

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE
art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : 2025-06-13b-00979 Référence de la demande : n° 2025-00979-041-001

Dénomination du projet : Concession de la voie ferrée Nancy-Vittel (réouverture de la ligne ferroviaire Nancy-Vittel-Contrexéville)

Lieu des opérations : - Département : Vosges - Commune : 88500 Mirecourt

Bénéficiaire : Nova 14

MOTIVATION OU CONDITIONS

Contexte

Il s'agit d'un projet de remise en service de la voie ferrée Nancy-Vittel-Contrexéville qui se situe pour sa moitié nord dans le département de Meurthe-et-Moselle (54) et pour sa moitié sud, dans le département des Vosges (88) au sein de la région Grand Est. La société Nova 14 est mandataire de la Région Grand Est, autorité organisatrice des transports ferroviaires de voyageurs d'intérêt régional. La Région prévoit une ouverture progressive à la concurrence des services de transports et a dans ce contexte concédé le 28 juin 2024 pour une durée de 22 ans la réouverture et l'exploitation de la ligne Nancy-Contrexéville à la société de projet Nova 14. Pour cette demande de dérogation espèces protégées, la société Nova 14 a été accompagnée par le bureau d'étude Oréade-Brèche pour la partie inventaires et diagnostics écologiques.

La ligne Nancy-Vittel-Contrexéville s'étend sur un linéaire de 88,6 km et concerne 39 communes. Depuis 2016, les trains de voyageurs n'y circulent plus du fait d'un déficit d'entretien des voies. Des travaux importants de régénération des voies et de remise en état des ouvrages d'art sont prévus pour permettre une remise en circulation. La réouverture de la ligne est annoncée pour décembre 2027.

Les travaux programmés pour la remise en exploitation de la voie ferrée incluent :

- la régénération de la voie ferrée entre Jarville-la-Malgrange (54) et Vittel (88 par des travaux de reprofilage de la voie, avec reprise de l'assise de la voie, reprofilage et curage du système d'assainissement de la voie ;
- la mise en voie unique de la voie double actuelle sur certains secteurs (Mirecourt-Vittel) ;
- la réfection des ouvrages d'art le nécessitant, reprise de quelques ouvrages en terre ;
- la sécurisation des passages à niveaux (mise en place de barrière automatique) et suppression de plusieurs passages à niveau, avec réfection et élargissement, sur de courtes longueurs, de chemins agricoles afin d'assurer la continuité de la desserte agricole ;
- la réalisation d'un centre de maintenance du matériel ferroviaire à Mirecourt, sur les anciens débords ferroviaires.

Les travaux s'inscrivent globalement dans l'emprise historique de la voie ferrée. Les anciennes gares de la ligne ne sont pas concernées par les travaux, la région Grand Est ne les ayant pas incluses dans la concession. Un site de maintenance et de remisage sera implanté à Mirecourt sur une parcelle d'2,6 ha (emprise définitive de 1,6 ha) et des voies latérales de maintenance établies sur certains secteurs. La phase travaux comprend la réalisation de 4 bases vie qui sont situées sur des anciens débords ferroviaires (faisceaux de voie, surfaces anthropisées), à Pont Saint Vincent (54), Vézelize (54), Mirecourt (88) et Hymont (88).

Deux CERFA sont joints au dossier, l'un pour une demande de dérogation concernant la destruction de spécimens de 17 espèces animales protégées (1 de Mammifère terrestre, 6 de Chiroptères, 4 de Reptiles et 6 d'Insectes) et le second pour une demande de dérogation concernant la destruction, l'altération, ou la dégradation des sites de reproduction ou d'aires de repos de 13 espèces animales protégées.

L'espèce dite de « compétence CNPN » relative à l'arrêté du 6 janvier 2020 fixant la liste des espèces animales et végétales à la protection desquelles il ne peut être dérogé qu'après avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN) est : la Noctule commune (*Nyctalus noctula*).

Les habitats présents en bordure de la voie ferrée sont de divers types : habitats forestier, semi-ouvert, ouvert, humide, aquatique, anthropique, ubiquiste, rupestre et ripicole. Dans sa grande majorité, la voie ferrée actuelle n'a pas été considérée comme un habitat (l'absence d'entretien de la voie depuis moins de 9 ans n'a pas permis une reconquête végétale ni animale, sauf sur de rares secteurs identifiés comme tels par le porteur de projet).

L'ensemble des périmètres recensés sur le tracé témoigne d'emblée des potentialités écologiques du secteur. En préambule et d'un point de vue purement formel, le CNPN souhaite souligner la qualité et la clarté des documents fournis.

Raison impérative d'intérêt public majeur

Le CNPN ne peut que saluer l'objectif de la Région d'offrir aux habitants des différentes localités situées le long de la ligne une alternative de transport en commun régulier et fiable en remplacement de la desserte actuelle par autocars et au recours très majoritaire au transport par voiture (entre 91 et 75% des déplacements des habitants des villes principales). La remise en état de la ligne permettra notamment aux habitants non motorisés des localités desservies d'accéder plus aisément aux services collectifs de la ville de la métropole de Nancy. D'autres retombées positives sont décrites dans le projet.

Cependant, si tout cela apparaît très souhaitable, le CNPN relève in fine que cette opération lui semble relativement envisageable et possible en limitant plus avant la destruction des habitats et des espèces, telle que demandée dans ce dossier.

Absence de solution alternative satisfaisante

Le CNPN reconnaît que l'utilisation d'un tracé ferroviaire existant constitue une solution de moindre impact par rapport à la construction d'une ligne nouvelle dans la logique de mise à disposition d'une solution pérenne de transport en commun.

Toutefois, le CNPN relève que le pétitionnaire ne présente pas dans son dossier de variantes locales permettant de maximiser l'évitement (l'objectif étant ici en particulier de profiter du passage à une voie unique sur les secteurs concernés pour implanter la voie de façon à préserver les linéaires d'arbres pouvant border l'emprise ferroviaire).

Nuisance à l'état de conservation des espèces concernées

Évaluation des enjeux écologiques

Le CNPN relève que la réalisation de l'état initial a mobilisé de nombreuses compétences en plus des analyses bibliographiques. Ces données ont été complétées par les données disponibles auprès du monde associatif (notamment à travers la sollicitation de l'association Office des DONnées NATuralistes du Grand Est), le SINP... Cinq zones d'étude ont été prises en compte. Les données de terrain sont récentes (avril 2023 à septembre 2024), ce qui est un élément positif. Il n'est toutefois pas clairement indiqué dans le texte de demande de dérogation si l'ensemble des propositions d'inventaire complémentaires proposées dans le document de Diagonale14 : « Note sur l'analyse des besoins de compléments d'inventaires écologiques » ont été ou vont être prises en compte.

Le bilan produit apparaît suffisamment complet, même si des remarques de détail peuvent être faites pour ce qui est de la pression et de la méthodologie d'inventaire sur certains taxons. Le CNPN salue également l'usage de l'ADN environnemental pour l'étude de la faune aquatique, la réalisation d'inventaires spécifiques pour certains taxons ainsi que l'intérêt et la pertinence du chapitre sur les limites de l'étude. Cependant, il demeure un flou et plusieurs imprécisions dans la présentation des inventaires qui in fine ne permettent pas de tableur sur une l'évaluation précise des enjeux.

Estimation des impacts

Le CNPN salue la présentation du contexte écologique et l'amorce de la démarche d'appréciation des enjeux et impacts qui font l'objet de très larges développements et qui, là encore, visent à une exhaustivité appréciable. De très nombreuses explications et informations sont fournies et les tableaux sont explicites.

Toutefois, si on peut s'accorder sur la pertinence globale des enjeux habitats par habitats ou espèces par espèces, en acceptant, a priori, le degré de subjectivité qui peut intervenir entre la définition des enjeux intermédiaires et finaux ; si on peut faire de même au global en ce qui concerne l'estimation des niveaux d'impacts, il manque dans ce dossier un effort de synthèse permettant de dégager les enjeux réellement

majeurs. C'est ici une critique importante puisque l'identification des enjeux influe fortement sur l'estimation des niveaux d'impacts et va orienter l'approche ERC qui suit...

Le dossier devrait mettre en exergue les principaux enjeux de conservation des espèces protégées en reprenant par exemple une approche « parapluie » visant à démontrer que les cortèges et leurs fonctionnalités ont bien orienté les choix de mesures concourant à leur préservation.

Avis sur la séquence « E-R-C »

Les mesures d'évitement

Le CNPN relève que deux mesures d'évitement sont proposées. La première, par optimisation des emprises, devrait permettre d'éviter 10,2 ha d'emprise sur milieu naturel. Cette mesure pourrait très probablement être étendue plus avant en jouant sur la possibilité d'optimiser le positionnement de la voie ferrée, désormais unique, par rapport aux structures écologiques voisines (zones arborées notamment). La seconde, l'adaptation du calendrier des travaux, apparaît comme relativement « générique » et s'apparente à de la réduction. En l'état du dossier, les mesures d'évitement proposées ne suppriment pas totalement l'impact mais ne font que le réduire succinctement.

Le CNPN maintient que des mesures d'évitement « en amont » et l'évitement « d'opportunité » auraient pu être appréciées avec une évaluation écologique des différentes variantes du projet (voir remarque sur l'absence de solution alternative locale en page 2).

Le CNPN relève donc un défaut de mise en œuvre et d'appréciation de la séquence « ERC » car seules les mesures d'évitement permettent d'éviter totalement les impacts pour la cible considérée (habitat, espèce). C'est la raison pour laquelle cette étape doit constituer une priorité absolue pour le maître d'ouvrage. Dans le cas d'une espèce, la mise en œuvre d'une mesure d'évitement garantit le maintien de l'intégralité des fonctions des milieux pour l'espèce ciblée. Dans le cas contraire, il pourra s'agir de mesures de réduction.

Les mesures de réduction

Les 11 mesures de réduction sont bien détaillées et couvrent des objectifs multiples. Toutefois, le CNPN émet des réserves là encore quant au caractère « générique » redondant et incohérents au regard des enjeux des mesures proposées. En effet, il manque parfois des éléments quantitatifs et les localisations précises des dispositifs prévus (MR8 par exemple : combien de dispositifs refuges sont prévus et où précisément – les points relatifs à la mesure MR8 n'apparaissant pas dans l'annexe 15 -?). Le CNPN salue l'ambition de gérer les EEE en fonction des espèces cibles.

Ici encore, le CNPN souhaite réaffirmer que le dossier devait mettre en exergue les principaux enjeux de conservation des espèces protégées en reprenant par exemple une approche « parapluie » visant à démontrer que les cortèges et leurs fonctionnalités ont bien orienté les choix de mesures concourant à leur préservation. Estimation des impacts résiduels

Moyennant quelques désaccords ponctuels sur l'évaluation du niveau d'impact résiduel pour certains taxons (Castor, oiseaux des milieux ouverts, chiroptères), et en gardant à l'esprit le commentaire fait précédemment sur les enjeux et impacts, on peut considérer le bilan présenté par le tableau 76 (Espèces protégées soumis à dérogation espèces protégées) comme pertinent. Ce tableau devrait servir de socle au développement d'une approche « parapluie » visant à démontrer que les cortèges et leurs fonctionnalités ont bien orienté les choix des mesures ERCA.

Les mesures de compensation

Le CNPN relève que la présentation de l'approche compensatoire est claire. Le tableau 79 est explicite. Par contre, le CNPN ne saurait s'accommoder de l'affirmation selon laquelle les impacts temporaires sur les habitats sont considérés comme des « altérations » qui seront traitées lors de la renaturation des sites in situ après la phase travaux et ne feront donc pas l'objet de compensations. On pense précisément à la coupe de la végétation arbustive qui s'est développée depuis l'arrêt de l'exploitation de la ligne et qui constitue une ressource et un habitat d'espèces protégées. Le CNPN rappelle donc que l'article L411-1 (point 3), plusieurs fois cité dans le texte du projet, met bien en avant la notion d'altération. Des mesures compensatoires sont donc attendues ici.

La démarche compensatoire, telle que vue au travers de la présente demande de dérogation, apparaît non aboutie et encore préliminaire, tant dans son objectif d'atteinte la cible des 22,66 ha à compenser, que dans le descriptif des actions prévues (absence à ce jour de plans de gestion) ou encore la sécurisation foncière des parcelles identifiées (par exemple pour le site de Forcelle-Saint-Gorgon). Sur le plan écologique, le CNPN considère que plusieurs des parcelles sont déjà des milieux diversifiés où une plus-value écologique significative des mesures compensatoires sera potentiellement difficile à atteindre.

Ce caractère encore non finalisé de la démarche compensatoire ne permet pas au CNPN de considérer que les mesures ERC permettront de conserver dans un état favorable les espèces protégées faisant l'objet de la demande de dérogation.

Les mesures d'accompagnement et de suivi

Les mesures d'accompagnement sont elles aussi classiques, mais pertinentes. L'option de retirer les gîtes artificiels pour les chiroptères après mise en service de la ligne peut être discutée au regard de l'écologie de certaines espèces.

En matière de suivi scientifique, le CNPN note et déplore que des indicateurs de suivi de l'efficacité des différentes mesures doivent être encore proposés. Le CNPN invite le pétitionnaire à clarifier son approche en matière de suivi scientifique. La nature et le rythme doivent s'étaler en cohérence avec la durée de vie de ce type d'aménagement et pouvoir démontrer la plus-value de la séquence E-R-C (50 ans). Le CNPN incite le pétitionnaire à planifier l'utilisation de protocoles standardisés reconnus par la communauté scientifique (STOC, STERF, STELI, POP Reptiles et POP Amphibiens, Vigie-Chiro...) et compatibles avec les attentes des PNA. Ceux-ci devraient être clairement repris et bien explicités dans le dossier pour une mise en œuvre adaptée et optimale.

Conclusion

Après lecture et analyse de la présente demande de dérogation à l'article L411-1 du code de l'Environnement, **le CNPN émet un avis défavorable à la demande de dérogation**, principalement en raison :

- du manque de présentation d'adaptations locales ponctuelles du tracé final de la ligne moins impactantes pour la biodiversité dans les secteurs mis en voie unique ;
- du défaut d'appréciation des enjeux locaux en présence et des impacts importants occasionnés par le projet (friche ferroviaire renaturée assurant déjà un rôle fonctionnel) ;
- d'une application inaboutie de la démarche E-R-C, en particulier sur l'évitement et la réduction en dépit des fonctionnalités écologiques du secteur.

L'évaluation des enjeux écologiques et des impacts bruts apparaît satisfaisante dans leur globalité, mais manque d'une approche synthétique permettant de mieux dégager des priorités écologiques. La programmation de mesures génériques de compensation n'offre dans le cas présent aucune garantie d'effectivité. En l'état de ce dossier, le CNPN est en incapacité de pouvoir confirmer l'atteinte de l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité. Le CNPN invite donc la Société Nova 14 à consolider et à préciser son dossier afin de pouvoir le resoumettre dans les meilleurs délais.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :

Le vice-président de la commission espèces et communautés biologiques : Maxime Zucca

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 11/08/2025

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA