



Autorité environnementale

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur l’aménagement de la desserte de Digne-les- Bains par la RN 85 (04) - 2^e avis

n°Ae : 2023-10

Avis délibéré n° 2023-10 adopté lors de la séance du 6 avril 2023

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 6 avril 2023 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN 85 (04) – 2^e avis.

Ont délibéré collégalement : Hugues Ayphassorho, Sylvie Banoun, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Louis Hubert, Philippe Ledenic, François Letourneux, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Éric Vindimian, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s : Nathalie Bertrand, Christine Jean.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de département des Alpes-de-Haute-Provence, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 27 janvier 2023.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 8 mars 2023 :

- le préfet de département des Alpes-de-Haute-Provence, qui a transmis une contribution en date du 3 avril 2023,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de la région Provence-Alpes-Côte d'azur, qui a transmis une contribution en date du 14 mars 2023,

Sur le rapport de Louis Hubert, qui s'est rendu sur site le 17 mars 2023, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

Synthèse de l'avis

Le projet présenté concerne l'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains (04) par une section de 12 km de la RN 85 située à l'ouest de la ville. Il est placé sous la maîtrise d'ouvrage de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Les objectifs sont de fiabiliser les temps de parcours, de renforcer la sécurité (22 accidents, dont trois mortels, entre 2016 et 2021), d'améliorer le cadre de vie des riverains et de participer au désenclavement de Digne-les-Bains. Le dossier présenté vise à obtenir une autorisation environnementale. Il s'agit d'un deuxième avis, l'Ae ayant délibéré en 2017 sur le dossier de déclaration d'utilité publique du projet.

La RN 85 sera réaménagée « sur place » en sections à chaussée bidirectionnelle (2x1 voie), à 80 km/h hors traversées urbaines. Quatre créneaux de dépassements seront aménagés avec la création d'une troisième voie. Le traitement des eaux de ruissellement des parties réaménagées sera mis aux normes. Les rétablissements nécessaires tant pour les accès routiers que pour l'écoulement des eaux seront réalisés.

Pour l'Ae et au-delà de l'objectif de sécurisation routière, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur :

- le maintien des sols naturels et agricoles,
- la préservation de la biodiversité des continuités écologiques et de la qualité des cours d'eau,
- le bruit et le paysage,
- les émissions de gaz à effet de serre.

Le choix du projet résulte d'une concertation qui l'a significativement fait évoluer. En particulier, les déviations envisagées ont été abandonnées, au profit de traversées urbaines requalifiées. Le choix d'un aménagement « sur place » constitue une mesure d'évitement majeure du projet.

Le dossier présenté est composé de multiples pièces se répondant, si bien qu'il est difficile pour le lecteur de connaître précisément le contour du projet ainsi que la dernière version des documents et des études. L'Ae recommande de présenter au public un dossier consolidé.

Certaines recommandations du premier avis de l'Ae ont été prises en compte, mais d'autres restent à mettre en œuvre. C'est notamment le cas sur les itinéraires cyclables et sur les impacts de l'irrigation des terres agricoles financée par le projet, sur lesquels l'Ae réitère ses recommandations.

Elle émet de nouvelles recommandations :

- sur le bruit, pour compléter l'étude des effets sonores du projet sur l'ensemble de l'itinéraire, et y résorber la totalité des points noirs du bruit existants et projetés,
- sur les zones humides, pour revoir et accroître les mesures de compensation de ces zones affectées par le projet afin de présenter une reconstitution au moins au taux de 200 %, conforme au Sdage.
- sur les milieux aquatiques, pour mieux apprécier les incidences du projet sur l'Adou des Faïsses et adapter les mesures d'évitement, de réduction et, si nécessaire, de compensation et, pour les passages à gué, prendre les mesures nécessaires pour réduire leurs impacts sur les cours d'eau comme pour le gué du ravin de Saint-Christol,
- sur les milieux naturels, pour mieux décrire les impacts qu'ils subiront et les mesures dont ils bénéficieront,
- sur les gaz à effet de serre, pour évaluer les émissions dues au projet et proposer des mesures.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Provence-Alpes-Côte-d'Azur assure la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains (04) par la RN 85. Ce projet traverse les communes de Digne-les-Bains, Aiglun, Mallemoisson, Mirabeau et Malijai. Selon le dossier, il vise à fiabiliser les temps de parcours, renforcer la sécurité (22 accidents, dont trois mortels, entre 2016 et 2021)², améliorer le cadre de vie des riverains et participer au désenclavement de Digne-les-Bains.

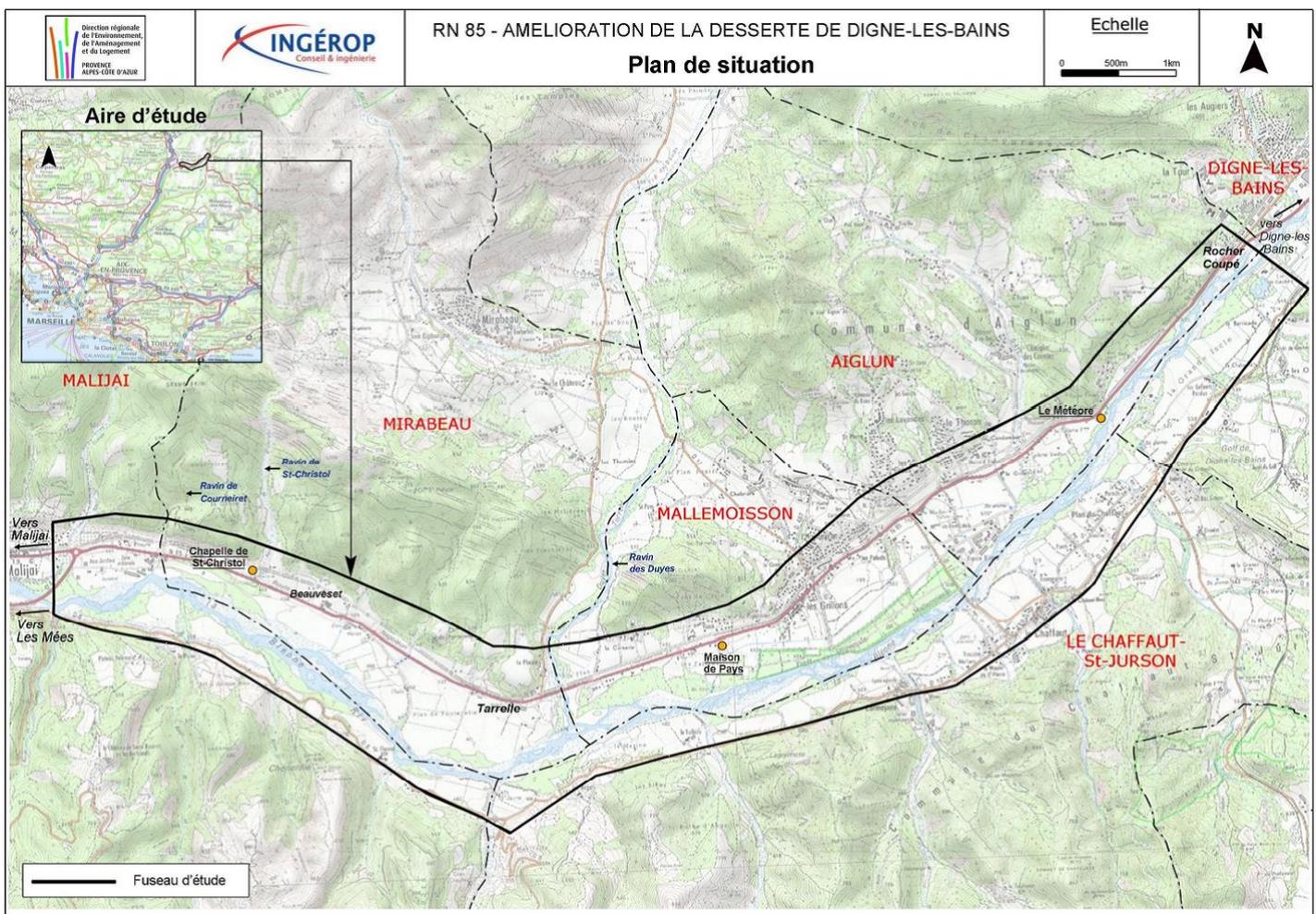


Figure 1 : Plan de situation (source : étude d'impact)

Les premières études de ce projet datent de 1986 et visaient alors à créer une antenne autoroutière à 2x2 voies depuis la vallée de la Durance, qui a été déclarée d'utilité publique en 1996. Ce projet ayant été abandonné au début des années 2010, une concertation a été relancée avec les acteurs du territoire pour identifier les sections homogènes sur lesquelles un principe d'aménagement cohérent pouvait être envisagé. Ces acteurs s'accordèrent en 2012 sur le principe d'un aménagement à

² Dans le dossier de 2017, était précisé que 27 accidents dont 4 mortels sont recensés entre 2007 et 2012.

2x2 voies dans les secteurs où cela était possible et la réalisation des premiers travaux sur des sections et des carrefours dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires 2009–2014 (PDMI) et du programme régional d'aménagement de sécurité (Pras).

Ce projet a été soumis à une concertation publique en 2015 sur la base de cinq variantes comprenant, sur certaines parties, des incursions dans le lit de la Bléone (affluent de la Durance longeant la RN 85). Le bilan de cette concertation a conduit, en mai 2016, au choix d'une solution nouvelle prévoyant de ne pas affecter le lit de la Bléone. Elle a fait l'objet du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration publique du présent projet (DUP), présenté à l'Ae qui a délibéré³ le 25 octobre 2017. La DUP a été prononcée par arrêté⁴ du préfet de département, le 5 septembre 2018.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

L'aménagement présenté concerne la section existante de 12 km de la RN 85 comprise entre le giratoire entre la RN 85 et la RD 4 à l'ouest et le giratoire entre la RN 85 et la RN 2085, dit giratoire des Lavandes ou du Rocher coupé, à l'est. Elle est elle-même subdivisée en sept sections fonctionnelles indépendantes (cf. figure 2).

La RN 85 sera réaménagée « sur place » en sections à chaussée bidirectionnelle à deux voies (2x1 voie) à 80 km/h⁵ hors traversées urbaines. Les carrefours existants seront réaménagés⁶ et mis aux normes, étant précisé que certains d'entre eux ont déjà été réaménagés ou sont en voie de l'être dans le cadre du Pras.

Les accès directs pour les riverains seront fermés et remplacés par des voies de rétablissement reliées aux carrefours aménagés pour assurer la desserte locale. Le linéaire total des rétablissements routiers représentera 6,2 km⁷, dont 5 km de voirie revêtue et 1,2 km de chemins non revêtus,

Sur les 43 ouvrages hydrauliques de franchissement, dix s'avèrent insuffisants (présentant des surcharges lors de crues) et seront repris, et neuf seront modifiés. Un dispositif d'assainissement de la plateforme routière sera créé, comprenant 33 bassins de rétention⁸ et l'élargissement des fossés permettant de séparer les eaux de la plateforme de celles du bassin versant naturel et de les infiltrer. Il convient de noter que la mise aux normes de l'assainissement ne portera que sur les sections sur lesquelles la Dreal a prévu d'intervenir.

Huit ouvrages d'art et un pont rail seront élargis.

Enfin, quatre créneaux de dépassement, où la vitesse autorisée sera de 90 km/h, seront offerts par la création d'une troisième voie :

- entre le carrefour RN 85 / RD 4 sur 650 mètres dans le sens Malijai vers Digne–les–Bains,
- entre le « Silo » et Beauvezet Ouest sur 840 mètres dans le sens Digne–les–Bains vers Malijai,

³ Avis délibéré n°2017-64 adopté lors de la séance du 25 octobre 2017 (https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/171025_-_desserte_digne-les-bains_par_rn85_04_-_delibere_cle1d6e6a.pdf)

⁴ Arrêté préfectoral n°2018-248-006 du 5 septembre 2018

⁵ La vitesse de référence était de 90 km/h pour le projet de 2017.

⁶ Le projet a évolué sur ce point, le carrefour de Tarelle/Fontenelle situé en section 1 ayant été ajouté.

⁷ Au lieu de 9,5 km dans le projet de 2017

⁸ Au lieu de 17 dans le projet de 2017

- entre la « Cornerie » et le carrefour de la Maison de Pays sur 645 mètres dans le sens Malijai vers Digne–les–Bains,
- entre l'accès de la voie impériale et le giratoire du Rocher Coupé sur 800 mètres dans le sens Digne–les–Bains vers Malijai.

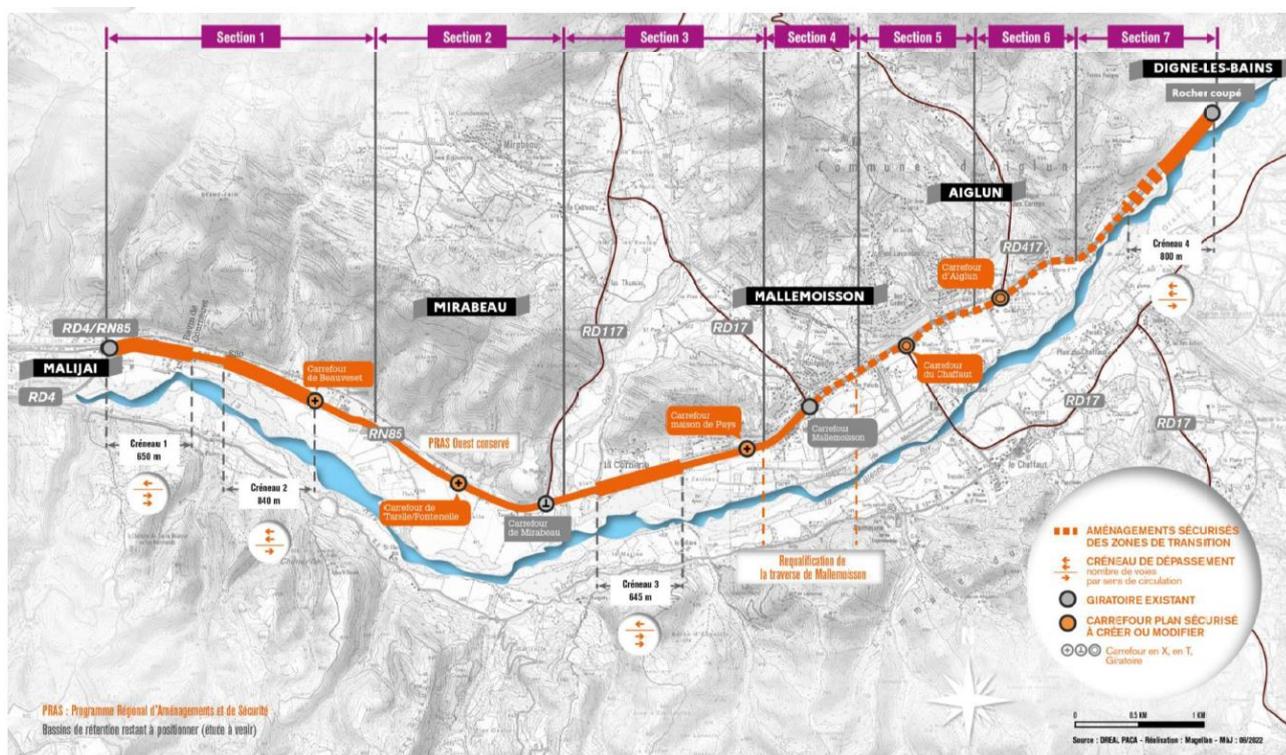


Figure 2 : Synoptique de la solution retenue (source : dossier)

Un tableau des évolutions du projet depuis 2017 et un synoptique actualisé ont été fournis au rapporteur, à sa demande, mais ne figurent pas dans le dossier.

L'Ae recommande d'actualiser la présentation du projet en intégrant toutes les modifications apportées depuis 2017.

Le coût de l'ensemble du projet estimé à 47,3 millions d'euros (M€) TTC en 2017 a été réévalué en 2023 à 57 M€ TTC. Les travaux seraient entrepris fin 2023, leur durée prévisionnelle est de 36 mois sachant qu'ils pourront être phasés, chaque section pouvant être réalisée indépendamment des autres.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier est présenté suite à la DUP de 2018, pour permettre au préfet de délivrer une autorisation environnementale (articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement) couvrant notamment les champs de la police de l'eau (articles L. 214-1 et R. 214-1, et suivants, du même code) et du régime de protection stricte des espèces (article L. 411-1 et suivants du même code), laquelle inclut une demande de dérogation. Celle-ci est susceptible d'être accordée par le préfet au titre de l'autorisation environnementale, après avis du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel⁹

⁹ Il a été dit au rapporteur que la dérogation serait examinée lors de la prochaine séance du CSRPN, en mai 2023.

(CSRPN). L'examen des espèces concernées¹⁰ conduit l'Ae à considérer que cette dérogation relève du Conseil national de la protection de la nature (CNPN).

Le dossier sera soumis à une nouvelle enquête publique qui s'appuie sur l'étude d'impact et le présent avis de l'Ae actualisés.

Faisant l'objet d'une étude d'impact, et en application des articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26 du code de l'environnement, le dossier comporte une évaluation des incidences Natura 2000¹¹.

L'avis de l'architecte des bâtiments de France a également été sollicité.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae et au-delà de l'objectif de sécurisation routière, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur :

- le maintien des sols naturels et agricoles,
- la préservation de la biodiversité, des continuités écologiques et de la qualité des cours d'eau.
- le bruit, le paysage,
- les émissions de gaz à effet de serre.

2. Analyse de l'étude d'impact

Le maître d'ouvrage a pris le parti de ne pas modifier l'étude d'impact initiale (2017) et de la compléter par plusieurs pièces : premier avis de l'Ae, mémoire en réponse du maître d'ouvrage, demande d'autorisation environnementale avec un volet nature actualisé (juin 2022) et complété par le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées.

Ces documents complémentaires ont été eux-mêmes complétés ou modifiés en octobre 2022 par un mémoire en réponse, suite à l'instruction du dossier par la direction départementale des territoires, si bien qu'il est difficile pour le lecteur de connaître précisément le contour du projet et la dernière version des documents et études.

Bien que présenté au rapporteur, lors de sa visite, comme l'expression d'une légitime volonté de transparence, sur un projet dont l'économie générale est peu modifiée, ce parti pris finit par rendre difficile la lecture du dossier, tant les documents se corrigent « en cascade ».

L'Ae recommande, pour la complète information du public, de présenter une étude d'impact actualisée et consolidée, avec un tableau récapitulant les modifications apportées au projet de 2017.

¹⁰ Fauvette pitchou, Moineau friquet et Grand capricorne, Minioptère de Schreibers, notamment.

¹¹ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

S'agissant d'un deuxième avis, l'Ae ne développe ici que les points relatifs aux modifications du projet et compléments apportés par le dossier, et le cas échéant aux recommandations dont la prise en compte semble insuffisante.

2.1 État initial

2.1.1 Déplacements

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) en 2010 sur la RN 85 est de 13 222 véhicules à l'ouest de Mallemoisson et de 16 567 en entrée ouest de Digne–les–Bains. Les poids lourds représentent 4,5 % de ces trafics. Ces données, déjà anciennes, n'ont pas été actualisées, même s'il a été dit au rapporteur que le trafic était resté stable jusqu'en 2018.

Le Département a adopté un schéma directeur cyclable mis en place en 2008 qui fait état des bandes multifonctionnelles réalisées sur la RN 85, entre Digne–les–Bains et Malijai, et précise que « *les aménagements lourds ne peuvent être qu'un objectif à long terme* ».

2.1.2 Bruit

Le mémoire en réponse a complété la présentation de l'état initial en précisant le modèle acoustique, les paramètres de son calage et les niveaux sonores de jour et de nuit sur les bâtiments de l'aire d'étude, affectés par le bruit.

2.1.3 Eaux et milieux aquatiques

Les torrents et adoux

Le réseau hydrographique de la Bléone est riche et diversifié. Il comporte deux rivières principales (la Bléone et le torrent des Duyes), des torrents affluents, le plus souvent en assec, et des « adoux », petits affluents situés en lit majeur alimentés par des résurgences de la nappe phréatique ou par des sources en pied de versant. Le débit des adoux est relativement constant et leurs eaux sont de bonne qualité. Certains de ces adoux ont été captés ou détournés pour être insérés dans le réseau d'irrigation agricole, très développé dans la vallée de la Bléone. L'Adou des Faïsses et l'Adou de Féraud, situés dans le fuseau d'étude, sont protégés par un arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB).

Les masses d'eau

Les masses d'eau superficielles sont en bon état chimique, mais leur état écologique est « moyen » (torrent des Duyes) ou « mauvais » (La Bléone du Bès à la confluence avec la Durance). Parmi les facteurs de dégradation de l'état écologique, sont mentionnées les prises d'eau.

Les masses d'eaux souterraines sont en bon état quantitatif. La masse d'eau souterraine « Alluvions de la Bléone » est en bon état chimique.

Quatre zones de captage pour l'alimentation en eau potable (AEP) bénéficient de périmètres de protection rapprochée dans le fuseau d'étude du projet.

La Bléone est l'objet d'un contrat de rivière « Bléone et affluents » 2015–2020, dont un volet d'action est intitulé « lutter contre les pollutions et restaurer la qualité des eaux superficielles et souterraines ».

Les zones humides

Comme annoncé par le mémoire en réponse, et sur la base de l'enveloppe de probabilité des zones humides (cf. figure 3), le dossier a été complété par une analyse plus fine issue des prospections de terrain.



Figure 3 : enveloppe de probabilité des zones humides établie par l'agence de l'eau (source : dossier)

2.1.4 Milieux naturels

La Bléone, ses affluents et ses berges, que la RN 85 longe parfois de près, constituent une ZNIEFF¹² de type II (« La Bléone et ses principaux affluents (les Duyes, le Galèbre, le Bès, le Bouinenc) et leurs ripisylves », n° 930020054). Sur l'ensemble de cette ZNIEFF, est signalée l'importance des ripisylves, qui hébergent une flore et une faune remarquables.

Témoignant d'une grande richesse et diversité de milieux, trente-cinq habitats naturels ont été recensés dans la zone d'étude, parmi lesquels figurent des milieux pionniers alluviaux, des ruisseaux, adoux et canaux, des roselières, forêts alluviales, garrigues, milieux rocheux, etc.

En réponse à la recommandation de l'Ae, l'inventaire des poissons, crustacés et mollusques a été réalisé en 2018, afin de compléter l'état initial. Si les présences potentielles de l'Écrevisse à pieds blancs, du Barbeau méridional et du Blageon n'ont pas été confirmées, celles de l'Apron du Rhône et de la Truite fario l'ont été.

Les autres inventaires ont été mis à jour par des prospections sur le terrain en 2021.

¹² Zone nationale d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

255 espèces végétales ont été identifiées pendant les prospections, et confirmées lors des inventaires complémentaires, dont quatre sont protégées au niveau national (Gagée des champs, Tulipe sylvestre, Petite massette, Vigne sauvage). Six espèces exotiques envahissantes végétales ont été repérées (Ailante glanduleux, Buddleia de David, Canne de Provence, Renouée du Japon, Robinier faux-acacia, Yucca).

De nombreuses espèces d'oiseaux ont été recensées (près de cent), dont une à enjeu qualifié de « *très fort* » (Moineau friquet) et dix-neuf espèces de chauves-souris dont six à enjeu fort (Barbastelle d'Europe, Petit rhinolophe, Grand rhinolophe, Minioptère de Schreibers, Molosse de Cestoni, Murin de Capaccini). D'autres espèces à enjeu fort ou très fort sont présentes, notamment des mammifères aquatiques (Castor d'Europe, Campagnol amphibie, Crossope aquatique), des amphibiens, des reptiles, des poissons et des insectes (dont quatre à enjeu fort : Grillon des torrents, Tridactyle panaché, Tétrix grisâtre, Cicindèle des sables).

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le précédent avis de l'Ae abordait la question des aménagements cyclables au titre de l'analyse des variantes et recommandait de « *prévoir un itinéraire cyclable matérialisé par des pistes, couloirs ou marquages au sol sur l'ensemble de l'axe et d'exposer précisément les dispositifs permettant les traversées de la chaussée par les cyclistes aux endroits où cela est nécessaire* ».

Le projet actualisé n'y répond que partiellement puisque les aménagements, prévus tout au long du linéaire concerné par le projet et matérialisés par des bandes multifonctionnelles ou cyclables, dans les deux sens de circulation, ne sont pas modifiés et restent insuffisants. Pour autant, dans le cadre de la concertation avec les collectivités locales, il a été convenu de favoriser le passage des cyclistes via le réseau secondaire et les voies de rétablissement. Les aménagements nécessaires pour assurer un itinéraire cyclable sécurisé et fonctionnel sont à décrire précisément et à inclure au projet à ce stade, en incluant le calendrier de leur réalisation.

L'Ae réitère sa recommandation de prévoir un itinéraire cyclable matérialisé par des pistes, couloirs ou marquages au sol sur l'ensemble de l'axe et d'exposer précisément les dispositifs permettant les traversées sécurisées de la chaussée par les cyclistes aux endroits où cela est nécessaire.

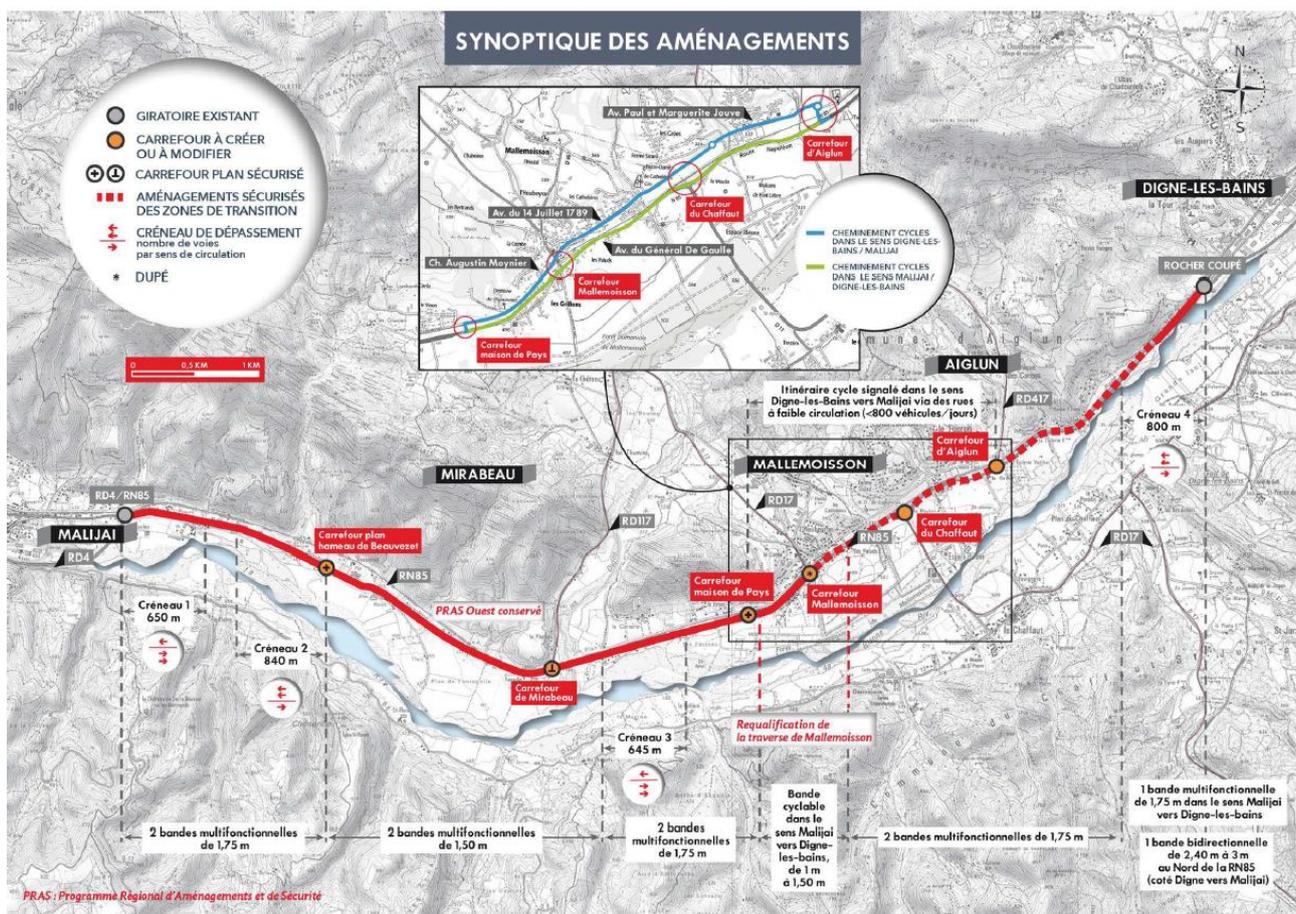


Figure 4 : synoptique des aménagements cyclables (source : dossier- mémoire en réponse)

Une carte des aménagements cyclables a été fournie dans le mémoire en réponse, notamment pour les sections 5, 6 et 7, situées à l'est¹³, qui intègrent les possibilités ouvertes par les voies de rabattement qui permettront aux cyclistes de ne plus emprunter la RN 85.

Il a été dit au rapporteur que la voie ferrée désaffectée pourrait être reconvertie en voie dédiée aux circulations actives, mais que son devenir n'était pas encore tranché.

2.3 Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation

2.3.1 Incidences en phase travaux

En réponse à la recommandation de l'Ae demandant à ce que le maître d'ouvrage s'engage clairement à respecter les périodes identifiées dans l'étude d'impact comme les moins défavorables pour la faune, le mémoire en réponse apporte des précisions dans une *mesure R2 adaptation des calendriers des travaux au cycle biologique des espèces*, laquelle est reprise dans l'étude faune-flore avec l'appellation MR02 et jointe à la demande de dérogation (pièce G) qui n'appelle plus d'observation.

¹³ Actualisée dans le dossier de 2022

2.3.2 Incidences en phase d'exploitation

Déplacements

En réponse aux observations de l'Ae, les hypothèses d'évolutions du trafic retenues pour l'étude d'impact ont été explicitées par le mémoire en réponse et complétées par des projections aux horizons 2025 et 2045.

Bruit

Cette partie présentait des faiblesses notables dans le dossier initial qui avaient conduit l'Ae à recommander de « *reprendre l'étude des impacts sonores du projet, en considérant que le projet constitue, sur les tronçons homogènes concernés, une modification significative de l'infrastructure au sens de la réglementation, en présentant dans la partie sur les impacts du projet une cartographie claire précisant bâtiment par bâtiment et dans l'ensemble de l'aire d'étude l'évolution du bruit (état initial, situation de référence sans projet et situation avec projet), de jour et de nuit* ».

Le mémoire en réponse fournit les résultats de la modélisation à l'horizon 2045 et les cartes de bruit et calculs réalisées sur l'ensemble du projet.

Les bâtiments de la zone d'étude sont pour la plupart dans une ambiance sonore préexistante de type « modérée¹⁴ » sauf en bordure immédiate de la RN85 sur la commune de Mallemoisson, où le bâti se situe dans une ambiance sonore de type « non modérée ». Il a été identifié 27 bâtiments ayant des niveaux de bruit dit « excessifs » qui dépassent les seuils acoustiques de 70 dB de jour ou 65 dB de nuit, et identifiés comme des points noirs du bruit (PNB).

Parmi les travaux prévus, seuls les créneaux de dépassements répondent, selon le dossier, à l'approche réglementaire de travaux pouvant présenter une modification significative de l'infrastructure¹⁵. La vérification de ce critère aurait néanmoins été menée sur tout l'itinéraire, sans pour autant que le dossier n'en précise les résultats hors des zones aménagées. Pour l'Ae, une telle interprétation des textes, défavorable aux riverains, n'est pas acceptable. Le projet renforcera l'attractivité de l'axe et produira des effets sur l'ensemble de l'itinéraire. Il y a donc lieu d'en rechercher les effets sur la totalité du tracé et pas seulement sur les zones de travaux¹⁶.

Au droit des créneaux, le projet ne conduit pas à une modification significative des nuisances au sens réglementaire. Le dossier en conclut qu'il n'y a pas d'obligation de mettre en place des protections acoustiques dans le cadre de la réalisation du projet, les seuls bâtiments à protéger l'étant au titre de la résorption des PNB. Ils le seraient par des isolations de façade dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement adopté par l'État dans les Alpes-de-Haute-Provence, ce qui semble toutefois peu adapté en climat méditerranéen.

L'Ae recommande de compléter l'étude des effets sonores du projet en les étudiant sur l'ensemble de l'itinéraire, et d'y résorber la totalité des points noirs du bruit existants et projetés, en faisant appel en priorité à une réduction à la source.

¹⁴ L'ambiance sonore est inférieure à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit.

¹⁵ C'est-à-dire lorsque l'augmentation des niveaux sonores entre les situations à terme, sans et avec projet, correspond à une augmentation des niveaux sonores de plus de 2 dB(A).

¹⁶ L'Ae a produit une note sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf.

Risque d'inondation

Alors que le dossier de 2017 montrait que 24 ouvrages hydrauliques de franchissement étaient de capacité insuffisante et que seuls douze d'entre eux seraient repris, l'Ae recommandait d'étoffer l'exposé des raisons ayant conduit au choix de traiter ou non chacun des ouvrages hydrauliques.

Le projet a été sensiblement modifié avec la mise à gabarit de 17 ouvrages, dimensionnés pour un débit de référence centennal¹⁷. Les raisons pour lesquelles certains ne sont pas modifiés sont explicitées.

Rétablissements hydrauliques et continuités écologiques

Le projet porte sur un aménagement en place, avec des ouvrages hydrauliques existants, dont certains peuvent être prolongés sans être élargis. Les préconisations définies pour améliorer la perméabilité vis-à-vis de la faune (augmentation de leur section), n'ont pas toujours pu être prises en compte du fait de contraintes techniques ou financières.

La grande majorité de ces ouvrages hydrauliques permet à la RN85 le franchissement de ravins secs, dont les écoulements sont limités aux épisodes pluvieux.

Le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae précise les rapports « section sur longueur » des ouvrages hydrauliques avant et après travaux et compare ces valeurs avec les recommandations du Setra¹⁸. Le mémoire justifie les raisons pour lesquelles certains ouvrages ne peuvent respecter ces recommandations. Il précise également que, sous les ouvrages, les lits seront reconstitués à l'identique des ravins.

Comme certains ouvrages ont vu leur gabarit augmenter pour tenir compte des crues, il serait nécessaire d'actualiser cette réponse.

L'Ae recommande d'actualiser et consolider dans un même tableau l'analyse des caractéristiques des ouvrages hydrauliques au regard des enjeux de continuité écologique.

Impacts sur les zones humides

L'inventaire des zones humides a été totalement repris et permet d'identifier deux zones humides (4 800 m² et 2 100 m²) susceptibles d'être affectées par le projet. Elles sont situées de part et d'autre d'une route, en terrain agricole. Au total, 1 830 m² seraient affectés.

Outre les mesures d'évitement et de réduction, deux mesures compensatoires sont prévues ; l'une évoquée dans le mémoire en réponse aux observations du préfet (5 octobre 2022) qui prévoit au minimum 1 000 m² de zone humide à restaurer dans le secteur du Moulin ; l'autre dans le dossier de demande de dérogation (pièce G) MC02 « *Restauration et mise en gestion de milieux ouverts et boisés, et de la ripisylve à proximité du ravin de Saint-Christol* », dont il n'est pas précisé qu'elle contribue à compenser les zones humides détruites.

¹⁷ Qui a une probabilité de 1 sur 100 de se produire chaque année.

¹⁸ Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements, aujourd'hui intégré au sein du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) du bassin Rhône-Méditerranée impose la compensation dans une proportion de 200 % de la surface perdue et fixe les modalités de cette compensation. Le dossier ne présente pas de mesure permettant d'atteindre ce niveau.

L'Ae recommande de revoir et d'accroître les mesures de compensation des zones humides affectées par le projet afin d'atteindre au moins les objectifs fixés par le Sdage et de les présenter clairement afin d'en permettre une compréhension aisée par le lecteur.

Eau et adoux

Le projet étant situé dans les périmètres de protection du captage d'eau potable, l'Agence régionale de santé rappelle la nécessité de confier une étude hydrogéologique¹⁹ à un spécialiste agréé qui devra porter sur l'ensemble des captages d'eau destinée à la consommation humaine pouvant être affectés par le projet.

L'Ae recommande de confier une étude hydrogéologique à un hydrogéologue agréé, pour apprécier les incidences potentielles du projet sur les captages d'eau potable situés à proximité et présenter les mesures prises pour y remédier.

La collecte des eaux pluviales de la chaussée permet d'éviter la pollution diffuse par les infiltrations dans les terrains naturels, mais elle concentre ces eaux dans des bassins dont quatre à six sont susceptibles de se déverser dans l'Adou des Faïsses. Le dossier n'apporte aucun élément permettant d'apprécier les incidences et de vérifier le respect de la protection²⁰ dont bénéficie cet adou.

L'Ae recommande de mieux apprécier les incidences du projet sur l'Adou des Faïsses et d'adapter les mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation.

Le projet prévoit, pour certains rétablissements, des franchissements de cours d'eau par des passages à gué. Ceux-ci visent, outre l'économie de moyens, à faciliter le transport solide. Le dossier précise que le passage à gué du ravin de Saint-Christol ne devra pas créer de chute dans le cours d'eau et devra prévoir un chemin préférentiel des écoulements en période d'étiage afin de maintenir une certaine lame d'eau. Le gué se confondra avec le lit mineur. Il ne constituera pas d'obstacle au droit du passage vis-à-vis du profil en travers et du profil en long du cours d'eau. Les autres passages à gué ne bénéficient pas de ces précautions, alors qu'elles sont nécessaires pour réduire les incidences sur le cours d'eau : perturbations des écoulements et de la continuité écologique, affouillements à l'aval, interruption de la ripisylve, risques en cas de crues...

L'Ae recommande de prendre les mesures nécessaires pour réduire l'impact des passages à gué sur les cours d'eau, comme pour le gué du ravin de Saint-Christol.

¹⁹ Conformément à l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique du puit et du forage qui précise dans son article 7.1, que toute nouvelle construction ou la modification de voirie peuvent être autorisés sous réserve de prescriptions spécifiques. Cela concerne les forages suivants : stade de Malijai (création d'un bassin dans le PPE), puits Les Palus-Les Iscles à Mallemoisson (création de bassin et modification de voirie dans le PPE) ; puit et forage des Paluts à Aiglun (création de bassin et modification de voirie dans le PPE) ; puits de la Bléone au Chaffaut-Saint Jurson (importants travaux à proximité).

²⁰ Classé en APPB par arrêté préfectoral n°91-2331 du 28 novembre 1991, dont l'article 4 stipule qu'« *aucun rejet ou écoulement provenant de quelque activité que ce soit ne devra apporter une quelconque dégradation de la qualité physicochimique et biologique des eaux de cet adou* ».

Autres milieux naturels, faune, flore

Le volet faune–flore de 2022 apporte les réponses au premier avis de l'Ae, en précisant les superficies des divers habitats affectés par le projet, principalement des terres cultivées (35 ha) et des habitats forestiers (27 ha).

Après avoir présenté les cinq mesures d'évitement (ME 01 à 05) et quatorze mesures de réduction (MR 01 à 14), l'étude d'impact apprécie les impacts résiduels sur les milieux et les espèces, pour lesquelles l'analyse conclut à un impact résiduel notable pour ces trente espèces. Elle concerne 30 espèces et leurs habitats²¹.

La méthode de compensation repose sur une approche surfacique des habitats d'espèces, pondérée par un coefficient de compensation d'autant plus élevé que l'enjeu écologique de l'habitat est important (1 pour faible à 3 pour majeur). Elle conduit à proposer 25,57 ha²² de compensation. Si la démarche est claire, le lien entre chaque espèce et la surface d'habitat naturel affectée n'est pas suffisamment explicitée²³.

L'Ae recommande de mieux expliciter le lien entre la superficie d'habitat naturel retenu et la compensation requise par chaque espèce cible.

Cinq mesures de compensations sont alors proposées (MC 01 à 05) au regard desquelles sont listées les espèces concernées. La superficie totale de ces mesures ne correspond cependant pas à la cible, soit que le linéaire de haies n'ait pas été converti en ha, soit que la superficie de l'une d'entre elles n'ait pas été corrigée.

L'Ae recommande de vérifier et corriger le cas échéant les superficies annoncées pour les mesures de compensation.

La mise en œuvre de ces compensations, dont l'Ae rappelle qu'elle doit être effective avant le début des travaux, suppose que la maîtrise foncière ou les contrats de gestion soient conclus bien avant. Il a été dit au rapporteur que la plupart des terrains concernés sont dans l'emprise de la DUP et en cours d'acquisition, y compris pour l'important linéaire de haies, mais le dossier reste peu précis à ce sujet et renvoie à des « atlas de localisation des mesures compensatoires » qui ne sont pas joints au dossier, notamment pour les haies.

L'Ae recommande de compléter le dossier par la localisation précise des mesures de compensation et de s'assurer de leur mise en place effective avant le commencement des travaux.

Le dossier de dérogation a prévu deux mesures d'accompagnement (transplantation de la Gagée des champs et de la Tulipe des bois).

²¹ Deux espèces végétales (Gagée des champs et Tulipe sylvestre), un insecte (grand Capricorne), deux amphibiens (Crapaud épineux et Salamandre tachetée), six reptiles (Coronelle girondine, Couleuvre d'Esculape, Couleuvre vert et jaune, Lézard à deux raies, Lézard des murailles et Orvet fragile), seize espèces d'oiseaux (Alouette Lulu, Fauvette pitchou, Linotte mélodieuse, Tarier pâtre, Bruant jaune, Pie–grièche écorcheur, Bruant proyer, Verdier d'Europe, Coucou gris, Serin cini, Chardonneret élégant, Rossignol philomèle, Chevêche d'Athéna, Fauvette mélanocéphale, Cisticole des joncs, Moineau friquet), trois mammifères (Ecureuil roux, Hérisson d'Europe, Muscardin).

²² Soit 0,22 ha d'habitats de repos, de reproduction et d'alimentation des espèces du cortège des milieux aquatiques et humides ; 2,06 ha d'habitats de repos, de reproduction et d'alimentation des espèces du cortège des milieux boisés et humides ; 13,23 ha d'habitats de repos, de reproduction et d'alimentation des espèces du cortège des milieux arbustifs et arborés ; 10,6 ha d'habitats de repos, de reproduction et d'alimentation des espèces du cortège des milieux ouverts.

²³ En outre, la restauration d'un petit édifice en ruine pour héberger les chauves–souris à Mallemoisson, près de la maison des produits du Pays Dignois, présentée lors de la visite de terrain ne figure pas dans le dossier.

Certains alignements de platanes qu'il était initialement prévu de couper ont été préservés, notamment à la demande de l'architecte des bâtiments de France. En plus des raisons paysagères, il convient de s'interroger sur l'intérêt qu'il y aurait à reconstituer des alignements de platanes le long de cet axe, dont l'ombrage et les continuités écologiques qu'ils permettent peuvent en améliorer la qualité.

Effets sur les émissions de gaz à effet de serre et le climat

L'étude d'impact est muette sur les émissions de gaz à effet de serre liées au projet tant pendant la phase travaux qu'en exploitation.

L'Ae recommande d'apprécier les émissions de gaz à effet de serre liées au projet (phase travaux et exploitation) et de proposer le cas échéant les mesures pour les réduire ou les compenser.

Artificialisation des sols et terres agricoles

L'aménagement « sur place » de la RN 85 réduit la consommation de terres agricoles, mais cet effet est limité par l'importance des rétablissements routiers prévus. Le bilan de l'opération conduit à artificialiser de l'ordre de 25 ha. L'Ae rappelle l'objectif de lutte contre l'artificialisation des sols du plan biodiversité de 2018²⁴ inscrit dans la loi « climat et résilience » de 2021²⁵ ainsi que le I de l'article L. 163-1 du code de l'environnement

L'Ae recommande de préciser comment le dossier s'inscrit dans l'objectif « zéro artificialisation nette » et les mesures de compensation envisagées.

La compensation collective agricole prend la forme d'une contribution financière en faveur de l'activité agricole du secteur, en application de l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime. Dans son premier avis, l'Ae avait demandé d'évaluer l'impact sur les milieux aquatiques de l'installation d'irrigation puisque la contribution apportée aux agriculteurs devait soutenir des projets collectifs d'amélioration de l'irrigation sur 80 ha. Les conséquences de ces compensations par l'irrigation seront plus élevées alors que les effets du changement climatique accroissent la tension sur les ressources en eau.

L'Ae réitère sa recommandation d'évaluer les impacts sur les milieux aquatiques de l'installation d'irrigation projetée en l'actualisant avec les superficies agricoles réellement affectées et en tenant compte des données actuelles sur le changement climatique, et de présenter les mesures prises pour les éviter, les réduire ou si besoin les compenser.

2.3.2 Effets cumulés

Plusieurs projets connus sont mentionnés et évalués au titre des effets cumulés susceptibles d'être provoqués. En particulier, le projet de confortement des berges de la Bléone sur la commune d'Aiglun entre le giratoire des Lavandes et la discothèque « Le Météore » est identifié à ce titre, car situé à proximité immédiate de la RN 85 en rive droite de la Bléone. Ce projet a fait l'objet de l'avis de l'Ae n° 2017-20 du 14 juin 2017.

²⁴ L'objectif 1.3 du [plan Biodiversité](#) est assorti de l'objectif « Zéro artificialisation nette ».

²⁵ Article 191 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

La modélisation hydraulique réalisée pour le présent projet prend en compte les effets du projet de confortement des berges de la Bléone. Dès lors, les impacts évalués dans l'étude d'impact correspondent aux impacts cumulés des deux projets.

2.4 Évaluation des incidences Natura 2000

L'actualisation du projet ne remet pas en question l'évaluation des incidences du projet sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000, qui confirmait l'absence d'incidences significatives, à laquelle l'Ae souscrit sous réserve de la bonne mise en œuvre des mesures prévues.

2.5 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Le dossier de dérogation a prévu trois mesures de suivi : suivi des mesures d'atténuation, des espèces exotiques envahissantes et des compensations (pendant dix à trente ans). Elles n'appellent pas d'observation, si ce n'est que le maître d'ouvrage devra s'engager à ce qu'elles soient bien mises en œuvre dans la durée.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager à ce que les mesures de suivi prévues par l'étude d'impact soient bien mises en œuvre dans la durée.

2.6 Résumé non technique

Le parti pris du maître d'ouvrage d'assurer la traçabilité des modifications apportées depuis la première étude d'impact en 2017 oblige le lecteur à passer en permanence d'un document à l'autre, ce qui rend la lecture fastidieuse et peut conduire à ne pas prendre en compte l'information la plus récente. Il convient de veiller à ce que le résumé non technique intègre la totalité des modifications apportées au projet et par voie de conséquence à l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis en veillant à y intégrer toutes les modifications apportées pendant l'instruction du projet.