



PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

**Autorité environnementale**  
**Préfet de région**

**Projet intitulé : « RD936 - Déviation de Saint Trivier sur Moignans »**  
**(Maître d'ouvrage : M. le président du conseil départemental de l'Ain)**

**Avis de l'autorité administrative de l'État**  
**compétente en matière d'environnement**  
**sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement

**Avis n° 2016-084P2345** émis le **17 FEV. 2016**

n°192

DREAL AUVERGNE – RHONE – ALPES / Service CIDDAE  
5, Place Jules Ferry  
69453 Lyon cedex 06

[www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr](http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr)

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Auvergne-Rhône-Alpes / Service CIDDAE / Pôle Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés.

Les documents transmis à l'Autorité environnementale à l'appui de la saisine sont les suivants :

- RD936 déviation de Saint Trivier sur Moignans – dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique – version indice F ;
- RD936 déviation de Saint Trivier sur Moignans – Résumé non technique – version indice C ;

***Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.***

***L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.***

***L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.***

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements sont regroupés sur le site de la DREAL : [www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr](http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr), rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

## 1) Contexte du projet

Situé en partie Ouest de la « Dombes des étangs » qui correspond à une entité environnementale patrimoniale majeure de la région, Saint Triviers sur Moignans est concernée par plusieurs sites de la zone spéciale de conservation (*Natura 2000*) de la Dombes (n°FR08201635). Dans le secteur du projet, l'enjeu principal correspond au ruisseau « le Moignans » dont les abords sont identifiés au titre des zones humides. Ce ruisseau, soumis à pressions de pollution (*rejets industriels, rejets de station d'épuration et pollutions d'origine agricole*) a vu son cours relativement préservé dans le secteur du projet (*sauf en ce qui concerne les remblais anthropiques effectués en lit majeur, au Nord de Saint Trivier sur Moignans, le long de la RD936*).

La route départementale 936, reliant l'agglomération de Bourg en Bresse à celle de Villefranche, supporte un trafic significatif à l'échelle du département de l'Ain et a fait l'objet de plusieurs aménagements comme la déviation de Chatillon sur Chalaronne mais traverse encore un certain nombre de centres-bourgs (*Neuville les Dames, Villeneuve et bien sûr Saint Trivier sur Moignans*).



Les abords de Saint Trivier sur Moignans, dont l'étude a démontré le faible intérêt global en termes de biocénose induit vraisemblablement par le caractère intensif des pratiques agricoles, recèlent quand même un certain nombre de secteur d'intérêt naturaliste significatif : outre les abords du Moignans et notamment sa ripisylve, on notera la présence de mares recelant des espèces protégées, un réseau de haies de valeur patrimoniale ainsi que quelques arbres remarquables.

## 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient

L'étude d'impact apparaît complète au regard des exigences de l'article R122-5 du code de l'environnement et s'avère d'un bon niveau tant en termes de contenu que de développement par comparaison avec ce qui est souvent produit pour les projets de ce type.

Plus dans le détail, on notera les points suivants :

– **application de la notion de programme** : L'étude d'impact ne comporte pas de développement qui pourrait être interprété comme une justification du fait que le projet ne s'intégrerait pas dans une composante d'aménagement plus vaste ce qui est dommage car il aurait été utile de clarifier la politique générale d'aménagement de cet axe routier dont l'aménagement n'est vraisemblablement pas achevé.

De plus, l'état initial présentant en page 76 les emplacements réservés par le plan d'occupation des sols, on notera que celui qui concerne le projet objet du présent avis s'étend de part et d'autre pour rejoindre d'une part la RD27 Sud et d'autre part la RD66 Nord.

Ces deux extensions traduisant une politique routière vraisemblablement disproportionnée au regard des trafics concernés, il est possible de valider le fait que le projet ne s'intégrerait pas dans une déviation routière plus étendue ;

– **état initial** : Il apparaît bien documenté et d'un niveau de pertinence globalement élevé. Cette observation est d'ailleurs confirmée, en ce qui concerne le milieu naturel, par la dérogation obtenue le 26 février 2015 au titre de l'article L411-2 (*espèces protégées*), ce qui explique que les données concernées aient été collectées entre 2011 et 2012, ce qui commence à être déjà un peu ancien ;

– **justification de la solution retenue** : le dossier contient deux analyses multicritères emboîtées, la première à l'appui du choix du fuseau général et la seconde permettant l'affinage du projet au sein de ce fuseau, au travers de micro-variantes de tracé. Elles sont basées sur des données pertinentes et intègrent des facteurs environnementaux de façon proportionnée ;

– **l'analyse des impacts** prend en compte la phase chantier et n'omet pas d'intégrer les effets des diverses bases de chantier et zones de stockage. Elle identifie :

- \* un effet d'emprise sur la zone humide des abords du Moignans, lié à la présence d'un bassin de traitement ;

- \* un effet de fragmentation du réseau écologique local ;

- \* des remblais dans la zone inondable du Moignans (*bassin hydraulique principalement*) ;

- \* l'imperméabilisation de 2,38 ha d'emprise principalement agricole ;

- \* une amélioration globale de l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances, du fait de la déviation du centre-bourg, associée à une nette augmentation de l'exposition des quelques habitations situées à proximité du nouveau tracé ;

- \* un effet que le dossier présente comme positif en termes de qualité de l'air en s'appuyant sur les seuls CO, COV, benzène et plomb mais dont on notera qu'il est quand même négatif en ce qui concerne les émissions des polluants principaux (NOx et PM10) qui sont annoncés comme augmentant d'environ 30 % à l'horizon 2020 du fait du projet. En termes d'exposition de la population, il aura un effet positif vis-à-vis du centre Bourg. Son effet global sur les populations reste quant à lui incertain : En effet, il dépendra des perspectives d'urbanisation (*ou non*) ultérieures aux abords du nouveau tracé ;

- \* un prélèvement agricole et un morcellement qualifié de moyen mais dont on se doute qu'il est potentiellement fort pour certaines exploitations. L'effet en la matière étant potentiellement aggravé par un risque de délaissement que le dossier évalue à 6,5 ha ;

– le dossier présente les **mesures d'intégration environnementales** qui concernent principalement :

- \* des adaptations locales du tracé (*notamment lorsque celui-ci est proche du Moignans*) ;

- \* un ajustement des périodes de travaux tenant compte des facteurs biologiques ;

- \* la mise en œuvre de bonnes pratiques de chantier (*précautions, organisation, suivi*), classiques au demeurant ;
- \* la création d'une zone dite « de compensation » aux abords du Moignans ;
- \* la mise en place d'un réseau d'assainissement conçu semble-t-il pour être étanche, destiné à recueillir les eaux de plate-forme et se rejetant dans des bassins multifonctions étanches dont on notera que l'occurrence de dimensionnement (30 ans) n'est pas identique à celle du réseau. En effet, le réseau étant dimensionné pour des événements de temps de retour 10 ans, il n'est pas certain que les débits correspondant à des événements plus pénalisants accèdent effectivement aux bassins. Ce constat, habituel au demeurant, est sans conséquence sauf dans les cas où le sur-dimensionnement du bassin aurait été identifié comme générant par ailleurs un effet négatif (*cas du bassin BR1, établi sur la zone humide de Moignans et dont les remblais empiètent sur sa zone inondable*) ;
- \* un risque de déclassement du Moignans en ce qui concerne les paramètres Zn, Cu et Cd dont on notera qu'ils sont principalement à mettre en relation avec les équipements de sécurité du projet vraisemblablement peu présents dans ce cas particulier, ce qui laisse penser que ce risque de déclassement serait surestimé. Ce sujet aurait toutefois vocation à être éclairci ;
- \* des ouvrages hydrauliques rebaptisés passages à faune mais dont le gabarit limite fortement la fonctionnalité écologique (*de 1,00m pour les PAF2 et PAF3 à 0,50 m pour le PAF1 de tirant d'air au dessus des bermes*) ;
- \* un dispositif dénommé « *passage à faune chiroptères* » qui correspond à des plantations dites en « hop over » ;
- \* la recréation de haies bocagères de compensation selon un ratio prenant bien en compte la différence de valeur patrimoniale entre les haies détruites (255 ml) et les haies créées (1175 ml) ainsi que le fait que la fonction des haies créées est aussi paysagère ;
- \* le renforcement de la ripisyle du Moignans (130 ml) ainsi qu'une amélioration de la configuration de ses abords selon des méthodes relevant du génie écologique ;
- \* divers dispositifs en faveur des espèces protégées associés à la dérogation précitée ;
- \* un merlon de protection acoustique en partie Nord du tracé. On notera à ce propos que le dossier ne semble pas proposer de mesure de réduction à destination des constructions R15-1 et R15-2, les plus exposées, au motif qu'il ne s'agirait pas d' « ayants droit », sujet qu'il importe de clarifier.

Le dossier évalue le **coût de l'ensemble de ces mesures** à un total de 0,76 M€ (*soit environ 10 % des dépenses du projet*), ce qui relève d'un affichage par excès dans la mesure où celui-ci intègre la totalité des aménagements paysagers ainsi que le coût des ouvrages hydrauliques dont la fonction de passage à faune n'est pas prépondérante.

Il présente un **dispositif de suivi** durant le chantier puis en exploitation sur une période de 10 ans, ce qui constitue un net progrès par comparaison aux habitudes relatives aux projets de ce type.

Enfin, le dossier développe les **aspects spécifiques aux infrastructures de transport**. Par référence aux retours d'expérience disponibles dans ce genre de cas, il conclut que la future déviation pourrait devenir une limite d'urbanisation et qu'elle induira une augmentation de la consommation de carburant d'environ 40 % sur le linéaire concerné en lien avec l'allongement de parcours engendré.

Le **résumé non technique**, très bien travaillé et de lecture agréable, remplit bien sa fonction.

### 3) Avis sur la prise en compte de l'environnement

**En termes de méthode**, le dossier met en compétition des variantes différenciées représentatives des solutions raisonnablement envisageables puis les départage au terme d'une analyse multicritères qui fait intervenir les facteurs environnementaux de façon proportionnée.

Il fait apparaître le fuseau retenu (*fuseau Est*) comme n'étant pas le meilleur en termes de milieux naturels et de paysage, en raison notamment de la plus grande banalisation de ceux-ci au sein du fuseau concurrent (*fuseau Ouest*). Toutefois, l'intégration d'autres facteurs environnementaux et

notamment l'important allongement de parcours inhérent au fuseau Ouest (*dont on notera qu'il poserait la question de l'opportunité même de l'opération*) est de nature à relativiser cette appréciation.

Au sein de ce fuseau, le dossier met en compétition deux variantes différenciées de tracé et un certain nombre de micro variantes, le tracé retenu, s'il n'est pas sans impacts, étant sans conteste le meilleur compromis en termes d'environnement.

Le projet correspond à un aménagement routier qui aura pour effet de réduire les nuisances ainsi que le sentiment d'insécurité ressenti en centre-bourg. Il aura aussi pour effet inévitable de renforcer la pertinence du mode routier, qui reste le mode principal dans ce secteur, sur ce type de relations. Le dossier met aussi en évidence l'augmentation de la consommation d'énergie inhérente il est vrai à la plupart des projets de déviation de ce type.

Son dimensionnement reste classique et modéré en ce qui concerne le profil en travers (*largeur de chaussée = 6,6 mètres*). Son tracé, qui épargne des équipements sportifs dans sa partie Sud, est contraint par la présence de secteurs péri-urbanisés le long des RD27 et 27b. Il enclave de ce fait une superficie notable de terres actuellement agricoles, augmentant, comme c'est souvent le cas dans ce genre de situation, la pertinence d'hypothèses futures d'urbanisation.

Le profil en long suivant plutôt fidèlement le terrain naturel, le mouvement des terres sera d'ampleur modérée, réduisant les effets paysagers aux seuls abords du projet. Bien que non clôturé et donc d'une transparence déjà correcte pour la faune sauvage (*compte tenu de la faiblesse du trafic nocturne*), il comprend des ouvrages affichés comme destinés au franchissement de la faune (*petite ou, à la rigueur moyenne compte tenu de leur gabarit*), disposés dans des secteurs pertinents de ce point de vue.

Les mesures d'intégration, s'avèrent d'un bon niveau même si certaines d'entre elles sont peut-être un peu « survendues » en termes d'appellation. Elles s'avèrent aptes à maîtriser la plupart des effets indésirables du projet, à l'exception notable des effets potentiellement induits à moyen terme vis-à-vis de l'agriculture (*délaisements de surfaces importantes*) ainsi qu'en matière de desserrement urbain.

**En conclusion, sur la forme**, le dossier apparaît complet au regard des exigences de l'article R122-5 du code de l'environnement. Il traduit même une appréciable volonté de bien faire. Il reste toutefois perfectible eu égard aux quelques points soulignés ci-avant.

L'autorité environnementale recommande notamment de joindre au dossier d'enquête le dossier de demande de dérogation déposé au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement ainsi que l'arrêté préfectoral accordant ces dérogations.

**Sur le fond**, il s'agit d'un projet classique de déviation de bourg dont la physionomie et donc les impacts ne diffèrent pas de ce qui est habituellement constaté en pareil cas. Il est accompagné d'un certain nombre de mesures compensatoires dont la plupart ont déjà été validées dans le cadre de l'instruction du dossier de demande de dérogation déposé vis-à-vis des espèces protégées.

L'autorité environnementale recommande l'engagement d'une réflexion visant à maîtriser le potentiel d'effets différés indésirables susceptibles d'être induits par le projet en termes de consommation d'espace agricole et de desserrement urbain.

**Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux.**

Le Préfet  
de la Région Auvergne-Rhône-Alpes  
Préfet du Rhône

  
Michel DELPUECH