



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur la création d'une voie verte entre Montluçon
(03) et Évaux-les-Bains (23)**

n°Ae : 2025-143

Avis délibéré n° 2025-143 adopté lors de la séance du 15 janvier 2026

IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 90 32 – www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 15 janvier 2026 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création d'une voie verte entre Montluçon (03) et Évaux-les-Bains (23).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Christine Jean, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Patricia Valma, Éric Vindimian. Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s :

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le président de Montluçon Communauté et le président de Creuse Confluence, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 14 novembre 2025.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 24 novembre 2025 :

- le préfet de l'Allier,*
- le préfet de la Creuse,*
- la ministre chargée de la santé qui a transmis une contribution du 8 janvier 2026.*

Sur le rapport de Bénédicte Guery et Laurent Michel, qui se sont rendus sur site le 11 décembre 2025, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

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

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

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

Le dossier, porté par les communautés de communes Montluçon Communauté (Allier – 03) et Creuse Confluence (Creuse – 23) concerne la création d'une voie verte longue de 27 km, sur les communes de Montluçon, Lavault-Sainte-Anne, Lignerolles, Teillet-Argenty (Allier), Budelière et Évaux-les-Bains (Creuse). Cette voie réutilisera l'emprise de l'ancienne voie ferrée Montluçon – Évaux-les-Bains, neutralisée depuis 2008. Elle s'articulera avec la véloroute « La Vagabonde » (V87), inscrite au Schéma national des véloroutes, qui relie Montluçon à Montech (Tarn-et-Garonne) en proposant un itinéraire alternatif sur le début de la V87, tout en participant au développement des mobilités quotidiennes, dans le cadre du schéma de développement cyclable de Montluçon Communauté, dans lequel le projet est inscrit.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont la contribution au développement de mobilités moins carbonées et la protection des milieux naturels et des espèces (en particulier amphibiens et reptiles). Le dossier est proportionné aux enjeux du projet et bien présenté, tout en devant être complété sur certains points.

L'évaluation environnementale est à compléter par une présentation de l'intégration du projet dans les politiques de développement des mobilités actives sur les territoires, celui-ci offrant des perspectives concrètes pour les déplacements quotidiens à vélo qui devraient être précisées.

Les principales sources d'émissions de gaz à effet de serre liées au chantier et à l'exploitation et les pistes possibles de réduction (dont le choix des matériaux utilisés, notamment la possibilité d'un enrobé bas carbone) sont à quantifier. En particulier, le choix d'installer un revêtement bitumineux/enrobé étanche sur la voie est à mieux justifier.

La création de la voie verte sur une ancienne voie ferrée et les choix faits de ne créer que très peu de nouvel espace artificialisé et de se limiter à un débroussaillage de la voie, permettent dans l'ensemble de ne pas affecter significativement les habitats naturels à forts enjeux et d'avoir des impacts faibles voire négligeables sur la majorité des espèces animales. Cependant, du fait de l'intérêt spécifique de la voie ferrée pour certaines espèces, et des incidences sur les groupes des amphibiens et surtout des reptiles, une analyse plus approfondie et un renforcement des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des incidences du projet sont nécessaires, par exemple concernant la période des travaux de démantèlement de la voie ferrée.

Les mesures d'évitement et de réduction prévues ne paraissent pas garantir un risque non significatif pour les reptiles; une demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte à des spécimens d'espèces protégées ou à leurs habitats est donc à envisager.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte

Le dossier, sous maîtrise d'ouvrage des communautés de communes Montluçon Communauté (Allier – 03) et Creuse Confluence (Creuse – 23), consiste en l'aménagement d'une voie verte entre Montluçon (03) et Évaux-les-Bains (23), longue de 27 km, sur les communes de Montluçon, Lavault-Sainte-Anne, Lignerolles, Teillet-Argenty (Allier), Budelière et Évaux-les-Bains (Creuse). Cette voie réutilisera l'emprise de l'ancienne voie ferrée Montluçon – Évaux-les-Bains, neutralisée depuis 2008.

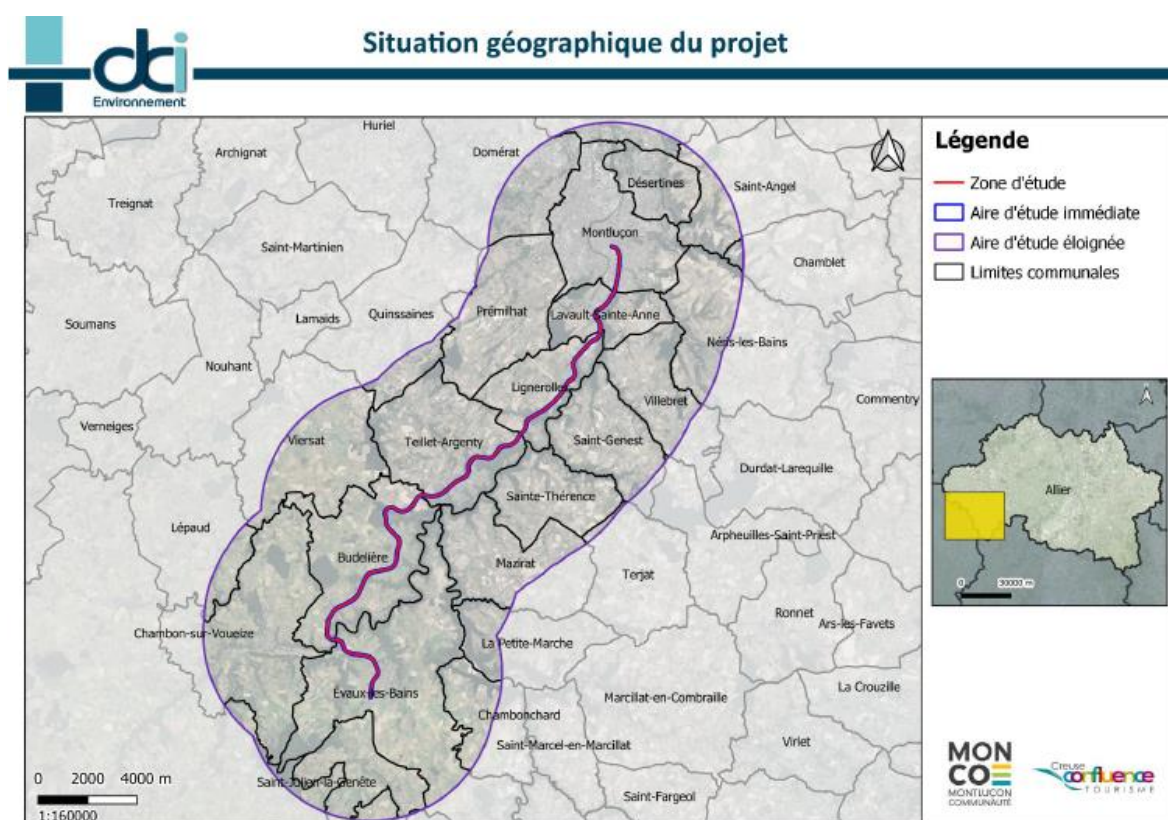


Figure 1 : localisation du dossier. Opération matérialisée par le tracé violet (source : dossier)

L'aménagement s'articule avec l'itinéraire d'intérêt national V87, dénommé « La Vagabonde », qui reliera Montluçon à Montech (Tarn-et-Garonne), inscrit au schéma national des véloroutes². En effet cet itinéraire, en service, débute à Montluçon et rejoint Évaux-les-Bains par l'est du Cher. Le nouvel aménagement proposera un itinéraire alternatif entre Montluçon et Évaux-les-Bains, sur un parcours en site propre et moins accidenté. La nouvelle voie croisera aussi l'itinéraire national V49 « L'Indre à Vélo » et l'itinéraire dit « Tour de la Creuse à vélo ». Selon le dossier, les objectifs visent à la fois le développement touristique, dont la découverte du patrimoine, les connexions des stations thermales de Nérès-les-Bains et Évaux-les-Bains, et les mobilités quotidiennes, en s'articulant en

² <https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/>

Le Schéma national des véloroutes compte 59 itinéraires, dont 10 EuroVelo (itinéraires européens), pour un linéaire total de 26 115 km.

particulier avec le schéma directeur vélo de Montluçon Communauté, adopté en 2022, et dans lequel le projet est inscrit. Cette voie permettra en particulier de créer une liaison pénétrant dans Montluçon pour les habitants des communes situées à proximité au sud de la ville, comme Lavault-Sainte-Anne, Lignerolles, aucune liaison sécurisée n'existant à ce jour dans ce périmètre.

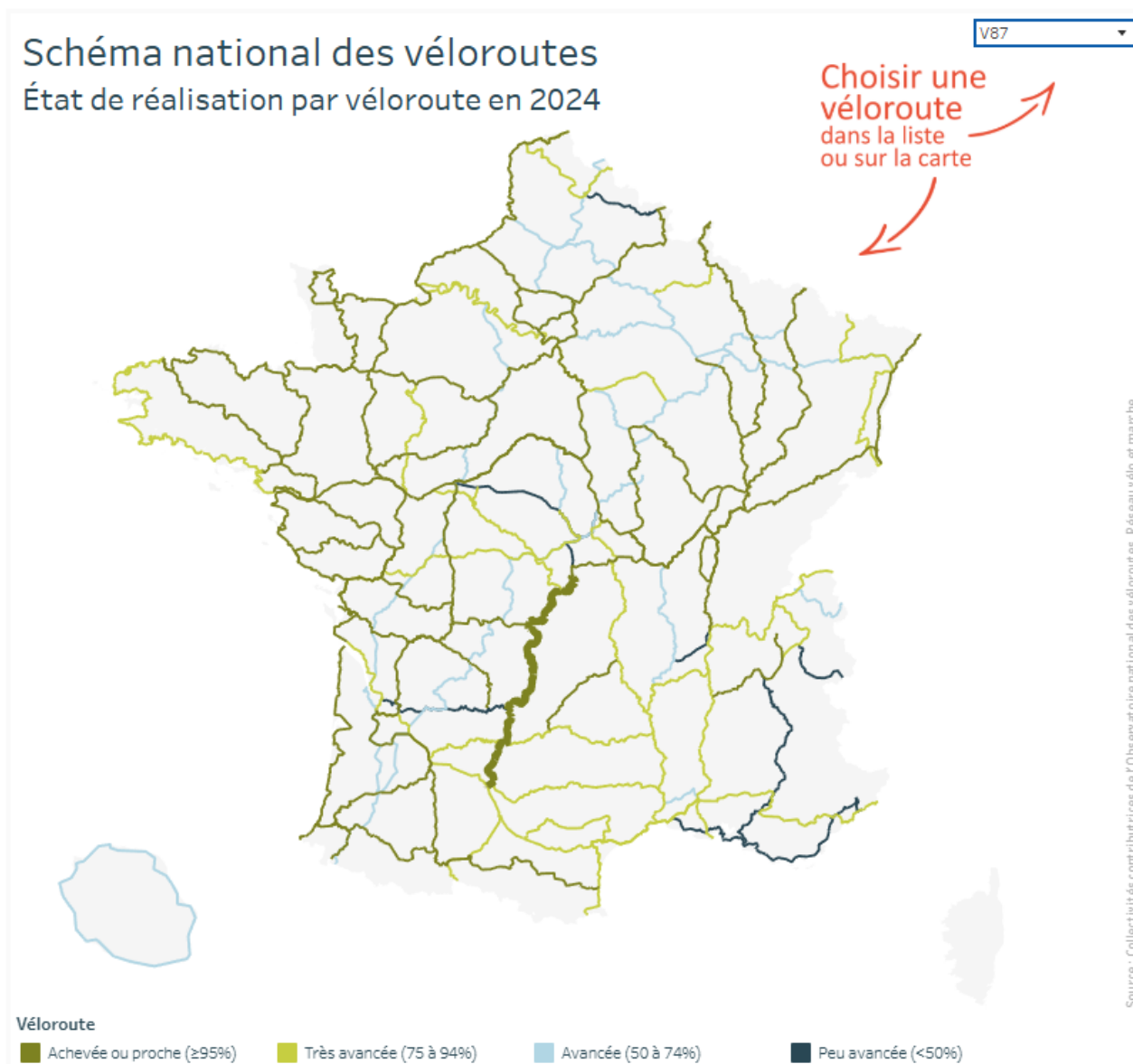


Figure 2 : schéma national des véloroutes et de l'itinéraire V87 (dénommé « La Vagabonde ») en 2024
(source : site internet du schéma national des véloroutes)

1.2 Présentation du projet

La voie verte sera réalisée intégralement sur l'ancienne voie ferrée Montluçon-Évaux-les-Bains. Ce tronçon fait partie de la ligne Montluçon-Auzances-Eygurande mise en service en 1885-1887 puis prolongée vers Ussel, La Bourboule, Le Mont-Dore. La ligne a été désaffectée en 2008 et retirée du réseau ferré national, tout en restant dans le domaine public affecté à SNCF Réseau. Celle-ci a conclu

une convention d'occupation temporaire avec la maîtrise d'ouvrage, avant de conclure une convention de transfert en gestion³, prévue pour mi-2026, qui permettra d'entamer les travaux.

Le projet réutilisera l'emprise de la voie, sans élargissement. La largeur de la voie sera de 3 m⁴ sur une emprise actuelle de ballast de 5 m.

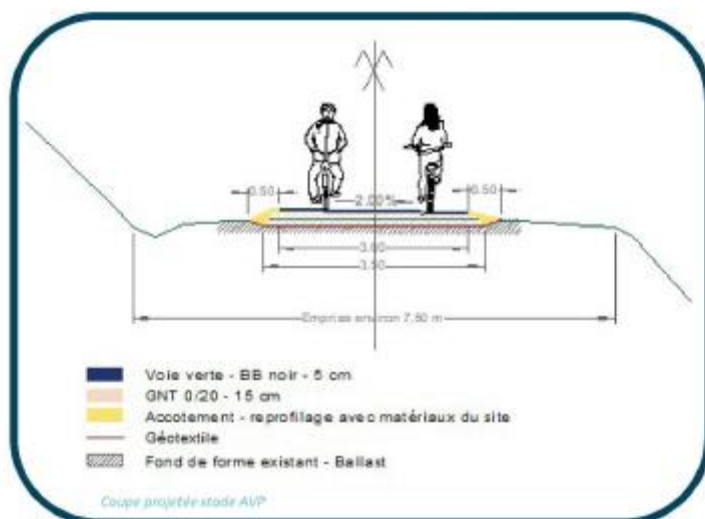


Figure 3 : profil en coupe de la voie projetée (source : dossier)

Le dossier décrit l'ensemble des aménagements prévus, sans en préciser le nombre et les localisations exactes, en particulier des mises aux normes (dont la mise en sécurité des garde-corps) des ouvrages d'art (ponts et viaducs en particulier), la réalisation d'aménagements de service au niveau des anciennes haltes et gares (stationnements, espaces de repos, équipements de petite maintenance) et de quelques rampes d'accès à partir de voiries existantes. Les accotements seront réalisés par reprofilage des matériaux sur place et les eaux de ruissellement seront gérées par le système existant de fossés de la voie ferrée. Le ballast sera conservé et traité sur place.

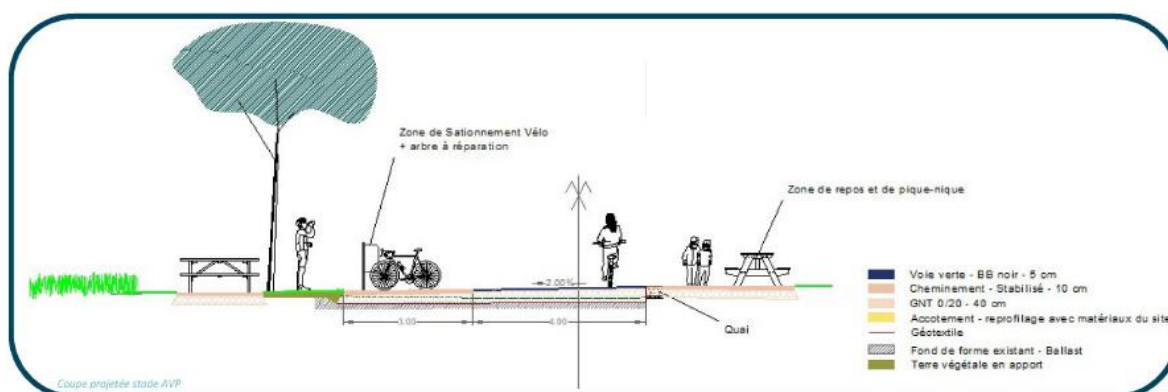


Figure 4 : schéma type d'aménagement d'une ancienne halte (source : dossier)

³ SNCF Réseau, agissant pour le compte de l'État, souhaite conserver la propriété de l'ancienne voie en cas de besoin d'un usage ferroviaire futur. En conséquence, le projet s'appuie sur une convention de transfert de gestion conformément au décret n° 2020-1820 et non une cession ([lien](#)).

⁴ Largeur minimale pour le statut de voie verte, destinée à la circulation conjointe des piétons et des cyclistes dans les deux sens.



Figure 5 : exemple d'aménagement, à Évaux-les-Bains (source : dossier)

Le coût complet du projet n'est pas indiqué dans le dossier, celui des mesures en faveur de l'environnement est estimé à 120 000 € en investissement et suivi. Il a été indiqué aux rapporteurs que le coût estimé à ce jour était de l'ordre de 6,74 M€ HT (millions d'euros hors taxes). Le calendrier prévisionnel du projet, non présenté dans le dossier, prévoit, selon les informations données aux rapporteurs, un début des travaux en novembre 2026 et une mise en service en février 2028.

L'Ae recommande pour la bonne information du public de présenter dans le dossier le calendrier prévisionnel du projet et son coût estimé.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet a fait l'objet d'une [décision au cas par cas](https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/montlucon-03-a-evaux-les-bains-23-projet-d-a22712.html)⁵ des préfets de région Auvergne – Rhône-Alpes et Nouvelle Aquitaine, du 14 décembre 2022, concluant à la nécessité d'une évaluation environnementale.

⁵ <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/montlucon-03-a-evaux-les-bains-23-projet-d-a22712.html>

L'étude d'impact comporte une évaluation des incidences de l'aménagement sur les sites Natura 2000⁶ de la zone d'étude.

Le projet nécessitera selon le dossier un permis d'aménager sur la totalité du parcours en raison de travaux en périmètres de monuments historiques et en site inscrit et un permis de construire pour les aménagements sur le viaduc de la Tardes. Une participation du public par voie électronique sera organisée (à partir de mi-janvier – début février 2026 selon les informations données aux rapporteurs).

L'Ae est compétente du fait que le projet concerne deux régions.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont la protection des milieux naturels et des espèces (en particulier amphibiens et reptiles) et la contribution au développement de mobilités non polluantes et très peu émettrices de gaz à effet de serre.

2. Analyse de l'étude d'impact

Les aires d'étude comportent la zone d'implantation du projet, l'aire d'étude immédiate (bande de 50 m autour de la zone d'implantation), l'aire d'étude rapprochée (tampon de 2 km autour du projet) et l'aire d'étude éloignée (5 km autour du projet).

Le dossier est dans l'ensemble clair, bien présenté et proportionné aux enjeux du projet. Certaines précisions doivent cependant être apportées, en particulier pour la thématique des milieux naturels.

Concernant les incidences sur la biodiversité, enjeu principal du projet, le dossier détaille la méthodologie utilisée pour le diagnostic floristique et faunistique. La valeur patrimoniale des différentes espèces a été évaluée à partir des référentiels nationaux et régionaux disponibles, et également au regard de l'intérêt communautaire au titre de Natura 2000. L'état initial présente des tableaux de synthèse des enjeux principaux, des impacts bruts avant mesures d'évitement et de réduction et des impacts résiduels après mesures. Un atlas cartographique, détaillé et bien lisible, permet d'identifier dans l'aire d'étude rapprochée les localisations des espèces, des bases vie et aires d'accueil et des mesures. Il n'existe cependant pas de carte de synthèse permettant de superposer les principales sensibilités et les mesures associées, ce qui permettrait une meilleure compréhension des choix effectués.

2.1 Analyse des solutions de substitution raisonnables et variantes et du choix du parti retenu

Le dossier ne présente pas de variantes considérant qu'il s'agit d'une conversion de voie ferrée en voie verte, sur un tracé qui présente des avantages et opportunités en termes de découverte du patrimoine et des paysages et d'intérêt des liaisons qu'il permet, par exemple entre les stations

⁶ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

thermales de Nérès-les-Bains et Évaux-les-Bains. Le dossier précise que l'étude de variantes porte uniquement sur les matériaux utilisés pour le revêtement de la piste cyclable (voir 2.2.1).

2.2 État initial, analyse des incidences de l'aménagement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

2.2.1 Environnement physique et humain

Contexte topographique, géologique, gestion des matériaux

Le tracé utilise entièrement celui de l'ancienne voie ferrée et marque une pente régulière et modérée, l'altitude passant de 210 m à Montluçon à 470 m à Évaux-les-Bains. La voie se situe de ce fait de plus en plus en surplomb par rapport à la vallée du Cher. Les terrains ne présentent pas de risque d'instabilité et le projet ne comportera pas de travaux importants de type terrassements, déblais, ni apport important de remblais, puisqu'il reprend la plate-forme existante, en conservant et traitant le ballast existant, tout en procédant si besoin à la remise en état des fossés et ouvrages existants et à la mise en sécurité des accotements.

En lien avec SNCF Réseau, les déchets de démantèlement de la voie ferrée, non quantifiés dans le dossier, feront l'objet d'opérations de recyclage (rails et attaches) ou de valorisation énergétique (traverses⁷). Les déblais (provenant des haltes d'accueil) seront limités autant que possible et au mieux réutilisés sur le site en remblais. La terre végétale sera séparée des autres déblais pour une réutilisation sur site.

Risques naturels et technologiques

Le principal risque naturel est le risque d'inondation : le début du tracé dans sa partie nord se situe partiellement dans la zone de crue exceptionnelle cartographiée dans le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) par débordement du Cher, qui concerne Montluçon et quelques communes avoisinantes. Le règlement du PPRI permet dans cette zone la réalisation de la voie verte. Il est par ailleurs prévu de mettre en place, en cas de crue, des panneaux de signalisation en amont des zones à risques pour informer les usagers de la voie.

Les maîtres d'ouvrage ont indiqué aux rapporteurs que les emprises de voie ferrée sont *de facto* imperméables, la conception des voies ferrées ayant pour but d'évacuer toute eau de ruissellement, afin de garantir la stabilité de la voie. Le projet est donc considéré comme ne créant pas d'imperméabilisation supplémentaire. Comme il réutilise le réseau d'évacuation des eaux de la voie ferrée, il n'y aura pas d'évolution par rapport à la situation actuelle, par exemple en ce qui concerne le risque de ruissellement. Cette approche a été validée par les services de l'État chargés de l'application de la réglementation sur l'eau (direction départementale des territoires – DDT). Le dossier n'est pas explicite sur la notion d'imperméabilité de la voie existante et devrait plus la détailler.

Concernant les risques technologiques, l'étude d'impact recense les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ainsi que les sites pollués ou potentiellement pollués (à partir

⁷ Le bois des traverses, généralement du chêne, est imprégné d'huile de goudron contenant de la créosote qui le rend imputrescible. Son utilisation hors ferroviaire est interdite (arrêté du 18/12/2018). Il doit être incinéré dans des installations de traitement thermique de déchets dangereux.

des bases de données du ministère chargé de l'environnement). Aucun de ces sites n'est susceptible d'affecter la voie verte, et réciproquement. Une installation, All'Chem à Montluçon, est concernée par un plan de prévention des risques technologiques dont le zonage ne recoupe pas l'emprise du projet.

L'Ae recommande de compléter la description du projet et l'analyse de ses incidences sur la gestion de l'eau, en particulier des eaux de ruissellement, au regard du caractère jugé déjà imperméable de la plate-forme de la voie ferrée.

Population, économie, urbanisme et aménagement

Le dossier présente de manière détaillée le contexte démographique, économique et d'aménagement du territoire dans lequel s'inscrit le projet. Le tracé débute dans un tissu urbain dense (Montluçon et Lavault-Sainte-Anne) avant de s'inscrire au sud dans un ensemble agricole et naturel (importante présence de prairies, présence de quelques forêts, gorges). L'activité touristique s'articule en particulier autour de Montluçon (avec sa cité médiévale), du thermalisme (à Évaux-les-Bains et aussi Nérès-les-Bains (hors tracé de la voie verte) à six km de Montluçon), de l'ancienne activité minière à Budelière (mine d'or du Châtelet) et du tourisme de nature (randonnée, gorges du Cher, etc.). La voie verte est conçue par les maîtres d'ouvrage notamment comme s'inscrivant ainsi dans une perspective de soutien au tourisme.

La population, tant dans la Creuse que dans l'Allier, est en baisse et vieillissante. Montluçon est ainsi passée de 50 000 habitants au début des années 1980 (et de l'ordre de 60 000 à la fin des années 1960) à un peu plus de 33 000 habitants en 2021, du fait en particulier des importantes fermetures d'activités industrielles (les dernières tendances marqueraient une baisse moins forte). Les évolutions de la population des autres communes du tracé de la voie verte sont plus diverses, en notant cependant aussi une baisse importante à Évaux-les-Bains (1 810 habitants en 1982, 1 291 en 2021).

Le dossier présente les documents de planification territoriale concernant le territoire. Ainsi le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de la Vallée de Montluçon et du Cher du 6 décembre 2021 comporte des dispositions en faveur des modes actifs de déplacement. Celles-ci concernent le développement d'un réseau cyclable autour des principaux pôles générateurs de déplacement et le développement des modes actifs, en particulier en préservant les infrastructures ferrées désaffectées. Le projet contribuera donc bien à cet objectif du SCoT.

Concernant l'urbanisme, le Plan local d'urbanisme intercommunal valant programme local de l'habitat (PLUi-H) de Montluçon Communauté approuvé le 25 novembre 2024, mentionne dans son projet d'aménagement et de développement durables le projet de voie verte. Celui-ci est par ailleurs compatible avec le règlement du PLUi-H, sous conditions. Les communes de la Creuse (Évaux-les-Bains et Budelière) ne sont pas couvertes par un PLU et le règlement national d'urbanisme s'y applique, le projet lui étant compatible.

Déplacements, émissions de gaz à effet de serre

Concernant les transports, le dossier présente de manière succincte les infrastructures à proximité du projet, sans fournir d'analyse et de données sur les parts modales⁸, en particulier pour les personnes. Il décrit l'offre de transports en commun et présente très rapidement quelques éléments du schéma directeur cyclable de Montluçon Communauté adopté en 2022, dont une étude qui avait identifié comme premier frein à la mobilité à vélo la sécurité des itinéraires (puis les risques de vol, la question du stationnement, et les difficultés d'accès à certains tronçons).

Le dossier indique que le tracé de la voie verte est inscrit dans le schéma directeur, dans une zone où il y a peu de liaisons cyclables. La situation de la voie verte, en l'absence aujourd'hui d'itinéraire cyclable sécurisé pénétrant dans Montluçon, lui permettra de jouer un rôle pour la mobilité cyclable du quotidien pour les communes les plus proches de Montluçon au sud (Lavault-Sainte-Anne et Lignerolles en particulier), ainsi que dans Montluçon.

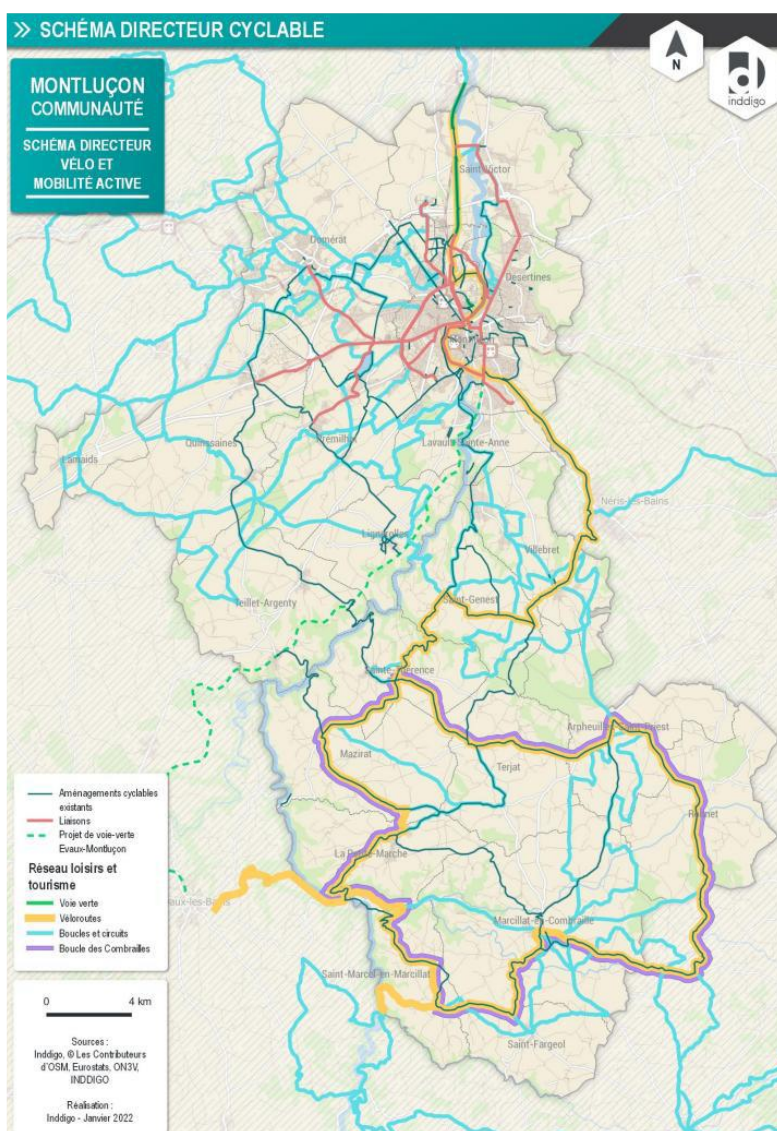


Figure 6 : extrait du schéma directeur cyclable de Montluçon Communauté (en rose liaisons dites « utilitaires » prévues au schéma, en vert pointillé le projet de voie verte) (source : dossier)

⁸ La proportion de personnes utilisant un mode pour effectuer un déplacement. Dans le cas de l'utilisation de plusieurs modes, la part modale valorise le mode le plus lourd utilisé. De ce fait, la part modale de la marche est constituée de déplacements effectués intégralement à pied et ne prend pas en compte la marche dans les déplacements multimodaux.

Le dossier adressé à l'Ae comporte une présentation du schéma directeur, qui en identifie bien les divers objectifs, travaux et mesures prévus, que ce soit pour le réseau dit utilitaire, le réseau loisirs et tourisme, le déploiement de zones de circulation apaisée en centre-ville, le développement de l'offre de stationnement, les actions de communication, animation et suivi, l'apprentissage du vélo, l'entretien, etc., ainsi que les budgets à mobiliser.

Dans l'ensemble, le schéma apparaît cohérent et assez complet. Le positionnement de la voie verte complètera bien les liaisons dites « utilitaires » existantes ou prévues sur Montluçon, comme voie « pénétrante ». Des accès à la voie verte permettront aussi de relier certains pôles d'intérêt dans Montluçon (deux parcs par exemple). Côté Creuse, la voie verte sera reliée à d'autres itinéraires et des aménagements et accès sont prévus aux anciennes gares et haltes.

Ces éléments, et en particulier le schéma directeur de Montluçon Communauté, devraient être présentés de manière plus détaillée dans l'évaluation environnementale pour bien démontrer l'apport du projet à l'ensemble des mobilités actives sur le territoire et faire apparaître le caractère continu des itinéraires.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation environnementale par une présentation de l'intégration et de l'apport du projet dans les politiques de développement des mobilités actives sur les territoires (dont le schéma directeur cyclable de Montluçon Communauté), en précisant les parts modales actuelles et attendues pour chaque mode de déplacement et d'annexer au dossier, pour la bonne information du public, ce schéma directeur cyclable.

L'étude d'impact ne consacre pas de développement aux émissions de gaz à effet de serre en dehors de mentions très synthétiques des plans climat air énergie territoriaux de Montluçon Communauté et du département de la Creuse, et du choix du revêtement de la voie. L'enrobé est retenu en particulier parce qu'il serait plus durable que d'autres solutions, comme le stabilisé bicouche, et donc les émissions générées par sa fabrication sont sur la durée moins élevées, le revêtement étant renouvelé moins fréquemment. Cette approche n'est exposée de manière chiffrée que concernant les émissions de gaz à effet de serre (GES), par une comparaison générale de divers matériaux entre eux, et non sur d'autres émissions et sur l'ensemble du cycle de vie (un schéma chiffrant les émissions de la production à l'installation uniquement). 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 selon le dossier. Selon des informations apportées aux rapporteurs le revêtement bicouche, bien que renouvelé plus souvent, apparaît moins émetteur de GES sur la période d'exploitation de la voie.

Le choix d'une implantation sur une voie ferrée existante, avec réutilisation du ballast sur place et donc sans gros terrassement, ni apport important de matériaux (hors revêtement) et remblais, et avec recyclage des rails, est de nature à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au chantier. Il serait cependant utile d'approfondir cette problématique au regard de la longueur du projet (27 km) et d'identifier les principales autres sources d'émissions de GES liées au chantier (notamment les autres aménagements ponctuels liés à la voie : rampes, haltes) et les pistes possibles de réduction de ces émissions.

Bruit, qualité de l'air, pollution lumineuse

Le tracé n'est pas concerné par des expositions importantes au bruit et à la pollution de l'air. La voie verte ne sera pas éclairée, ne générant donc pas de pollution lumineuse nocturne.

2.2.2 Milieu naturel, eau et paysage

Habitats, zones humides, incidences Natura 2000, corridors écologiques

L'aire d'étude éloignée compte deux habitats d'intérêt communautaire⁹ : prairies de fauche de basse et moyenne altitudes et forêts riveraines à frênes et aulnes. Ce dernier habitat est aussi caractéristique de zone humide ainsi que l'habitat de prairies atlantiques et subatlantiques humides, tous deux situés en dehors de la zone d'emprise de la voie ferrée. Le projet est potentiellement concerné par des zones humides pré-localisées dans le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Cher Amont. Selon le dossier, la présence de l'ancienne voie ferrée n'a pas permis de faire de relevé pédologique.

Le projet traverse ou jouxte des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)¹⁰ et des sites Natura 2000. Les quatorze Znieff (onze de type I et trois de type II) sont inféodées principalement aux milieux aquatiques (vallées de la Voueize, du Cher et de la Tarde), mais aussi aux bois, aux coteaux et abrupts rocheux. Les deux sites Natura 2000 (gorges de la Tardes et vallée du Cher, et gorges du Haut-Cher) sont identifiés comme réservoirs de biodiversité dans le schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) Auvergne-Rhône-Alpes.

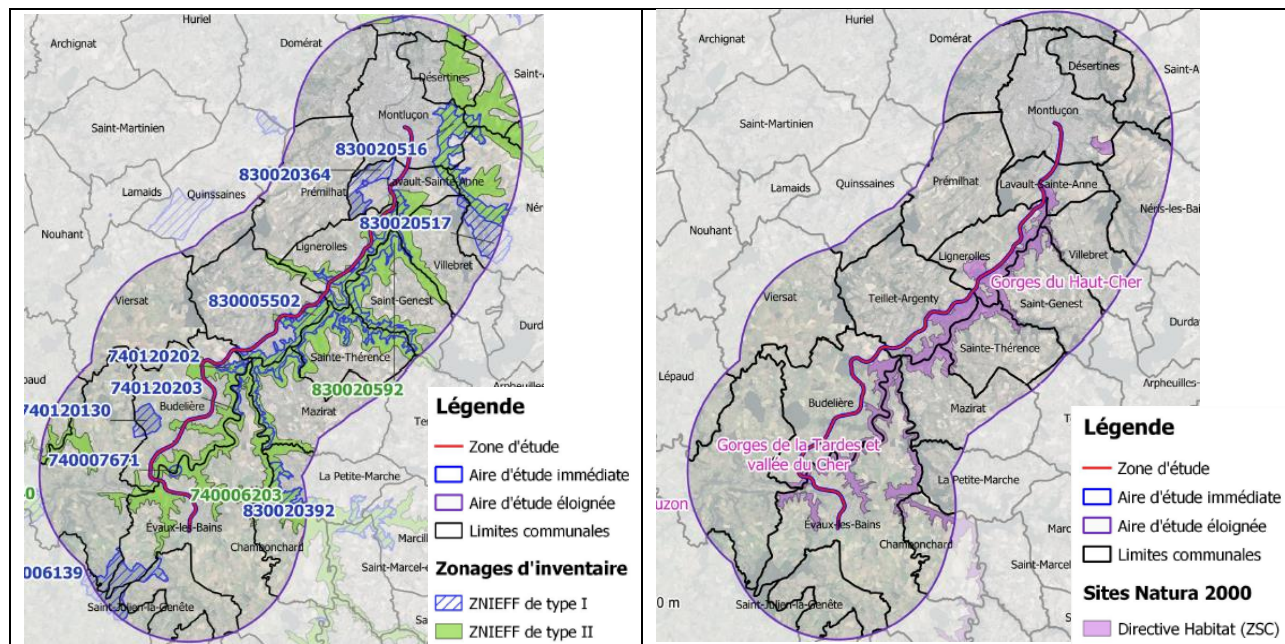


Figure 7 : Znieff à gauche et sites Natura 2000 à droite (source : dossier)

⁹ Selon la directive Habitats-Faune-Flore 92/43/CEE du 21 mai 1992.

¹⁰ L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

Selon le dossier, aucune espèce déterminante au titre de Natura 2000 ne sera affectée, l'habitat étant déjà anthropisé et aucun déboisement n'étant réalisé, et des mesures d'évitement et réduction étant mises en place, ce qui n'appelle pas d'observation de l'Ae.

La vallée du Cher est un corridor écologique identifié sur les schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) de la région Auvergne-Rhône-Alpes et de l'ex-région Limousin¹¹, ce point n'est pas exposé dans le dossier.

Faune et flore

Selon un protocole validé par la Dreal Auvergne-Rhône-Alpes, la faune et la flore ont été inventoriées dans l'aire d'étude immédiate par onze passages de deux jours chacun sur l'ensemble de la voie entre mai 2024 et mai 2025, dont deux sorties diurnes et nocturnes. Cette durée paraît insuffisante pour les reptiles : ainsi, à titre d'exemple le protocole POPReptile Communauté¹² préconise un suivi pendant au minimum deux ans avec une densité de quatre plaques¹³ sur un transect, de 60 à 150 m (dix plaques à reptiles ont été disposées sur la zone d'étude).

Cent-cinquante espèces végétales ont été observées au sein de l'aire d'étude immédiate. Parmi ces dernières, aucune n'est menacée, réglementée, ou protégée. Huit espèces végétales exotiques envahissantes ont été observées.

La création de la voie verte sur une ancienne voie ferrée, milieu anthropisé, et les choix faits de ne pas créer de nouvel espace artificialisé (hors quelques rampes d'accès à la voie), de se limiter à un débroussaillage de la voie, avec un seul arbre abattu, permettent dans l'ensemble de ne pas affecter significativement les habitats naturels à forts enjeux et d'avoir des impacts faibles voire négligeables sur la majorité des espèces animales.

Fournissant des micro-habitats pour l'alimentation, la reproduction et la thermorégulation (sous les traverses, dans les rails, dans des terriers), le site revêt un caractère essentiel pour les reptiles. Six espèces de reptiles potentielles ont été observées principalement sur les rails (10 à 12 potentielles sont mentionnées par Biodiv'Aura) : Lézard des murailles, Lézard à deux raies, Orvet fragile, Vipère aspic (quasi-menacée en Auvergne-Rhône-Alpes, elle est rencontrée dans trois secteurs sur la commune de Budelière), Couleuvre d'Esculape et Couleuvre vipérine. Une analyse plus approfondie et un renforcement des mesures d'évitement, de réduction, voire si besoin de compensation sont nécessaires.

Sept espèces d'amphibiens, protégées au niveau national (comme toutes ces espèces) ont été observées aux abords de la voie ferrée (plans d'eau, ornières des forêts) alors que la base de données Biodiv'Aura, mentionne la présence de 12 à 13 espèces potentielles selon les lieux. Elles sont susceptibles de transiter par la future voie verte dans leur déplacement entre les lieux d'hivernage et de reproduction. Un individu de Sonneur à ventre jaune, espèce d'enjeu communautaire¹⁴, a été observé dans une ornière au milieu d'un chemin agricole à 115 m de la voie

¹¹ <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/srce-auvergne-a13750.html> / https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SRCEL_R-2_Atlas_TV8-vf_cle7dbdcb.pdf

¹² Protocole POPReptile Communauté, Société herpétologique de France, 2025 ([lien](#)).

¹³ Les plaques (tôles métalliques, tapis de carrière, etc., de dimension 100 x50 cm ou 80x80 cm) améliorent la probabilité de détection des reptiles car elles leur fournissent un abri permettant la thermorégulation.

¹⁴ L'annexe II de la Directive Habitats-Faune-Flore liste les espèces (animales et végétales) d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de zones spéciales de conservation au titre de Natura 2000.

ferrée. Il a été indiqué aux rapporteurs que cette zone, située sur un ouvrage d'art au-dessus du cours d'eau Le Budelière, est déconnectée de la voie ferrée ce qui n'est pas explicité dans le dossier.

L'Ae recommande de compléter le dossier avec une analyse précise des incidences du projet sur le Sonneur à ventre jaune et les éventuelles mesures supplémentaires d'évitement ou de réduction à mettre en place en lien avec la structure animatrice régionale du plan national d'action en faveur de l'espèce.

Les abords forestiers et les haies sont essentiels au nourrissage et à la reproduction des oiseaux. Concernant l'avifaune migrante postnuptiale, cinq espèces ont un niveau de patrimonialité fort (inscrites à l'annexe I de la Directive Oiseaux¹⁵) : Alouette lulu, Bihoreau gris, Milan noir, Grande Aigrette et Pic mar. Quarante-trois espèces hivernantes ont été recensées dont 31 sont protégées au niveau national et trois inscrites à l'annexe I de la Directive Oiseaux : Martin-pêcheur d'Europe, Grande Aigrette et Pic noir.

Treize espèces de chauves-souris ont été contactées, dominées largement par la Pipistrelle commune, dont trois espèces inscrites à l'annexe II de la Directive Habitats-Faune-Flore (Barbastelle d'Europe, Grand et Petit Rhinolophes). Le dossier devrait préciser si la voie ferrée comporte ou pas des tunnels¹⁶, qui peuvent être favorables aux chauves-souris). Ainsi, le diagnostic environnement et réglementaire de 2022 (non joint au dossier), mentionne que des ouvrages maçonnés répertoriés peuvent abriter des chauves-souris et 55 de ces ouvrages sont répertoriés dans le dossier, qui devrait à tout le moins indiquer qu'ils ne feront pas l'objet de démolition ou d'intervention pouvant affecter les gîtes¹⁷, ou ce qui serait prévu dans le cas contraire.

Le rôle de corridor joué par la voie ferrée est aussi observé pour les insectes (papillons et libellules en premier lieu) et la circulation des mammifères, tels que le Renard roux, le Chevreuil ou le Chat forestier, observés sur le terrain.

Les impacts bruts potentiels de la future voie verte sont ainsi évalués comme forts, du fait de l'omniprésence des reptiles, ainsi que de la fonction de corridor écologique pour les mammifères, amphibiens et oiseaux. Le projet prévoit différentes mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement lors des travaux et de l'exploitation, dont la localisation est précisée sur un atlas cartographique.

En phase de travaux, le dossier prévoit l'évitement des périodes de sensibilité des espèces selon un calendrier précis. La période de démantèlement des rails et de dépose des caniveaux, prévue entre novembre et février, n'est pas adaptée pour les reptiles en période d'hibernation. Elle présente un impact potentiel plus important de destruction d'individus, plutôt qu'à une période où ils seraient susceptibles de se déplacer sans toutefois se reproduire. Le dossier ne précise pas quelles seront les mesures appliquées, lors du chantier, pour un pré-diagnostic de la présence de reptiles et leur déplacement si besoin.

Les habitats favorables aux amphibiens seront balisés ; un balisage devrait aussi être prévu pour les milieux ouverts où l'Alouette lulu niche au sol. Les sept bases de vie, les neuf aires d'accueil et leurs

¹⁵ L'annexe I de la Directive Oiseaux liste des espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de Zones de Protection Spéciale Natura 2000.

¹⁶ Selon les informations recueillies par les rapporteurs la voie ferrée ne comporte pas de tunnel.

¹⁷ Il a été indiqué aux rapporteurs qu'aucun gîte de chauves-souris n'avait été identifié sur les ouvrages maçonnés et que ceux-ci ne seraient pas détruits, les seules interventions étant des confortements des garde-corps.

accès seront placés en dehors des espaces naturels, les engins devront rester sur l'emprise de la voie ferrée lors de la création de la piste.

En phase d'exploitation, huit panneaux avertissant du passage possible des amphibiens et reptiles seront mis en place pour informer les usagers de la voie. Pour offrir des habitats aux reptiles, seront créés vingt hibernaculums¹⁸ et 200 m de murets en pierre sèche. Selon la littérature scientifique en France ou au Canada¹⁹, les hibernaculums offrent un microclimat favorisant leur survie mais ne sont pas adoptés immédiatement par les reptiles, qui préfèrent des abris pré-existant à proximité exposés au soleil. Il est usuellement recommandé d'adapter la construction aux besoins microclimatiques des espèces locales de reptiles et de laisser un maximum d'habitats en place, naturels notamment des terriers, des tas de pierres, branchages ou broyats issus de l'entretien, ou artificiels (caniveaux à câbles longeant les voies ferrées recouverts de dalles en béton)²⁰.

Les mesures d'évitement et de réduction prévues dans le dossier ne paraissent pas présenter des garanties d'effectivité telles qu'elles permettent de diminuer à un niveau non significatif le risque pour les amphibiens et surtout les reptiles, ce qui doit conduire à envisager une demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats, et de renforcer les mesures ERC les concernant.

L'Ae recommande d'envisager du fait des atteintes aux reptiles, une demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux spécimens d'espèces protégées ou à leurs habitats.

L'Ae recommande de compléter les mesures d'évitement et de réduction voire si besoin de prévoir des mesures de compensation des incidences du projet pour les reptiles. En particulier, l'Ae recommande d'envisager d'adapter la période de démantèlement de la voie ferrée et des caniveaux hors période de leur reproduction ou d'hibernation et de préciser les modalités retenues pour conserver ou recréer au maximum les habitats naturels ou artificiels des reptiles²¹ en place et pour identifier, capturer et déplacer les reptiles lors du chantier.

Selon ce qui a été indiqué aux rapporteurs, une opération de débroussaillage a déjà été réalisée en 2021. Une nouvelle opération sera limitée au dégagement du ballast concerné par l'emprise de la piste cyclable et des pistes d'accès, les accotements seront fauchés tardivement deux fois par an, les fossés seront enherbés, les produits phytosanitaires seront prohibés ce qui pourrait figurer dans le dossier.

Concernant le débroussaillage, l'Ae recommande de préciser lors du chantier et de l'exploitation, la superficie concernée, la localisation, les modalités et l'incidence sur la biodiversité.

Lors des travaux il sera nécessaire de veiller à ne pas favoriser le développement d'espèces végétales allergisantes dont l'ambrosie et en exploitation une surveillance de la présence possible de chenilles

¹⁸ Habitats de reproduction et de thermorégulation pour les reptiles à moitié enterrés et réalisés à l'aide de branches, pierres, terres dans des endroits bien exposés au soleil.

¹⁹ Veronica M.L. McKelvey et al., Journal of Environmental Management, artificial snake hibernacula provide suitable microclimate but are not immediately adopted, 2025 ([lien](#)). Grégory Deso, Gonzalo Del Barrio, evidence of artificial-refuge avoidance in the Ladder Snake (*Zamenis scalaris*) and the Montpellier Snake (*Malpolon monspessulanus*), Biodiversity Data Journal, 2025 ([lien](#)).

²⁰ Éric Graitson, répartition et écologie des reptiles sur le réseau ferroviaire en Wallonie, bulletin de la Société Herpétologique de France n° 120, 2006 ([lien](#)).

²¹ Par exemple terriers, tas de pierres, friches et caniveaux recouverts de dalles en béton etc.

processionnaires sera utilement mise en place, afin de veiller à ne pas exposer les usagers et les riverains.

Eau

Le tracé de la voie verte se situe dans le bassin du Cher, assez près du cours d'eau dans Montluçon et nettement en surplomb vers le sud, la voie ferrée s'élevant régulièrement. La zone est située dans le périmètre du Sage Cher amont, l'état écologique du Cher est bon en amont (sud) de Montluçon. Le territoire est parcouru par de nombreux affluents du Cher, avec des ouvrages hydrauliques qui assurent leur passage sous la voie ferrée. Les nappes rencontrées sont les nappes alluviales du Cher, assez vulnérables aux pollutions agricoles dans les zones de culture, et des nappes plus profondes dans les formations sédimentaires.

Comme indiqué ci-dessus (cf. risques naturels) la voie verte ne devrait pas entraîner davantage d'eaux de ruissellement que l'actuelle voie ferrée et la reprise des actuels ouvrages de la SNCF et leur remise en état permettront d'en assurer une gestion sans difficulté spécifique et sans incidences particulières par rapport à la situation actuelle.

Le dossier fait état de la présence de deux captages d'alimentation en eau destinée à la consommation humaine, dans le Cher, à proximité du tracé dans sa partie nord. Il a été indiqué aux rapporteurs que le tracé était déjà dans cette partie très au-dessus voire en surplomb du cours d'eau et que le chantier n'aurait donc normalement pas d'impact sur ces captages, même en cas de pollution accidentelle, la voie ferrée étant imperméable, ce qui gagnerait à être exposé plus en détail dans le dossier.

En exploitation la voie ne sera utilisée (hors quelques interventions de véhicules d'entretien) que par des piétons et vélos. Le principal risque lié au projet est celui de pollution accidentelle pendant le chantier. La maîtrise d'ouvrage mettra en place les dispositions usuelles pour la conduite du chantier afin de prévenir ce risque et sinon d'en gérer les conséquences. L'Agence régionale de santé Auvergne – Rhône-Alpes (délégation de l'Allier) formule dans son avis des recommandations en particulier au regard des périmètres de protection des captages (implantation des aménagements et installations de chantier, surveillance des travaux, gestion des produits et déchets, interventions en cas de pollution accidentelle) auxquelles la maîtrise d'ouvrage se référera utilement.

Paysage et patrimoine

La transformation de la voie ferrée en voie verte sera peu visible dans le paysage, marqué par la vallée du Cher, des prairies bocagères et des forêts de feuillus et conifères. Le projet prévoit des aménagements paysagers d'une superficie de 2 840 m² avec la plantation de haies et de massifs végétaux au niveau des espaces de repos, d'information ou de stationnement ou des rampes d'accès. Le dossier ne précise pas les espèces végétales composant les haies et massifs et si des espèces locales sont privilégiées (ce qui serait utile).

La voie verte traverse la zone de présomption et de prescription archéologique d'Évaux-les-Bains. Elle se situe à proximité immédiate des sites inscrits des Gorges du Château de Bissere (au nord) et des Gorges du Chat Gros (au sud). Elle traverse les périmètres de protection de sept monuments historiques dont trois classés (à Montluçon, Lavault-Sainte-Anne et Évaux-les-Bains). En particulier, le viaduc de la Tarde, monument inscrit, est emprunté par la voie verte. Son aménagement en piste

cyclable a fait l'objet de conseils de l'architecte des bâtiments de France, de manière à conserver les rails et traverses existants et limiter l'impact visuel du garde-corps.



Figure 8 : photomontage de l'aménagement du Viaduc de Tarde (source : dossier)

Le projet vise à mettre en valeur l'ancienne voie ferrée, son histoire, le petit patrimoine associé et notamment de requalifier les anciennes gares disponibles (restauration et hébergement, information touristique, station d'accueil vélo). Les sites et monuments historiques seront signalés sur les relais d'information services situés tous les 4-5 km. Les centres anciens de Montluçon, Évaux-les-Bains ou Chambon-sur-Voueize pourront faire l'objet d'itinéraires signalisés.

2.3 Incidences cumulées avec d'autres projets connus ou autorisés

La maîtrise d'ouvrage a analysé, sur l'ensemble des deux communautés de communes, les projets susceptibles d'avoir des effets cumulés avec le projet de voie verte. Il s'agit de projets de parcs photovoltaïques, situés à plus de 5 km du tracé de la voie verte, sauf deux d'entre eux situés à 2,5 km. Le dossier indique qu'aucun de ces projets n'a de co-visibilité avec la voie projetée ni n'est susceptible de présenter d'effets cumulés avec elle, ce qui est crédible vu les distances entre projets.

2.4 Suivi de l'aménagement, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Un suivi par un écologue est prévu lors du chantier et de l'exploitation. Vingt-huit passages sont prévus pour suivre le chantier à chaque début de démantèlement de tronçon (quatre passages) et lors de la pose du revêtement (quatre passages) puis chaque mois jusqu'à la fin du chantier. Un suivi particulier mensuel sera réalisé en phase de démantèlement pour en limiter la perturbation et identifier de nouvelles mesures lors du suivi de l'exploitation.

Le suivi de l'évolution des espèces lors de l'exploitation sera réalisé par un écologue pendant 25 ans, en mai et juin tous les cinq ans. Il permettra d'adapter les mesures et la gestion du site. Les mesures de suivi des reptiles et amphibiens ne sont pas spécifiées dans le dossier.

L'Ae recommande de préciser les mesures spécifiques adoptées concernant le suivi des reptiles²², de la colonisation et de la fonctionnalité des hibernaculums et murets.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique, de 36 pages, est clairement rédigé et permet une bonne approche du projet et de ses incidences.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

²² Le protocole POPReptile Communauté fournit des éléments qui pourraient être utilisés en ce sens.