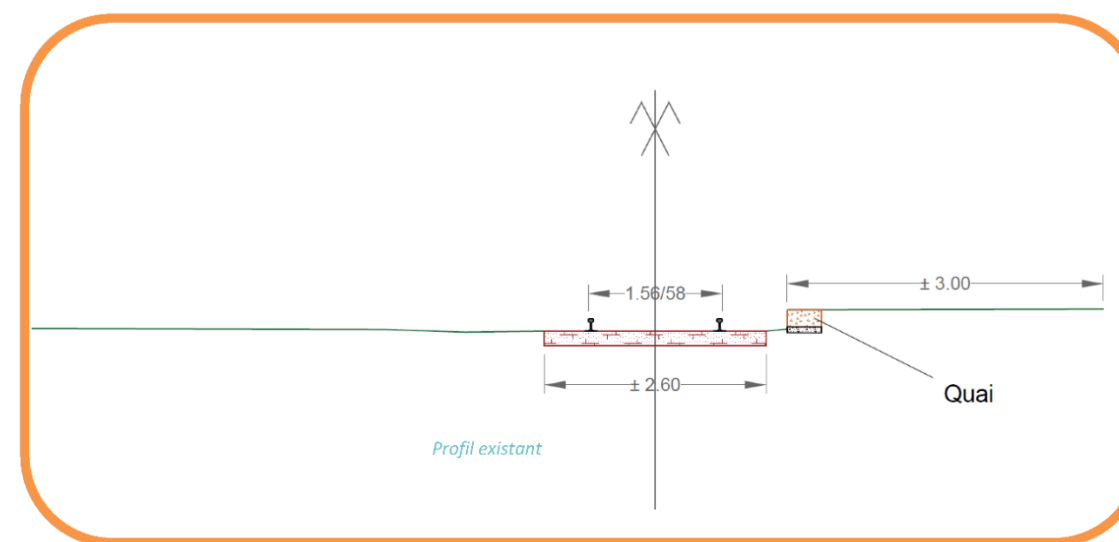
d) Exemple 4 : coupe au niveau d'une ancienne gare – quai

Figure 7 : Exemples d'aménagements présentés et validés lors du COPIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)

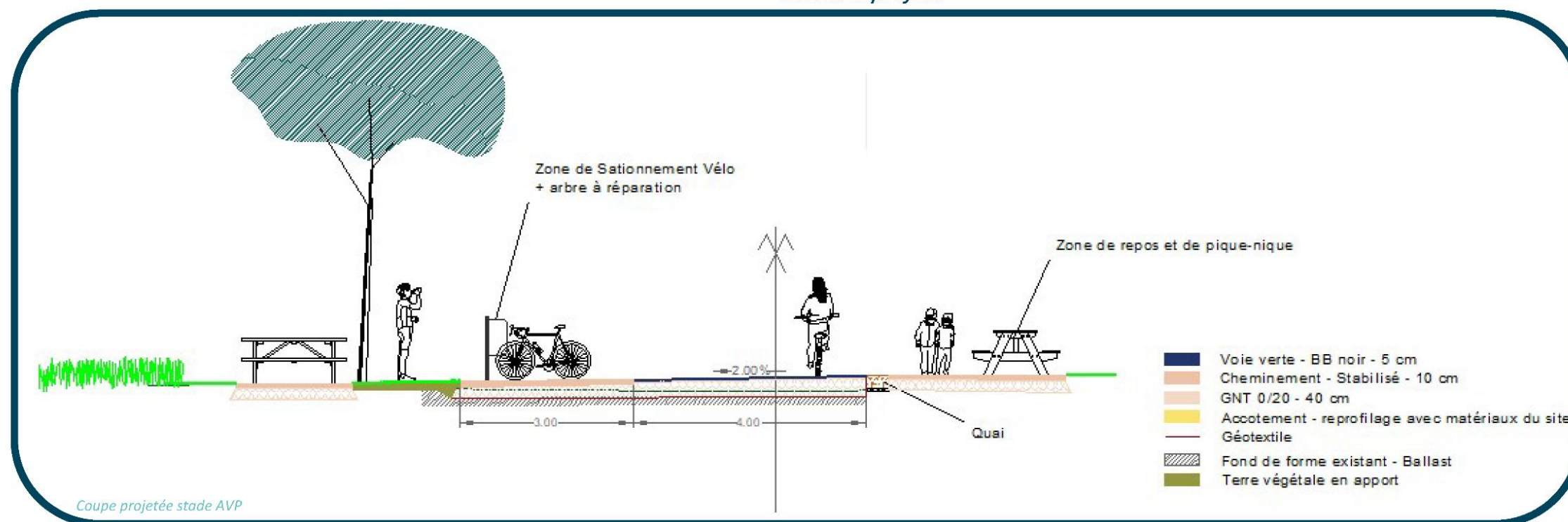


Photo sur site du profil existant

Une mise à niveau est proposée entre le terrain naturel actuel et le quai, afin de faciliter les déplacements.



Scénario projeté



Coupe projetée stade AVP

E.3.4 AMENAGEMENT DES RAMPES ET DES CARREFOURS

Des exemples d'aménagement proposés sont présentés dans les pages suivantes. Ces principes ont été validés par la maîtrise d'ouvrage.

a) Montluçon > Parc des Ilets

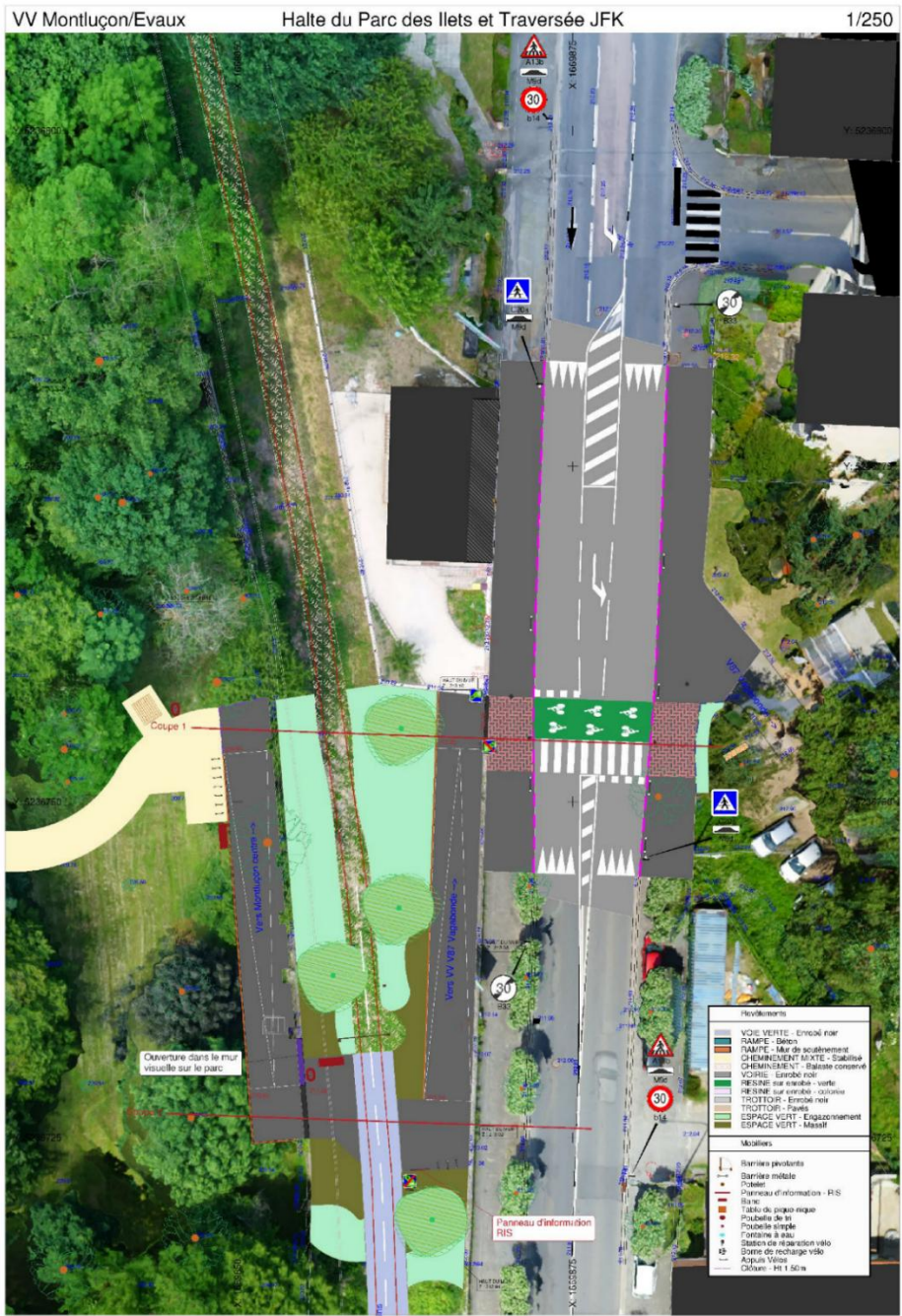


Figure 8 : Exemple d'aménagement présenté et validé lors du COPIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)

b) Evaux-les-Bains > Thermes



Figure 9 : Exemple d'aménagement présenté et validé lors du COPIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)

E.3.5 OUVRAGES D'ART

Les ouvrages d'art sont catégorisés en famille suivant leur typologie de structure, d'ouverture et de nature des travaux envisagés. Ci-dessous une présentation des familles.

a) Rappel des familles d'ouvrages

Il y a 6 familles suivant la typologie de structure, d'ouverture et de nature des travaux envisagés que l'on retrouve.



Figure 10 : Les familles d'ouvrages d'art

Des exemples de mise aux normes des ouvrages d'art proposés sont présentés dans les pages suivantes. Ces principes ont été validés par la maîtrise d'ouvrage.

b) Plans et projections selon les familles

FAMILLE 1 : ouvrages métalliques d'ouverture inférieure à 10 m

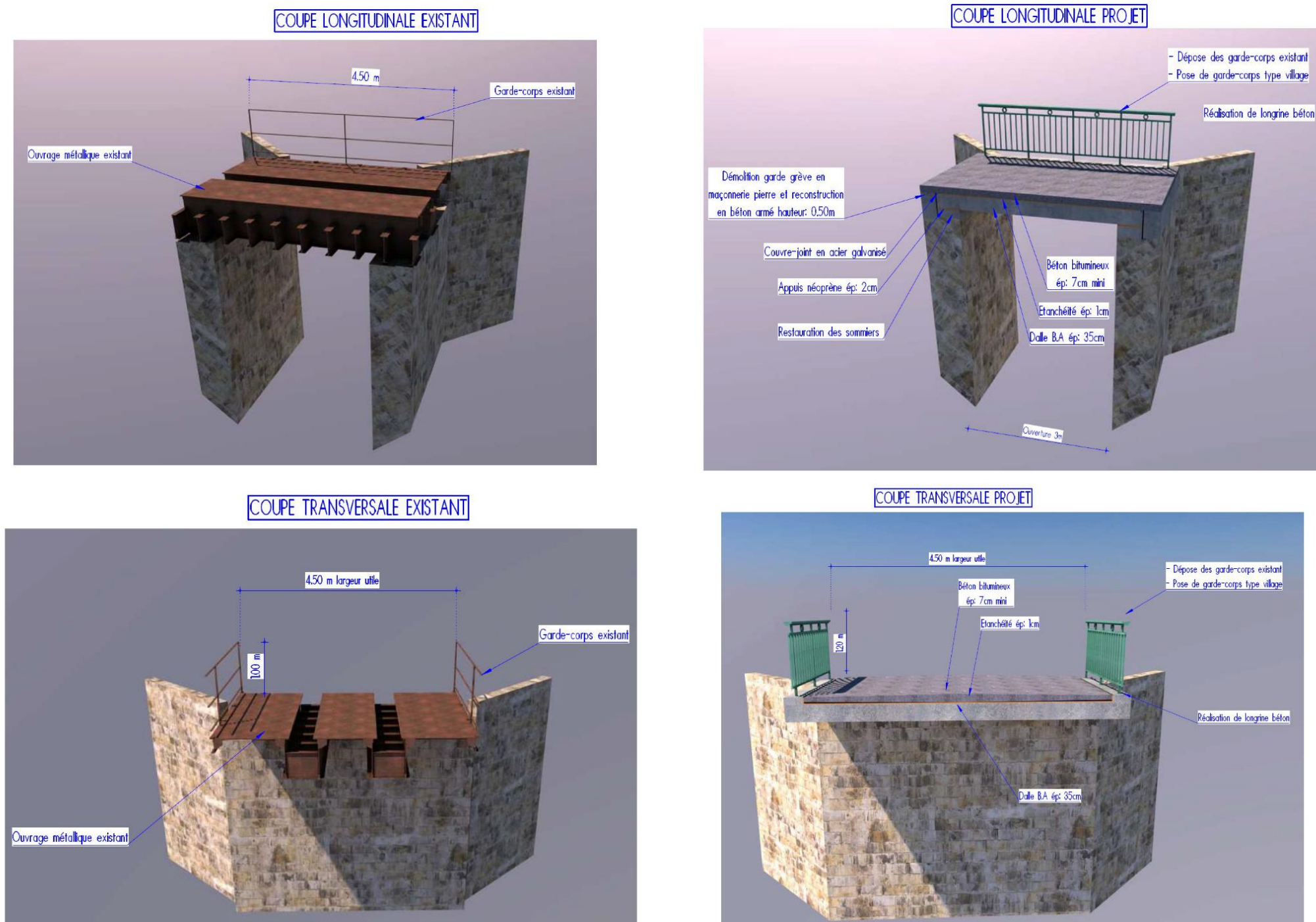


Figure 11 : Coupes de l'existant et aménagement présenté et validé lors du COPIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)

FAMILLE 5 : Ouvrages maçonnés d'ouverture inférieure ou égale à 2,00m

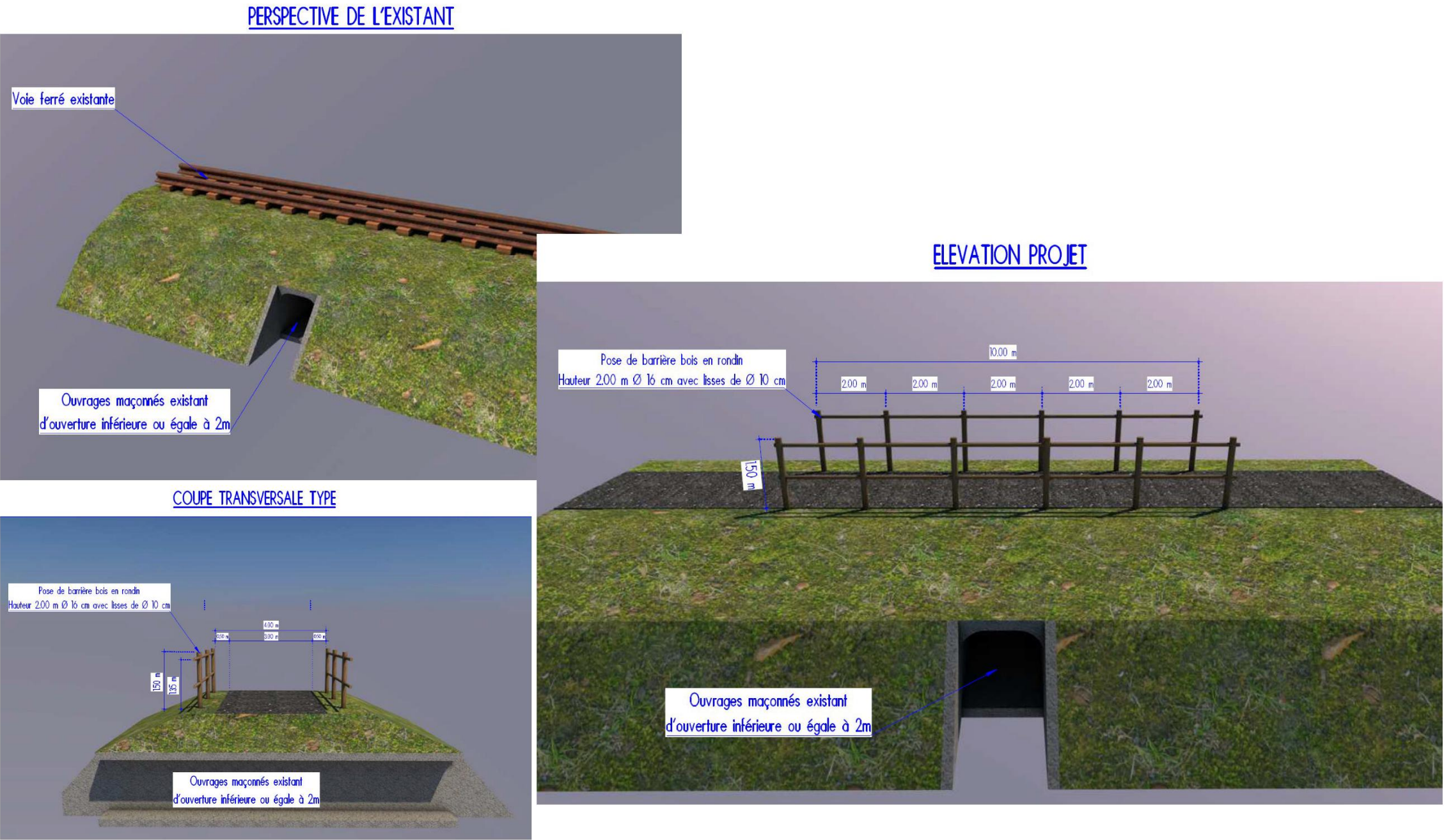


Figure 12 : Coupes de l'existant et aménagement présenté et validé lors du COPIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)

➤ Cas particulier du Viaduc de la Tardes (Monument Historique)

Le viaduc de la Tardes est un ouvrage d'art à part au sein de l'itinéraire de la voie verte : histoire, structure, travaux, gestion...
Il est un élément incontournable de la voie, à valoriser et promouvoir.



Ouvrage métallique treillis

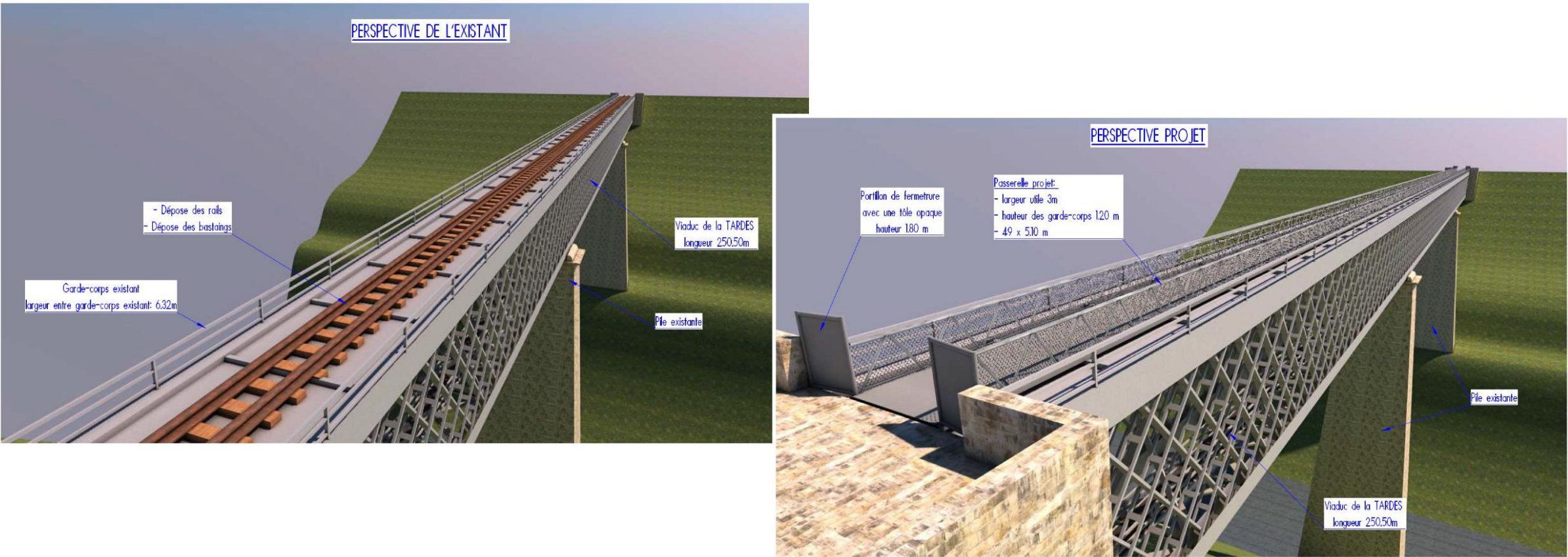


Figure 13 : Etat initial et exemple d'aménagement présenté et validé lors du COPIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25) et également par le SDAP, sous



Figure 14 : Photomontages de l'aménagement présenté et validé lors du COPIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25) et également par le SDAP

E.3.6 AIRES & HALTES D'ACCUEIL

Des exemples d'aménagement proposés sont présentés dans les pages suivantes. Ces principes ont été co-construits avec les communes concernées et validés.

a) Halte de Lavault-Ste-Anne



Figure 15 : Exemple d'aménagement présenté et validé lors du COPIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)

b) Halte de l'ancienne gare de Teillet-Argenty

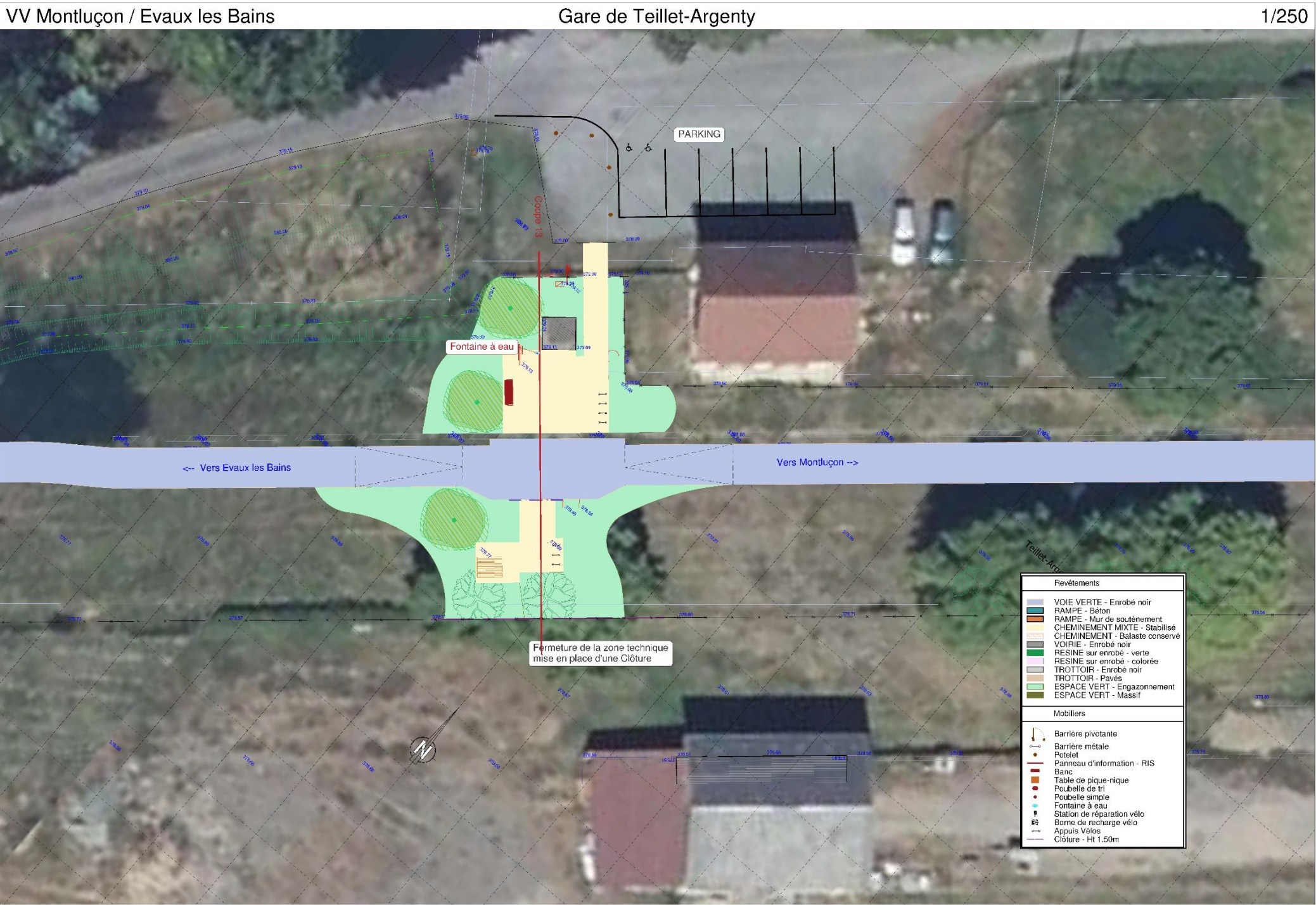


Figure 16 : Exemple d'aménagement présenté et validé lors du COPIL de rendu d'Avant-Projet (21.05.25)

E.3.7 CONCLUSION

En conclusion, le projet de voie verte Montluçon – Évaux-les-Bains repose sur un principe d'aménagement minimaliste, privilégiant la réutilisation des emprises et des matériaux existants. La transformation de l'ancienne voie ferrée en itinéraire cyclable se fait sans modification lourde de l'infrastructure actuelle : la plateforme ferroviaire est conservée, les systèmes d'écoulement des eaux sont maintenus, et les interventions sur les ouvrages d'art sont restreintes à la mise aux normes de sécurité des garde-corps (avec un cas particulier pour le Viaduc de la Tardes). Ce parti pris technique permet de limiter fortement l'impact sur le milieu naturel : les travaux évitent au maximum l'artificialisation supplémentaire des sols, la perturbation des milieux environnants, notamment dans les secteurs sensibles.

Dans cette logique, les aménagements prévus aux abords des anciennes gares ont été conçus de manière sobre, en concertation avec les communes et les EPCI, pour répondre uniquement aux besoins essentiels des usagers (stationnements vélos, points d'information, équipements de petite maintenance). De la même façon, des rampes d'accès ponctuelles, conformes aux normes PMR, sont prévues pour assurer la continuité des déplacements et les connexions avec d'autres itinéraires ou points d'intérêt, tout en limitant au strict nécessaire les interventions sur le site. Ce projet s'inscrit ainsi dans une démarche cohérente de valorisation des mobilités douces, tout en préservant la qualité paysagère et environnementale du territoire traversé.

II. ETAT INITIAL

A. SYNTHESE DES ENJEUX DU MILIEU PHYSIQUE

Tableau 3 : Synthèse milieu physique

Volet concerné	Thématique	Diagnostic	Enjeux
Milieu physique	Relief et topographie	La zone d'implantation potentielle du projet longe principalement le cours d'eau du Cher et bénéficie d'un relief relativement doux tout le long du tracé. Le projet emprunte la voie ferrée.	Négligeable
	Géologie	Le projet est situé sur un substrat géologique varié, composé principalement de formations granitiques et métamorphiques issues du Massif central. La géologie du site ne présente pas d'enjeux particuliers. Le projet s'implante sur une ancienne voie ferrée.	Nul
	Climat	Le site du projet se situe dans une zone au climat de type dégradé, avec un ensoleillement et des températures modérés, des précipitations toute l'année et principalement au printemps et en hiver avec un vent très faible. La proximité au climat montagnard engendre un nombre de jours de gelées plutôt haut.	Faible
	Hydrographie et hydrologie de surface	Le projet de voie verte se situe sur le territoire du SDAGE Loire Bretagne et du SAGE Cher Amont. Plusieurs cours d'eau se trouvent sur le passage du projet. Deux points de captage d'eau potable se situent à proximité immédiate du projet.	Modéré
	Risques naturels majeurs	Le risque de foudre est moyen dans la région, le risque sismique est faible. Le site est soumis à un aléa de retrait gonflement des argiles faibles à fort le long du tracé. Quelques mouvements de terrain sont recensés le long du tracé, un risque d'inondation par débordement de cours d'eau (Cher). Pas de risque d'incendie sur le territoire.	Modéré

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

B. SYNTHESE DES ENJEUX

Tableau 4 : Synthèse des enjeux du milieu naturel

Volet concerné	Thématique	Diagnostic	Enjeux
Milieu naturel	Zones naturelles	Le site intercepte à plusieurs reprises des zones naturelles d'intérêts. Il est très probable de contacter certaines espèces déterminantes durant les inventaires naturalistes.	Faible à modéré
	Zones humides	La zone d'étude n'est pas concernée directement par des milieux humides. La voie ferrée ne permet pas de caractériser la présence de zone humide à travers des sondages pédologiques. Deux habitats de zone humide ont été observés dans l'aire d'étude immédiate, en dehors de la zone d'emprise de la voie ferrée.	Modéré
	Flore	La diversité des habitats est favorable à une flore variée. D'après la bibliographie, 20 espèces patrimoniales sont présentes. Il est toutefois peu probable d'avoir des espèces patrimoniales sur l'emprise de la voie ferrée. Aucune espèce végétale réglementée, protégée ou patrimoniale n'a été observée au sein de l'emprise de la voie ferrée. En effet cet espace à substrat très artificialisé est peu favorable au développement d'espèces végétales d'intérêt. Seize espèces végétales exotiques envahissantes sont relevées au sein de la bibliographie. Les bords de voie ferrée sont souvent concernés par la présence d'espèces végétales exotiques envahissantes, il est probable que certaines de ces espèces soient relevées. En effet, huit espèces végétales exotiques envahissantes ont été observées au sein de la zone d'emprise de la voie ferrée.	Faible

Volet concerné	Thématique	Diagnostic	Enjeux
Milieu naturel	Habitats	Deux habitats d'intérêt communautaire, selon la Directive Habitats-Faune-Flore 92/43/CEE, ont été observés au sein de l'aire d'étude immédiate et se réfèrent à la zone naturelle Natura 2000 des Gorges du Haut-Cher FR8301012. Ces derniers sont situés en dehors de la zone d'emprise de la voie ferrée.	Fort
	Mammifère	La voie ferrée est un axe de déplacement favorable pour les espèces, leur permettant de transiter d'un habitat à un autre Les données caméra ont permis de relever la présence d'une multitude d'espèces notamment le Chat forestier Espèce discrète et protégée en France, le site lui permet à la fois de trouver de quoi se reproduire, s'alimenter et se réfugier. Les autres espèces sont davantage communes et ubiquistes. A noter la reproduction du Renard roux sur l'emprise de la voie ferrée.	Faible à modéré
	Avifaune	Les abords forestiers et les haies sont essentiels dans le cadre du nourrissage et de la reproduction des oiseaux. Le long linéaire ainsi que la diversité des habitats rencontrés ont permis de relever une importante diversité spécifique. Plusieurs espèces relevées ont un enjeu de préservation en lien avec leur statut de conservation défavorable.	Faible à modéré

Volet concerné	Thématique	Diagnostic	Enjeux
Milieu naturel	Reptile	5 espèces ont été observées. La voie ferrée est un habitat très favorable aux reptiles qui viennent chasser, mais également profiter de la chaleur pour leur activité de thermorégulation. Certains tronçons présentent d'importantes populations de Lézard des murailles. On relève dans certains secteurs plus restreints la présence de la Vipère aspic et de la Couleuvre d'Esculape. Le site revêt un caractère essentiel pour les reptiles en tant que micro-habitats fonctionnels et en tant que corridor écologique.	Fort
	Amphibien	L'emprise même de la voie verte sur une ancienne voie ferrée n'est pas particulièrement favorable aux amphibiens en raison notamment de l'absence d'habitats essentiels pour leur reproduction (zone humide). Cependant, la voie ferrée permet aux espèces de transiter entre habitat de reproduction et d'hivernation. A noter l'observation du Sonneur à ventre jaune à proximité de la voie.	Faible à fort
	Entomofaune	Le rôle de corridor joué par la voie ferrée est aussi observé pour les insectes (rhopalocères et odonates en premier lieu). Concernant les orthoptères, on relève la présence d'habitats favorables aux espèces thermophiles. Plusieurs coléoptères saproxylophages patrimoniaux habitent l'aire d'étude ou se déplacent en vol le long du linéaire.	Faible à modéré
	Chiroptère	La diversité spécifique est relativement importante avec le contact d'espèce inscrite à l'annexe II de la Directive Habitats. La voie ferrée étant longée par des linéaires boisés constitue un corridor de chasse particulièrement favorable aux espèces. Le gîtage est également possible.	Fort

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

Nous estimons que l'intégralité du linéaire présente un enjeu modéré à fort.

Que ce soit en milieu rural ou urbain, les enjeux écologiques de la zone d'étude sont majeurs. L'omniprésence des reptiles, la qualité des habitats favorables à la reproduction de nombreuses espèces, ainsi que la fonction de corridor écologique pour les mammifères, tant pour leurs déplacements que pour leurs activités de chasse, confèrent à ce territoire une importance particulière pour la faune.

C. SYNTHESE DU MILIEU HUMAIN

Tableau 5 : Synthèse des enjeux du milieu humain

Volet concerné	Thématique	Diagnostic	Enjeux
Milieu humain	Population, emploi	La densité de population des communes de Budelière, Evaux-les-Bains, Lignerolle et Teillet-Argenty, traversées par le projet est faible. La densité de population des communes de Montluçon et de Lavault-Sainte-Anne est, en revanche, élevée. La commune de Montluçon est celle qui présente un attrait économique le plus important. Les activités principales selon l'INSEE L'industrie manufacturière, industries extractives et autres, le commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration	Très faible
	Occupation des sols	La zone d'étude est incluse dans un contexte agricole, parsemé, ici et là de massifs forestiers. La commune de Montluçon est la zone urbanisée la plus importante de l'aire d'étude immédiate.	Très faible
	Risques technologiques	Le projet ne se situe pas dans les zones à risques du PPRT. La majorité des sites BASIAS identifiés à proximité du linéaire sont éloignés de la zone d'étude, seulement trois sites sont situés dans l'aire d'étude immédiate. Deux sites BASOL sont situés dans l'aire d'étude éloignée. Une ICPE soumise à un régime d'autorisation est interceptée par la zone d'étude immédiate, au sud de la commune de Montluçon.	Faible
	Document d'urbanisme et occupation des sols	Le projet est compatible avec les objectifs fixés par les SRADDET Nouvelle Aquitaine et Auvergne Rhône-Alpes. Le projet est également compatible avec le SCOT du Pays de la Vallée de Montluçon et du Cher et le PLUI-H de Montluçon Communauté. Les communes de Budelière et d'Evaux les Bains ne disposent pas de plan local d'urbanisme et ne font pas partie d'un schéma de cohérence territoriale (SCOT).	Faible
	Risques sanitaires	Les concentrations de polluants dans l'air sont en baisse depuis quelques années. La qualité de l'air au niveau du projet est bonne. Les routes concernées par un classement sonore sont surtout identifiées sur la commune de Montluçon.	Très faible
	Loi montagne et littoral	Le projet n'est pas concerné	Nul

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

D. SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS AU TRANSPORT ET AU DÉPLACEMENT

Tableau 6 : Synthèse des enjeux transport et déplacement

Volet concerné	Thématique	Diagnostic	Enjeux
Transport et déplacement	Mobilité	Les routes nationales et départementales sont bien développées autour de la zone d'étude. Les transports en commun semblent aussi très bien fonctionner dans les départements. Il n'y a aucun aéroport ou aérodrome à proximité de la zone d'étude et les voies ferroviaires encore utilisées sont localisées aux extrémités du linéaire, dans les communes d'Évaux-les-Bains et de Montluçon.	Faible
	Accès au site	Le site d'étude se situe sur une ancienne voie ferrée. L'accès au site n'est pas réglementé, mais est limité par endroit à cause de la fermeture des habitats naturels (développement de milieux arbustifs denses).	Faible
	Loi Barnier et infrastructures sonores	Le projet n'est pas concerné par les dispositions de la Loi Barnier, aucune infrastructure sonore n'est recensée dans l'aire d'étude	Aucun

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

E. SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS AU PATRIMOINE ET AU PAYSAGE

Tableau 7 : Synthèse des enjeux du patrimoine et paysage

Volet concerné	Thématique	Diagnostic	Enjeux
Patrimoine et paysage	Paysage	Le projet s'intègre le long du Cher, à l'endroit de l'ancienne voie ferrée, entourée de haies et de boisements. Le projet ne prévoit pas d'abattages d'arbres, mais la plantation de haies à quelques endroits.	Négligeable
	Patrimoine culturel et historique	Le projet se situe à proximité de 7 monuments historiques, dont le Viaduc de la Tarde qu'il utilise.	Modéré

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

III. IMPACTS ET MESURES

A. DEFINITION DES IMPACTS

Ce chapitre analyse les effets potentiels que peut avoir le projet sur l'environnement. Lorsque ces effets ont un caractère significatif, les mesures environnementales associées à la maîtrise des impacts sont présentées. Un projet peut présenter deux types d'impacts :

- Des impacts directs qui se définissent par une interaction directe avec une activité, un usage, un habitat naturel, dont les conséquences peuvent être positives ou négatives.
- Des impacts indirects : ils se définissent comme des conséquences secondaires liées aux impacts directs du projet et peuvent également être positifs ou négatifs.

Qu'ils soient directs ou indirects, des impacts peuvent intervenir successivement ou en parallèle et se révéler soit à court, à moyen ou à long terme, sur une étendue spatiale plus ou moins importante. L'étude d'impact distingue donc les effets par rapport à leur durée, qu'ils soient temporaires ou permanents :

- Impact temporaire : impact à durée limitée dans le temps (exemples : certains impacts associés à la phase travaux, nuisances de chantier, nuisances sonores, poussières, ...);
- Impact permanent : impact qui persiste dans le temps. Il peut être réversible ou irréversible. Il est dit réversible si la cessation de l'activité le générant suffit à le supprimer. La durée d'expression d'un impact n'est en rien liée à son intensité : des impacts temporaires peuvent être tout aussi importants que des impacts pérennes.

- **T** : temporaire (en phase travaux),
- **P** : permanents (en phase fonctionnement),
- **D** : direct,
- **I** : indirect,
- **Ct** : court terme (prise d'effet immédiat),
- **Mt** : moyen terme (prise d'effet allant de quelques jours à quelques mois),
- **Lt** : long terme (prise d'effet après quelques années)

Conformément à l'article R122-5 du Code de l'environnement, les impacts seront qualifiés de positifs ou négatifs. Dans le cadre de cette étude, l'importance de l'impact est graduée selon cinq niveaux :

- **Impacts non significatifs :**
 - Absence d'effet : Impact nul, le projet n'a pas d'effet notable sur l'environnement et la santé humaine.
 - Impact négligeable : impact suffisamment faible pour que l'on puisse considérer que le projet n'a pas d'impact.
 - Impact très faible : impact notable, mais suffisamment faible que l'on ne considère pas comme significatif.

- **Impacts significatifs :**

- Impact faible : impact dont l'importance ne justifie pas de mesures environnementales (c'est-à-dire des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation).
- Impact modéré : impact dont l'importance peut justifier une ou des mesures environnementales (c'est-à-dire des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation).
- Impact fort : impact dont l'importance justifie nécessairement une ou des mesures environnementales (c'est-à-dire des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation).

L'analyse des effets d'un projet consiste donc à déterminer l'importance de l'impact probable suivant les différents critères pertinents (nature, intensité, étendue). L'étude des effets précités est réalisée d'une part « en phase chantier » et d'autre part « en phase exploitation » ainsi qu'en phase de démantèlement.

Une échelle de couleurs est appliquée dans les tableaux pour une meilleure compréhension : **Très fort**, **Fort**, **Modéré**, **Faible**, **Très faible**, **Négligeable**

B. DEFINITION DE LA SEQUENCE « EVITER-REDUIRE-COMPENSER-ACCOMPAGNER »

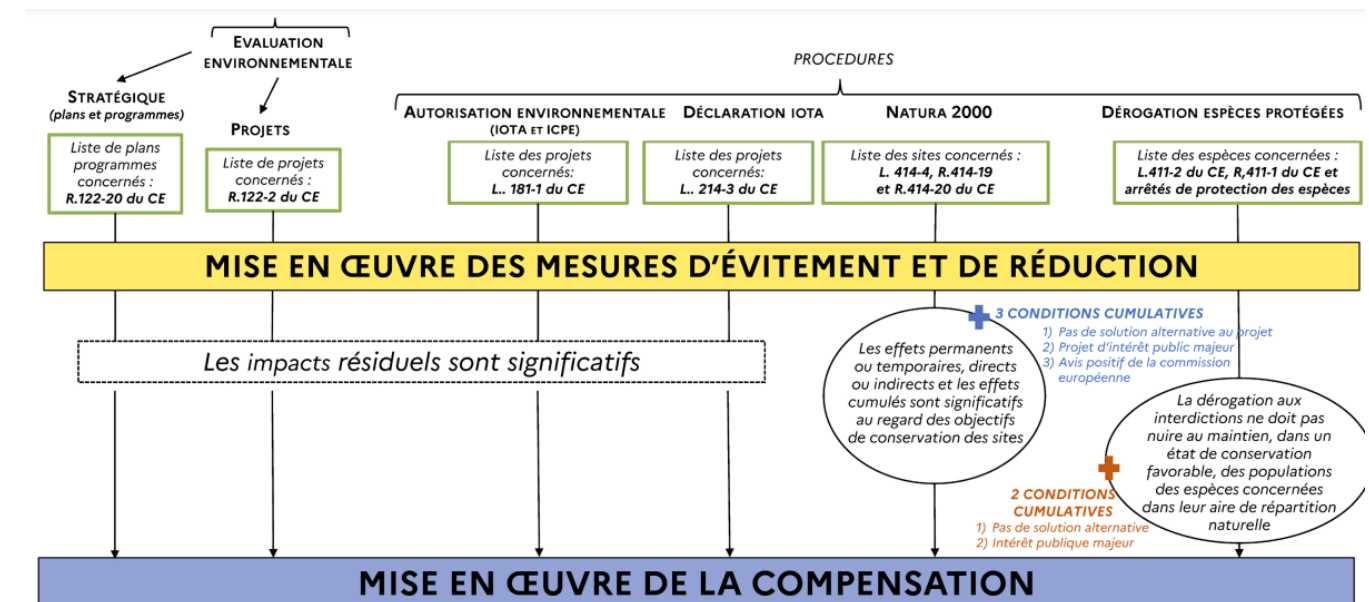


Figure 17 : Processus et procédures sur la mise en œuvre de compensation (écologie.gouv)

B.1. IMPACTS BRUTS

B.1.1 IMPACTS BRUTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE

Les impacts directs, indirects, permanents et temporaires sur le milieu physique sont décrits dans le tableau ci-dessous. Le tableau met en évidence les différents niveaux d'impacts afin de déterminer la nécessité de réaliser des mesures au regard des impacts bruts évalués.

Tableau 8 : Impacts avant mesures sur le milieu physique

Thématique	Enjeux	Impacts	Effets							Niveau d'impact brut
Impacts bruts en phase travaux			T	P	D	I	Ct	Mt	Lt	
Climat	Faible	Le présent projet d'aménagement n'introduira pas de modifications des conditions microclimatiques locales, du fait notamment de la réutilisation de la voie de chemin de fer et n'induera aucun impact. Néanmoins, selon le revêtement et les matériaux choisis, un impact sur le climat global peut être à noter en phase travaux.	X	X		X	X			Faible
		Le projet soutient la réutilisation de matériaux. En effet le ballast présent sous les rails actuellement sera réutilisé sur le chantier pour les fondations de la voie.	X		X		X			Positif
Risques naturels majeurs	Modéré	Le projet traverse une zone du plan de prévention des inondations du Cher, ainsi que des zones d'inondation par remontées de nappe. Le chantier peut induire des pollutions, contaminations aux hydrocarbures, matières en suspension dans le cours d'eau, ces risques de pollutions sont accentués par les risques d'inondation le long du tracé.	T	P	D	I	Ct	Mt	Lt	Modéré
			X			X	X			
Hydrologie	Modéré	Deux points de captage d'eau potable se situent à proximité immédiate du projet et plusieurs cours d'eau se trouvent sur le passage du projet. Les travaux nécessaires à la réalisation du projet seront susceptibles d'induire des pollutions temporaires des écoulements superficiels et une diffusion de cette pollution accidentelle vers le sol, les eaux souterraines et superficielles est envisageable. Ces risques sont inhérents à tout chantier. - Au risque de rejet accidentel de matière polluante dans le milieu récepteur, à la suite des travaux réalisés, aux fonctionnements et à l'entretien des engins de travaux, - À la mise en place des installations de chantier ou de stockage des différents produits nécessaires à la réalisation des travaux (matériaux de revêtement, hydrocarbures,) A la circulation des engins divers sur le réseau de voirie locale du fait de la circulation des engins de travaux.	T	P	D	I	Ct	Mt	Lt	Modéré
			X		X	X	X			
Impacts bruts en phase d'exploitation du site			T	P	D	I	Ct	Mt	Lt	
Climat et Microclimat	Faible	Le revêtement utilisé, qui composera la voie peut absorber la chaleur, contribuant au réchauffement localisé de l'air. Les arbres et les haies autour de la voie permettront de conserver des parties ombragées. Le projet aura donc pour effet de réchauffer l'air et le sol sur le tracé. Néanmoins ce réchauffement n'aura qu'une très faible portée puisqu'il sera ressenti uniquement sur la voie et non aux alentours et ne sera que temporaire (les jours ensoleillés ou très lumineux).		X	X				X	Faible
		La voie ferrée support du projet de voie verte, traverse plusieurs bourgs et relie deux villes entre elles, a pour but de fournir une réelle alternative à la voiture pour les habitants dans leurs déplacements quotidiens. Ce report de mobilité de la voiture vers le vélo, permettra de réduire la pollution de l'air, l'encombrement routier des bourgs et ainsi de limiter le réchauffement climatique général et la chaleur dans les villes.		X	X		X			Positif
Risques naturels majeurs	Modéré	Le projet traverse un espace à risque faible d'inondation par débordement du cher, présentant un risque très faible pour les usagers de la voie verte les jours de fortes crues du cours d'eau.	X		X	X	X			Très faible
Hydrologie	Modéré	Le projet réutilise les fossés et caniveaux existants (aménagement de l'ancienne voie ferrée) ce qui nécessite l'entretien ceux-ci. L'entretien et le curage de ceux-ci permettront un meilleur écoulement du cours d'eau et un meilleur débit.		X	X		X			Positif

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

B.1.2 IMPACTS BRUTS SUR LE MILIEU NATUREL

Les impacts directs, indirects, permanents et temporaires sur le milieu naturel sont décrits dans le tableau ci-dessous. Le tableau met en évidence les différents niveaux d'impacts afin de déterminer la nécessité de réaliser des mesures au regard des impacts bruts évalués.

Tableau 9 : Impacts avant mesures sur le milieu naturel

Composante		Éléments du groupe	Enjeux	Impacts	Effet							Niveau d'impact (en l'absence de mesure)			
Phase travaux et exploitation					T	P	D	I	Ct	Mt	Lt				
Zone naturelles et TVB			Faible à modéré	La voie ferrée est située sur l'emprise de plusieurs zones naturelles. Les travaux pourraient occasionner un dérangement des espèces déterminantes notamment en période de reproduction.				X			X	X			Fort
Zones humides			Faible	Aucune zone humide n'est située sur l'emprise même de la voie ferrée et de la future voie verte. Les habitats humides se trouvant à proximité pourraient être impactés lors de la phase travaux.					X	X		X			Fort
Flore			Faible	Impact sur les espèces végétales en dehors de l'emprise de la voie ferrée. Dissémination des espèces végétales exotiques envahissantes en phase chantier.					X	X		X			Modéré à fort
Habitats	Habitats humides		Modéré	Passage des engins au droit des habitats humides. Destruction de l'habitat.					X	X		X			Fort
	Habitat non humide			Passage des engins au droit des habitats. Destruction de l'habitat.					X	X		X			Fort
Phase travaux															
Avifaune	Espèces des milieux fermés		Faible à modéré	Les impacts durant la phase travaux sont liés principalement au dérangement qui entraine le mouvement des espèces. Dans le cas d'un démarrage des travaux lors de la période de sensibilité des espèces en période de reproduction, les espèces sont susceptibles d'abandonner leur nichée. Les principaux impacts résident dans l'abattage des arbres pouvant entrainer des impacts négatifs pour la faune qui les fréquente. En effet, ces actions d'abattage peuvent conduire à la destruction d'individus, la destruction de sites de reproduction et/ou d'aires de repos. Les groupes concernés sont les espèces d'oiseaux cavernicoles et potentiellement les oiseaux établissant un nid sur ces arbres, et principalement les passereaux qui peuvent nicher au sein des haies telles que les Linotte mélodieuse, Verdier d'Europe ou Chardonneret élégant.					X	X		X			Fort
	Espèces des milieux ouverts			Modéré	Les engins de travaux sont susceptibles de traverser des milieux ouverts où des espèces nichent au sol telles que l'Alouette lulu.					X	X		X		
Chiroptères	13 espèces contactées donc 3 espèces inscrites à l'annexe II de la Directive Habitats (Barbastelle d'Europe, Grand et Petit Rhinolophe)		Fort	Une richesse spécifique relativement élevée est observée sur les différents points d'écoute. L'ancienne voie ferrée est une zone d'intérêt pour les espèces qui viennent chasser et potentiellement se reproduire au niveau des villes, villages et boisements. La destruction de certaines portions boisées et l'ouverture de certains secteurs seront défavorables à la présence de chiroptère, car impactant les lieux de chasse ainsi que les gîtes des individus.					X	X		X			Fort
Mammifères non volants	Chat forestier		Modéré	Les travaux pourraient impacter l'espèce durant sa phase de reproduction.					X	X		X			Fort
	Autres espèces		Faible	Les espèces sont susceptibles d'être impactées en phase travaux notamment lors de la période de reproduction. Bien que les espèces soient chassables et non protégées, l'impact de ces espèces au niveau de leur habitat de reproduction est à prendre en considération au regard de l'observation d'une portée de renardeau sur l'emprise de la voie ferrée.					X	X		X			Modéré à fort
Reptile	Serpent et lézard		Fort	En phase travaux l'impact porterait sur la destruction d'individu lors de la circulation des engins. Les individus pourraient avoir tendance à se cacher sous les rails amenant une forte mortalité. L'impact porterait également sur l'impact d'habitat favorable pour les reptiles.					X	X		X			Fort
Amphibiens	Sur la voie ferrée		Faible	Aucun habitat favorable n'étant présent sur la voie ferrée, l'impact porterait sur la destruction d'individu qui pourrait circuler sur la ferrée notamment lors de la période de migration des amphibiens.					X	X		X			Faible à modéré
	Habitats autour de la voie		Très fort	De nombreux habitats favorables sont à proximité de la voie ferrée. Plusieurs espèces ont été observées en période de reproduction dont des espèces sensibles comme le Sonneur à ventre jaune.					X	X		X			Très fort

Composante	Éléments du groupe	Enjeux	Impacts	Effet							Niveau d'impact (en l'absence de mesure)
Entomofaune	Espèces communes	Faible	L'abattage d'arbre pourrait être dommageable pour les espèces saproxylophages. L'impact porterait également sur la destruction d'individu par collision lors du passage des engins.		X	X		X			Faible
Phase exploitation				T	P	D	I	Ct	Mt	Lt	
Avifaune	Espèces des milieux fermés	Faible à modéré	Le passage des usagers ne viendra pas impacter les espèces en raison du caractère ponctuel et silencieux de l'usage de la voie verte. Aucun éclairage n'est prévu.								Nul
	Espèces des milieux ouverts	Modéré	Les usagers seront cantonnés sur la voie verte. Aucun passage n'est prévu dans les milieux ouverts.								Nul
Chiroptères	13 espèces contactées donc 3 espèces inscrites à l'annexe II de la Directive Habitats (Barbastelle d'Europe, Grand et Petit Rhinolophe)	Fort	Le passage des usagers ne viendra pas impacter les espèces en raison du caractère ponctuel et silencieux de l'usage de la voie verte. Aucun éclairage n'est prévu.								Nul
Mammifères non volants	Chat forestier	Modéré	Les usagers seront cantonnés sur la voie verte. Passages ponctuels permettant le déplacement des espèces. Aucun éclairage n'est prévu.								Nul
	Autres espèces	Faible	Les usagers seront cantonnés sur la voie verte. Passages ponctuels permettant le déplacement des espèces. Aucun éclairage n'est prévu.								Nul
Reptiles	Serpent et lézard	Fort	La circulation des vélos pourrait causer la destruction d'individu par écrasement. De mauvaises réactions de piétons pourraient également entraîner une mortalité.		X	X		X			Modéré
Amphibiens	Sur la voie ferrée	Faible	La circulation des vélos pourrait causer la destruction d'individu par écrasement.	X	X	X					Faible
	Habitats autour de la voie	Très fort	La circulation sera maintenue sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée.								Nul
Entomofaune	Espèces communes	Faible	Aucun impact en phase d'exploitation.								Nul
Phase de démantèlement				T	P	D	I	Ct	Mt	Lt	
Faune et flore/habitat	Tous les taxons	Fort	Impact sur les espèces faunistiques et floristiques		X	X	X	X			Très fort

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

B.1.3 IMPACTS BRUTS SUR LE MILIEU HUMAIN ET LA SANTE HUMAINE

Les impacts directs, indirects, permanents et temporaires sur le milieu humain sont décrits dans le tableau ci-dessous. Le tableau met en évidence les différents niveaux d'impacts afin de déterminer la nécessité de réaliser des mesures au regard des impacts bruts évalués.

Tableau 10 : Impacts avant mesures sur le milieu humain et la santé humaine

Thématique	Enjeux	Impacts	Effets							Niveau d'impact brut
Impacts bruts en phase travaux			T	P	D	I	Ct	Mt	Lt	
Population et emploi	Très faible	La ZIP longe plusieurs maisons et traverse des quartiers habités et des bourgs. Mais n'impacte pas le logement ni aucune habitation en phase chantier. L'accès à ces habitations ne sera pas réduit puisque l'ancienne voie ferrée n'était pas une voie d'accès aux logements. Les nuisances sonores seront essentiellement liées à l'utilisation d'engins. Cependant, compte tenu de la durée limitée et très ponctuelle des travaux, l'impact devrait être limité. Les activités de chantier les plus bruyantes correspondent aux phases de terrassement et de fondation de chaussée et notamment au va-et-vient des camions.	X		X		X			Faible
Occupation du sol	Très faible	La zone d'étude est incluse dans un contexte agricole, parsemé de massifs forestiers ; Les terres agricoles et naturelles traversées l'étaient déjà auparavant et sont pour certaines toujours soumises à des servitudes de transport liées à la voie ferrée, facilitant les démarches et le passage. La réalisation du projet ne se fait que sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée et ne génère pas d'artificialisation des sols.								Nul
Urbanisme	Faible	Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme des communes concernées. Seules les communes de Budelière et d'Evaux-les-Bains ne disposent pas de plan local d'urbanisme et ne font pas partie d'un schéma de cohérence territoriale (SCOT). En amont de la phase travaux le projet devra respecter les prescriptions du PLUi de Montluçon communauté. Aucun impact sur l'urbanisme n'est à prévoir en dehors de l'aménagement de haltes d'accueil des cyclistes. Ces aires ne contribueront pas à l'artificialisation des sols, mais réutiliseront les espaces déjà artificialisés des quais de gare.								Nul
Risques technologiques	Faible	La ZIP se situe à proximité de quelques sites BASIAS et une ICPE. Néanmoins la phase travaux n'intercepte pas ces sites et ne leur génère aucun impact et réciproquement.								Nul
Risques sanitaires	Très faible	La qualité de l'air est globalement bonne sur le territoire de la ZIP. Néanmoins les engins de travaux pourraient générer des Poussières et des gaz d'échappement en phase travaux.	X		X		X			Faible
Impacts bruts en phase d'exploitation du site			T	P	D	I	Ct	Mt	Lt	
Population et emploi	Très faible	Le projet de voie verte pourra contribuer à faciliter les cheminements entre deux villes structurantes du territoire d'un point de vue touristique, mais aussi du bassin de population entre Montluçon et Évaux-les-Bains. L'ajout de cette portion traversant les bourgs passant à proximité voire au-dessus de monuments historiques emblématiques, tels que le viaduc de la Tardes, la voie verte aura un impact positif sur les déplacements domicile travail ainsi que les déplacements touristiques, améliorant l'attractivité du territoire.		X	X		X			Positif
Occupation du sol	Très faible	Les terres agricoles et naturelles traversées l'étaient déjà auparavant et sont toujours soumises à des servitudes de transport liées à la voie ferrée, facilitant les démarches et le passage. Certaines portions traversées sont des zones sensibles ou humides, et le passage des usagers de la voie, ne dérangera pas directement un milieu ou des pratiques agricoles.		X	X		X			Très Faible
Urbanisme	Faible	Aucun impact sur l'urbanisme n'est à prévoir								Nul
Risques technologiques	Faible	Le projet n'impactera pas les installations industrielles aux alentours, de même ces installations n'auront pas d'effets sur la voie verte.								Nul
Risques sanitaires	Très faible	L'utilisation de la voie verte en remplacement de la voiture dans les déplacements quotidiens des habitants contribuera à une meilleure qualité de l'air globale au long terme. L'attractivité touristique des voies vélo en campagne n'est plus à démontrer, le développement du tourisme vert et actif à l'échelle nationale participe à une meilleure qualité de l'air également.		X	X	X			X	Positif

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

B.1.4 IMPACTS BRUTS SUR LES TRANSPORTS ET LA MOBILITE

Les impacts directs, indirects, permanents et temporaires sur les transports et la mobilité sont décrits dans le tableau ci-dessous. Le tableau met en évidence les différents niveaux d’impacts afin de déterminer la nécessité de réaliser des mesures au regard des impacts bruts évalués.

Tableau 11 : Impacts avant mesures sur le transport et la mobilité

Thématique	Enjeux	Impacts	Effets							Niveau d’impact brut
Impacts bruts en phase travaux			T	P	D	I	Ct	Mt	Lt	
Transports	Faible	L’accès au site n’est pas réglementé, mais est limité par endroit à cause de la fermeture des habitats naturels (développement de milieux arbustifs denses). La présence des voies routières et des passages à niveau associés est à prendre en compte lors de la conception du projet, en effet les travaux pourraient avoir un impact sur la fluidité de la circulation (voies barrées ou circulation alternée par exemple)	X		X		X			Très faible
Impacts bruts en phase d’exploitation du site			T	P	D	I	Ct	Mt	Lt	
Transports	Faible	L’impact sur les automobilistes et sur la fluidité de la circulation sera non significatif en phase d’exploitation. L’impact en revanche du report modal de certaines personnes de la voiture vers le vélo, contribuera à diminuer l’encombrement des routes et des parkings. Les personnes qui utilisaient déjà le vélo pour leurs déplacements domicile travail seront plus en sécurité et leur passage sera facilité.		X	X			X		Positif

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

B.1.5 IMPACTS BRUTS SUR LE MILIEU PAYSAGER ET LE PATRIMOINE

Le tableau ci-dessous présente une analyse des impacts paysagés et patrimoniaux associés.

Tableau 12 : Impacts avant mesures sur le paysage et le patrimoine

Thématique	Enjeux	Impacts	Effets							Niveau d’impact brut
Impacts bruts en phase travaux			T	P	D	I	Ct	Mt	Lt	
Paysage	Négligeable	La voie ferrée s’intègre dans un paysage majoritairement bocager et de vallée de cours d’eau. La présence d’engins de chantier aura pour conséquence de perturber le paysage durant la durée des travaux.								Négligeable
Patrimoine	Modéré	Les travaux se situant à proximité de monuments historiques et même sur le monument historique du viaduc de la Tardes, devront faire l’objet d’une attention particulière. Des prescriptions seront requises par l’avis de l’ABF.	X		X		X			Modéré
Impacts bruts en phase d’exploitation du site			T	P	D	I	Ct	Mt	Lt	
Paysage	Négligeable	La présence de la voie ferrée est ancrée dans un paysage majoritairement bocager et de vallée de cours d’eau et sa transformation en voie verte ne modifiera pas l’ambiance paysagère de façon significative puisqu’elle sera très peu visible.								Négligeable
Patrimoine	Modéré	L’usage de la voie verte se situant à proximité de monuments historiques, engendrera un impact positif sur leur mise en valeur et leur fréquentation.		X		X		X		Positif
		Les travaux de réalisation de la voie verte imposent la réalisation d’une passerelle sur le viaduc de la Tardes. Cette passerelle aura un impact fort sur le monument, tant visuel que du point de vue de son entretien.		X	X		X		X	Modéré à Fort

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

B.2. IMPACTS RESIDUELS APRES APPLICATION DES MESURES

B.2.1 IMPACTS RESIDUELS DU MILIEU PHYSIQUE

Tableau 13 : Impacts résiduels sur le milieu physique

Élément du milieu	Impact avant mesures	Mesures appliquées	Niveau d'impact résiduel
Impacts en phase travaux			
Climat	Faible	MR n°1 : Conduite d'un chantier respectueux de l'environnement MR n°2 : Choix du revêtement de la voie MR n°3 : Réduction des déchets Le choix du revêtement le plus adapté aux portions du tracé et le plus résistant, les règles de respect de l'environnement et de limitation des émissions de chantier ainsi que le recyclage des éléments de la voie ferrée directement sur le site, permettent de réduire considérablement l'impact du projet sur le climat local et global malgré les émissions fortes liées à la fabrication du bitume.	Très Faible
Risques naturels majeurs	Modéré	MR n°1 : Conduite d'un chantier respectueux de l'environnement La zone du plan de prévention des inondations du Cher et les zones d'inondation par remontées de nappe seront préservées par le chantier du stationnement des engins, du stockage de produits polluants	Très Faible
Hydrologie	Modéré	MR n°1 : Conduite d'un chantier respectueux de l'environnement Le chantier répondra aux exigences de préservation de et de précaution envers l'environnement et en particulier envers les milieux aquatiques. Le risque est faible et reste inhérent à tous travaux.	Faible (non significatif)
Impacts en phase d'exploitation du site			
Climat et Microclimat	Faible	MR n°2 : Choix du revêtement de la voie Le revêtement utilisé est extrêmement résistant et nécessitera peu d'entretien au cours de sa durée de vie, réduisant ainsi la consommation de matériaux issus de l'extraction ou des hydrocarbures dans la phase d'exploitation du site	Négligeable
Risques naturels majeurs	Très faible	ME n°2 : Évitement des risques d'inondation par débordement de cours d'eau Le projet traverse des espaces à risque faible d'inondation par débordement du cher, des panneaux de signalisation du risque seront installés ponctuellement en période de crue du cours d'eau.	Négligeable

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

Les impacts résiduels pour l'ensemble des thématiques ne sont pas significatifs, aucune mesure de compensation n'est nécessaire.

B.2.2 IMPACTS RESIDUELS DU MILIEU NATUREL

Tableau 14 : Impacts résiduels sur le milieu naturel

Composante	Éléments du groupe	Niveau d'impact (en l'absence de mesure)	Mesures appliquées	Niveau d'impact résiduel
Phase travaux et exploitation				
Zone naturelle et TVB		Fort	ME n°1 : Évitement des périodes de sensibilité des espèces en évitant le passage des engins sur les zones Natura 2000 en période de reproduction pour ne pas impacter les espèces déterminantes MS n°1 : Assurer le moindre impact lors des moments clefs par le suivi d'un écologue	Faible
Zones humides		Fort	ME n°3 : Évitement des zones sensibles empêchant un impact sur des habitats naturels dont les zones humides recensées MS n°1 : Assurer le moindre impact lors des moments clefs par le suivi d'un écologue	Très faible
Flore		Modéré à fort	ME n°3 : Évitement des zones sensibles empêchant un impact sur des habitats naturels dont les zones humides recensées ME n°5 : Gestion des espèces végétales exotiques envahissantes	Très faible
Habitats	Habitats humides	Fort		
	Habitats non humides	Fort		
Phase travaux				
Avifaune	Espèces des milieux fermés	Fort	ME n°1 : Évitement des périodes de sensibilité des espèces lors des travaux lourds ME n°3 : Évitement des zones sensibles permettant l'absence d'impact sur les boisements MR n°4 : Abattage d'arbre raisonné permettant de s'assurer de l'absence d'espèce protégée MS n°1 : Assurer le moindre impact lors des moments clefs par le suivi d'un écologue	Très faible
	Espèces des milieux ouverts	Modéré à fort	ME n°1 : Évitement des périodes de sensibilité des espèces lors des travaux lourds ME n°3 : Évitement des zones sensibles empêchant un impact sur des habitats naturels MS n°1 : Assurer le moindre impact lors des moments clefs par le suivi d'un écologue	Très faible
Chiroptères	13 espèces contactées donc 3 espèces inscrites à l'annexe II de la Directive Habitats (Barbastelle d'Europe, Grand et Petit Rhinolophe)	Fort	ME n°1 : Évitement des périodes de sensibilité des espèces lors des travaux lourds ME n°3 : Évitement des zones sensibles permettant l'absence d'impact sur les boisements MR n°4 : Abattage d'arbre raisonné permettant de s'assurer de l'absence d'espèce protégée MS n°1 : Assurer le moindre impact lors des moments clefs par le suivi d'un écologue	Très faible
Mammifères non volants	Chat forestier	Modéré	ME n°1 : Évitement des périodes de sensibilité des espèces lors des travaux lourds	Très faible
	Autres espèces	Faible	ME n°3 : Évitement des zones sensibles permettant l'absence d'impact sur les boisements MR n°4 : Abattage d'arbre raisonné permettant de s'assurer de l'absence d'espèce protégée MS n°1 : Assurer le moindre impact lors des moments clefs par le suivi d'un écologue	Très faible
Reptile	Serpent et lézard	Fort	ME n°1 : Évitement des périodes de sensibilité des espèces lors des travaux lourds ME n°3 : Évitement des zones sensibles MS n°1 : Assurer le moindre impact lors des moments clefs par le suivi d'un écologue MA n°1 : Mise en place d'hibernaculum MA n°2 : Mise en place de mur en pierre sèches	Faible
Amphibiens	Sur la voie ferrée	Faible	ME n°1 : Évitement des périodes de sensibilité des espèces lors des travaux lourds ME n°3 : Évitement des zones sensibles permettant l'absence d'impact sur les habitats aquatiques, balisage si nécessaire à proximité des zones aquatiques (cf : MS n°1) MS n°1 : Assurer le moindre impact lors des moments clefs par le suivi d'un écologue	Faible
	Habitats autour de la voie	Très fort	ME n°3 : Évitement des zones sensibles avec aucune intervention des engins dans les milieux aquatiques	Faible
Entomofaune	Espèces communes	Faible	ME n°1 : Évitement des périodes de sensibilité des espèces lors des travaux lourds ME n°3 : Évitement des zones sensibles MS n°1 : Assurer le moindre impact lors des moments clefs par le suivi d'un écologue	Très faible
Phase exploitation				

Composante	Éléments du groupe	Niveau d'impact (en l'absence de mesure)	Mesures appliquées	Niveau d'impact résiduel
Reptiles	Serpent et lézard	Modéré	ME n°4 : Mise en place de panneau d'information pour adapter la vitesse des usagers	Faible
Amphibiens	Sur la voie ferrée	Faible	ME n°4 : Mise en place de panneau d'information pour adapter la vitesse des usagers	Faible
Impacts bruts en phase de démantèlement				
Faune/flore		Très fort	ME n°1 : Évitement des périodes de sensibilité des espèces lors des travaux lourds MS n°3 : Accompagnement pour le suivi et la réalisation de la phase de démantèlement	Faible

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

Les mesures prises notamment en faveur des reptiles permettent d'avoir un impact résiduel jugé faible. Le démantèlement étant concentré sur la période d'inactivité des reptiles, cela permettra d'éviter le risque de destruction d'individu. Aucun individu n'avait été observé sur les rails lors des inventaires hivernaux. Des habitats favorables à la thermorégulation seront disposés sur plusieurs zones où des reptiles ont été observés. Le maintien des linéaires boisés permettra aux espèces de continuer à exploiter la zone d'étude.

L'impact résiduel est faible, le projet ne nécessite donc pas de mesures de compensation.

B.2.3 IMPACTS RESIDUELS DU MILIEU HUMAIN ET SANTE HUMAINE

Tableau 15 : Impacts résiduels sur le milieu humain et la santé humaine

Élément du milieu	Niveau d'impact avant mesures	Impacts	Niveau d'impact résiduel
Impacts en phase travaux			
Population et emploi	Faible	MR n°1 : Conduite d'un chantier respectueux de l'environnement Compte tenu de la durée limitée et très ponctuelle des travaux, et des mesures de réduction de la pollution sonore du chantier l'impact sera très limité.	Très faible
Risques sanitaires	Faible	MR n°1 : Conduite d'un chantier respectueux de l'environnement. Les engins seront assujettis aux normes antipollution, et les émissions de poussières seront maîtrisées.	Négligeable
Impacts en phase d'exploitation du site			
Population et emploi	Très faible	Impacts inhérents au projet très faibles et non significatifs.	Très faible

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

Les impacts résiduels pour l'ensemble des thématiques ne sont pas significatifs, aucune mesure de compensation n'est nécessaire.

B.2.4 IMPACTS RESIDUELS DU TRANSPORT ET DES MOBILITES

Tableau 16 : Impacts résiduels sur le transport et la mobilité

Élément du milieu	Niveau d'impact avant mesures	Impacts	Niveau d'impact résiduel
Impacts en phase travaux			
Transports	Très faible	MR n°1 : Conduite d'un chantier respectueux de l'environnement Les horaires de chantier seront adaptés afin de ne pas encombrer les voies de circulation aux heures de pointe des habitants.	Négligeable

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

Les impacts résiduels pour l'ensemble des thématiques ne sont pas significatifs, aucune mesure de compensation n'est nécessaire.

B.2.5 IMPACTS RESIDUELS DU MILIEU PAYSAGER ET DU PATRIMOINE

Tableau 17 : Impacts résiduels sur le transport et la mobilité

Élément du milieu	Niveau d'impact avant mesures	Impacts	Niveau d'impact résiduel
Impacts bruts en phase travaux			
Patrimoine	Modéré	MR n°1 : Conduite d'un chantier respectueux de l'environnement MR n°5 : Réduction de l'impact sur le patrimoine historique protégé	Très faible
Impacts bruts en phase d'exploitation du site			
Patrimoine	Modéré à Fort	MR n°5 : Réduction de l'impact sur le patrimoine historique protégé La passerelle sur le viaduc de la Tardes est intégrée au monument historique.	Très faible

Légende : Très fort, Fort, Modéré, Faible, Très faible, Négligeable

Les impacts résiduels pour l'ensemble des thématiques ne sont pas significatifs, aucune mesure de compensation n'est nécessaire.

L'impact résiduel du projet est faible, très faible voire négligeable après application des mesures. Le projet ne nécessite donc pas de mesures de compensation. La liste exhaustive et détaillée des mesures d'évitement de réduction et de compensation est à retrouver dans l'étude d'impact complète.

C. COUT DES MESURES

Les chiffrages indiqués ci-dessous sont donnés à titre indicatif, mais au regard de la conjoncture actuelle ces montants sont susceptibles d'évoluer.

Tableau 18 : Coût des mesures

Thématique	Mesure			Estimation	Total estimatif
Mesures d'évitement	ME n°1	Évitement des périodes de sensibilité des espèces	Coût intégré dans la conception du projet	-	8 800®
	ME n°2	Évitement des risques d'inondation par débordement de cours d'eau	Coût de panneaux ou réutilisation des panneaux dont disposent les communes	-	
	ME n°3	Évitement des zones sensibles	Environ 300m de balisage	3 000€	
	ME n°4	Mise en place de panneau d'information	8 panneaux	800€	
	ME n°5	Gestion des espèces végétales exotiques envahissantes	Balisage et intervention suppression espèce végétale exotique envahissante	5 000 €	
Mesures de réduction	MR n°1	Conduite d'un chantier respectueux de l'environnement	- Rédaction de la charte environnementale du chantier : 650€ HT - Kit anti-pollution : minimum environ 300€ HT	950€	950€
	MR n°2	Choix du revêtement de la voie	Coût intégré dans la conception du projet	-	
	MR n°3	Réduction des déchets	Coût intégré dans la conception du projet	-	
	MR n°4	Abattage d'arbre raisonné	Coût intégré dans la conception du projet	-	
	MR n°5	Réduction de l'impact sur le patrimoine historique protégé	Coût intégré dans la conception du projet	-	
Accompagnement	MA n°1	Mise en place d'hibernaculum	20 hibernaculums	10 000€	50 000€
	MA n°2	Mise en place de mur en pierre sèches	200m de muret	40 000€	
	MA n°3	Gestion du site	Coût communal déjà assuré	-	
Mesures de suivi	MS n°1	Assurer le moindre impact lors des moments clefs par le suivi d'un écologue	28 passages	33 600€	60 600€
	MS n°2	Suivi sur plusieurs années en phase d'exploitation	n+1,+2,+5,+10,+25	20 000€	
	MS n°3	Accompagnement pour le suivi et la réalisation de la phase de démantèlement	-	7 000€	
					Total : 120 350€

Les coûts seront repartis de la manière suivante pour l'investissement :

- 55% Communauté d'agglomération de Montluçon
- 45% Communauté de communes de Creuse confluence

Un coût d'entretien de 5% des MA n°1 et 2 sera assuré tous les 3 ans sur 30 ans pour un montant total de **25 000€**.

IV. ANALYSE DES EFFETS ADDITIFS ET CUMULES DU PROJET

L'article R.122-5 du Code de l'Environnement indique que l'étude d'impact doit présenter « Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres [...] Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. »

Les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés :

- Ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public sur les 5 dernières années ;
- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public sur les 5 dernières années.

Les projets existants depuis plus de 5 ans ne sont pas pris en compte dans l'analyse des effets cumulés (car déjà pris en compte dans l'état initial du site et de son environnement de l'étude d'impact).

Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés, depuis 5 ans.

Sont compris, en outre, les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact sur les 5 dernières années :

- Ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public;
- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage.

Projets retenus :

Tableau 19 : Projets étudiés dans le cadre de l'étude des effets cumulés

Commune	Projet En Cours	Réponse	Date de l'avis rendu par la MRAE	Distance
Quinssaines	Projet de parc photovoltaïque	Etude d'impact, absence d'avis MRAE	24/11/2020	8km
Gouzon	Centrale agrivoltaïque de la Chabanne	Etude d'impact, absence d'avis MRAE	24/02/2024	19km
Saint-Julien-le-Chatel	Centrale photovoltaïque avec pâturage bovin	Etude d'impact, absence d'avis MRAE	13/01/2025	18km
Villebret	Parc photovoltaïque au sol	Etude d'impact, avec recommandations	18/02/2025	6,5km
Prémilhat	Parc photovoltaïque au sol lieux-dits "Grand Pâturage", "Le Bouchat" et "Peu de Sault"	Etude d'impact, avec recommandations	21/01/2025	6,5km
Soumans	Centrale photovoltaïque en co-activité agricole	Etude d'impact, avec recommandations	11/03/2025	21km
Parsac- Rimondeix et de Gouzon	Projet de création de parc photovoltaïque	Etude d'impact, avec recommandations	03/06/2020	24km
Domérat	Parc photovoltaïque	Etude d'impact, avec recommandations	03/03/2021	2,5km
Prémilhat	Parc photovoltaïque au sol au lieu-dit "Moulin Rouge	Etude d'impact, avec recommandations	07/05/2024	5,5km
Domérat	Parc photovoltaïque	Etude d'impact, avec recommandations	25/09/2023	2,5km
Domérat	Parc photovoltaïque	Etude d'impact, avec recommandations	17/01/2023	5km
Saint-Victor	Parc Photovoltaïque au sol aux lieux-dits "Le Beury" et "La Prade"	Etude d'impact, avec recommandations	10/05/2022	5,5km
Saint-Victor	Parc photovoltaïque	Etude d'impact, avec recommandations	11/01/2022	8km

La typologie des projets montre une forte proportion de projets de développement d'énergies renouvelables dans les communes alentour.

Aucun des projets ne présente de co-visibilité avec le projet de voie verte, ni ne pourrait être susceptible d'engendrer des effets cumulés.

Aucun effet cumulé n'est à noter dans le cadre du projet.

V. EVALUATION DE L'INCIDENCE NATURA 2000

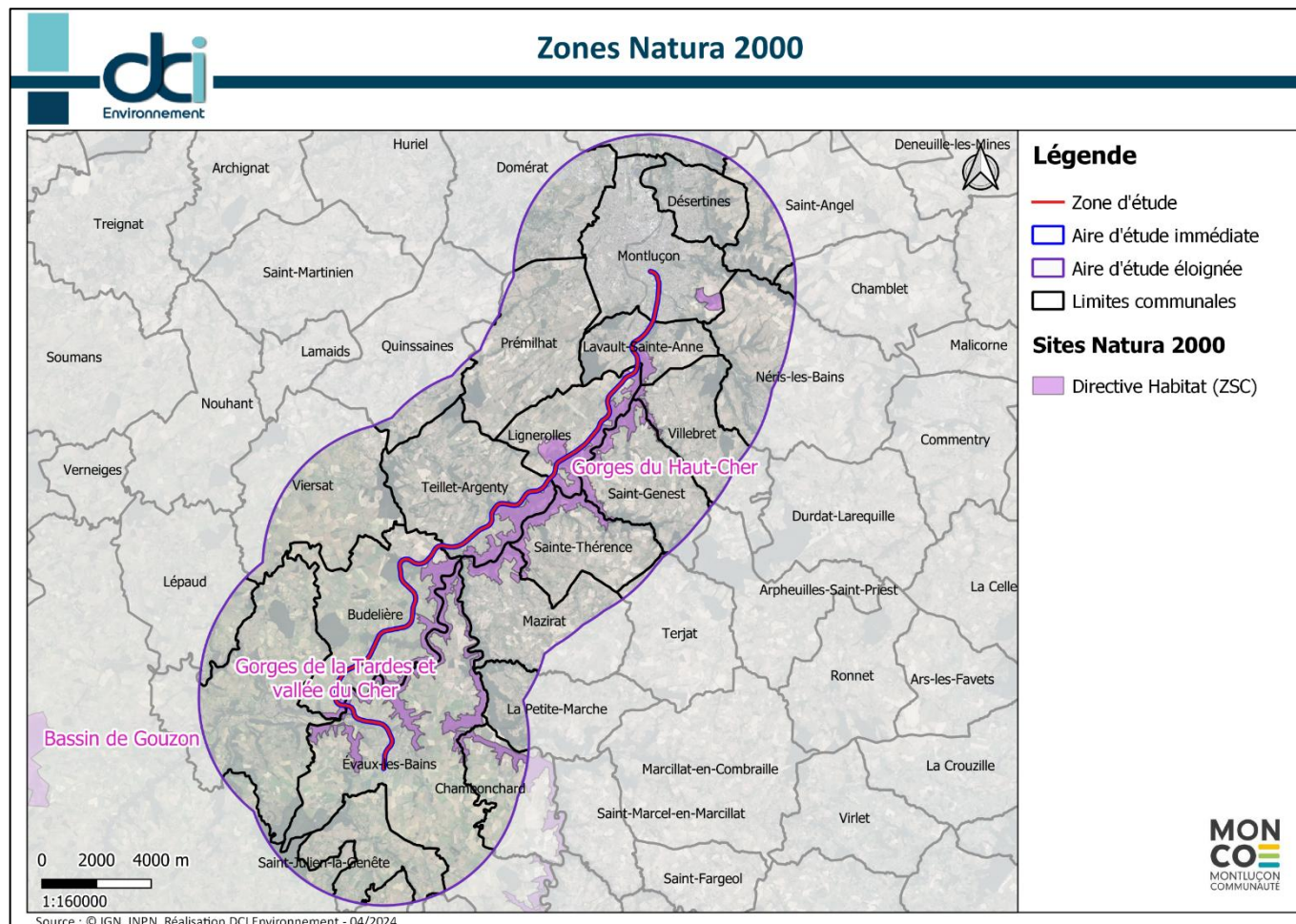
A. EVALUATION PRELIMINAIRE

Comme précisé dans l'analyse de l'état initial, deux zones Natura 2000 sont traversées par le projet.

Il s'agit de deux ZSC :

- Gorges de la Tardes et vallée du Cher : « FR7401131 »
- Gorges du Haut-Cher : « FR8301012 »

Ces deux ZSC sont en lien avec le cours d'eau du Cher.



A.1.1 NATURA 2000 – GORGES DE LA TARDES ET VALLEE DU CHER : « FR7401131 »

Situées en Basse Combraille, les gorges de la Tardes et la vallée du Cher forment un vaste ensemble de ravins composés essentiellement d'habitats forestiers entrecoupés de quelques landes et de beaux habitats rocheux. Elles constituent un important refuge pour la faune et la flore sauvages.

Au regard des espèces déterminantes citées dans le présent document et le projet réalisé. Nous estimons qu'aucune espèce déterminante ne sera impactée. En effet, l'habitat étant déjà anthropisé et aucun boisement étant impacté (un arbre abattu), et au regard des mesures mises en place nous pouvons conclure sur l'absence d'incidence sur la zone Natura 2000 et les espèces qui la compose.

A.1.2 NATURA 2000 – GORGES DU HAUT-CHER : « FR8301012 »

Le site Natura 2000 FR 830-1012 s'étend sur un linéaire de rivière d'environ 13,5 km et concerne huit communes, toutes situées dans le département de l'Allier. Son intérêt repose sur la présence de la rivière du Cher. s (Cher torrentiel), mis à part au Sud de Montluçon où le système alluvial prend de l'importance, à proximité de l'entrée de la ville. De ce fait, les milieux naturels rivulaires, et en particulier la forêt alluviale, ne se développent pas sur d'importantes largeurs de part et d'autre des cours d'eau. Les boisements de pente représentent, en revanche, un pourcentage important de l'occupation du sol des gorges.

Le site des Gorges du Haut-Cher présente des caractéristiques relativement similaires que la ZSC FR7401131. Les espèces déterminantes sont inféodées aux milieux aquatiques. Le projet ne venant pas altérer de milieux naturels, aucune espèce déterminante ne sera impactée par le projet.

B. CONCLUSION

Au regard des caractéristiques écologiques des sites Natura 2000 « Gorges de la Tardes et vallée du Cher » (FR7401131) et « Gorges du Haut-Cher » (FR8301012), ainsi que de l'analyse des habitats et espèces déterminantes présents, il apparaît que le projet envisagé ne génère **aucune incidence notable** sur ces zones protégées.

Les milieux concernés sont déjà partiellement anthropisés, les habitats naturels ne sont pas altérés de manière significative (aucun boisement touché, un seul arbre abattu), et les mesures de précaution mises en œuvre garantissent la préservation des espèces et des habitats d'intérêt communautaire.

En conséquence, **aucune atteinte aux objectifs de conservation des sites Natura 2000 concernés n'est à prévoir.**

VI. AUTEURS ET DESCRIPTION DES METHODES DE REALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT

<i>Ophélie Charles</i> <i>Nina Kruger</i> <i>Justine Caranove</i> <i>Aurore Maillard</i> <i>Yann Batailhou</i> <i>Antoine Salmon</i>	Equipe terrain faune et flore
<i>Solène Rothmann</i>	Cheffe de projet aménagement, référente et interlocutrice principale pour la mission de MOE de voie verte Montluçon <> Evaux les Bains

A. NOMS ET QUALITE DES INTERVENANTS

L'étude d'impact é été rédigée sous la direction de Montluçon communauté et de la Communauté de communes Creuse Confluence.



Elle a été rédigée par le bureau d'études DCI Environnement.



Cette équipe est constituée de :

Roxane Bron Directrice de projets	En charge des études environnementales et écologiques : coordination de l'équipe de production, rédaction des études, réalisation des inventaires écologiques (faune)
Fatma Bessafi di Spigno Responsable du pôle environnement	Responsable du suivi qualité tout au long de la mission, relecture des documents et appuis techniques
Erell Lahuec Chargée d'études droit de l'environnement	Accompagnement dans la rédaction de l'étude d'impact

B. RECUEIL DE DONNEES ET CADRE METHODOLOGIQUE GENERAL

Tableau 20 : Sources et collecte de données

Thématique	Sources textuelles	Bases de données cartographiques
Milieu physique		
Climat	Les données disponibles sur météo France et Infoclimat ont été consultées. Concernant les risques météorologiques les données proviennent de la préfecture.	Les cartes de Météo contact ont été utilisées ainsi que les graphiques de la base de données Infoclimat.
Topographie	L’analyse topographique a été effectuée à partir des sites internet topographic.map.com et Géoportail Les éléments figurant sur l’orthophotographie et le scan 25 de l’IGN ont également été utilisés. Le relevé de la topographie a été réalisé par GEOVRD	Les données SIG qui ont servi à la réalisation des cartes proviennent de la base de données Géoservices.
Géologie	L’analyse du contexte géologique local a été réalisée à partir d’une recherche bibliographique et de la carte géologique du BRGM disponible sur la base de données en ligne Infoterre (http://infoterre.brgm.fr/)	La base de données du BRGM a été utilisée pour les couches SIG.
Qualité des sols et risques anthropiques et technologiques	Une première analyse bibliographique a été menée en consultant les bases de données du BASIAS du BRGM (http://www.georisques.gouv.fr/) et BASOL du ministère en charge de l’environnement (http://basol.developpement-durable.gouv.fr/).	Les couches SIG utilisées proviennent de l’IGN, et de la base de données de Géorisques.
Les eaux souterraines et superficielles	Les documents du SDAGE ont été utilisés pour rédiger les présentations des masses d’eau.	Les cartes du réseau hydrographique ont été réalisées à partir des couches SIG de la base de données data.gouv. Les éléments concernant les captages d’eau potable ont été réalisés à partir de la base de données cart’eaux
Risque de Foudre	Les données textuelles et les cartes utilisées proviennent du site du Citel https://citel.fr/fr/densite-de-foudroiemnt-et-niveau-keramique	
Risque sismique	Les données textuelles et les cartes utilisées proviennent du site internet du plan séisme du BRGM. Le risque sismique a localement été évalué à partir du décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010 portant délimitation des zones de sismicité du territoire français	
Retrait gonflement des argiles	Les explications et définitions de ce risque sont issues du site internet https://georisques.gouv	Les schémas utilisés proviennent du site internet MEEDDAT, les données SIG proviennent de la base de données du BRGM.
Mouvements de terrain et risque d’inondations	Le site du BRGM, dispose des informations concernant les mouvements de terrain et le site https://georisques.gouv traite du risque d’inondation.	Les cartes des risques de mouvements de terrain sont issues du site du BRGM
Le risque d’incendie	Le site des préfectures de la Creuse et de l’Allier ont été consultées pour s’informer sur les risques d’incendie du territoire.	
Milieu naturel		
Zones naturelles d’intérêt	INPN, DREAL	
Expertises faunes et flores	L’étude a été portée par le bureau d’études DCI Environnement durant la période 2024 / 2025 Les données bibliographiques sont issues de l’INPN, Biodiv’Aura, Faune Limousin	
Impacts et mesures	CEREMA	
Milieu Humain		
Démographie et Secteurs d’activité	Le site de l’INSEE collecte les données, chiffres et graphiques qui ont servi à la réalisation de cette partie https://www.insee.fr/fr/statistiques/	
Urbanisme et occupation du sol	Les plans locaux d’urbanisme ont été consultés.	Géoportail et Géoportail de l’urbanisme ont été utilisés pour réaliser les cartes d’occupation du sol, ainsi que la base de données Corine Land Cover 2018. Les éléments graphiques issus des PLU et des SCOT ont été intégrés.
Risques technologiques	Les éléments, données SIG et cartes concernant le transport de matières dangereuses et les ICPE proviennent du site https://géorisques.gouv	
Transport	Le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation a servi à la rédaction de cette partie.	Des prises de vues et informations proviennent notamment de Google street view
Paysage et patrimoine		
Paysage	Les données SIG et les listes de monuments historiques proviennent de la base de données https://atlas.patrimoines.culture.fr	
Patrimoine		

VII. CONCLUSION

Le projet de voie verte de 27 km s'inscrit pleinement dans la dynamique nationale portée par le gouvernement en faveur du développement des mobilités douces et durables. En réutilisant une ancienne voie ferrée mise à disposition par la SNCF, le projet limite significativement son impact sur la biodiversité en valorisant des infrastructures déjà anthropisées. Cette approche permet non seulement de préserver les milieux naturels, mais aussi de réduire l'artificialisation des sols.

Tout au long de sa conception, les enjeux environnementaux ont été rigoureusement pris en compte, notamment à travers une étude écologique menée sur une année biologique complète. Cette démarche garantit une intégration harmonieuse de la voie verte dans son environnement, tout en répondant aux attentes en matière de transition écologique et de qualité de vie.



Source : Roxane Bron