



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 8/07/2021

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Conseil général de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants et rendus 3 avis lors de la séance du mercredi 7 juillet 2021.

1. [Remplacement du tablier du pont sur la rivière du Brivet sur la commune de Trignac \(44\)](#)
2. [Plan climat-air-énergie territorial \(PCAET\) de Moulins Communauté \(03 et 58\)](#)
3. [Requalification de la RD 933 pour la ligne de bus à haut niveau de service \(BHNS\) dit T Zen 3 \(93\) - Actualisation de l'avis n°Ae 2015-45](#)

Retrouvez en ligne le communiqué de presse

**Contacts presse du ministère
de la Transition écologique**

Tél: 01 40 81 18 07

Mél: presse@ecologie.gouv.fr

Service presse du CGEDD/AE

Bruno Hémon

Tél: 01 40 81 68 63

Mél: bruno.hemon@developpement-durable.gouv.fr

Ces avis portent sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage ou la personne responsable et sur la prise en compte de l'environnement par les projets, les plans ou les programmes. Ils visent à permettre d'améliorer leur conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. Les avis ne leurs sont ni favorables, ni défavorables et ne portent pas sur leur opportunité.

Remplacement du tablier du pont sur la rivière du Brivet sur la commune de Trignac (44)

Le projet, présenté par SNCF Réseau, consiste à remplacer le tablier corrodé du pont qui prend appui sur le remblai ferroviaire de la ligne reliant Tours et Saint-Nazaire (44) sur la commune de Trignac et les communes limitrophes. SNCF Réseau a fait le choix d'un mode de construction de l'ouvrage au moyen d'une grue, ce qui permet d'éviter l'habitat du Campagnol amphibie, espèce protégée, en berge du Brivet. Cependant, l'absence de mesures de suivi ne permet pas de s'assurer du maintien sur le site de cette espèce après qu'elle aura subi des perturbations lors des travaux.

L'Ae recommande de prévoir un tel suivi et rappelle qu'une telle perturbation, si le risque est avéré, requiert la présentation d'un dossier de demande de dérogation à la protection stricte du Campagnol amphibie, une fois l'inventaire de son habitat réalisé à une échelle qui tienne compte de la localisation du chantier aux portes de la réserve naturelle régionale et du parc naturel régional de Brière.

L'Ae recommande par ailleurs de préciser le mode opératoire de restauration écologique des parcelles occupées pendant les travaux, ainsi que le devenir des déchets et des matériaux de déconstruction du chantier contenant du plomb.

Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de Moulins Communauté (03 et 58)

La communauté d'agglomération Moulins Communauté regroupe 44 communes dont 42 situées dans l'Allier et deux dans la Nièvre. Il s'agit d'un territoire en grande partie rural et traversé par deux axes routiers majeurs : la route nationale 7 et la route Centre Europe-Atlantique (RCEA). L'agglomération de Moulins présente une qualité de l'air satisfaisante, une ressource en eau encore abondante et une agriculture plutôt résiliente.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) par habitant sont près de deux fois supérieures à la moyenne nationale ; elles sont particulièrement élevées dans le secteur agricole. L'élaboration du PCAET a pu s'appuyer sur une mutualisation départementale des compétences. Il en bénéficiera également pour sa mise en œuvre. À l'exception des mesures d'adaptation au changement climatique, l'ambition du plan reste modeste, avec des objectifs en termes d'économie d'énergie, de développement des énergies renouvelables et d'émissions de GES inférieurs aux objectifs nationaux voire régionaux. Par ailleurs, certains objectifs, en particulier pour les échéances longues, devraient être recalés sur les tendances prévisibles du territoire (augmentation du trafic routier en particulier) alors qu'ils s'appuient sur des données parfois anciennes (2015).

La multiplicité des actions sans véritable hiérarchisation ne permet pas de faire ressortir les lignes de force du plan et en rendra plus difficile le portage et le suivi. Le poids prépondérant accordé à l'horizon, lointain, de 2050, ne permet pas de faire ressortir les objectifs aux échéances de 2023 et 2026, ni les actions les plus immédiates et opérationnelles. Enfin, si les efforts sont réels pour rechercher des actions à la fois favorables aux enjeux premiers du PCAET (air, climat, énergie) mais aussi aux autres compartiments environnementaux, il conviendrait de renforcer la prévention des risques naturels, en particulier des inondations, sujet majeur de l'adaptation au changement climatique, en privilégiant les solutions fondées sur la nature.

Requalification de la RD 933 pour la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) dit T Zen 3 (93) - Actualisation de l'avis n°Ae 2015-45

La requalification de la RD 933, ancienne RN 3, sur un trajet de 9,4 kilomètres entre la Porte de Pantin (Paris 19^e) et la gare de Gargan à Les Pavillons-sous-Bois (93) vise à implanter un bus à haut niveau de service en site propre, le T Zen 3. Le Département de Seine-Saint-Denis est le maître d'ouvrage pour la requalification de la RD 933 et coordonnateur pour l'aspect « loi sur l'eau » ; la RATP est maître d'ouvrage pour le dépôt de bus sur Aulnay-sous-bois.

Inscrite dans un contexte urbain disparate alternant des fronts bâtis, des friches industrielles ou commerciales et des ensembles pavillonnaires, la RD 933 présente aujourd'hui un profil très routier inadapté à une zone urbaine dense, accidentogène, voire parfois de voie rapide urbaine avec des

ouvrages d'art dénivelés. Le projet vise à en faire un boulevard urbain apte à accueillir les nombreux projets d'aménagement situés à proximité, à tisser des liens avec son environnement, notamment avec le canal de l'Ourcq que la voie longe parfois de près sans offrir des vues sur le canal, à mettre en service une nouvelle ligne de transport en commun performante, articulée avec le réseau existant et à permettre le développement des modes actifs de déplacement.

Le projet a été conçu principalement en 2014 sur la base d'observations, d'études et de projections effectuées en 2011, et le dossier n'a pas intégré les évolutions d'aménagement urbain intervenues depuis lors. Très amélioré sur l'aspect de la gestion des eaux pluviales et de ruissellement, le projet apparaît en revanche en retrait par rapport aux attentes quant aux modes actifs, comme la marche ou le vélo ; il propose des modalités souvent dégradées par rapport à la situation existante. La commodité d'accès à pied, voire à vélo, aux stations du T Zen 3 et aux correspondances avec les autres lignes de transports en commun est nécessaire à l'attractivité de ce mode de transport et de la maximisation du report modal.

Les principales recommandations visent à actualiser l'étude d'impact sur de nombreux volets (déplacements, gestion des déblais et des eaux de ruissellement, analyse socio-économique, émissions de gaz à effet de serre) et à faire évoluer le projet pour qu'il réponde effectivement aux objectifs qu'il affiche pour représenter une amélioration de l'environnement et de la santé humaine : intégration des projets urbains alentour, maillage de voiries, boulevard urbain apaisé, accueil confortable des modes de déplacement actifs, sécurisation des déplacements, en particulier de ceux des jeunes enfants.

[Désinscription ici](#)