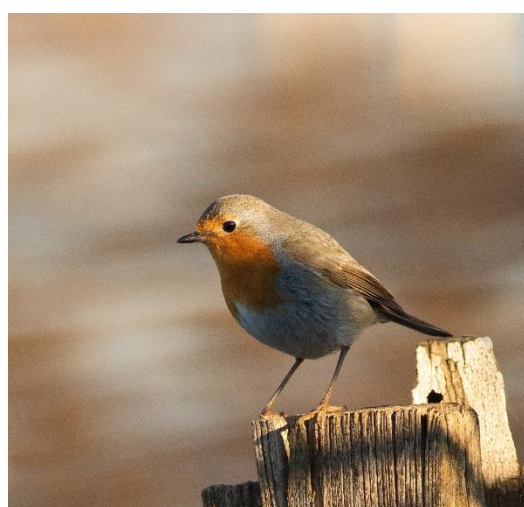


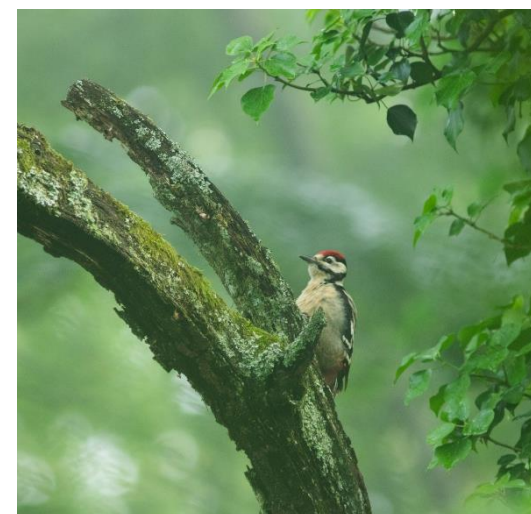
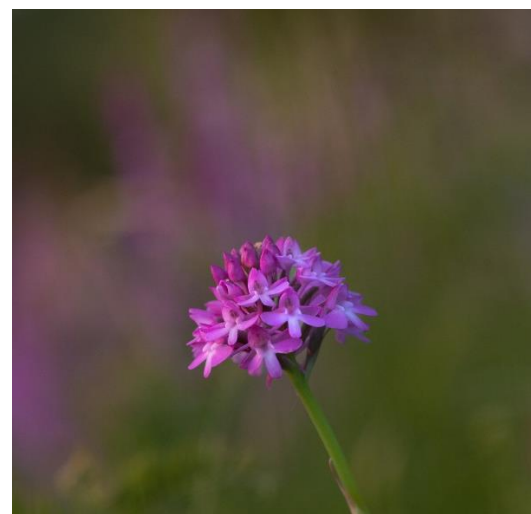


Décembre 2025



Création d'une voie verte de 27km entre Montluçon et Évaux-Les-Bains

Compléments à l'étude d'impact environnemental



Le présent rapport fait suite à la visite sur site de l'IGEDD le 11/12/2025 suivi d'un temps d'échange sur le projet et le rapport Etude d'Impact.

INTEGRATION DANS LES POLITIQUES DE MOBILITE :

Utilisation du projet pour les mobilités du quotidien, connexion avec les autres aménagements cyclables des territoires, mesures envisagées pour développer la pratique du vélo. Aménagement de rampes et carrefour, de gares). Avancement global de la véloroute V87, lien ou indépendance des différents tronçons les uns par rapport aux autres.



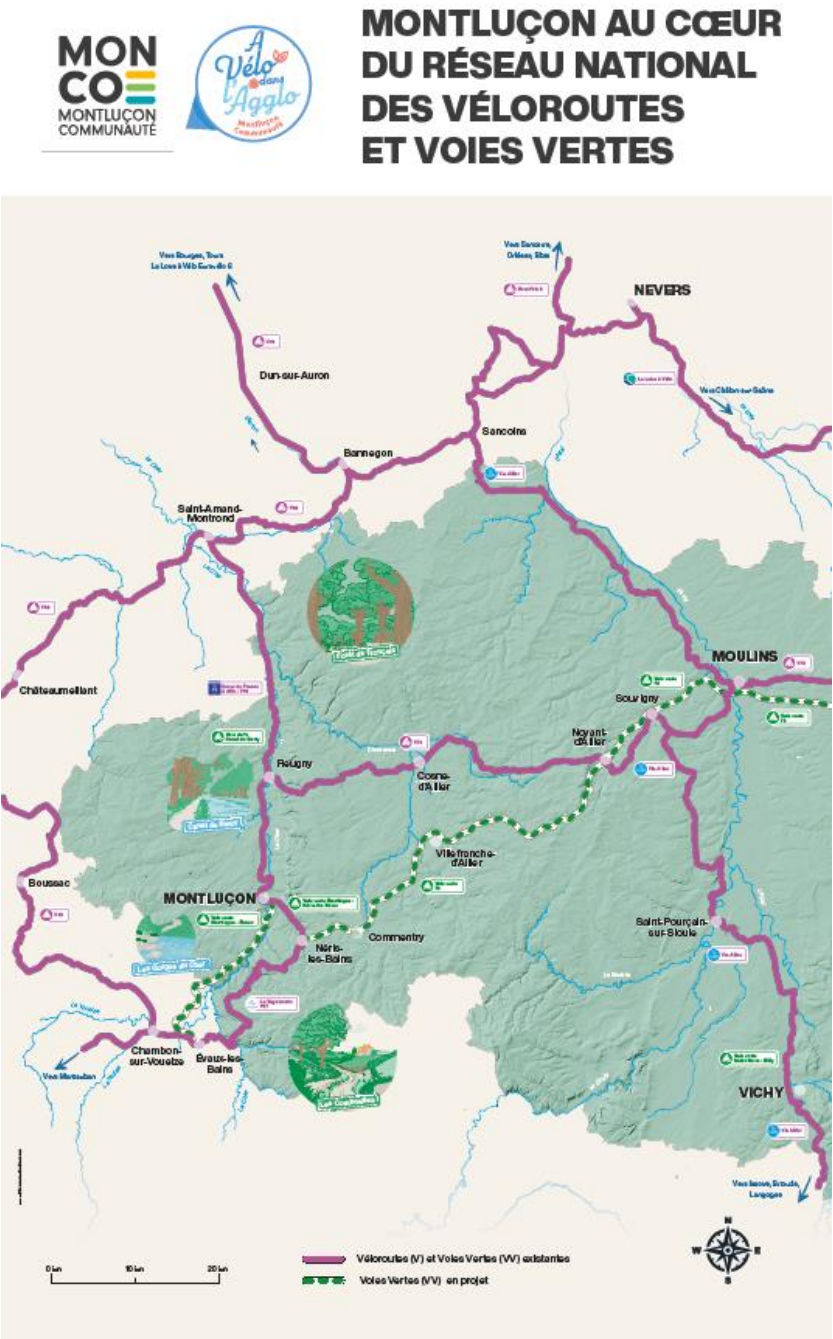
Enjeu touristique et inscription dans le réseau national des véloroutes et voies vertes

L'un des objectifs majeurs du projet consiste à positionner ce nouvel aménagement comme le **premier tronçon nord principal de l'itinéraire national V87 – La Vagabonde** ([La Vagabonde](#) | [Tourisme Creuse Limousin](#)), en complément du tronçon déjà existant. Cette ambition s'inscrit dans une démarche concertée avec le **Comité d'itinéraire de La Vagabonde**, sollicité par les EPCI, afin de garantir la reconnaissance et l'intégration du projet comme itinéraire principal du Nord de l'itinéraire.

La **position géographique stratégique** du territoire, à la croisée de plusieurs grands itinéraires cyclables, constitue un atout majeur pour la valorisation touristique et la mobilité douce. Le projet vise à **renforcer la cohérence et la continuité des parcours**, en consolidant les liaisons existantes et en créant une véritable destination cyclotouristique.

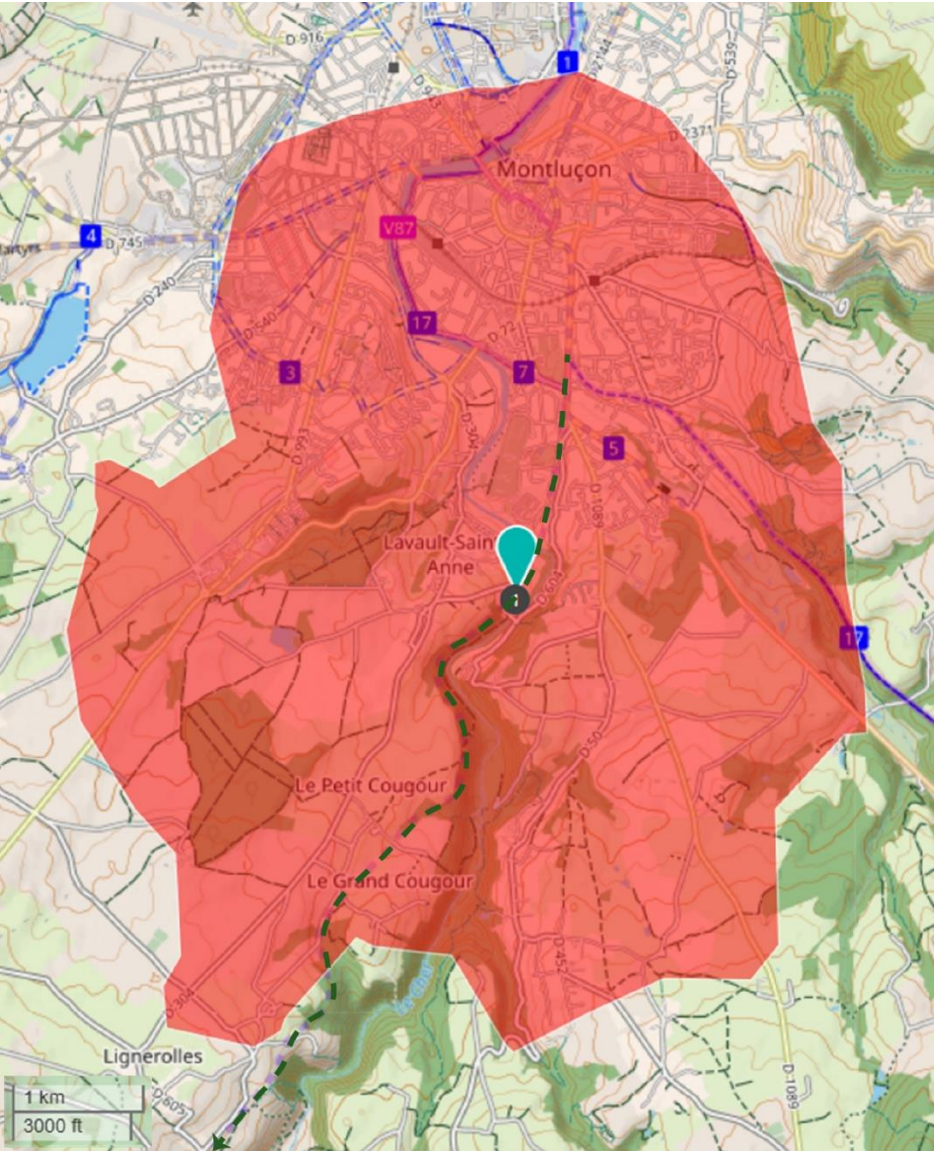
Cette destination sera structurée autour du **marquage de deux villes "portes d'entrée"** : **Montluçon et Évaux-les-Bains**, qui joueront un rôle clé dans l'accueil des usagers et la mise en valeur des services. À terme, l'ambition est de développer un **maillage de points d'arrêt hiérarchisés**, offrant des niveaux de services adaptés aux différents profils d'usagers (cyclotouristes, familles, usagers quotidiens).

Le projet s'inscrit dans une **perspective de grand itinéraire interconnecté**, avec **600 kilomètres de linéaire cyclable de Tours à Montech** près de Montauban, reliés de manière douce et attractive à l'échelle interdépartementale et interrégionale. Cette continuité favorisera la découverte des territoires, le développement économique local et la diversification des pratiques touristiques.



- Une infrastructure participant au développement de l'usage du vélo pour les déplacements du quotidien, en cohérence avec le schéma directeur vélo de Montluçon Communauté

Par ailleurs, la future voie verte permettra de **relier les différentes centralités** et d'améliorer la qualité de vie des habitants. En



moins de 15 minutes (notamment côté MONCO), de nombreux points d'intérêt seront accessibles (par exemple, le centre-ville de Montluçon avec le marché, les lieux de travail, la possibilité de faire ses courses et accéder aux évènements culturels), répondant à la fois aux **usages quotidiens** (mobilité utilitaire) et aux **usages touristiques**, **le tout de manière sécurisée et rapide**. Ce projet incarne ainsi une double vocation : **offrir une liaison fonctionnelle pour les déplacements du quotidien tout en créant une expérience touristique immersive**, contribuant à l'attractivité du territoire. Également, MONCO aide à l'achat de vélos classiques et de vélos à assistance électrique (VAE), et Creuse Confluence propose des aides (tarif solidaire) pour les VAE en location, ce qui renforce l'usage futur de la voie verte.

Figure 2 : Exemple du secteur accessible en 15 min à vélo à partir de la future halte d'accueil de Lavault-Ste-Anne

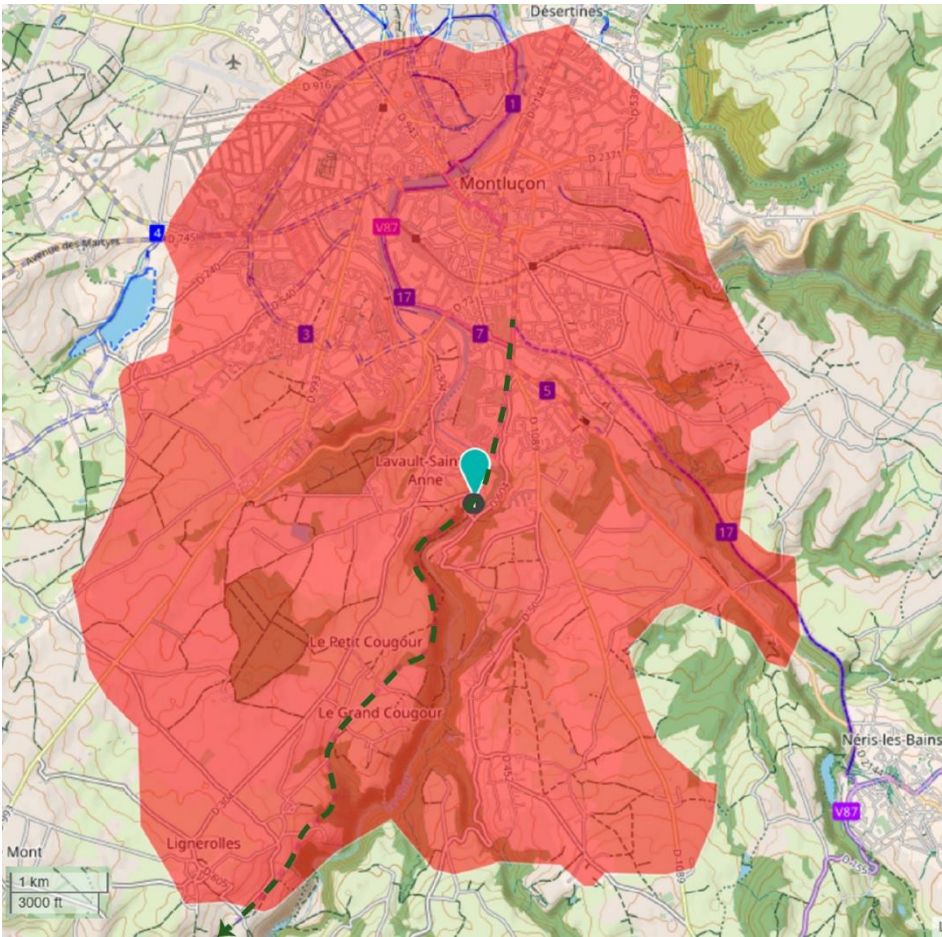


Figure 3 : Exemple du secteur accessible en 15 min à vélo à assistance électrique à partir de la future halte d'accueil de Lavault-Ste-Anne

Ces isochrones attestent de la facilité d'accès en 15 min que ce soit à VAE ou à vélo classique, à une multiplicité de lieux. En effet, depuis la future halte de Lavault-Ste-Anne, le centre-ville de Montluçon est accessible en 15 min, il en est de même pour le bourg de Lignerolles. Les usagers VAE peuvent même accéder à Nérès-les-Bains en 20 min environ.

AMENAGEMENTS PAYSAGERS :

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.**

Les surfaces concernées par des aménagements paysagers (massifs et enherbement) forment un total de 980 m² pour la partie Creuse Confluence et 1860 m² pour la partie MONCO. Soit un total de 2840 m² pour l'ensemble du projet.

Détail des aménagements :

- Montluçon – Aire du Parc des Ilets :
 - Rampe d'accès PMR entre l'avenue JF Kennedy et le parc, des aménagements paysagers sont prévus afin d'accompagner la pente (petits massifs, arbres). Une ouverture dans le mur est également prévue afin de « donner à voir », donner envie de parcourir le parc et de faciliter les transversalités. Au niveau du mobilier,

sont prévus : attaches vélos, poubelle (dont tri), tables (afin de compléter l'offre déjà présente), banc, panneau d'information RIS,

- Montluçon – Halte du Parc St-Jean :
 - Même principe que pour le parc des Ilets, une rampe PMR est prévue afin de faciliter l'accès à la voie verte depuis le parc St-Jean et les quartiers alentours et depuis la route de Lavault-Ste-Anne. Les aménagements paysagers sont prévus dans la pente, avec aussi quelques arbres d'agrément. La rue du Gour du Puy est réaménagée afin d'apaiser la circulation routière et le lien avec le parc est facilité en déposant la barrière blanche sur quelques dizaines de mètres. Dans le parc, quelques tables de pique-nique sont ajoutées et quelques attaches-vélos également,
- Haltes de Lavault-Ste-Anne, Lignerolles, Teillet-Argenty :
 - Ces haltes sont principalement installées au niveau des anciennes gares, avec la mise en place de quelques mobiliers répondant aux besoins des futurs usagers de la voie verte : tables, attaches-vélos, bancs, fontaine à eau, les anciens abris sont réutilisés,
- Haltes de Budelière :
 - Les haltes existantes au niveau du bois de Lassoux et de l'aire de camping-cars du bourg sont réutilisées, quelques mobiliers sont ajoutés afin de compléter l'offre (attaches-vélos principalement),
- Evaux-les-Bains – Aire de l'ancienne gare :
 - Le bâtiment principal a pour vocation d'accueillir de l'hébergement à l'étage et un point de restauration/information à son RDC. Le bâtiment annexe accueille des sanitaires, une consigne bagage sécurisée, une borne Wi-Fi. A l'extérieur, les usagers peuvent utiliser la fontaine à eau, une station de réparation vélo, une borne de recharge 2 en 1 et peuvent également consulter le panneau d'information RIS. Des attaches-vélos sont ajoutés et des bancs, des tables, des poubelles et une aire de jeux sont implantés dans le parc adjacent.

Les plans des aménagements en phase PRO sont joints en annexe de ce dossier (ANNEXE 1)

REVETEMENTS :

Choix de l'enrobé/bi-couche pour la voie : analyse en cycle de vie, émissions de GES, écart d'imperméabilisation, autres facteurs de différenciation => le dossier n'évoque pas d'alternative perméable (stabilisé évoqué en mesure MR2, résine drainante, ciment de verre, stonegom...).

- **Choix du revêtement : analyse et justification**

Le projet prévoit, conformément aux recommandations de plusieurs associations de référence pour ce type d'aménagement (Association Vélos et Territoires, Association des Usagers des Véloroutes et voies vertes (AF3V), France Nature, Environnement notamment) en lien avec des analyses comparatives du CEREMA, la mise en place d'un **revêtement en enrobé lisse** comme solution de base. Ce choix repose sur plusieurs critères techniques, environnementaux et d'usage :

- **Durabilité et résistance** : l'enrobé présente une **longue durée de vie** et une excellente tenue dans le temps, limitant les interventions de maintenance.
- **Faible coût d'entretien** : comparativement aux solutions perméables, il réduit les besoins en réparations et les coûts récurrents.
- **Confort et sécurité** : il assure une **réduction des vibrations**, un meilleur confort de roulage et **moins d'effort pour les usagers**, notamment pour les cyclistes et personnes à mobilité réduite.
- **Performance environnementale** : l'enrobé offre un **bon bilan carbone** sur l'ensemble du cycle de vie, grâce à sa durabilité et à la limitation des renouvellements fréquents.

- **Références normatives** : ce choix est **recommandé par l'AF3V et la FNE**, garantissant une cohérence avec les standards nationaux.

En **phase PRO**, une **variante en enrobé clair** est étudiée pour certains secteurs afin d'améliorer l'intégration paysagère. La **couleur reste à définir par la MOA**. La MOE préconise de choisir une couleur en lien avec la charte graphique de l'itinéraire « La Vagabonde ». Une **variante bicouche** est également envisagée pour les zones rurales, et sera intégrée dans les consultations des entreprises.

La fiche AF3V/ FNE et la fiche action 9 de l'association Vélo et Territoires sont annexées à ce document (ANNEXES 4.1 et 4.2)

- **Alternatives perméables**

Des solutions comme le **stabilisé**, la **résine drainante**, le **ciment de verre** ou le **stonegom** ont été évoquées (mesure MR2). Toutefois, ces matériaux présentent des **limites importantes** en termes de :

- **Durabilité** (usure rapide, nécessité de renouvellement fréquent),
- **Confort et sécurité** (sensibilité aux intempéries, glissance),
- **Coût global** (maintenance accrue), ce qui les rend moins adaptés pour un **itinéraire structurant**.

- **Bilan carbone estimatif du projet (hypothèses ADEME – Base Carbone)**

Bilan carbone avec entretien sur 30 ans (construction + renouvellements) :

Scénario mixte (enrobé + bicouche)

- Construction : $\approx 2\,008,5$ tCO₂e
- Entretien : $\approx 2\,652$ tCO₂e
(bicouche renouvelé 2 fois, enrobé 1 fois)
- TOTAL : $\approx 4\,660,5$ tCO₂e
- Ratio par km : $\approx 172,6$ tCO₂e/km

Scénario 100 % enrobé

- Construction : $\approx 4\,455$ tCO₂e
- Entretien : $\approx 4\,050$ tCO₂e
(enrobé renouvelé 1 fois)
- TOTAL : $\approx 8\,505$ tCO₂e
- Ratio par km : ≈ 315 tCO₂e/km

Analyse

- **Sur le cycle de vie**, le scénario **100 % enrobé** reste **plus émetteur** ($\approx +82$ % par rapport au mixte), mais il offre :
 - **Durée de vie plus longue** par renouvellement (20 ans vs 10 ans pour bicouche),
 - **Meilleure robustesse** et **moins de maintenance imprévue**,
 - **Confort supérieur** pour les usagers (AF3V/FNE).

Même si le bilan carbone initial est plus élevé, la solution 100 % enrobé est **plus adaptée pour un itinéraire structurant** en termes de pérennité, sécurité et coûts d'entretien.

Hypothèses utilisées

- Facteurs d'émission (Base Carbone – ordres de grandeur) :
 - Enrobé à chaud (5 cm) : 50 kgCO₂e/m²

- Bicouche (5 cm) : 15 kgCO₂e/m²
 - GNT 0/20 (15 cm) : 5 kgCO₂e/m²
- Linéaire : 27 km, largeur 3 m
- Répartition : scénario mixte > 3,7 km enrobé, 23,3 km bicouche / scénario 100% enrobé > 27 km
- Couche GNT sur tout le linéaire

IMPERMEABILISATION/ARTIFICIALISATION :

p70 : pourquoi la présence de la voie ferrée ne permet pas les relevés pédologiques alors que tout n’est pas artificialisé ?

Il est important de préciser qu’il **n’y a pas d’artificialisation supplémentaire** liée à la mise en place d’un revêtement imperméable pour ce projet de voie verte. La voie ferrée (VF) constitue déjà un ouvrage artificialisé (vu avec la DDT de la Creuse et de l’Allier, soit la Police de l’Eau dans le cadre d’échanges concernant l’absence de besoin d’un Dossier Loi sur l’Eau (DLE) - cf CR en annexe), et le projet réutilise exclusivement les emprises existantes de la SNCF. Les rampes et accès nécessaires représentent une artificialisation **marginale et négligeable** au regard de l’ampleur globale du projet.

L’avis de la Police de l’Eau (DDT 03 et DDT 23) sur l’absence de DLE est jointe en annexe (ANNEXE 2.1 et ANNEXE 2.2)

Eaux de ruissellement : il semble prévu de réutiliser le réseau d’évacuation de la voie ferrée ? Est-il en bon état ? Suffisamment dimensionné pour des débits éventuellement accrus avec l’imperméabilisation de l’emprise ? Est-ce ensuite pour rejet direct dans le milieu naturel ? Si oui, des points sensibles ? Est-il envisageable de privilégier (à certains endroits par exemple) une stratégie d’infiltration ?

La gestion des eaux étant plutôt optimale grâce à l’**aménagement existant de la voie ferrée**, l’objectif est de **conserver le système**.

Ainsi, les caniveaux et les fossés existants seront réutilisés dans le cadre de la gestion de l’eau pour le projet de voie verte. Les fossés permettent notamment l’infiltration de l’eau et les caniveaux son évacuation, **leur dimensionnement est suffisant pour la voie verte**, tout comme lors de l’utilisation de la voie ferrée. Nos aménagements n’ajoutent **pas d’eaux supplémentaires**.

Le fond de forme sous le ballast étant déjà imperméable, l’aménagement de la voie verte ne change pas sa vocation.

Les fossés et caniveaux sont principalement en bon état, une enveloppe prévisionnelle budgétaire est malgré tout prévue dans le marché de réalisation pour un curage/nettoyage.

REVERSIBILITE :

Quid d’une réversibilité de l’ouvrage, avec une alternative permettant de conserver les rails ?

- **Justification principale**

Maintien de la maîtrise foncière et réversibilité

Conformément au décret n° 2020-1820, SNCF Réseau, agissant pour le compte de l’État, conserve la propriété et organise la réversibilité ferroviaire de la linéarité de l’ancienne voie. En conséquence, le projet s’appuie sur une Convention de Transfert de Gestion (CTG) — et non une cession — qui transfère la gestion à la collectivité pour l’aménagement en voie verte, tout en préservant la possibilité de remise en service si les conditions sont réunies (intérêt général, financement, sécurité).

Conservation des rails et reprise des infrastructures

Le **maintien des rails et traverses n’est pas envisageable** (voir ci-après), les traverses créosotées relevant d’un régime d’interdiction et devant être déposées puis traitées en filière dédiée déchets dangereux ; la reconversion implique donc la dépose des éléments pollués. Si l’État/SNCF Réseau décide ultérieurement la remise en service, l’état des infrastructures impose une reprise complète conformément aux exigences EPSF.

Passages à niveau (PN)

La remise en service nécessite un traitement des PN selon la méthode d’analyse des risques de l’EPSF (diagnostics, équipements, aménagements de sécurité, voire suppression/dénivelé si requis). L’arrêté du 18 mars 1991 modifié fixe le classement et l’équipement des PN ; les projets doivent intégrer ces contraintes réglementaires dès la phase amont.

- **Cadre réglementaire et sanitaire : impossibilité de conserver rails et traverses**

Les traverses en bois traitées (créosote et huiles dérivées) relèvent d’un régime d’interdiction renforcé depuis l’arrêté interministériel du 18 décembre 2018, qui prohibe la mise sur le marché et l’installation de bois traités et les classe en déchets dangereux, hors usages strictement dérogatoires et encadrés. En France, le seul usage encore autorisé est le traitement industriel des traverses ferroviaires en place, et leur réutilisation hors voie est interdite ; en fin de vie, elles doivent être éliminées en filière de traitement thermique avec valorisation énergétique. **De ce fait, maintenir des traverses créosotées dans un aménagement en voie verte n’est ni juridiquement ni sanitaire**ment acceptable.

L’ANSES rappelle que la créosote est toxique pour la santé (cancérogène, reprotoxique) et persistante dans l’environnement ; elle insiste sur l’interdiction de toute réutilisation de traverses et la nécessité de les éliminer comme déchets dangereux. Cela exclut toute solution de conservation in situ dans une perspective de réaménagement non ferroviaire.

Les documents d’orientation professionnels confirment ces obligations : tout bois créosoté usagé est un déchet dangereux, non réemployable ni recyclable (hors valorisation énergétique), et doit être orienté vers des installations adaptées.

Conséquence opérationnelle : lors de la transformation d’une ancienne voie ferrée en voie verte, il existe une obligation pratique de déposer les rails et d’enlever les traverses dès lors qu’elles sont traitées et ne répondent plus à l’usage ferroviaire – **leur maintien serait contraire à l’arrêté de 2018 et aux recommandations sanitaires**.

DEFRICHAGE/ABATTAGE :

Le projet prévoit de défricher, abattre des arbres : ce n’est pas décrit (localisation/ZINEFF, N2000, ZH) et quantifié dans le dossier.

Le projet implique l’abattage d’un arbre uniquement (dans le cadre de la construction de la rampe d’accès au Parc des Ilets à Montluçon). Ce dernier sera abattu selon la mesure « **ME n°4 Abattage d’arbre raisonné** ».

L’écologue en charge du suivi de chantier s’assurera de l’absence d’individu au sein de l’arbre. L’arbre sera abattu en période hivernale et laissé au sol après abattage.

Concernant le défrichage, il n’y en a pas de prévu, mais du débroussaillage (voir partie « ZONES NATURELLES » ci-après). Il est important de préciser qu’un travail conséquent de maîtrise de la végétation a déjà été effectué en amont, avec une opération majeure de débroussaillage menée par SNCF Réseau en 2021.

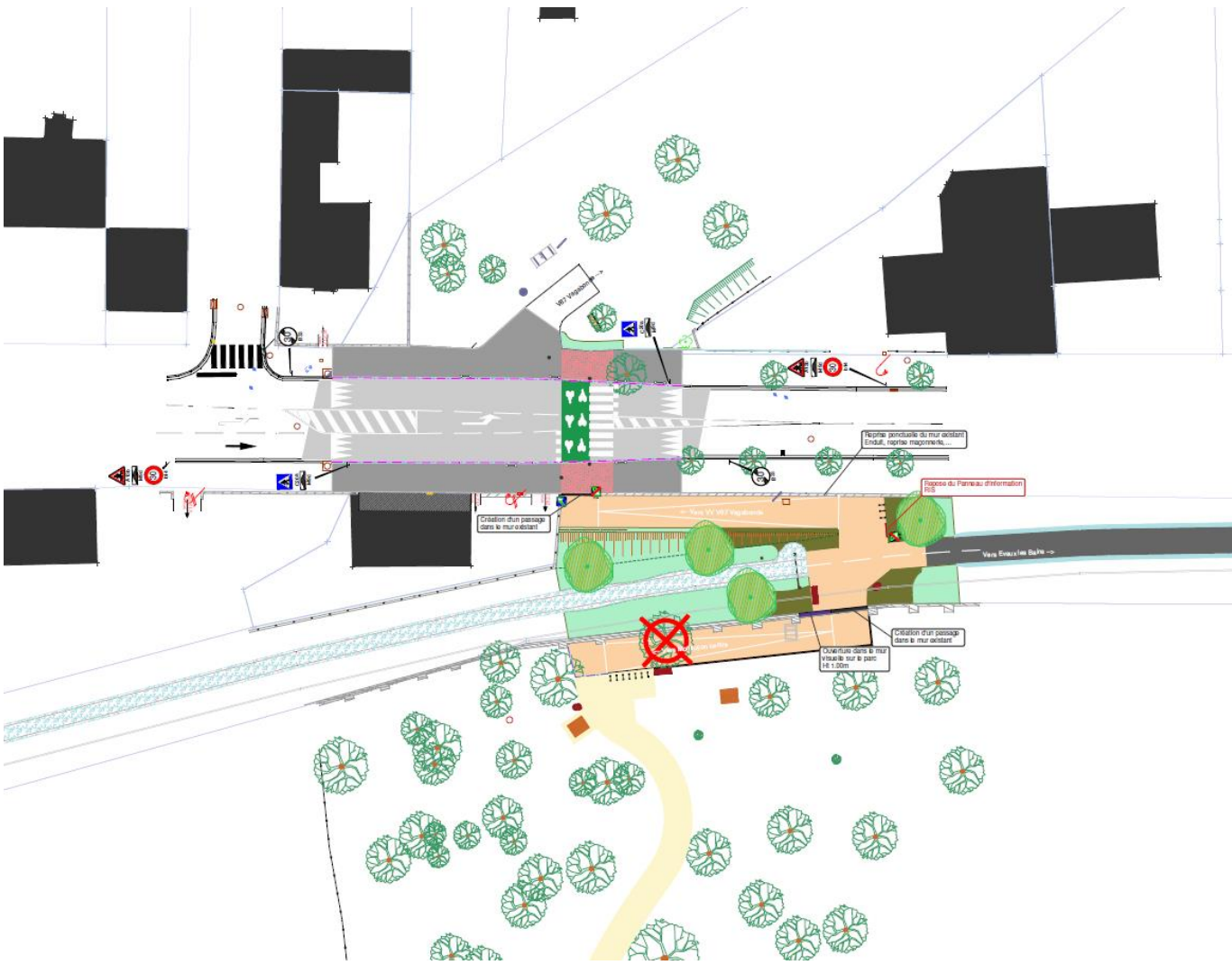


Figure 4 : Extrait du plan PRO de l'aménagement entre l'avenue JF Kennedy et le parc des Ilets à Montluçon, l'arbre à abattre est ciblé d'une croix rouge (DCI Environnement)

IMPACTS SUR LES MILIEUX NATURELS

REPTILES :

Milieu typiquement propice aux reptiles : inventaire avec 10 plaques en début de mission en mai 2023 jusqu'à la fin des inventaires (quelle date, mai 2025), est-ce le niveau habituel pour ce type d'infrastructure, vu sa grande longueur (27 km) ? 10 plaques peut sembler insuffisant, il aurait fallu des lots de plaques sur des secteurs géographiques limités, cf. protocole POP voir site société herpétologique de France), voir les serpents dépend de l'horaire auquel on les soulève (cela dépend de la T°). Il faut trois ans pour vraiment détecter les animaux (qui ont besoin de temps pour les fréquenter). D'une année sur l'autre au même endroit, on ne voit pas les mêmes espèces. Deux ans de pose de plaques est court. Expérience d'autres voies vertes sur les inventaires. Identification de zones potentiellement plus sensibles ?

Les plaques à reptiles sont des aides à l'observation de reptile, puisqu'il s'agit d'un taxon difficile à qualifier. Toutefois, les utilisations sont aléatoires et ne peuvent pas à elles seules prétendre d'une exhaustivité de la diversité spécifique sur un site. Dans le cadre de nos inventaires sur le linéaire d'étude nous avons pu constater que nos observations étaient principalement réalisées directement sur les rails qui offrent des conditions thermiques favorables aux individus qui recherchent la chaleur. A

noter que peu importe le taxon visé par nos passages, les reptiles étaient systématiquement recherchés, notamment lors des inventaires floristiques, ce qui équivaut à 18 jours de recherche sur site.

Concernant la dynamique des populations sur les anciennes voies ferrées reconverties en pistes cyclables, les données disponibles sont limitées. Selon l'article « *Le rôle des voies ferrées dans la mise en place des reptiles en Belgique et dans quelques territoires adjacents* » (Eric GRAITSON, José HUSSIN et Georges Henri PARENT), il est indiqué que « *les quelques lignes désaffectées ont déjà été converties en piste cyclable, mais les données permettant de mesurer l'impact de cet aménagement restent insuffisantes. Il semble que des lézards se soient maintenus sur certaines lignes et auraient disparu sur d'autres* ». L'étude précise également que les voies ferrées constituent des habitats secondaires pour certaines espèces.

A noter aussi, que nous estimons la diversité spécifique non négligeable. Pour comparaison, une étude de 24 ans de suivi sur 19km de voie ferrée avait permis d'identifier 6 espèces (Graitson, Eric & José, Hussin & Vacher, Jean-Pierre. (2012). Synthèse de 24 années de suivi d'une communauté de reptiles typiques du nord de l'Europe. Bulletin de la Société Herpétologique de France. 141. 63-81.).

La disposition des plaques a été pensée en fonction des habitats, en privilégiant les milieux ouverts et en évitant quand cela était possible la proximité des zones urbanisées. Il convient de noter que la mise en place de protocoles pluriannuels reste difficile à envisager, compte tenu des contraintes liées aux calendriers des marchés publics des collectivités.

Stratégie de réduction de la mortalité pendant les travaux, dont identification (au fur et à mesure) de zones sensibles, calendrier des travaux (périodes évitées prévues par le dossier).

Nous avons déjà accompagné plusieurs maîtrises d'ouvrage sur des projets similaires, en appliquant une pression d'inventaire que nous jugeons adaptée aux enjeux du présent projet. Afin de garantir une pression suffisante, un échange préalable avec la DREAL avait été réalisé pour ajuster les protocoles si nécessaire. Finalement, **aucune modification n'a été requise**.

Lors de nos campagnes d'inventaire, l'intégralité de la voie verte a été parcourue à plusieurs reprises, sur deux journées consécutives, dans des conditions optimales pour l'observation de la faune (températures favorables, absence de précipitations, ensoleillement suffisant). Les plaques disposées sur le site ont été systématiquement soulevées lors de nos passages en période de sensibilité des reptiles (d'avril à septembre).

Chaque individu observé a été géolocalisé et reporté sous cartographie afin d'assurer une traçabilité complète des données. Les prospections ont été réalisées à pas lents, en inspectant minutieusement l'ensemble de la largeur de l'ancienne voie ferrée et ses abords immédiats, afin de maximiser les chances de détection. Au total, 18 journées de terrain ont été consacrées à ces recherches, toutes effectuées dans des conditions favorables à l'activité des reptiles.

La validation des protocoles par la DREAL (CR de la réunion), est jointe en annexe (ANNEXE 3)

Mesures évitement : ME1 : L'enlèvement des traverses va déranger les reptiles qui hibernent dessous : quelles mesures de réduction (calendrier de travaux, autres ?) ? ME3 : quid balisage zones à risque/reptile non mentionnées

La littérature donne très peu d'informations sur l'utilisation de la voie ferrée en hiver, toutefois certains articles indiquent que l'utilisation à cette période se concentre davantage sur les talus et couverts boisés (Banerjee, Krishnendu & Boruah, Bitupan & Habib, Bilal & Nawani, Swati & Das, Abhijit. (2024). Castlerock Herpetofauna on Railway Track. 40. 11-23.). La voie ferrée est surtout favorable au printemps quand les reptiles cherchent à accumuler un maximum de chaleur, **c'est pourquoi le démantèlement ne sera réalisé que durant l'hiver**. A noter qu'aucun individu n'a été observé lors de notre passage en hiver.

Le balisage a été limité sur les emprises pour permettre aux individus de pouvoir s’enfuir lors de la phase travaux. Le balisage empêcherait les espèces au sol de pouvoir se disperser dans les habitats à proximité.

Mesures dites d’accompagnement : 20 hibernaculums (localisation, sur commune de Budelière ? où vipère aspic ?), 200 m de muret de pierres sèches, est-ce un « ratio » usuel pour ce type d’infrastructures (sur voie ferrée désaffectée) ? Les emplacements sont-ils déjà prévus ? de manière générale retour d’expérience sur ce type d’infrastructures au vu de cette problématique (dont la demande, ou pas, d’une dérogation espèces protégées). Un papier est sorti montrant que les hibernaculums sont peu fréquentés, l’efficacité est à démontrer (voir research gate).

Les hibernaculum ont été placés au regard des observations et se concentrent principalement sur la commune de Budelière, mais également au niveau des milieux ouverts pour garantir un ensoleillement suffisant sur l’ouvrage (activité de basking). D’après l’article «*McKelvey, Veronica & Ragsdale, Lily & Isaac, Leigh Anne & Larsen, Karl. (2025). Artificial snake hibernacula provide suitable microclimate but are not immediately adopted. Journal of environmental management. 396. 128095. 10.1016/j.jenvman.2025.128095.*», les hibernaculum offrent des habitats propices à la survie des serpents bien que leur adoption reste aléatoire et qu’il convient de « mixer » avec d’autres mesures. Dans le cadre du projet nous réalisons deux mesures principales en faveur des reptiles combinant hibernaculum et muret en pierre sèche.

Il n’existe toutefois pas de ratio quant à la disposition de mesure de ce type, il a été pensé au regard des espèces et des habitats en venant alterner dans certains secteurs muret et hibernaculum, tout en prenant en compte également l’aspect économique du projet.

L’efficacité des hibernaculum réside principalement dans sa gestion à long terme. Il est en effet nécessaire de garantir la pérennité de l’ouvrage en évitant le recouvrement du dispositif par la végétation. Les emplacements sont précisés dans l’atlas joint en annexe de l’Etude d’Impact.

A noter également qu’environ 50cm de ballast de part et d’autre de la voie ferrée seront conservés, permettant aux espèces de stationner aux abords de la voie verte.

Suivi sur 25 ans : mise en place de plaques pérennes prévue pour le suivi des reptiles ? Comment garantir la pérennité de ces plaques ?

Aucune plaque n’a été prévue en phase d’exploitation. En effet, avec le temps les plaques auront tendance à se dégrader et nos expériences montrent que le vandalisme (vol) empêche de garantir le maintien de ce type de dispositif sur plusieurs années. Deux jours de suivi seront réalisés à 5 reprises sur 25 ans (n+1,+2,+5,+10,+25) durant le mois de mai et juin afin de recenser l’activité des reptiles en phase d’exploitation.

Une mesure de suivi par un écologue est également prévue permettant de s’assurer de l’absence d’individu sur la voie ferrée lors des travaux.

AMPHIBIENS :

Incidences, et mesures d’évitement, réduction, compensation, le sonneur à ventre jaune très protégé (comprendre où a-t-il été vu exactement et comment il sera particulièrement protégé lors des travaux et de l’exploitation).

Le Sonneur à ventre jaune a été observé en aval de la voie ferrée dans une zone en eau à environ 115m de la voie verte. Un ouvrage d’art permet le passage du cours d’eau Le Budelière sous l’ouvrage de la voie ferrée. Ainsi, le Sonneur peut suivre le cours d’eau sans emprunter la voie ferrée.



Figure 5 : Photos de l'ouvrage d'art permettant le passage du cours d'eau Le Budelière sous l'ouvrage de la voie ferrée (DCI Environnement)

Amphibiens et traversée de la VV : quelles sont les espèces relevées sur la VV et quelles sont celles relevées aux abords ?

Sept espèces ont été observées :

- Crapaux épineux
- Grenouille agile
- Grenouille commune
- Grenouille rieuse

- Salamandre tachetée
- Triton palmé
- Sonneur à ventre jaune

Toutefois, aucun individu n’a été directement observé sur la voie verte.

ZONES NATURELLES :

Stratégie de prévention : le dossier doit démontrer que l’on défriche le moins possible, que le projet maintient la naturalité.

Aucun défrichage ne sera réalisé mais du débroussaillage, et uniquement l’abattage d’un arbre.

Quid de l’entretien => maintien de la naturalité en bordure, stratégie et modalités de gestion pour ne pas défricher, ne pas éliminer les ronciers, zéro phyto ?

Synthèse de l’entretien des espaces extérieurs et du maintien de la naturalité des abords

- Principes généraux

L’entretien de la voie verte Montluçon – Évaux-les-Bains vise à conjuguer sécurité des usagers, confort, et préservation de la naturalité des abords. La stratégie repose sur :

- Maintenance préventive pour limiter les coûts et prolonger la durée de vie des aménagements.
- Gestion écologique différenciée pour favoriser la biodiversité et réduire l’impact environnemental.
- Respect des engagements zéro-phyto et limitation des interventions lourdes.

- Entretien des accotements, fossés et boisements

- Fossés enherbés et caniveaux :
 - Fauchage 2 fois/an pour éviter l’embroussaillage.
 - Curage ponctuel pour garantir l’écoulement des eaux pluviales.
 - Reprofilage si ravinement constaté.
- Accotements :
 - Fauchage printemps et automne.
 - Débroussaillage prévu comme entretien courant pour maintenir la visibilité et la sécurité.
 - Surveillance après intempéries pour prévenir chutes d’arbres ou branches.
- Boisements :
 - Taille des branches empiétant sur la voie pour la visibilité.
 - Surveillance sanitaire et coupes ponctuelles en cas de dépérissement ou danger.
 - Maintien des lisières naturelles pour favoriser la faune.

- Entretien des aires et haltes d’accueil

- Zones enherbées : fauchage 3 à 4 fois/an.
- Plantations et massifs :
 - Arrosage d’appoint les premières années.
 - Taille légère et remplacement des plants défailants.
- Mobilier et services vélos :
 - Vérification annuelle, peinture/lasure, réparations.

- Contrôle technique des bornes (électrique/hydraulique).

- Maintien de la naturalité

- Fauchage raisonné : privilégier des périodes favorables à la biodiversité (fauche tardive).
- Défrichage : non prévu, pour préserver la structure écologique des abords.
- Désherbage : application stricte de la méthode zéro-phyto, sans produits chimiques.
- Préservation des fossés enherbés pour leur rôle écologique et hydraulique.
- Gestion douce des boisements : éviter les coupes systématiques, maintenir des zones refuges pour la faune.

EAU ET PATRIMOINE

EAUX :

Deux périmètres de captages (Gour du Puy, Prat) traversés, dont le périmètre de protection rapprochée pour Gour du Puy : quelles sont les mesures spécifiques d’évitement-réduction des incidences pendant les travaux ?

Le projet ne présente aucune incidence sur la prise d’eau potable du Gour de Puy , car il est situé en amont de celle-ci. Le site s’inscrit dans le périmètre éloigné de la zone du captage du Prat.

Mesure de réduction n°1 : Un chantier respectueux de l’environnement

Afin de limiter les impacts sur le milieu naturel, plusieurs actions concrètes seront mises en œuvre :

- Utilisation d’engins conformes aux normes environnementales en vigueur ;
- Stockage des hydrocarbures dans un local étanche équipé d’un système de rétention, empêchant tout déversement dans le sol. Ce local sera implanté hors des zones de crue du Cher et des secteurs à risque d’inondation ;
- Approvisionnement et entretien des engins réalisés sur une aire étanche avec dispositif de rétention ;
- Interruption immédiate du chantier en cas d’inondation ;
- Sensibilisation des équipes aux bonnes pratiques pour préserver la qualité du milieu naturel ;
- Mise en place d’un système de récupération des eaux de lavage ;
- Disponibilité permanente d’un kit anti-pollution sur le site ;
- Excavation et traitement des terres polluées en cas d’accident.

PATRIMOINE :

Patrimoine historique : dont protection du viaduc de Tardes, pour échange en réunion-visite. Des préconisations, voire réponses déjà de l’ABF au vu des options présentées dans le dossier ?

Différents échanges ont pu avoir lieu dans l’objectif de la production du permis de construire spécifique (notamment le 24.04.25 et le 17.09.25, avec l’UDAP23 et le CRMH).

- Principe d’aménagement proposé pour le viaduc est validé,
- L’UDAP23 et le CRMH souhaitent en 1^e approche la conservation des rails et des traverses dans le contexte de protection du monument et de la conservation des éléments protégés mais cela reste à consolider avec SNCF Réseau en lien avec les obligations liées aux traverses (cf partie réversibilité).
- Également, après présentation du principe d’aménagement proposé sur les culées, l’UDAP23 et le CRMH souhaitent avoir des accès de maintenance à l’ouvrage transparents (concernant les portillons proposés) afin de conserver l’ouverture paysagère.