

## DÉPARTEMENT DE L'AIN

# **Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Saint-Trivier-de-Courtes**

1 – Notice de présentation

Additif au rapport de présentation

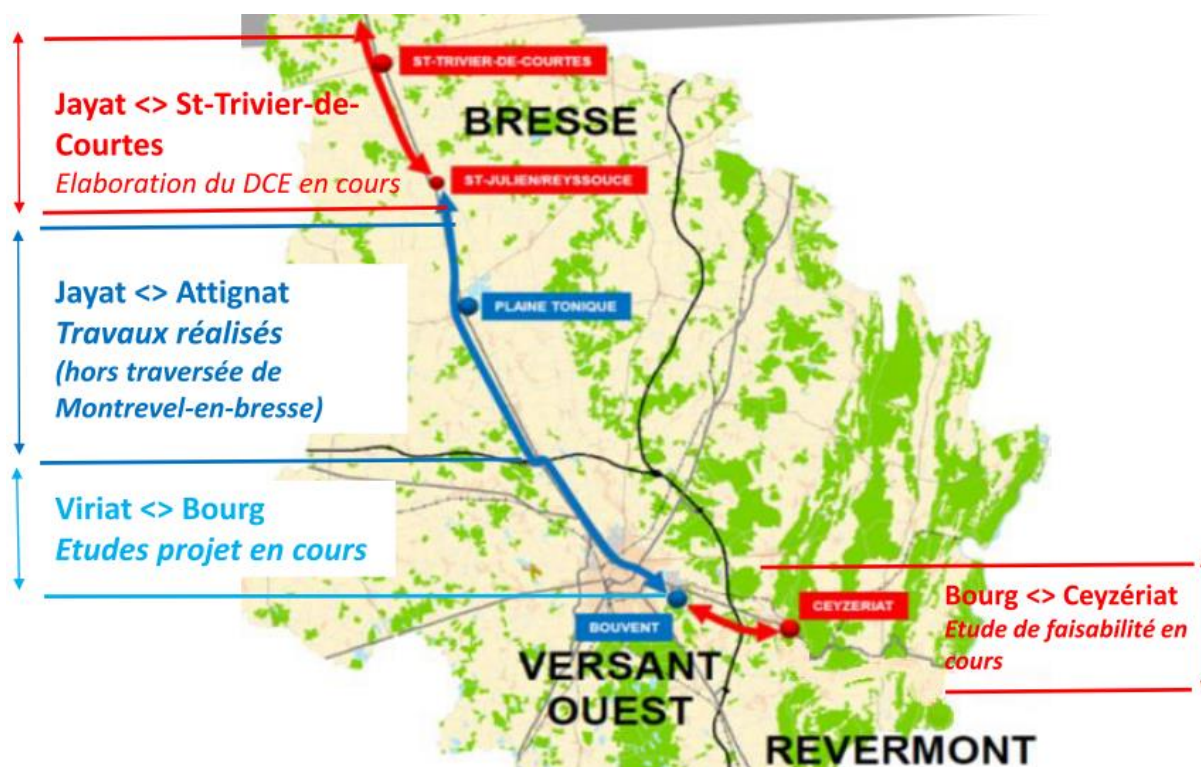
- *Cas par cas*
- *Examen conjoint*
- *Enquête publique*

|   |           |
|---|-----------|
| <b>PREAMBULE .....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET PROCEDURE .....</b>                         | <b>5</b>  |
| 1.1. CADRE REGLEMENTAIRE .....  | 5         |
| 1.2. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE.....                                       | 8         |
| <b>2. PRESENTATION DU PROJET ET INTERET GENERAL.....</b>                    | <b>9</b>  |
| 2.1. CARACTERISTIQUES ET OBJECTIFS DU PROJET .....                          | 9         |
| 2.2. INTERET GENERAL .....  | 11        |
| <b>3. INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES .....</b>                                | <b>13</b> |
| 3.1. MISE EN ŒUVRE DU PROJET .....  | 13        |
| 3.2. SENSIBILITE ENVIRONNEMENTALE DE LA ZONE D'IMPLANTATION ENVISAGEE ..... | 15        |
| 3.3. IMPACT DU PROJET SUR LA FAUNE ET LA FLORE .....                        | 16        |
| 3.4. PREVENTION DES RISQUES NATURELS, SANITAIRES ET DES NUISANCES .....     | 20        |
| 3.5. IMPACTS DU PROJET SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE .....                | 21        |
| 3.6. IMPACTS DU PROJET SUR LE DOMAINE AGRICOLE .....                        | 23        |
| 3.7. IMPACTS SUR LA CONSOMMATION ENERGETIQUE ET LE CLIMAT .....             | 24        |
| <b>4. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU .....</b>                                | <b>25</b> |
| 4.1. REGLEMENT DE LA ZONE A DU PLU.....                                     | 27        |
| 4.2. L'ESPACE BOISE CLASSE (EBC).....                                       | 33        |
| <b>5. CONCLUSION .....</b>  | <b>37</b> |

## Préambule

La Communauté d'Agglomération du Bassin de Bourg-en-Bresse (CA3B) a engagé la programmation d'une voie verte destinée aux modes doux de déplacement. L'objectif est d'offrir à la population la possibilité d'une pratique sécurisée et attractive de modes actifs (marche à pied, vélo, rollers, ...) en reliant des polarités de services, d'emplois et touristiques du territoire. A terme, il est programmé un aménagement cyclable de Saint-Trivier-de-Courtes à Ceyzériat, via Bourg-en-Bresse. Cette programmation s'inscrit dans le cadre de la politique d'aménagement de voies de circulation modes doux participant à l'amélioration du cadre de vie, à la diversification des modes de transports, et au développement touristique du territoire.

Voies vertes en projet à l'échelle de la CA3B – IN TERRA



La voie verte reliant Jayat au centre de Saint-Trivier-de-Courtes se situe dans la continuité du tronçon réalisé allant d'Attignat à Jayat.

Sur un tracé de plus de 11 km, la voie verte Jayat – Saint-Trivier-de-Courtes traverse le territoire des communes de Jayat, Saint-Julien-sur-Reyssouze, Mantenay-Montlin et Saint-Trivier-de-Courtes.

Sur le territoire de la commune de Saint-Trivier-de-Courtes, le projet de voie verte n'est pas compatible avec les dispositions du PLU sur les points suivants :

- Le tracé impacte un espace boisé classé (EBC) ;
- Le tracé traverse la zone A du PLU au sein de laquelle la réalisation de ce type d'aménagement d'infrastructure n'est pas admis.

Compte tenu de l'enjeu que représente le projet de voie verte pour le territoire, il est nécessaire de procéder à une adaptation du PLU de Saint-Trivier-de-Courtes pour le rendre compatible avec ledit projet.

La procédure a pour objet :

- la déclaration de projet justifiant de son intérêt général ;
- la mise en compatibilité du PLU de Saint-Trivier de-Courtes.

Le Maître d'ouvrage est :

M. le Président ;

Communauté d'Agglomération du Bassin de Bourg-en-Bresse ;

3, avenue Arsène d'Arsonval – CS 88000

01008 Bourg-en-Bresse cedex

Le dossier a pour objet :

- de décliner la procédure de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU,
- de présenter le projet d'infrastructure,
- de démontrer l'intérêt général de ce projet,
- d'analyser les incidences du projet sur l'environnement,
- d'exposer les modifications apportées au PLU, permettant d'assurer la compatibilité de ce dernier avec le projet d'intérêt général.

Il complétera le rapport de présentation du PLU de la commune de Saint-Trivier-de-Courtes conformément aux dispositions de l'article R. 151-5 du code de l'urbanisme :

« Le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés lorsque le plan local d'urbanisme est :

1° Révisé dans les cas prévus aux 2° et 3° de l'article L. 153-31 ;

2° Modifié ;

3° Mis en compatibilité ».

# 1. Contexte réglementaire et procédure

## 1.1. Cadre réglementaire

La procédure est régie par les articles L 300-6, L 153-54 à 59, R153-16 et R 104-8 du code de l'urbanisme.

### Article L300-6 :

« L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre ou de la réalisation d'un programme de construction. ... »

### Article L153-54 :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

### Article L153-55 :

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'État :

- a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;
- b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L.300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

### Article L153-57 :

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article [L. 300-6-1](#) est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

**Article L153-58 :**

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article [L. 300-6-1](#) est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral. »

**Article L153-59 :**

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles [L. 153-25](#) et [L. 153-26](#).

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

**Article R153-16 :**

« Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme et ne requiert pas une déclaration d'utilité publique :

1° Soit lorsque cette opération est réalisée par un établissement public dépendant de l'État, une collectivité territoriale, un groupement de collectivités ou un établissement public dépendant d'une collectivité, autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune, et nécessite une déclaration de projet en application de [l'article L. 126-1 du code de l'environnement](#) ;

2° Soit lorsqu'un établissement public dépendant de l'État, une collectivité territoriale, un groupement de collectivités ou un établissement public dépendant d'une collectivité, autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune, a décidé, en application de l'article [L. 300-6](#), de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de construction.

La procédure de mise en compatibilité est menée par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement de collectivités responsable du projet ou, lorsque le projet émane d'un établissement public dépendant d'une collectivité ou d'un groupement de collectivités, par le président de l'organe délibérant de cette collectivité ou de ce groupement, ou lorsque le projet émane d'un établissement public dépendant de l'État, par le président du conseil d'administration ou, lorsque le projet émane d'un établissement public dépendant de l'Etat, par le président du conseil d'administration.

L'enquête publique est organisée par le préfet.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis par l'autorité chargée de la procédure à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal, qui dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête pour approuver la mise en compatibilité du plan.

En l'absence de délibération dans ce délai ou en cas de désaccord, le préfet approuve la mise en compatibilité du plan et notifie sa décision au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au maire dans les deux mois suivant la réception en préfecture de l'ensemble du dossier.

Le préfet notifie à la personne publique qui réalise l'opération la délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune ou la décision qu'il a prise. »

#### **Article R104-8 :**

« Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;

2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article [L. 300-6-1](#), si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement. »

## 1.2. Déroulement de la procédure

La procédure a été engagée par arrêté du Président de la CA3B du 12 mai 2020.

Le dossier de déclaration de projet (DP) emportant mise en compatibilité du PLU fera l'objet d'une consultation de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE), pour examen au cas par cas décidant de la soumission à évaluation environnementale.

Il fera l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la commune et des personnes publiques associées.

Compte tenu du fait que la CA3B, maître d'ouvrage du projet de la voie verte n'est pas compétente en matière de PLU, l'enquête publique est organisée par le Préfet. L'enquête publique portera à la fois sur l'intérêt général du projet et la mise en compatibilité du PLU.

A l'issue de l'enquête publique :

- le conseil municipal de Saint-Trivier-de-Courtes approuvera, par délibération, la mise en compatibilité du plan ;
- le conseil communautaire de la CA3B adoptera la déclaration de projet.



## 2. Présentation du projet et intérêt général

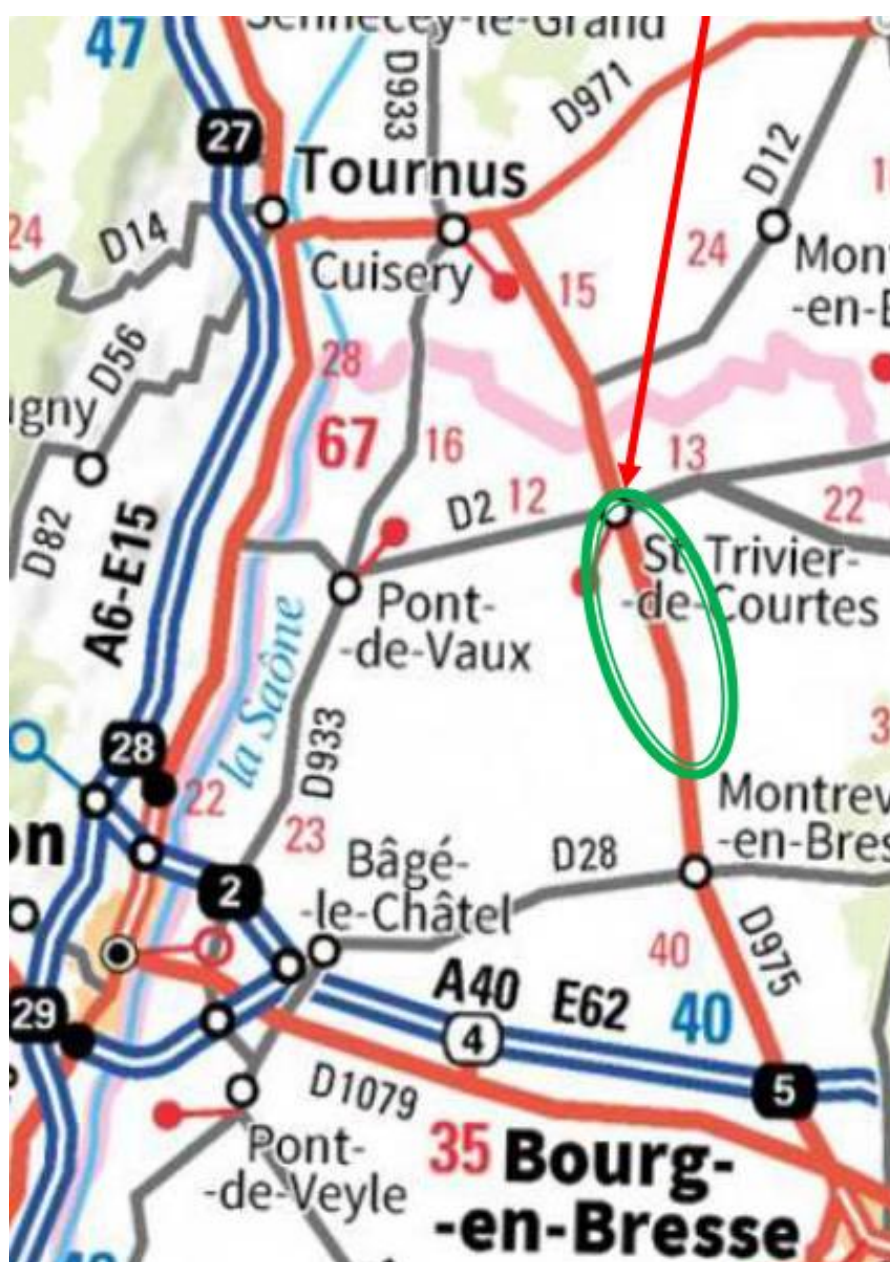
### 2.1. Caractéristiques et objectifs du projet

Le dossier concerne la mise en compatibilité le PLU de Saint-Trivier-de-Courtes avec le projet de voie verte. Pour une meilleure compréhension du projet, de son intérêt général et de ses enjeux, le projet de voie verte est présenté dans son intégralité.

#### 2.1.1. Caractéristiques du projet

Le projet de voie verte Jayat – Saint-Trivier-de-Courtes s'inscrit dans un programme visant, à terme, un aménagement « modes doux » allant de Saint-Trivier-de-Courtes à Ceyzériat, via Bourg-en-Bresse. Il se situe dans le prolongement de la voie verte réalisée d'Attignat à Jayat.

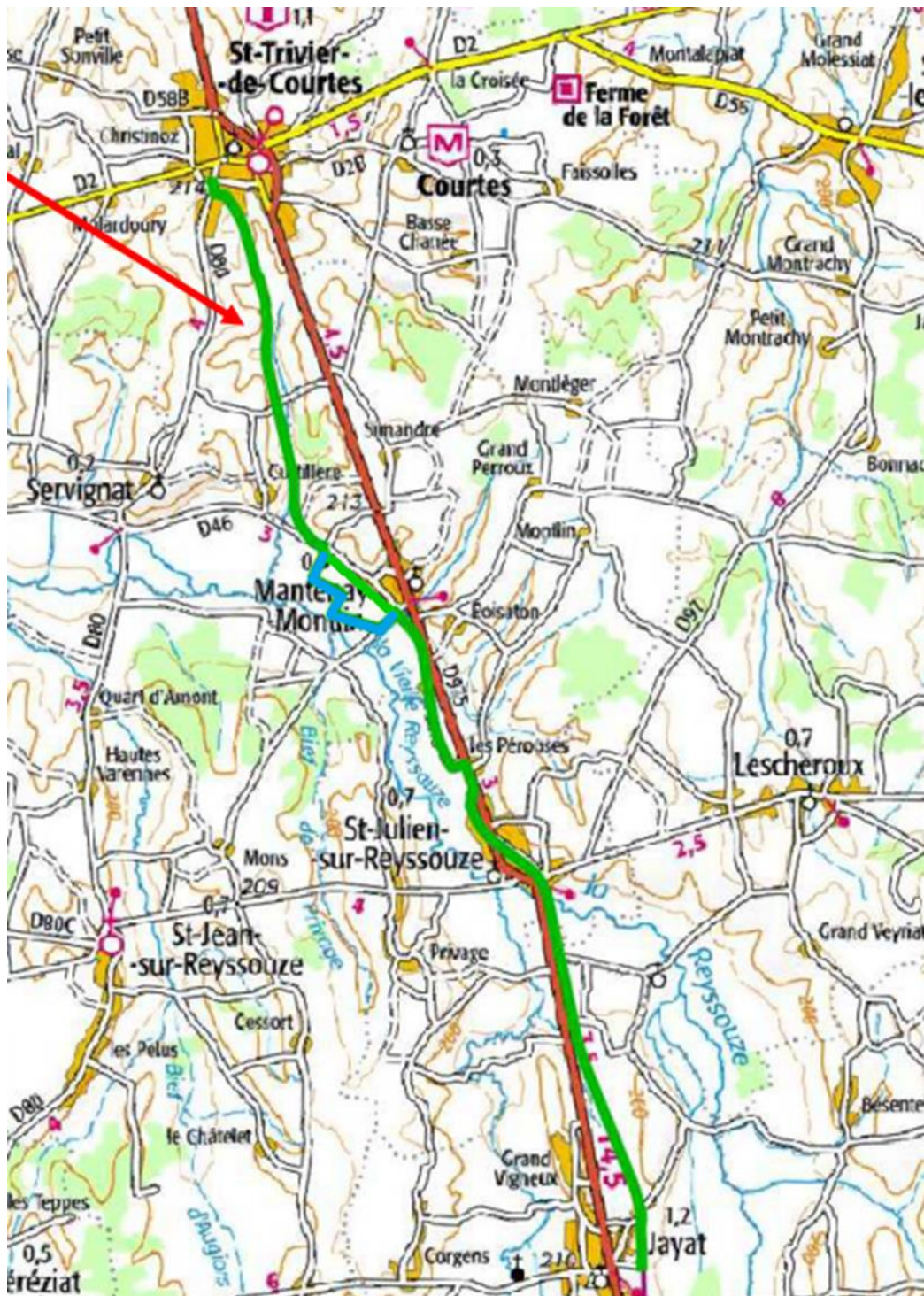
*Localisation du projet :*



Le projet consiste à réaliser une voie de 3 mètres de large sur une longueur de 11 km destinée à la pratique de modes doux de déplacement. Il relie le village de Jayat au centre-bourg de Saint-Trivier-de-Courtes. Son tracé emprunte celui de l'ancienne voie ferrée qui reliait Bourg-en-Bresse à Chalon-sur-Saône. Ponctuellement, il s'écarte de l'emprise de l'ancienne voie ferrée pour contourner des secteurs contraints (boisements, propriétés privés,...). Une variante est à l'étude pour desservir le camping du Coq à Mantenay-Montlin.

L'emprise de l'ancienne voie ferrée sera nettoyée et débroussaillée. Les travaux consisteront en une reprise de sa structure et la mise en œuvre d'une couche de roulement traitée en enrobé.

*Tracé de la voie verte Jayat – Saint-Trivier-de-Courtes. Variante Mantenay-Montlin en bleu*



L'aménagement sera réalisé conformément à la réglementation propre aux voies vertes selon l'article R.110-2 du Code de la Route. Son usage sera réservé aux pétons, cyclistes, rollers et ses caractéristiques seront adaptées pour les personnes à mobilité réduite. Elle sera également accessible aux véhicules d'entretien et de secours, et aux exploitants des parcelles agricoles attenantes.

*Exemples d'aménagements réalisés :*



### 2.1.2. Finalités et objectifs du projet

Le projet consiste à proposer une offre de déplacement en site propre sécurisée et attractive pour la pratique de modes doux de déplacement. A l'écart des infrastructures routières utilisées par les modes motorisés, traversant des espaces naturels et aérés, reliant, par un tracé direct, des sites urbanisés qui comportent des services, des équipements, des emplois et des logements, ainsi que des sites présentant un attrait touristique, la voie projetée présente un parcours apaisé et efficace, et constitue une offre de mobilité aux usages multiples : fonctionnel, récréatif et touristique.

Par son objet et les usages qu'elle permet, la voie verte revêt une dimension sociale, économique et environnementale :

- Sociale : en aménageant un équipement public, à la fois lieu de rencontre et espace récréatif, et solution de mobilité alternative, qui apporte aux habitants une amélioration de la qualité de leur cadre de vie ;
- Économique : en proposant un parcours, par sa nature et son tracé, attractif pour des déplacements touristiques ou du quotidien (accessibilité à des zones d'emplois, de services ou de commerces) ;
- Environnementale : en offrant une infrastructure réservée aux modes décarbonés de déplacement de nature à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants et à lutter contre le réchauffement climatique.

## 2.2. Intérêt général

Les objectifs de la voie verte sont donc de proposer une solution et d'inciter à la pratique de modes de déplacements actifs et décarbonés. Ils répondent aux grands enjeux nationaux et mondiaux de lutte contre le réchauffement climatique, de santé publique, d'épanouissement individuel et de performance énergétique et économique. La voie verte s'inscrit dans les grands principes de la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 qui vise notamment d'engager la transition vers une mobilité propre et fixe l'objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024.

La voie verte s'inscrit également dans la politique locale de mobilité qui s'attache, en cohérence avec ces grands principes, à diversifier les modes de transport et développer le réseau cyclable et piéton sur le territoire de l'agglomération. Politiques locales déclinées dans les documents stratégiques de planification et d'aménagement du territoire :

- le Schéma de Cohérence Territoriale Bourg-Bresse-Revermont (SCoT BBR) ;
- le schéma mobilités.

Dans ses orientations, le SCoT BBR préconise de :

- *Offrir une accessibilité modes doux à tous les services, équipements, pôles d'emplois, zones résidentielles significatives, pôles de tourisme,...*
- *Préserver l'emprise ferroviaire existante entre Saint-Trivier-de-Courtes et Bourg-en-Bresse en vue de la création de la voie verte.*

Le schéma mobilités de la CA3B est en cours d'adoption. Il comprend un schéma directeur cyclable qui prévoit l'extension du réseau d'aménagements cyclables, dont la voie verte Jayat – Saint-Trivier-de-Courtes. Les principes et les grandes mesures du schéma mobilités ont été validés et actés lors de la délibération du Conseil Communautaire du 1<sup>er</sup> juillet 2019 qui a statué sur les orientations du projet de territoire de la CA3B.

La réalisation de la voie verte constitue un facteur de mise en œuvre du SCoT et du projet de territoire de l'agglomération.

Son caractère d'intérêt général réside dans sa capacité à mettre en œuvre le projet de territoire local, à améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et à apporter des réponses aux grands enjeux d'aménagement du territoire.

Enjeux de mobilité : Donner les moyens à tous de se déplacer en proposant des solutions alternatives à la voiture individuelle représente une exigence pour l'action publique. Il s'agit d'apporter une réponse aux conditions d'expression de libertés individuelles, et de limiter les phénomènes de fractures sociales et de vulnérabilité énergétique en offrant des moyens de transport au quotidien plus facile, moins coûteux et plus propres.

Enjeux environnementaux : L'urgence environnementale et climatique appelle à se déplacer autrement. La voie verte propose une solution qui n'est pas émettrice de CO<sub>2</sub>, de gaz à effet de serre et de polluants. Sa pratique est de nature à réduire l'usage de modes de transport motorisés et, en conséquence, d'avoir un effet bénéfique sur la qualité de l'air et le réchauffement climatique.

Enjeux de santé publique : Au-delà des questions de pollution, la pratique de la marche à pied et du vélo représente un enjeu en termes de santé parce qu'elle correspond à un exercice physique. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) estime que la pratique d'au moins 30 minutes quotidiennes d'activité physique pour les adultes contribuerait à réduire les maladies telles que les maladies respiratoires, l'obésité, les maladies cardio-vasculaires et certains cancers. La mise en œuvre d'aménagements, qui facilitent et promeuvent la pratique de modes actifs de transport au quotidien, représente une solution efficace pour atteindre ce niveau recommandé d'activité physique.

Enjeux économiques et touristiques : la voie verte constitue un facteur dynamisant pour l'économie touristique locale. D'une part son tracé permet de desservir les sites touristiques et de loisirs du territoire (centre de Saint-Trivier-de-Courtes, base de loisirs de la Plaine-Tonique, à terme : la base de Bouvent, ...). En offrant un moyen supplémentaire d'accéder à ces sites, la voie verte favorisera l'accroissement de leur fréquentation. D'autre part, la voie verte représente un équipement attractif pour les cyclotouristes. Le tourisme à vélo est devenu la première pratique d'itinérance des touristes sur le territoire français, avec des retombés économiques significatives. Son développement s'appuie sur un réseau attractif. Le projet de voie s'intègre parfaitement à cette tendance et est de nature à accroître l'attractivité du territoire.

# 3. Incidences environnementales

## 3.1. Mise en œuvre du projet

### 3.1.1. Travaux prévus :

Le projet consiste en l'aménagement d'une voie verte de 11 km de long et de 3 m de large. La plateforme de l'ancienne voie ferrée constituera le fond de forme de la future voie. L'emprise de la voie verte sera préalablement nettoyée et débroussaillée. Sur cette emprise, les aménagements courants seront les suivants :

- Décapage de la terre végétale sur une épaisseur de 30 cm, sur 1 m de part et d'autre de la voie, avec évacuation ou épaulement le long de la voie ;
- Terrassement sur 20 cm avec évacuation des déblais ;
- Réglage du fond de forme ;
- Mise en œuvre d'un géotextile ;
- Mise en place d'un concassé sur 10 cm ;
- Application d'un enrobé sur une épaisseur de 5 cm et sur une largeur de 3 m, correspondant à la bande cyclable.

Certaines portions de l'ancienne plateforme ferroviaire ont pu être colonisées par la végétation (espèces pionnières) et devront faire l'objet de débroussaillage et défrichage ponctuels (entre 0,4 et 0,9 hectares). Pour éviter tout impact écologique il est prévu de faire intervenir un écologue durant le chantier et de dégager les emprises entre septembre et octobre dans les secteurs qui pourraient être sensibles (boisement, fossé, etc).

*Extrait de l'avant-projet : sections devant faire l'objet d'un débroussaillage*

|  |   |   |  |  |  |
|--|---|---|--|--|--|
| <p><b>ANCIENNE VOIE FERRÉE</b><br/>Longueur : 260 m</p> <p><b>Etat des lieux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ancien tracé de la voie de chemin de fer, fortement végétalisé.</li> <li>• Présence de hautes structures incertaines mais présentant une certaine portance.</li> </ul> | <p><b>Préconisations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tronçon en site propre</li> <li>• Abattage, dessouchage et élimination de la végétation</li> <li>• Dépose des traverses bois</li> <li>• Renfort de la plateforme existante, sur une largeur de 3 m</li> <li>• Mise en œuvre d'un cheminement en enrobés (largeur de 3,00 m) avec accotement stabilisé (largeur de 2 x 1 m)</li> <li>• Objectif de portance de 50 MPa</li> </ul>   | <p>PK 777 À PK 8.03 60</p> <p>↑ Préconisations<br/>↑ Damage d'art</p> | <p><b>ANCIENNE VOIE FERRÉE</b><br/>Longueur : 220 m</p> <p><b>Etat des lieux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ancien tracé de la voie de chemin de fer, fortement végétalisé</li> <li>• Présence de hautes structures incertaines mais présentant une certaine portance</li> </ul> | <p><b>Préconisations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tronçon en site propre</li> <li>• Abattage, dessouchage et élimination de la végétation</li> <li>• Dépose des traverses bois</li> <li>• Renfort de la plateforme existante, sur une largeur de 3 m</li> <li>• Mise en œuvre d'un cheminement en enrobés (largeur de 3,00 m) avec accotement stabilisé (largeur de 2 x 1 m)</li> <li>• Objectif de portance de 50 MPa</li> </ul>  | <p>PK 755 À PK 777</p> <p>↑ Intersection</p>                     |
| <p><b>ANCIENNE VOIE FERRÉE</b><br/>Longueur : 480 m</p> <p><b>Etat des lieux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ancien tracé de la voie de chemin de fer, fortement végétalisé</li> <li>• Présence de hautes structures incertaines mais présentant une certaine portance.</li> </ul>  | <p><b>Préconisations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tronçon en site propre</li> <li>• Abattage, dessouchage et élimination de la végétation</li> <li>• Renfort de la plateforme existante, sur une largeur de 3 m</li> <li>• Mise en œuvre d'un cheminement en enrobés (largeur de 3,00 m) avec accotement stabilisé (largeur de 2 x 1 m)</li> <li>• Objectif de portance de 50 MPa</li> </ul>  | <p>PK 9.37 À PK 9.78 66</p> <p>↑ Damage d'art<br/>↑ Intersection</p>  | <p><b>CHEMIN DE DESSERTE AGRICOLE</b><br/>Longueur : 280 m</p> <p><b>Etat des lieux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parcelle agricole, sans structure</li> </ul>  | <p><b>Préconisations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tronçon en site partagé pour accès agricole</li> <li>• Création d'une plateforme, sur une largeur de 4 m</li> <li>• Enlèvement d'une acquisition foncière sur une bande de 1,50 à 2,00 m</li> <li>• Mise en œuvre d'un cheminement en enrobés (largeur de 3,00 m) avec accotement stabilisé (largeur de 2 x 0,25 m)</li> <li>• Objectif de portance de 80 MPa</li> <li>• Mise en œuvre d'un bûlage béton Ø400 et de garde-corps (5m) sur une traversée d'écou pavés</li> </ul> | <p>PK 9.78 À PK 10.06</p> <p>↑ Transition<br/>↑ Intersection</p> |
| <p><b>PASSAGE ENTRE DEUX PARCELLES AGRICOLES</b></p> <p><b>Etat des lieux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Chemin de desserte agricole en contrebas de la voie verte</li> </ul>  | <p><b>Préconisations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abattage, dessouchage et élimination de la végétation</li> <li>• Travaux de terrassement sur une longueur de 20 m (5 m en amont du chemin et sur toute la traversée) pour obtenir une pente régulière de fond de forme de 8%</li> <li>• Mise en œuvre d'une rampe pour l'accès à la parcelle agricole à l'ouest de la voie verte</li> <li>• Création d'une plateforme</li> <li>• Mise en œuvre de pavés bois amovibles</li> </ul> | <p>PK 9.78 67</p> <p>↑ Intersection</p>                               |  |  |  |

Le programme de travaux comprend également la démolition d'une ruine d'une emprise au sol de 110 m<sup>2</sup> sur la parcelle cadastrée OD 767 sur la commune de Saint-Trivier-de-Courtes.

Extrait de l'avant-projet : sections devant faire l'objet d'une démolition (ruine)

### INTERSECTION AVEC UNE ROUTE INTERCOMMUNALE

PK 8.89 63

#### Etat des lieux

- Intersection et cheminement sur une route intercommunale
- Construction délabrée

#### Préconisations

- Structure et couche de roulement conservées
- Mise en œuvre de signalisation verticale et horizontale pour mise en sécurité
- Mise en œuvre de signalétique voie verte
- Mise en œuvre de potelets bois amovibles
- Construction à démolir, diagnostics amiante et plomb programmés

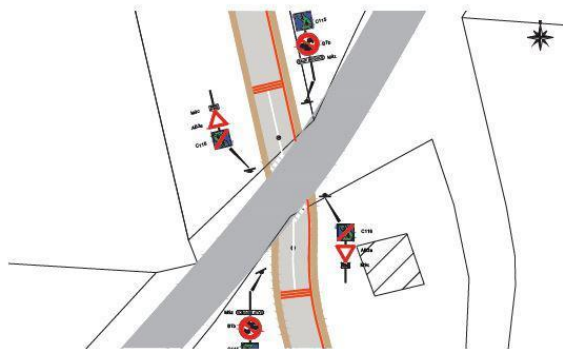


Intersection



#### Commentaire

- Acquisition foncière en cours



Ponctuellement sur le tracé de la voie verte, un accompagnement végétal (insertion paysagère utilisant des espèces végétales locales et rustiques) sera mis en œuvre pour renforcer le cadre naturel existant, et y intégrer l'ensemble des équipements de signalétiques réglementaires (sécurisation des intersections) et d'agrément utiles au projet.

Le projet générera un ruissellement issu de l'imperméabilisation de la plate forme sur un maximum de 3 mètres de large. Ce ruissellement sera particulièrement diffus du fait des caractéristiques modestes de la voie à créer. Les eaux seront dirigées jusqu'aux fossés déjà existants en bordure de l'emprise de la voie verte.

La localisation des aires de chantier, des zones de dépôt ou d'une éventuelle centrale d'enrobé n'est pas connue à ce jour. Des secteurs urbanisés sans enjeux seront privilégiés pour ces implantations.

#### 3.1.2. Gestion liée à l'exploitation de la voie

L'exploitation de la voie verte consistera principalement à assurer la bonne gestion des équipements de collecte des eaux pluviales. Un entretien régulier des noues et fossés sera réalisé par la collectivité compétente en la matière (CA3B).

L'entretien portera également sur les espaces verts (tonte, élagage, entretien des massifs) et pourra nécessiter l'emploi d'une balayeuse auto-portée suite à la chute des feuilles en automne. La signalétique sera suivie, et au besoin adaptée, par la collectivité gestionnaire de la voie verte.

Les services chargés de l'entretien réaliseront régulièrement des interventions de collecte des déchets afin d'éviter toute pollution des espaces traversés.

### 3.2. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

L'emprise du projet est située en contexte agricole : les trois quarts du secteur de projet correspondent à des parcelles agricoles (culture ou pâturage). Le reste de l'emprise concerne des zones urbanisées (bâtiments agricoles, villages) ainsi que des petits boisements.

L'emprise du projet est intersectée par un zonage d'inventaire de type Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) II "basse vallée de la Reyssouze" à Saint-Julien-sur-Reyssouze. Par ailleurs, plusieurs ZNIEFF de type I se trouvent à proximité de l'emprise du projet :

- "Etang de Pontremble, forêt du Villard", 6 km à l'Est (au centre),
- "Etang de Montalibord", 4 km à l'Ouest (à l'extrémité Nord)
- "Prairies de Jayat, du Curtelet et de Césille", 500 m à l'Est (à l'extrémité Sud).

L'emprise du projet ne comporte pas de zonages de protection tels que les Arrêtés de Protection de Biotope (APB) et les Espaces Naturels Sensibles (ENS). L'APB le plus proche du site d'étude se localise à plus de 10 km à l'Ouest de l'extrémité Nord du tracé de la voie verte, il s'agit des "prairies humides du Val de Saône".

Aucune Zone Spéciale de Conservation (ZSC) ni de Zone de Protection Spéciale (ZPS) du réseau Natura 2000 n'est inscrite dans un rayon de 10 km autour de l'emprise du projet. Les zones les plus proches se situent à plus de 10 km du tracé de la voie verte :

- Le site "Val de Saône" (directives HABITAT et OISEAU) est à plus de 12 km à l'Ouest
- Le site "Lande tourbeuse des Oignons" (directive HABITAT) est à 13 km à l'Ouest
- Le site "La Dombes" (directive OISEAU) est à 20 km au Sud
- Le site "Petite montagne du Jura" (directive OISEAU) est à 30 km à l'Est
- Le site "Basse vallée de la Seille" (directive OISEAU) est à 15 km au Nord
- Le site classé le plus proche est le Mont Myon situé à plus de 20 km à l'Est.

L'emprise du projet s'inscrit principalement dans des espaces perméables agricoles selon le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). La zone d'étude dispose d'un maillage dense de continuités écologiques de type « aquatiques » du fait de sa continuité avec le réseau d'étangs de la Dombes. Ce large réseau hydrographique implique des connexions aquatiques entre les différents zonages d'inventaire et donc une perméabilité assez forte, permettant une dispersion de la faune sur le site d'étude.

Le tracé de la voie verte intersecte des secteurs cartographiés en tant que zones humides (inventaire des zones humides de l'Ain) au niveau du franchissement de la Reyssouze, au Sud de Saint-Julien-sur-Reyssouze. Sur ce secteur particulier, la voie verte empruntera la plateforme ferroviaire aménagée en remblai et n'aura donc aucune incidence sur les zones humides en contrebas.

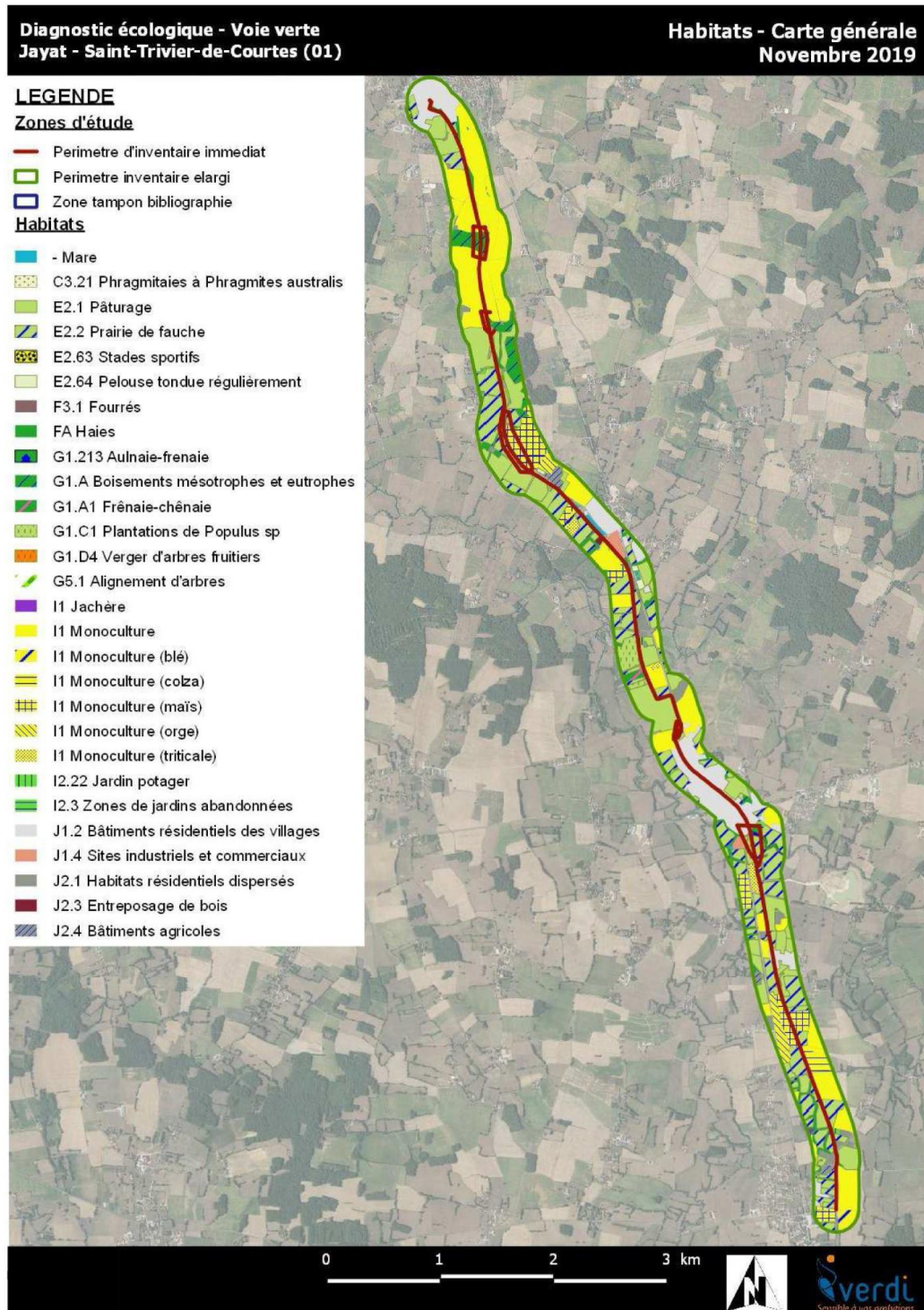
En ce qui concerne la variante pour desservir le camping du Coq à mantenay-Montlin , le tracé de la voie verte s'écarte de l'ancienne voie ferrée en bordure de la Reyssouze. Cet itinéraire s'inscrit sur environ 1100 m linéaire dans l'entité « prairie humide de la Reyssouze », pour 500 m sur des chemins revêtus et pour 600 m sur des pistes agricoles non revêtues. Le projet conduirait à l'imperméabilisation d'environ 0,2 ha de pistes agricoles actuellement considérées comme zone humide. Le projet est soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau, notamment pour la rubrique 3.3.1.0. : assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha.

### 3.3. Impact du projet sur la faune et la flore

Un diagnostic écologique a été mené pour préciser les enjeux écologiques du site et les conditions de réalisation du projet permettant d'éviter et réduire ses impacts. Ce diagnostic a été précisé par la production d'une étude faune-flore, réalisée par le cabinet «Verdi».

Leurs synthèses et conclusions sont reproduites ci-après.

*Extrait de l'étude faune-flore : périmètre du projet et habitats recensés. Source : Verdi*



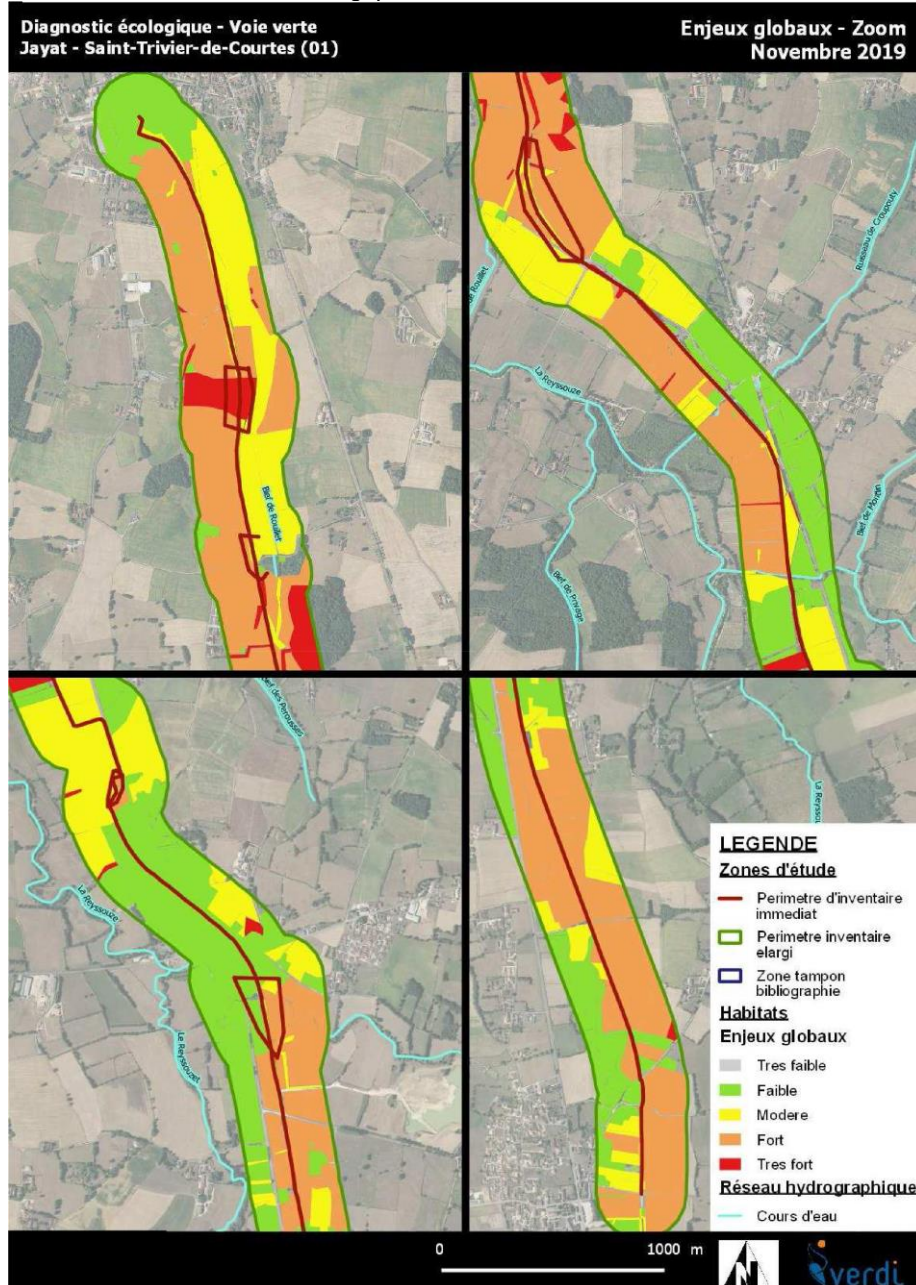


### 3.3.1. Impact du projet sur les habitats naturels :

Les 22 habitats caractérisés sur l'intégralité de la zone de projet sont majoritairement agropastoraux (prairies de fauche, pâturages, bâtiments de village). 3 habitats sont caractéristiques de zone humide, un habitat est d'intérêt communautaire non prioritaire (prairie de fauche) et un habitat est d'intérêt communautaire prioritaire au titre de la Directive Habitat Faune Flore (aulnaie-frênaie).

Les enjeux d'évitement et de réduction des impacts du projet sur les habitats naturels concernent autant les secteurs arborés et humides (refuge et reproduction, notamment pour les batraciens) que les secteurs à dominante agricole (alimentation).

*Extrait de l'étude faune-flore : sensibilité écologique des habitats recensés. Source : Verdi*



Des mesures seront prises afin d'éviter la destruction de ces habitats lors de la phase travaux. Celles-ci concernent la régulation de la circulation des engins, la prévention de la pollution des milieux, le balisage des espèces floristiques patrimoniales et des nids/gîtes potentiels.

### 3.3.2. Impact du projet sur la flore

Aucune espèce recensée sur la zone d'étude n'est protégée, remarquable ou d'intérêt communautaire. Deux espèces sont patrimoniales : Nénuphar blanc – *Nymphaea alba* et Tilleul à petites feuilles – *Tilia cordata*.

L'effet prévisible des travaux sur la flore de l'emprise projet est la suppression d'un couvert végétal, sans enjeu particulier, à l'exception de ces deux espèces patrimoniales recensées. Celles-ci se localisent toutefois sur une parcelle privée, en dehors de l'emprise de travaux. Afin d'éviter tout impact, celles-ci feront l'objet d'une mesure d'évitement visant à les baliser en amont des travaux.

Par ailleurs, 12 espèces exotiques envahissantes sont présentes sur l'emprise du projet. Leurs noyaux d'implantation sont assez limités, à l'exception du Robinier faux-acacia qui forment des alignements d'arbres et qui est très présent dans les boisements. Afin d'éviter une propagation de ces espèces envahissantes, une mesure de réduction vise à les supprimer de l'emprise du projet et prévenir tout risque de dispersion lié au transport et stockage de matériaux.

### 3.3.3. Impact du projet sur la faune

26 espèces d'oiseaux ont été observées au cours des inventaires. Parmi celles-ci, 14 sont protégées et très communes, 2 sont remarquables, et 9 sont patrimoniales.

Les habitats de reproduction de plusieurs espèces d'oiseaux seront globalement préservés lors de la phase travaux, du fait de l'impact très ponctuel des travaux prévus, et de la vérification systématique des nids/gîtes avant abattage. Le bruit engendré par les travaux et par la circulation des engins pourrait néanmoins diminuer l'attractivité des habitats présents sur le site et amener les individus à les délaisser temporairement les habitats sur le site. Afin de réduire le dérangement des espèces, les travaux de coupe, défrichage et débroussaillage des strates arbustives et arborescentes seront réalisés en dehors de la période la plus critique pour l'avifaune.

5 espèces de mammifères terrestres ont été recensées, dont une protégée et commune : l'Ecureuil roux. Une espèce de reptile protégée et commune est recensée : le Léopard des murailles. Aucun amphibien n'a été rencontré mais plusieurs habitats favorables ont toutefois été mis en évidence sur l'emprise projet. Le Sonneur à ventre jaune, espèce protégée faisant l'objet d'un PNA (Plan National d'Action), est potentiellement présent. 9 espèces d'insectes ont été identifiées. Aucune espèce n'est remarquable, d'intérêt communautaire, protégée, ni patrimoniale. La Cordulie à corps fin, espèce protégée, est potentiellement présente sur le site.

Les interventions de coupe, de défrichage et de terrassement sont susceptibles de réduire la disponibilité de sites de reproduction et d'hibernation. Pour cette raison, des refuges de substitution seront installés plusieurs mois avant le début des travaux, pour permettre le développement des mammifères et batraciens. En ce qui concerne les chiroptères, de nombreux gîtes potentiels sont identifiés sur les parcelles concernées par le projet et pourront être préservés.

Afin de réduire l'impact du projet sur les espèces de batraciens, il est prévu de réaliser les travaux de la partie nord du projet, la plus favorable en terme d'habitat (boisements et fossés les plus nombreux), en dehors de la période de reproduction des batraciens (Mars-Avril). Pendant cette période, les interventions seront privilégiées dans la partie centrale plus urbaine en prévoyant l'installation de clôtures et franchissement provisoires à proximité des milieux humides.

### 3.3.4. Synthèse des mesures retenues (doctrines ERC) :

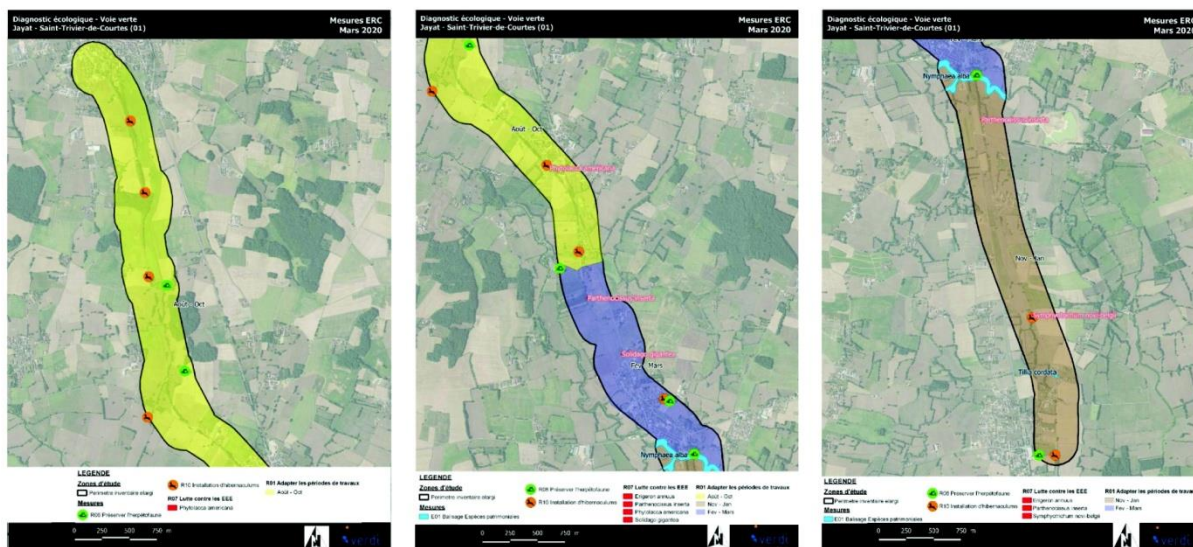
Le panel de mesures proposé permet d'éviter tout impact résiduel significatif. La principale mesure de réduction consiste à planifier les interventions sur le linéaire en fonction des habitats rencontrés et des périodes de plus grandes sensibilités. Le caractère linéaire du projet offre la possibilité de phaser certaines opérations, ce qui permettrait d'intervenir sur les zones sensibles en dehors de périodes à enjeux.

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des mesures envisagées.

Extrait du diagnostic environnemental : synthèse des mesures retenues. Source : Verdi

| Groupe concerné               | Localisation   | Mesure  | Période  |
|-------------------------------|--|---|--|
| Tous les groupes taxonomiques | Tout le site d'étude   | Adapter la période de travaux                       | Toute la durée du chantier                     |
|                               |  | Installation de la base vie                         |  |
|                               |  | Contrôle des produits polluants et prévention       |  |
|                               |  | Gestion des déchets                                 |  |
|                               |  | Circulation des engins                              | En phase chantier et Fonctionnement            |
| Tillia cordata                | Localisée 1 spot : Tillia cordata au Sud de la zone commune de Jayat au lieu-dit « Les Osses » - Route de Toulon.  | Balisage espèces protégées                          | Toute la durée du chantier                     |
| Nymphaea alba                 | Localisée 1 spot : Nymphaea alba sur le cours d'eau de la Reyssouze.   | Balisage espèces protégées                          | Toute la durée du chantier                     |
| EEE                           | Localisée - 5 spots -  | Balisage et lutte contre la propagation des EEE     | Toute la durée du chantier                     |
| Avifaune<br>Chiroptères       | Tous le site d'étude - Tous les boisements, alignements d'arbres et haies ont été notifiés sur la carte, afin de maximiser l'efficacité de la prospection. | Vérification arbres avant abattage                  | Avant le début des travaux<br>Août à Septembre |
|                               |  | Gestion de l'éclairage des chantiers                | Toute la durée du chantier                     |
| Batrachofaune<br>Herpétofaune | Tout le site d'étude - Dans les lisières, proches des bosquets et haies, à proximité de points d'eau (non inondable)                                       | Préservation de l'herpétofaune et la batrachofaune  | Toute la durée du chantier                     |
|                               | A proximité des points d'eau et en zones humides   | Clôture et dispositifs de franchissement provisoire | Avant le début des travaux<br>Août à Septembre |
| Mammalofaune                  | Localisée dans les boisements, bosquets et à proximité des points d'eau  | Hibernaculums                                       | Avant le début des travaux<br>Août à Septembre |

Extrait du diagnostic environnemental : synthèse des mesures retenues. Source : Verdi



### 3.3.5. Conclusions :

Les inventaires de terrain, ainsi que les dernières données bibliographiques communales (LPO, INPN, CBNA) ont été prises en compte pour analyser les différentes composantes biologiques du site d'étude et identifier les interactions existantes avec son environnement proche. Ces études ont permis d'évaluer la fonctionnalité écologique du site et d'aboutir à une hiérarchisation des enjeux.

Les habitats sont majoritairement agricoles (75% de la surface totale du site d'étude) et plutôt fonctionnels. Les exploitations agricoles peuvent affecter l'environnement selon les pratiques utilisées (intrants, pesticides, intensification agricoles, rotations des cultures, suppression des écotones ...).

Les enjeux sont principalement localisés sur les secteurs arborés et les fossés (pour les batrachofaunes notamment).

Quelques espèces faunistiques protégées ont été observées sur l'emprise du projet :

- Avifaune : 13 espèces protégées ;
- Herpétofaune : 1 reptile protégé (lézard des murailles) ;
- Mammalofaune : 1 mammifère protégé (écureuil roux).

L'avifaune, l'herpétofaune et la mammalofaune occupant le site d'étude présentent ainsi une contrainte réglementaire.

En ce qui concerne les habitats de zones humides, une phragmitaie a été identifiée à proximité du projet, qui ne l'impactera pas car près d'une quinzaine de mètres séparent le tracé de cet habitat.

Les espèces floristiques se répartissent majoritairement au sein des prairies et des bosquets. Aucune espèce n'est protégée, remarquable ou d'intérêt communautaire ; 2 espèces patrimoniales sont localisées en dehors des emprises chantier (dans une propriété privée bordant la voie) .

Le projet ne remet pas en cause l'état de conservation des espèces et des habitats de la parcelle projet. Aucune mesure compensatoire n'est à mettre en œuvre.

### **3.4. Prévention des risques naturels, sanitaires et des nuisances**

#### **3.4.1. Risques naturels**

Aucune des communes concernées par le tracé de la future voie verte n'est soumise aux risques technologiques.

Seule une portion du tracé sur la commune de Mantenay-Montlin est concernée par un risque inondation. Elle se situe en zone d'aléa faible, selon l'atlas des zones inondables (absence de PPRI) liées à la Reyssouze. Néanmoins, les faibles hauteurs d'eau observées (inférieurs à 0,5 m) et la position surélevée de l'emprise de la voie ferrée par rapport au terrain naturel environnant permettent de conclure que la voie verte sera hors d'eau. Il est toutefois possible que certains secteurs de l'aménagement soient plus sensibles aux inondations. Il s'agira de zones « basses » de par leur topographie. En cas de forte pluie (débordement des cours d'eau) ces secteurs sont davantage susceptibles de se retrouver inondés.

La nature argileuse du sol sur une part importante du tracé de la voie verte limitera potentiellement le risque d'inondation par remontée de nappe. En cas d'inondation, la voirie devra être nettoyée et débarrassé de tout objet, déchet, boue ou matière ayant pu être déposée par l'inondation elle-même. La structure de la voirie devra être conçue pour prendre en compte ce risque.

De manière générale, la localisation des aménagements (emprises d'une ancienne voie ferrée et de chemins ruraux déjà existants), leur nature et les usages attendus n'auront pas d'effet sur l'expansion naturelle des eaux et n'augmenteront pas l'exposition des populations face à l'aléa inondation.

#### **3.4.2. Risques sanitaires**

Un captage AEP est localisé à environ 1,3 km à l'Est de l'extrémité Sud du projet de voie verte. Les périmètres de protection éloignés et rapprochés s'étendent jusqu'au cours de la Reyssouze distant d'un kilomètre de l'extrémité Sud du tracé. Le captage AEP se situe en rive droite de la Reyssouze alors que le projet sera aménagé en rive gauche.

#### **3.4.3. Nuisances**

S'agissant d'une voie douce, le projet ne générera pas de nuisances sonores en dehors des périodes de travaux liées à la réalisation de l'opération.

### **3.5. Impacts du projet sur le patrimoine et le paysage**

#### **3.5.1. Patrimoine bâti**

Saint-Trivier-de-Courtes est la seule commune traversée par le projet de voie verte à disposer de monuments historiques protégés sur son territoire :

- 4 fermes bressanes (1 classée et 3 inscrites) sont localisées à plus de 500 m du tracé de la voie verte (fermes de Grandval, du Tremblay, de Molardoury et de la Servette) ;
- l'église Saint-Trivier-de-Courtes (inscrite) est localisée à moins de 500 m de la future voie verte mais elle se trouve de l'autre côté de la zone urbanisée (aucune covisibilité possible).

Enfin, les aménagements prévus ne porteront pas atteinte aux éléments patrimoniaux ou paysagers protégés dans les PLU communaux au titre des articles L.151-19 et 23 du Code de l'Urbanisme (calvaires, puits, arbres remarquables, haies, vergers, ...).

#### **3.5.2. Paysages**

Le paysage traversé par la voie verte est caractéristique de la Plaine de Bresse. Il s'agit d'un paysage de bocages et de pâturages, ponctué par des hameaux et fermes isolées, et traversé par la Reyssouze et ses berges arborées.

Le projet empruntant en grande majorité des routes ou chemins existants, la perception paysagère du grand paysage sera donc globalement peu modifiée. Par ailleurs, les éléments écopaysagers (haies bocagères, ripisylves, arbres isolés, bosquets) structurant les espaces agricoles ouverts seront préservés.

Les différents aménagements prévus le long de l'itinéraire seront disposés de manière à s'intégrer le mieux possible dans le cadre végétal tout en restant bien perceptible depuis l'itinéraire cyclable (signalétique homogène,...). Diverses plantations d'essences locales et rustiques seront réalisées de façon à assurer une bonne intégration des nouveaux équipements et ouvrages le long de l'itinéraire. Les gardes corps, barrières et potelets qui seront ponctuellement nécessaires seront réalisés avec des matériaux permettant une intégration paysagère optimale.

En phase travaux, les impacts seront temporaires et concerneront essentiellement les mouvements de terre et l'insertion de nouveaux éléments dans le paysage (engins et matériaux de constructions, talus bruts, terres mises à nu et délaissés de chantier). Durant cette phase, les vues sur la zone de projet depuis les chemins et routes attenantes pourront être altérées. Le chantier sera réalisé en plusieurs tranches successives ce qui permettra de limiter l'impact paysager de la phase de travaux.

*Typologie de paysages traversés*

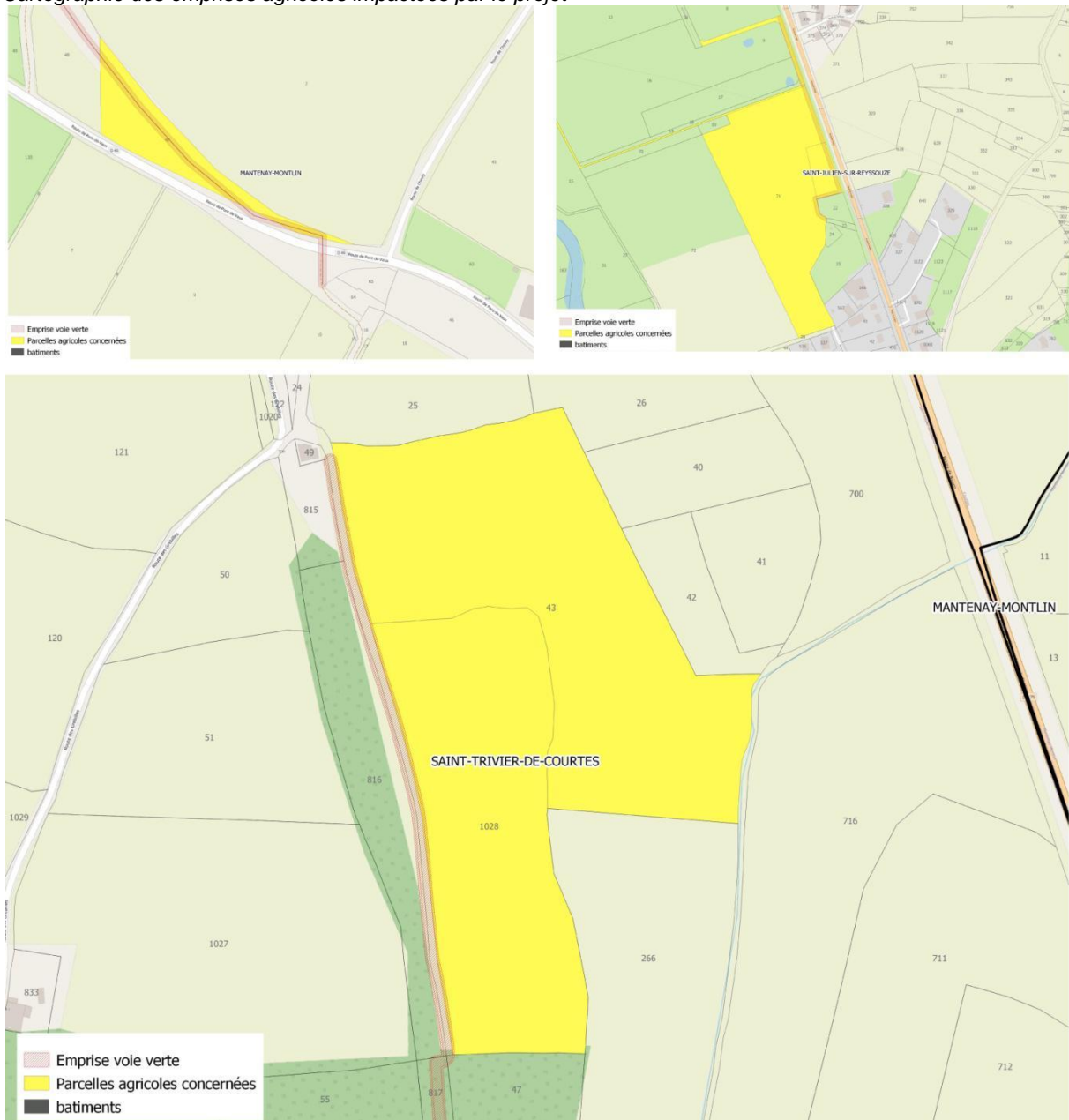


### 3.6. Impacts du projet sur le domaine agricole

La voie verte emprunte une ancienne voie ferrée localement, et ponctuellement des chemins agricoles. Elle intersecte de ce fait des chemins vicinaux et d'exploitation. La voie sera néanmoins ouverte à la circulation des engins agricoles de façon à permettre la desserte des parcelles agricoles attenantes.

Les aménagements prévus sont ponctuels et ne consommeront qu'une part très minime d'espaces agricoles. Ils permettent le contournement effectif de propriétés privées et des parcelles agricoles. Le projet de voie verte engendre ainsi une consommation d'espaces agricoles totale de 3262 m<sup>2</sup>. Les parcelles concernées sont des prairies permanentes, de fauche et de culture du maïs. Aucune n'est protégée au titre d'une ZAP, d'un PAEN ou n'est classée en AOC.

Cartographie des emprises agricoles impactées par le projet



A la sortie de Saint-Julien-sur-Reyssouze, la voie verte n'empruntera pas l'ancien tracé de la voie de chemin de fer, rétrocedé aux exploitants, de façon à longer la route de Châlon, en site propre. La voie longe ainsi les parcelles agricoles cadastrées ZA 71, 21, 14 et 9 (prairies permanentes) nécessitant

l'acquisition d'une bande d'une surface totale de 2812 m<sup>2</sup>. Aucune enclave n'est créée et l'accès des engins agricoles aux parcelles est maintenu.

Au Nord de Mantenay-Montlin, la voie verte empruntera l'ancien tracé de la voie de chemin de fer, traversant ainsi la parcelle agricole cadastrée ZO47 (prairie de fauche). L'emprise de la voie ferrée sur la parcelle est néanmoins enfrichée et inexploitée. Cet aménagement nécessite l'acquisition d'une bande de 300 m<sup>2</sup>. Aucune enclave n'est créée et l'accès des engins agricoles aux parcelles est toujours possible par le chemin agricole à l'Est de la parcelle.

**A Saint-Trivier-de-Courtes**, la voie verte empruntera un chemin de desserte agricole non cadastré et longe les parcelles agricoles cadastrées D1028 et D43. Il s'agit de parcelles de culture de maïs. Afin d'aménager l'emprise existante et permettre l'accès des engins agricoles à ces deux parcelles, le programme de travaux prévoit la mise en œuvre d'une plateforme et d'une rampe d'accès, nécessitant l'acquisition d'une bande d'une surface totale de **450 m<sup>2</sup>** en bordure du chemin existant.

### **3.7. Impacts sur la consommation énergétique et le climat**

L'un des objectifs pour la réalisation de cette infrastructure est de développer les « modes doux » de déplacements. Ainsi, de tels projets incitent les usagers à utiliser des modes de déplacements tels que le vélo, le roller ou la marche à pied. Ces déplacements « propres », non consommateurs d'énergie fossile, pourront remplacer une partie des déplacements actuels réalisés en voiture. Le projet aura donc des effets positifs sur la pollution de l'air, l'effet de serre et la consommation d'énergie.

En phase travaux, le projet d'aménagement n'introduira pas de modifications des conditions micro-climatiques locales (modifications de la direction du vent par la création de zones de remblais/ déblais) du fait de son importance limitée et de la réutilisation d'emprises existantes.



## 4. Mise en compatibilité du PLU

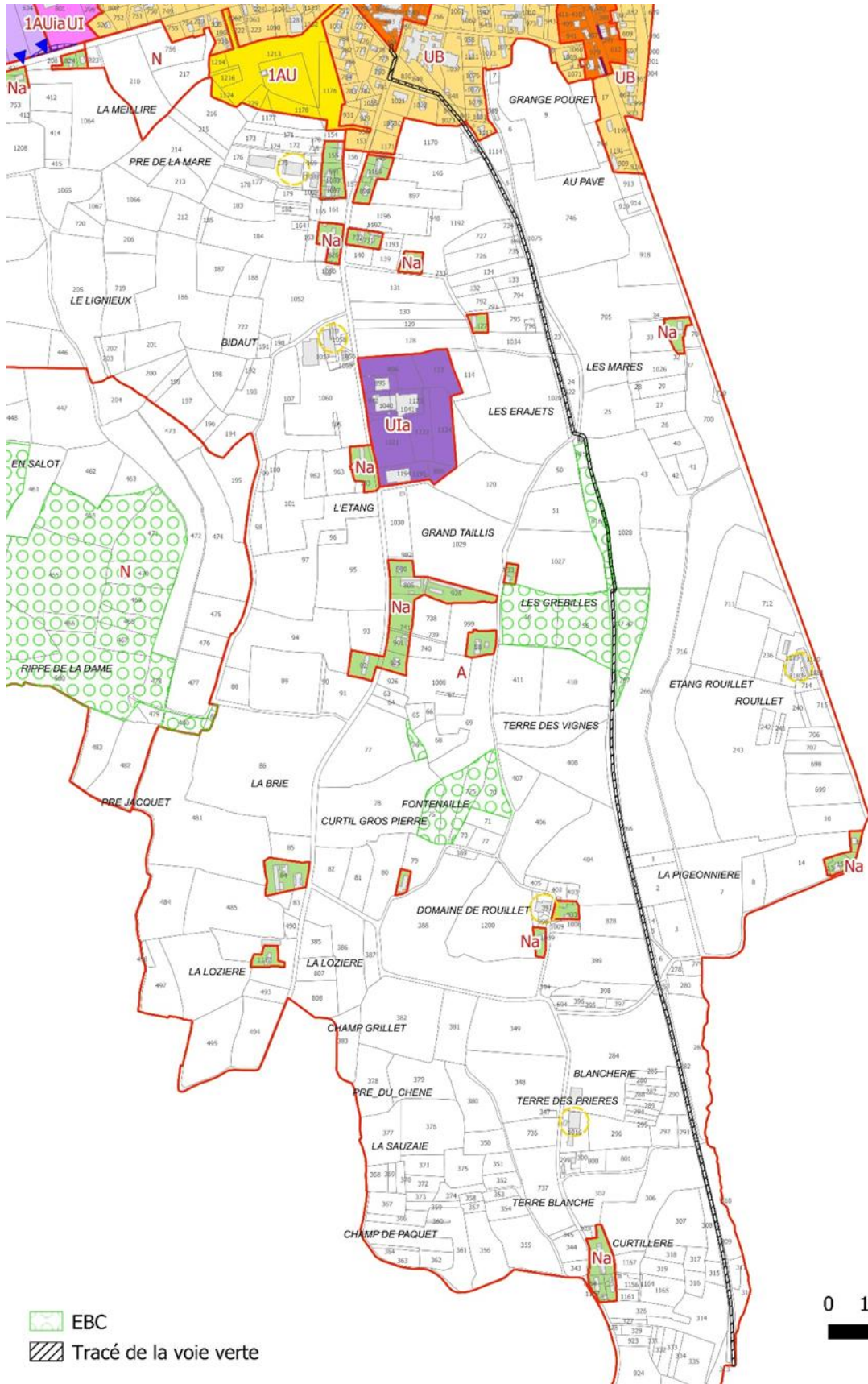
Le projet de voie verte traverse le territoire de la commune de Saint-Trivier-de-Courtes. La commune dispose d'un PLU approuvé le 21 mars 2007 et qui a connu plusieurs évolutions :

- Modification du 16 décembre 2009,
- Révision simplifiée du 16 décembre 2009,
- Modification simplifiée du 27 mai 2011,
- Révision simplifiée du 27 juillet 2012,
- Modification simplifiée du 11 avril 2014,
- Modification simplifiée du 24 avril 2015,
- Modification du 18 janvier 2019,
- Modification du 22 novembre 2019.

Le projet de voie verte présente deux points d'incompatibilité avec le PLU :

- il n'est pas en conformité avec le règlement de la zone A ;
- il impacte un espace Boisé Classé (EBC).

La carte ci-après représente le tracé de la voie verte sur le plan de zonage du PLU de Saint-Trivier-de-Courtes.



#### 4.1. Règlement de la zone A du PLU

Le projet de voie verte concerne la zone A du PLU. Le règlement de la zone A n'intègre pas la possibilité de réaliser le projet.

En effet :

- l'article A1 stipule que toutes les occupations et utilisations du sol à l'exception de celles mentionnées à l'article A2 sont interdites ;
- l'article A2 du règlement ne mentionne aucune occupation ou utilisation du sol correspondant au projet d'aménagement d'une voie verte.

En conséquence, il est proposé de modifier les dispositions réglementaires du PLU sur le périmètre du projet :

- Un sous-zonage spécifique (dénommé « Av ») est créé dont la délimitation correspond une bande permettant la réalisation de la voie verte.
- A l'intérieur de cette zone « Av », conformément aux dispositions de l'article L.151-11 du code de l'urbanisme qui stipulent que : « dans les zones agricoles, naturelles ou forestières, le règlement peut autoriser les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages », sera admis :
  - L'aménagement d'infrastructure d'intérêt collectif dédiée aux modes actifs de déplacement.

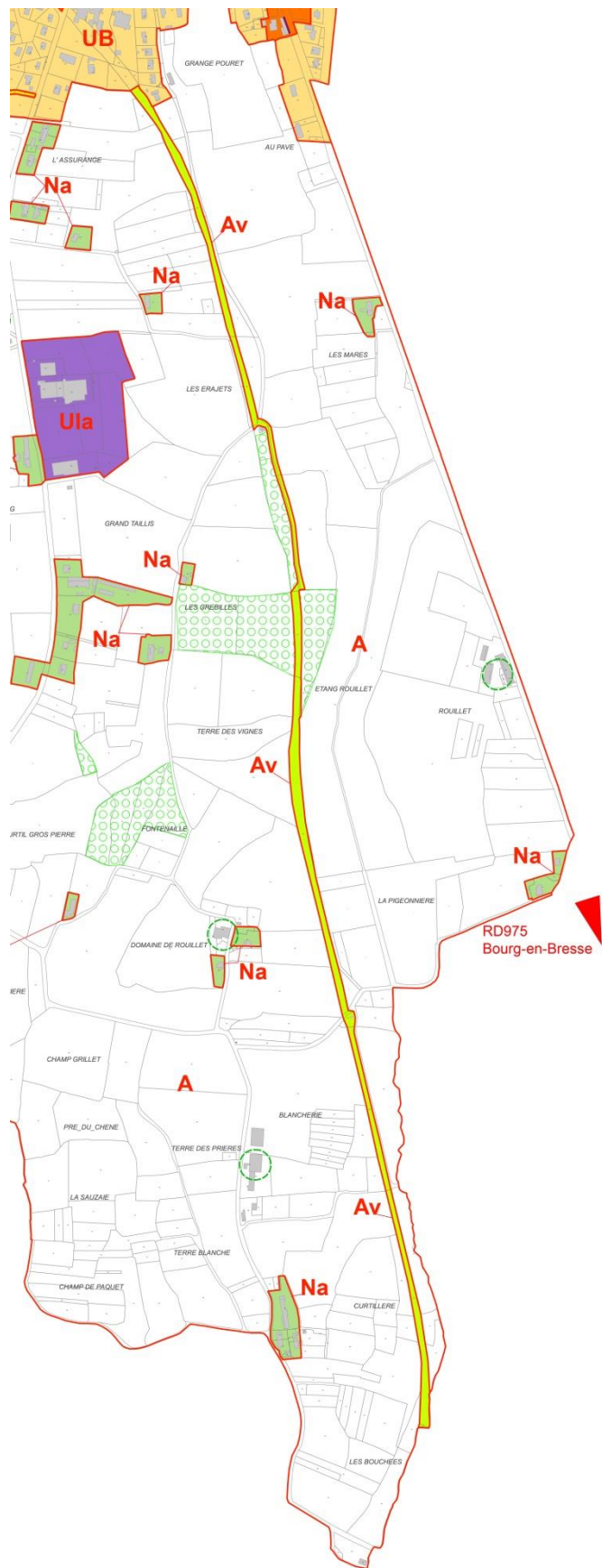
Il est donc procédé à une modification du plan de zonage et du règlement de la zone A.

## Modification du plan de zonage

### Plan de zonage avant :



Plan de zonage après :



## Modification du règlement

### Règlement avant modification :

#### **DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE A**

La destination principale de la zone A est la mise en valeur et la protection des ressources de l'espace naturel.

L'agriculture y est l'activité dominante.

#### **ARTICLE A1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES**

- Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol à l'exception de celles mentionnées à l'article A2.

#### **ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES**

1.) Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol suivantes sous réserve des conditions fixées au paragraphe 2 :

- Les constructions à usage agricole directement liées et nécessaires au bon fonctionnement des exploitations agricoles, pastorales.
- Les constructions à usage d'habitation et leurs annexes directement liées et nécessaires à l'activité de l'exploitation agricole ne sont admises qu'à proximité des bâtiments du siège de celle-ci.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement liées à l'activité agricole.
- Les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des constructions autorisées.
- Le camping à la ferme complémentaire à une exploitation agricole existante.
- Les constructions et installations nécessaires à l'activité touristique rurale d'accueil : chambres d'hôte, fermes-auberges, gîtes ruraux dans les bâtiments existants.
- Les affouillements et exhaussements du sol dans la mesure où ils sont nécessaires à des constructions ou à des aménagements compatibles avec la vocation de la zone.
- Les activités de transformation et de vente des produits de la ferme à condition que ce soit une activité complémentaire à une exploitation agricole existante.
- Les bâtiments repérés au plan de zonage pourront changer de destination en application de l'article L123.3.I du Code de l'Urbanisme

#### 2) Conditions

- Tout nouveau siège d'exploitation doit être éloigné au moins de 100 mètres de la limite des zones dont l'affectation principale est l'habitat.
- Toute extension de siège d'exploitation existant doit être éloigné au moins de 50 mètres de la limite des zones dont l'affectation principale est l'habitat.
- L'impact sur l'environnement et le paysage des serres et tunnels doit être réduit au maximum et demeurer compatible avec le maintien de la qualité du site.

## Règlement après modification :

### **DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE A**

La destination principale de la zone A est la mise en valeur et la protection des ressources de l'espace naturel.

L'agriculture y est l'activité dominante.

**Un secteur Av est lié à l'aménagement de la voie verte.**

#### **ARTICLE A1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES**

- Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol à l'exception de celles mentionnées à l'article A2.

#### **ARTICLE A 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES**

1.) Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol suivantes sous réserve des conditions fixées au paragraphe 2 :

- Les constructions à usage agricole directement liées et nécessaires au bon fonctionnement des exploitations agricoles, pastorales.
- Les constructions à usage d'habitation et leurs annexes directement liées et nécessaires à l'activité de l'exploitation agricole ne sont admises qu'à proximité des bâtiments du siège de celle-ci.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement liées à l'activité agricole.
- Les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des constructions autorisées.
- Le camping à la ferme complémentaire à une exploitation agricole existante.
- Les constructions et installations nécessaires à l'activité touristique rurale d'accueil : chambres d'hôte, fermes-auberges, gîtes ruraux dans les bâtiments existants.
- Les affouillements et exhaussements du sol dans la mesure où ils sont nécessaires à des constructions ou à des aménagements compatibles avec la vocation de la zone.
- Les activités de transformation et de vente des produits de la ferme à condition que ce soit une activité complémentaire à une exploitation agricole existante.
- Les bâtiments repérés au plan de zonage pourront changer de destination en application de l'article LI23.3.I du Code de l'Urbanisme.

**- Dans le secteur Av : L'aménagement d'infrastructure d'intérêt collectif dédiée aux modes actifs de déplacement.**

#### 2) Conditions

- Tout nouveau siège d'exploitation doit être éloigné au moins de 100 mètres de la limite des zones dont l'affectation principale est l'habitat.
- Toute extension de siège d'exploitation existant doit être éloigné au moins de 50 mètres de la limite des zones dont l'affectation principale est l'habitat.
- L'impact sur l'environnement et le paysage des serres et tunnels doit être réduit au maximum et demeurer compatible avec le maintien de la qualité du site.

Cette adaptation réglementaire a pour effet de modifier le tableau des surfaces.

Tableau des surfaces avant :

| <i>Zones</i>   | <i>Superficie en hectares</i> | <i>Observations</i>  |
|--|-------------------------------|--|
| Zones urbaines<br>- UA<br>- UB<br>- UI activités et Ula                            | 13,50<br>41,50<br>10,50       | dont Ula : 3,5 ha  |
| <b>Sous-total</b>  | <b>65,50</b>                  |  |
| Réserves pour l'urbanisation<br>- 1AU habitat<br>- 2AU habitat (à plus long terme) | 19,00<br>5,50                 |  |
| <b>Sous-total</b>  | <b>24,50</b>                  |  |
| - 1AUla (réserve pour activités)   | 5,50                          |  |
| <b>Sous-total des réserves</b>   | <b>30,00</b>                  |  |
| <b>Zone agricole A</b>   | <b>1172,50</b>                |  |
| Zone Naturelle N   | <b>385,00</b>                 | dont secteur Na (gestion du bâti existant) = 25 ha<br>dont secteur NC (centre d'enfouissement technique) = 6 ha<br>dont secteur NCpv (secteur du CET pour implantation de panneaux photovoltaïques ) = 2,15 ha<br>dont secteur Npv (secteur d'implantation de panneaux photovoltaïques ) = 7,31 ha<br>dont stecal Nax (entreprise Gauthier ) = 0,26 ha |
| <b>Sous-total zones agricoles et naturelles</b>                                    | <b>1557,50</b>                | Soit 94,2 % du territoire  |
| <b>TOTAL Commune</b>   | <b>1653,00</b>                | Les Espaces Boisés Classés : 220 ha  |



## Tableau des surfaces après :

| <i>Zones</i>   | <i>Superficie en hectares</i> | <i>Observations</i>  |
|--|-------------------------------|--|
| Zones urbaines<br>- UA<br>- UB<br>- UI activités et Ula                            | 13,50<br>41,50<br>10,50       | dont Ula : 3,5 ha  |
| <b>Sous-total</b>  | <b>65,50</b>                  |  |
| Réserves pour l'urbanisation<br>- 1AU habitat<br>- 2AU habitat (à plus long terme) | 19,00<br>5,50                 |  |
| <b>Sous-total</b>  | <b>24,50</b>                  |  |
| - 1AUla (réserve pour activités)   | 5,50                          |  |
| <b>Sous-total des réserves</b>   | <b>30,00</b>                  |  |
| <b>Zone agricole A</b>   | <b>1172,50</b>                | dont secteur Av (voie verte) = 3,61 ha   |
| Zone Naturelle N   | <b>385,00</b>                 | dont secteur Na (gestion du bâti existant) = 25 ha<br>dont secteur NC (centre d'enfouissement technique) = 6 ha<br>dont secteur NCpv (secteur du CET pour implantation de panneaux photovoltaïques ) = 2,15 ha<br>dont secteur Npv (secteur d'implantation de panneaux photovoltaïques ) = 7,31 ha<br>dont stecal Nax (entreprise Gauthier ) = 0,26 ha |
| <b>Sous-total zones agricoles et naturelles</b>                                    | <b>1557,50</b>                | Soit 94,2 % du territoire  |
| <b>TOTAL Commune</b>   | <b>1653,00</b>                | Les Espaces Boisés Classés : 219,65 ha   |

### 4.2. L'espace Boisé Classé (EBC)

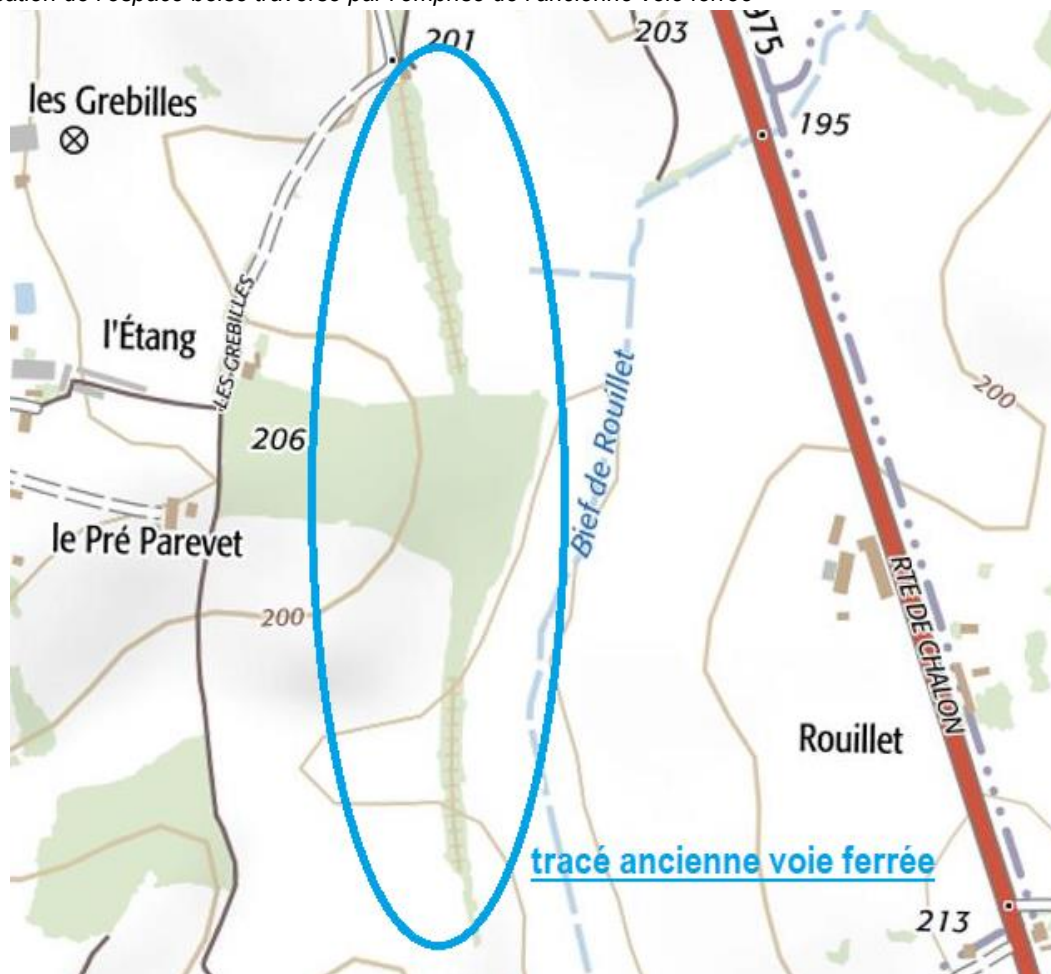
Le projet de voie verte impacte un EBC délimité au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme :

*« Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements.*

*Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.(...) ».*

Cet EBC correspond à un espace boisé traversé par l'emprise de l'ancienne voie ferrée qui s'est enfrichée.

Localisation de l'espace boisé traversé par l'emprise de l'ancienne voie ferrée



Les travaux nécessaires à la réalisation de la voie sur le secteur consistent à éliminer la végétation et renforcer la plateforme sur une largeur de 5 m. Pour éviter tout impact écologique sur l'emprise concernée par ces travaux, il est prévu faire intervenir un écologue durant le chantier afin de baliser les espèces floristiques patrimoniales, les espèces exotiques envahissantes, et vérifier les nids et gîtes avant abattage.

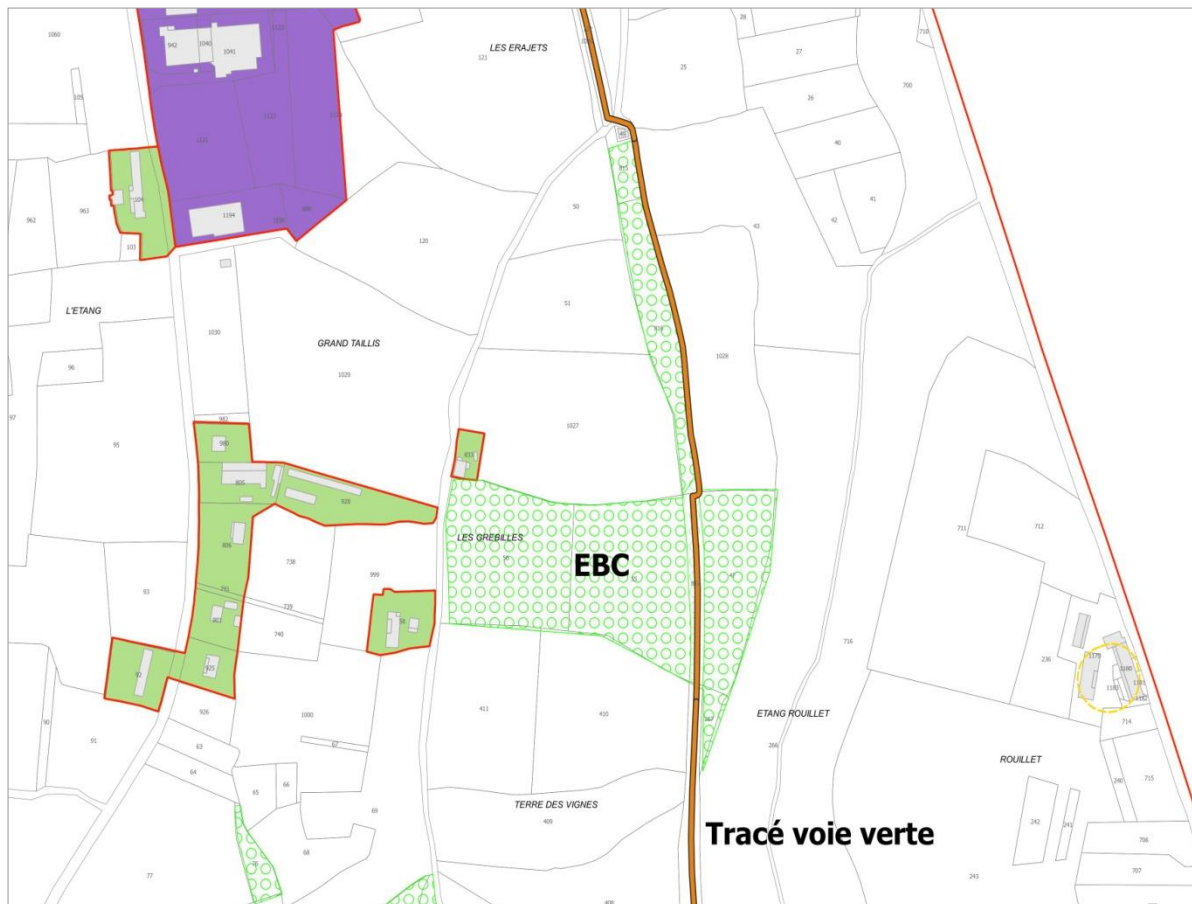
Extrait de l'avant-projet :

### Préconisations

- Tronçon en site propre
- Abbatage, dessouchage et élimination de la végétation
- Renfort de la plateforme existante, sur une largeur de 5 m
- Mise en œuvre d'un cheminement en enrobés (largeur de 3,00 m) avec accotement stabilisé (largeur de 2 x 1 m)
- Objectif de portance de 50 MPa

Ouvrage d'art  
Intersection

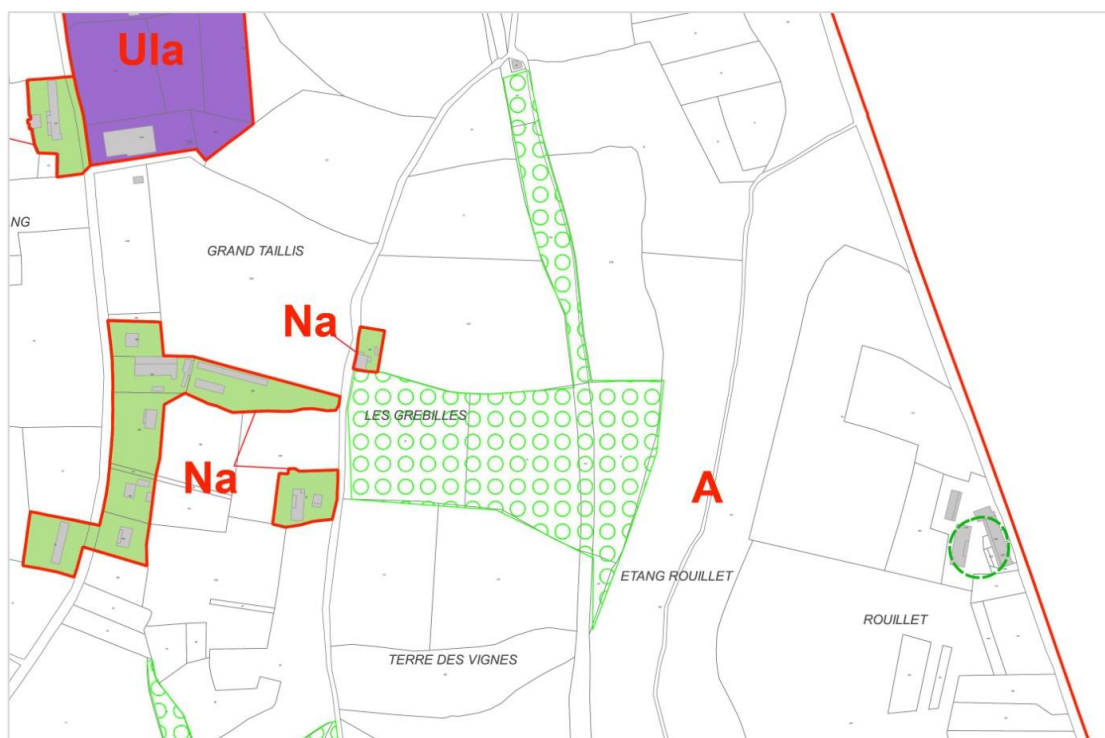
Conformément à l'article 130-1 du code de l'urbanisme, l'EBC n'est pas compatible avec la réalisation de la voie verte.



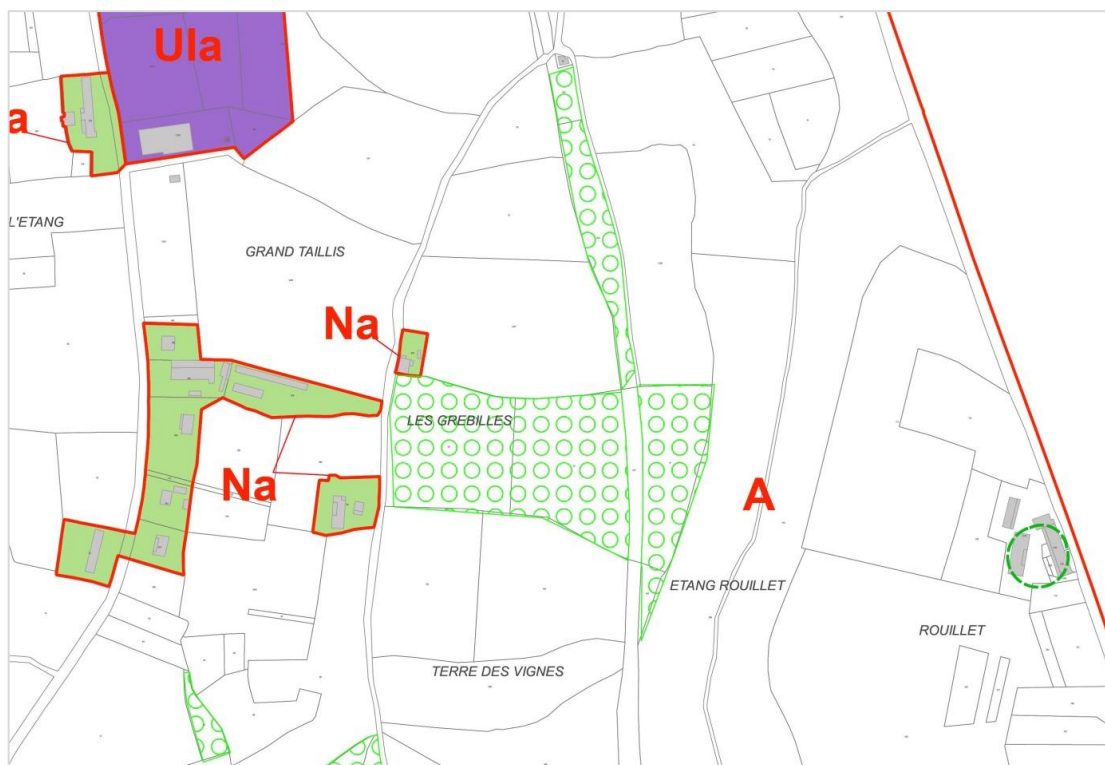
Il est donc proposé de redessiner l'emprise de l'EBC en excluant de ce classement le tracé de l'ancienne voie ferrée sur une largeur de 5 m.

La surface initiale de l'EBC est de 5,1 ha. Cette modification entraîne le déclassement de 3 500 m<sup>2</sup> d'EBC correspondant à l'emprise du projet sur le secteur. Après modification, la surface de l'EBC sera de 4,75 ha,

Plan de zonage avant modification :



Plan de zonage après modification :



## **5. Conclusion**

Il est proposé de modifier le règlement et le zonage du PLU de Saint-Trivier-de-Courtes de façon à le rendre compatible avec le projet d'intérêt général de voie verte.

Le présent dossier est composé des éléments suivants :

1. Le présent additif au rapport de présentation ;
2. Le plan de zonage avant et après mise en compatibilité ;
3. Le règlement du PLU pour la zone A avant et après mise en compatibilité ;