



**PRÉFET
DES VOSGES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SOUS-PREFECTURE de SAINT-DIÉ-des-VOSGES

Affaire suivie par : Romain SERTELET

Saint-Dié-des-Vosges, le 19 mars 2025

**Réunion aspects réglementaires projet de création de voie verte Bruyères -
Gérardmer le 20 février 2025-
sous-préfecture de Saint-Dié-des-Vosges**

Relevé de décisions

Pièces jointes (deux) : -présentation par le PETR de la Déodatie
-fiche de présence

NB : les informations complémentaires parvenues après la date de réunion sont indiquées en couleur (bleu) et en italique.

L'objectif de la présente réunion est d'identifier l'ensemble des composantes réglementaires (thématiques, procédures, documents de cadrage, personnes ressources...) qui sont à prendre en compte par le cabinet d'étude TTK dans le cadre de l'étude de faisabilité du projet.

I. La compatibilité du projet avec la préservation du patrimoine et la poursuite de l'exploitation des infrastructures d'intérêt public

a) Les monuments historiques et les sites naturels protégés

La présentation intermédiaire réalisée par le cabinet (ci-jointe) démontre que les procédures à respecter pour la réalisation de travaux dans l'enceinte des périmètres de protection sont prises en compte.

Dès la phase d'étude, le porteur du projet pourra se rapprocher de l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine des Vosges (UDAP) afin d'examiner les matériaux et les aménagements pressentis.

Adresse postale : Sous-préfecture – 1 place Jules Ferry – 88100 SAINT-DIÉ-des-VOSGES
Téléphone : 03 29 69 89 59

b) L'approvisionnement en eau potable (AEP)

Les représentants de la délégation territoriale des Vosges de l'agence régionale de santé (ARS) ont fait savoir, en amont de la réunion, la nécessité de leur transmettre :

- le trajet définitif de la liaison douce ;
- le détail des travaux et aménagement prévus (profondeur d'excavation, gestion des eaux pluviales, des déchets...) en particulier ceux situés dans les périmètres de protection de captage.

c) L'exploitation de la voie ferrée Saint-Dié-Epinal

La question de l'aménagement de la liaison douce le long de la voie ferrée en exploitation de Saint-Dié à Epinal, contrainte par le talus de cette voie et la présence de zones humides, sera traitée dans le cadre de la relation entre le conseil régional grand est (CRGE) et le futur délégataire de l'exploitation.

d) L'exploitation de la voirie départementale

De premiers échanges se tiennent avec les responsables de l'exploitation du réseau routier départemental. Dès lors que les aménagements pressentis seront connus, le bureau de la sécurité routière de la DDT sera associé.

II. La sécurité des utilisateurs

a) La friche industrielle Lacroix sur le territoire de Granges-Aumontzey

La mairie de Granges-Aumontzey prendra contact avec le propriétaire afin de déterminer s'il serait d'accord pour vendre son bien en vue de sa démolition.

Préalablement, l'établissement public foncier du grand est (EPFGE) sera consulté pour accompagner la mairie dans ce projet de sécurisation de cette friche ; y compris dans l'hypothèse d'une réponse défavorable du propriétaire (à traiter sur le plan juridique par la prescription de mesures par le maire).

b) La réserve de biodiversité intégrale (RBI) du Kertoff

La proximité de la liaison douce avec la RBI induit pour les usagers un risque de chutes de pierre ou d'arbre, que le porteur du projet devra évaluer et prendre en compte.

Le porteur indique que les utilisateurs ne seront pas encouragés à s'arrêter dans cette zone (absence d'aménagement...).

c) Le risque d'incendie

Le représentant du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) appelle l'attention sur le respect de l'arrêté préfectoral relatif à l'emploi du feu en vue de la prévention des feux de forêt, disponible sur le site de la préfecture.

Il signale également l'opportunité de la réalisation d'une étude terrain/cartographie afin d'identifier :

- les accès (nécessitant éventuellement de lever des barrières par des clés « SOS » à disposition des acteurs de la sécurité) ;
- les points d'indication/localisation, éventuellement par la matérialisation d'un bornage, à destination des agents de la plate-forme d'appels du SDIS ;
- les éventuelles restrictions d'accès aux engins du SDIS, notamment sur les ouvrages d'art.

Dans le cadre des travaux de réalisation de la liaison douce, les conséquences sur les points d'eau naturels (PENA) et les hydrants (bouches d'incendie...) seront renseignées dans la base de données défense extérieure contre l'incendie (BDECI) ; chaque commune y ayant accès.

d) La prise en compte du risque d'inondation

Le tracé de la liaison douce est concerné par le plan de prévention des risques naturels d'inondation de la Vologne (PPRI) ; certains tronçons sont en zone rouge (faisant l'objet d'interdictions) et d'autres en zone bleue (faisant l'objet de prescriptions).

Le projet devra en tenir compte et certains aménagements seront à exclure, car de nature à augmenter les risques pour les personnes et leurs biens.

En ce qui concerne le ruissellement pluvial (montée des eaux de la Vologne en période estivale), les aménagements de la voie douce pourront être l'occasion de contribuer à la réduction du risque pour les personnes et leurs biens (bassins de rétention...).

La DDT88 transmettra au porteur la cartographie opposable.

e) L'accessibilité des personnes à mobilité réduite

Le bureau du droit des sols et de l'accessibilité de la DDT88 sera à associer lorsque le projet entrera en phase opérationnelle.

III. L'impact sur les milieux naturels

a) La nature de la liaison douce appelle la réalisation d'une étude au cas par cas

La longueur de la liaison, dépassant les 10 km, la procédure environnementale prévue par le code de l'environnement (article R122) consistera a minima au dépôt

d'une demande d'examen au cas par cas auprès de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

b) Le tracé de l'ancienne voie ferrée bénéficiant d'une autorisation antérieure à la loi sur l'eau de 1992, il devra faire l'objet d'une régularisation au titre du code de l'environnement

La voie ferrée a été autorisée historiquement bien avant la loi sur l'eau de 1992 et donc l'article L214-6 du code de l'environnement s'applique.

Si l'ancienne voie ferrée bénéficie donc d'une autorisation environnementale, la nature du projet de liaison douce emportera des modifications du tracé, de l'emploi et de la perméabilité du sol.

Ainsi, selon le code de l'environnement (Article R181-46), un porter à connaissance sera nécessaire a minima ; voire une nouvelle autorisation environnementale en cas de modifications jugées substantielles.

À noter que les éventuelles mares apparues sur le tracé peuvent abriter des espèces et doivent être prises en compte dans la procédure environnementale.

c) L'analyse du rôle des ouvrages d'art (OA) en faveur de la continuité écologique

Si l'agence technique départementale (ATD88) a analysé techniquement la gestion/entretien/reconstruction des OA ; elle n'a fait qu'une mise en garde concernant l'éventuelle présence d'habitats d'espèces sous ceux-ci.

Les représentants du CD88 et de la DDT88 appellent donc l'attention sur la nécessité de prendre en compte le volet écologique de la réglementation loi sur l'eau et d'étudier pour chaque OA l'enjeu sur les espèces, notamment les poissons (remontée des cours d'eau en application de l'article L214-17 du code de l'environnement).

d) La traversée de la zone humide du secteur entre Bruyères et Champ-le-Duc

Le porteur prévoit de traverser la zone humide du secteur entre Bruyères et Champ-le-Duc en élargissant un tracé piéton (chemin rural déjà artificialisé). Dans ce cadre, la séquence « éviter-réduire-compenser » doit être étudiée.

Le porteur déclare avoir privilégié une liaison directe avec le collège de Bruyères et un tracé qui évite de longer des voiries et les dénivelés trop importants. Il ajoute que l'ancienne gare de Laveline-devant-Bruyères, ancienne zone humide, pourrait être restaurée en compensation éventuelle.

e) La traversée de la zone humide du secteur de Jussarupt

Dans le secteur de Jussarupt, de nombreux cours d'eau sont à proximité immédiate du tracé de la voie ferrée, en surplomb.

La CC2BV et la commune conduisent conjointement une réflexion visant à améliorer la continuité de ces cours d'eau (création d'aqueducs) dans le cadre des travaux de la liaison douce.

f) Le cours d'eau bordant la voie ferrée à Gérardmer

Dans le secteur de Gérardmer, l'eau s'est approchée notablement de la voie ferrée, nécessitant une réflexion sur l'aménagement de la voie douce entre le syndicat mixte Moselle amont (SMMA), le porteur de projet et le CD88.

Ces travaux ayant des conséquences sur les cours d'eau devront faire l'objet d'une d'une autorisation administrative.

IV. L'impact du projet sur les activités économiques et les riverains

a) La question foncière de deux entreprises de Kichompré

A Kichompré, deux entreprises disposent de foncier de part et d'autre du tracé de la future voie verte. Une solution a été trouvée avec la ville de Gérardmer et ce point ne pose donc plus de difficulté.

b) La préservation de l'activité agricole

Dans le secteur de Champ-le-Duc, la future voie verte ne s'appuiera pas sur l'ancienne voie ferrée ; il s'agira d'une création ex nihilo à travers des parcelles agricoles privées.

Par conséquent, une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) pourrait se révéler nécessaire, avec pour conséquence d'allonger les délais de réalisation d'un an et demi.

V. Le projet s'oriente vers la nécessité de réaliser une étude d'impact quatre saisons

a) Les représentants de la DDT88 anticipent la probabilité pour le porteur de devoir réaliser une étude d'impact

Étant donné les enjeux de protections liés à la RBI et à la zone Natura 2000, le porteur peut anticiper la prescription de la réalisation d'une étude d'impact quatre saisons par la MRAe.

En outre, il est rappelé que l'addition de travaux soumis à déclaration loi sur l'eau sur des portions du parcours de la liaison douce peut entraîner le passage de la globalité du projet sous le régime de l'autorisation environnementale avec étude d'impact.

b) La compilation des données existantes

Afin de réduire au maximum les conséquences de cette probable étude sur le calendrier de réalisation du projet, le porteur propose de rassembler dès à présent les ressources et inventaires existants.

La CC2BV dispose déjà d'un atlas et d'autres données, qui pourront être mises à profit.

c) Le périmètre et les taxons à étudier

La représentante de la DREAL précise que l'étude d'impact devra être la plus exhaustive possible sur l'ensemble des cycles biologiques, tout en tenant compte de l'impact réel du projet.

La question du bâti privé (friche Lacroix) devra également être intégrée. L'inventaire quatre saisons déterminera le moment le plus opportun pour une éventuelle démolition.

Un groupe de travail se constituera afin de rédiger le cahier des charges de l'étude d'impact. La DDT88, le service de l'évaluation environnementale (SEE) de la DREAL et le service eau, biodiversité et paysages (SEBP) de la DREAL pourront être associés.

La représentante de la DREAL indique qu'elle fournira un exemple d'étude d'impact quatre saisons.

d) Le calendrier

L'objectif est de rédiger le cahier des charges en 2025 afin de pouvoir recruter un cabinet en septembre, pour une livraison de l'étude en septembre 2026.

VI. Plan d'actions

- Lister dans un diagramme de Gant les réglementations et les procédures administratives liées et à conduire en parallèle en tenant compte des différentes hypothèses : avec DUP, sans DUP, avec étude d'impact, sans étude d'impact (cabinet TTK) ;
- Enrichir/compléter le diagramme de Gant réalisé par le cabinet TTK (DDT88, DREAL, UDAP88...) ;
- Déposer un dossier de demande d'examen au cas par cas auprès de la MRAe (porteur : CC2BV et CCGHV ; coordonnateur : PETR de la Déodatie) ;
- Rédiger le cahier des charges du porter à connaissance/étude d'impact/inventaire quatre saisons ;
- Rassembler les données espèces naturelles existantes (cabinet TTK, PETR de la Déodatie) ;

- Traiter la question de la protection de la ressource eau avec l'ARS (cabinet TTK, PETR de la Déodaté, ARS) ;
- Traiter de la sécurisation de la traversée dans la RBI du Kertoff (TTK, PETR de la Déodaté, ONF) ;
- Intégrer les données issues du PPRI de la Vologne et transmises par la DDT88 (cabinet TTK, DDT88) ;
- Faire un retour d'expérience au porteur sur des projets similaires ayant nécessité une étude d'impact avec inventaire quatre saisons (DREAL) ;
- Constituer des groupes de travail spécifiques sur les différents sujets à traiter parallèlement (porteur, services de l'État) ;
- Organiser dans les cinq semaines avant la restitution finale de l'étude de faisabilité un échange préalable entre les services de la DREAL et le porteur dans le cadre du dépôt du dossier cas par cas (porteur, DREAL) ;
- Organiser un échange entre le sous-préfet, le directeur de la DDT88/un directeur adjoint/chef de service de la DREAL/PETR de la Déodaté (sous-préfet) ;
- Engager la démarche active en vue de l'acquisition pour démolition de la friche Lacroix (mairie de Granges-Aumontzey, PETR de la Déodaté) ;
- Transmettre à la DDT88 le tracé actualisé de la future liaison douce (PETR de la Déodaté).

Le sous-préfet,



Antoine PLANQUETTE

