



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur
l'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la
RN 85 et sur la mise en compatibilité des documents
d'urbanisme de Malijai, Mallemoisson et Aiglun (04)**

n°Ae : 2017-64

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 25 octobre 2017 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la desserte de Digne-les-Bains par la RN 85 et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Malijai, Mallemoisson et Aiglun (04).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, François Duval, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert, Louis Hubert, Philippe Ledenic, François Letourneux, Serge Muller, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Michel Vuillot.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Gabriel Ullmann

* *
*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Alpes-de-Haute-Provence, le dossier ayant été reçu complet le 1^{er} août 2017.

Cette saisine étant conforme à 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. Le maître d'ouvrage a sollicité la mise en œuvre de la procédure commune d'évaluation environnementale prévue par les articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

Conformément aux dispositions du même article, l'Ae a consulté par courriers du 3 août 2017 :

- le directeur général de l'agence régionale de Santé Provence-Alpes-Côte-d'Azur,
- la préfet du département des Alpes-de-Haute-Provence, et a pris en compte la réponse du 7 septembre 2017.

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 3 août 2017 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Sur le rapport d'Edmond Graszak et de François Vauglin, et après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, 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 ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de son étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions correspondantes.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à le réaliser prend en considération cet avis (article L. 122-1-1 du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

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 (27 accidents dont 4 mortels sont recensés entre 2007 et 2012), d'améliorer le cadre de vie des riverains et de participer au désenclavement de Digne-les-Bains. Le dossier présenté vise à obtenir une déclaration d'utilité publique du projet.

La RN 85 sera réaménagée « sur place » en sections à chaussée bidirectionnelle (2x1 voie), à 90 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. L'Ae souligne toutefois que la description des rétablissements routiers est largement incomplète et que leur ensemble doit être intégré à l'étude d'impact.

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 des continuités écologiques,
- le bruit, le paysage, et la fonctionnalité des rétablissements routiers.

Le choix du projet résulte d'une concertation qui l'a substantiellement 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. Quelques aménagements cyclables sont prévus, pour lesquels l'Ae recommande de présenter la cohérence d'ensemble tant au niveau des traversées urbaines et que de l'ensemble du projet.

L'état initial est incomplet : la présentation de l'état initial sonore ne permet pas de connaître la situation acoustique de jour et de nuit de chaque bâtiment, habitation ou établissement sensible ; l'identification des zones humides est très sommaire et partielle ; les inventaires faunistiques n'ont pas prospecté les poissons, les crustacés et les mollusques alors que l'aire d'étude est vraisemblablement fréquentée par des espèces protégées ou patrimoniales. L'Ae recommande de compléter le dossier sur ces points.

Concernant les impacts du projet, l'Ae émet des recommandations visant à ce que :

- la DREAL s'engage à respecter les périodes de travaux les moins défavorables à la faune,
- l'étude des impacts sonores du projet soit largement reprise et complétée,
- les atteintes aux habitats naturels et les mesures compensatoires prévues soient mieux décrites.

L'ensemble des recommandations sont précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, projet et enjeux pour l'environnement

1.1 Contexte

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de la région 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 (27 accidents dont 4 mortels sont recensés entre 2007 et 2012), améliorer le cadre de vie des riverains et participer au désenclavement de Digne-les-Bains.

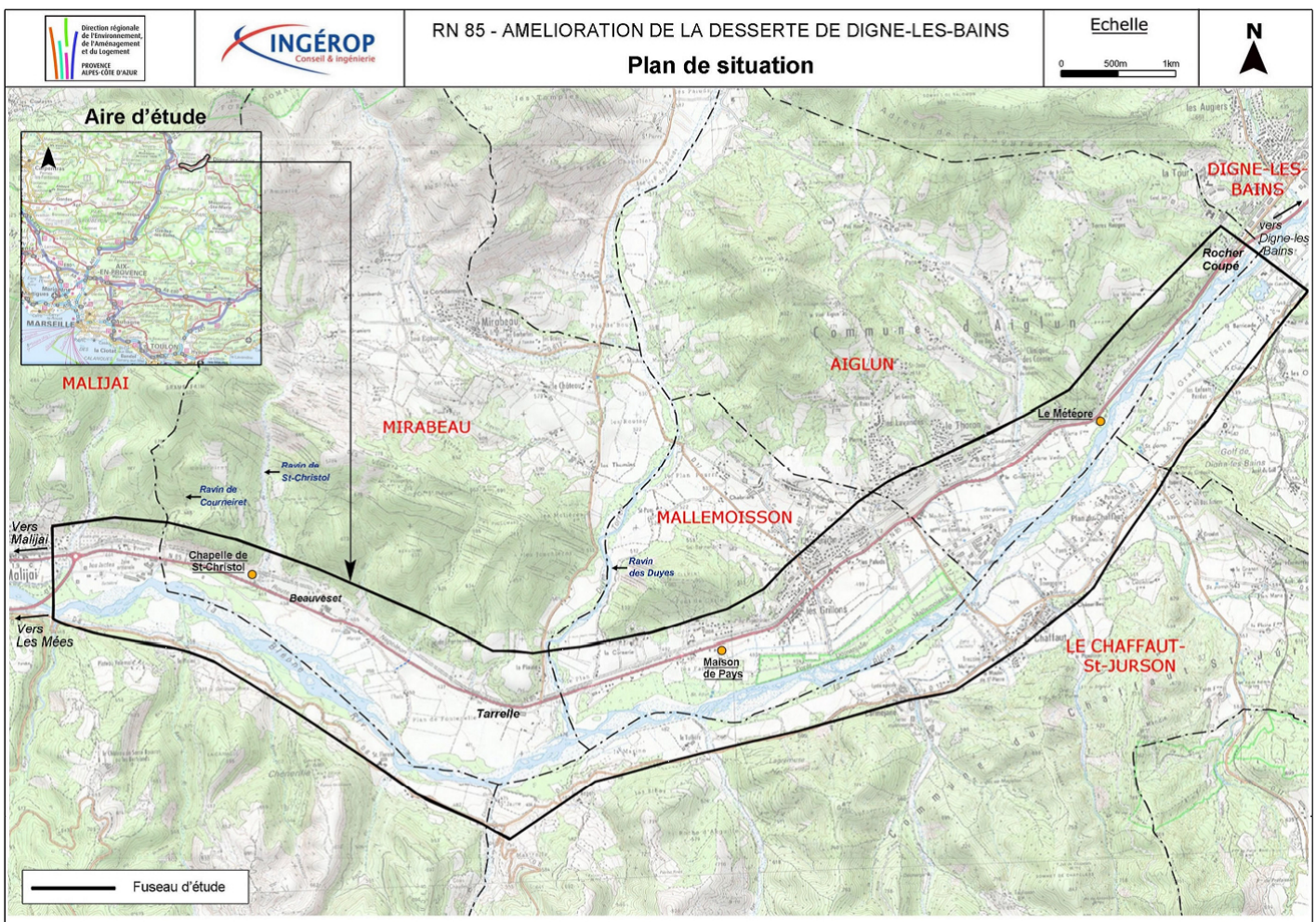


Figure 1 : plan de situation (source : étude d'impact)

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 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. Celle-ci fait l'objet du dossier d'enquête publique présenté à l'Ae. Ce dossier conserve néanmoins le périmètre d'étude large initial.

1.2 Présentation du projet et des aménagements

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.

La RN 85 sera réaménagée « sur place » en sections à chaussée bidirectionnelle à deux voies (2x1 voies) à 90 km/h hors traversées urbaines (certaines sections sont actuellement limitées à 70 km/h). Les carrefours existants seront transformés en giratoires pour certains, réaménagés et mis aux normes pour d'autres, étant précisé qu'une partie des carrefours existants ont déjà été réaménagés ou sont en voie de l'être dans le cadre du PRAS. L'étude d'impact aurait dû inclure ces opérations, qui forment avec l'opération présentée un projet d'ensemble.

Les ouvrages hydrauliques de franchissement qui s'avèrent insuffisants (présentant des surcharges lors de crues) seront repris et un dispositif d'assainissement de la plateforme routière sera créé, comprenant dix-sept bassins de rétention et l'élargissement de cinquante-deux fossés. Il est toutefois à noter que la mise aux normes de l'assainissement ne portera que sur les sections sur lesquelles la DREAL a prévu d'intervenir, alors que le projet pourrait être l'occasion de traiter de manière cohérente l'ensemble de la section, car l'itinéraire est susceptible d'impacts via ses eaux de ruissellement qui arrivent actuellement sans traitement dans les cours d'eau.

Les rétablissements nécessaires tant pour les accès routiers que pour l'écoulement des eaux seront réalisés, incluant des passages pour la petite faune dans certains ouvrages. Huit ouvrages d'art et un pont rail seront élargis.

L'amorce des rétablissements routiers figure sur les cartes des carrefours présentées dans le dossier, mais ils ne sont pas décrits et leur tracé, même sommaire, n'est pas présenté. Les rapporteurs ont pourtant pu consulter une simulation vidéo présentant l'ensemble du projet et de ses rétablissements routiers. Il leur a été indiqué par oral que le linéaire total des rétablissements routiers représentera 9,5 km environ, ce que le dossier ne mentionne pas. Une partie substantielle

correspond à des tracés nouveaux, qui font clairement partie du projet et dont les impacts devraient être présentés.

L'ensemble des accès à la RN 85 se fera par les carrefours intégrés au projet, les quarante accès actuels ayant vocation à être fermés ou rabattus sur un rétablissement (ce que le dossier ne mentionne pas explicitement).

Enfin, quatre créneaux de dépassement 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,
- 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.

L'Ae recommande de compléter la présentation du projet par une description des voiries de rétablissement au niveau de détail actuellement disponible, et de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble du projet constitué du réaménagement de la RN 85, des voiries de rétablissement et des travaux financés dans le cadre du PRAS.

L'Ae ne revient pas sur cette recommandation dans la suite de l'avis, mais elle a bien sûr vocation à s'appliquer à l'ensemble de l'évaluation des impacts du projet.

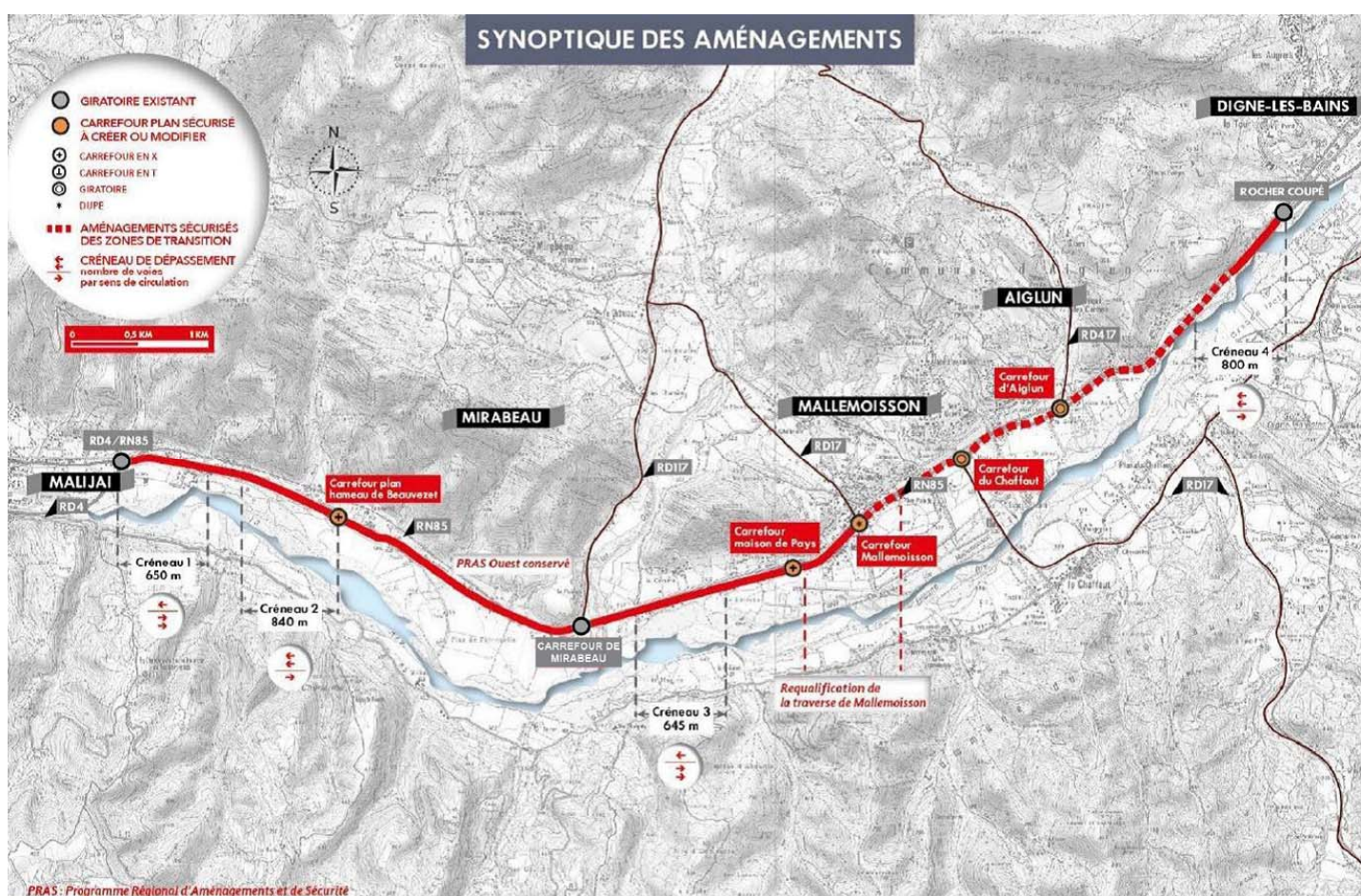


Figure 2 : synoptique de la solution retenue (source : dossier)

Au vu des choix de réaménagement de la RN 85 et des conclusions d'une étude agricole menée par la chambre d'agriculture, il n'est pas envisagé de procéder à un aménagement foncier agricole et forestier.

Le coût de l'ensemble du projet est estimé à 47,3 millions d'euros en valeur février 2017. Sa livraison est prévue en 2020.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier est présenté en vue de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, qui pourra être prononcée à l'issue d'une enquête publique². La DUP permettra d'exproprier, de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme, et de procéder aux classements et déclassés de voirie.

Le projet était soumis à étude d'impact avant la dernière réforme du code de l'environnement (décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes), mais ne l'est plus au titre du code en vigueur, applicable au projet, qui le soumet à examen au cas par cas (rubrique 6 b de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement). Toutefois, le maître d'ouvrage a choisi de poursuivre l'élaboration d'une étude d'impact soumise à avis de l'autorité environnementale, qui est la formation d'autorité environnementale (Ae) du CGEDD compte tenu de la maîtrise d'ouvrage par un service du ministre en charge de l'environnement.

Conformément à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, le dossier soumis à l'enquête porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) avec lesquels le projet n'est pas compatible à la date d'ouverture de l'enquête publique. Sont ici concernés les documents d'urbanisme communaux de Malijai, Mallemoisson et Aiglun. Le maître d'ouvrage a sollicité la mise en œuvre de la procédure commune d'évaluation environnementale prévue par les articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement³. L'Ae du CGEDD est de ce fait également l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis sur la MECDU.

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 2000⁴.

Une nouvelle enquête publique sera réalisée ultérieurement, dans la phase de mis au point des détails du projet, 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 protégées (article L. 411-1 et suivants du même code). Cette nouvelle enquête publique s'appuiera, le cas échéant, sur une étude d'impact et un avis de l'Ae actualisés.

² Code de l'environnement, articles L. 123-1 et suivants.

³ Il conviendrait d'ajouter cette information, contenue dans la lettre de saisine du préfet, aux textes cités par le dossier.

⁴ 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 sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Vu la taille modeste du projet, un dossier présenté avec le niveau de détails suffisants pour que l'étude d'impact couvre à la fois la demande de DUP et l'autorisation environnementale, dans le cadre d'une enquête publique unique, aurait été un choix préférable pour la bonne compréhension du public.

1.4 Principaux enjeux environnementaux 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 des continuités écologiques,
- le bruit, le paysage et la fonctionnalité des rétablissements routiers.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Analyse de l'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. La vitesse moyenne entre Digne-les-Bains et Château-Arnoux est de 65 km/h environ.

Le dossier mentionne que le Département a adopté un schéma directeur cyclable, dont l'un des axes vise à favoriser les déplacements quotidiens à vélos, actuellement quasiment inexistant.

2.1.2 Bruit

L'état initial sonore repose sur un modèle qui a été établi à partir de quelques mesures réalisées *in situ*. L'étude d'impact ne présente pas le calage du modèle, ni ses résultats. Le dossier indique que l'ambiance sonore est modérée, sauf à Mallemoisson où les bâtiments sont en ambiance sonore « non modérée » à proximité de la RN 85, et à l'exception des habitations assez nombreuses qui sont considérées comme des « points noirs du bruit » (27 bâtiments), c'est-à-dire qu'elles sont exposées à plus de 70 dB(A) en période diurne ou à plus de 65 dB(A) de nuit.

Afin d'établir clairement l'état initial sonore dans l'étude d'impact, l'Ae recommande de le compléter par la présentation du modèle acoustique qui a été réalisé, des paramètres de son calage et de la mention des niveaux sonores LAeq de jour et de nuit sur chaque bâtiment de l'aire d'étude affecté par le bruit.

2.1.3 Qualité de l'air et santé

La qualité de l'air est qualifiée de bonne l'été selon les mesures présentées, mais des dépassements des concentrations de dioxyde d'azote sont constatés l'hiver (58 µg/m³ alors que l'objectif de qualité est de 40 µg/m³). Toutefois, la campagne de mesures a été effectuée sur les seuls dioxyde d'azote et BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes). Les teneurs en particules fines ne sont pas précisées.

2.1.4 Eaux et milieux aquatiques

Les 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 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.

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, mais celle intitulée « conglomérats de Valensole » est en état médiocre.

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

La cartographie des zones humides présentée est tirée de la bibliographie et des habitats recensés. Elle repose sur le seul critère phytosociologique⁵, alors que de nombreuses parcelles du champ d'expansion des crues des cours d'eau sont cultivées. La réalisation de sondages pédologiques est nécessaire pour compléter cette cartographie, dont l'échelle est par ailleurs trop petite pour les études détaillées du projet.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation des zones humides par des sondages des sols, et d'en affiner les contours pour pouvoir évaluer les impacts du projet sur ces zones.

⁵ La phytosociologie est la discipline botanique qui étudie les communautés végétales et leur relation avec le milieu, en se basant sur des listes floristiques les plus exhaustives possibles (wikipédia).

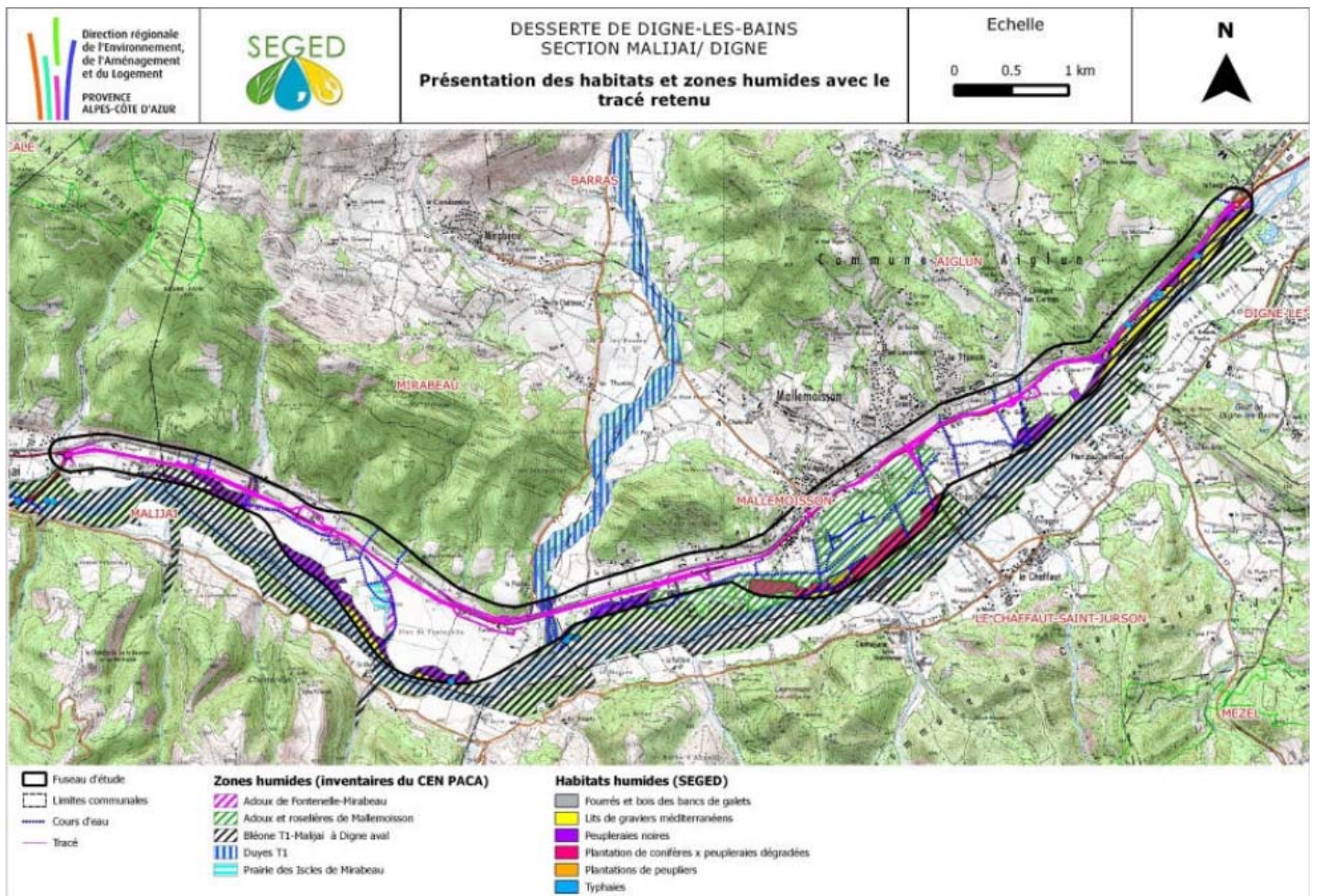


Figure 3 : zones humides identifiées par le conservatoire des espaces naturels de PACA (source : dossier)

2.1.5 Milieux naturels

La Bléone, ses affluents et ses berges, que la RN 85 longe parfois de près, constituent une ZNIEFF⁶ 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 ont été recensés dans la zone d'étude, parmi lesquels figurent milieux pionniers alluviaux, ruisseaux, adoux et canaux, roselières, forêts alluviales, garrigues, milieux rocheux, etc.

Il est à noter que l'adou des Faïsses et l'adou de Féraud, situés dans le fuseau d'étude, sont protégés par un arrêté de protection de biotope (APB), et que le projet est situé dans le périmètre de protection de la réserve naturelle géologique de Haute-Provence.

⁶ 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, dont quatre sont protégées au niveau national (Gagée des champs, Tulipe sylvestre, Petite massette, Vigne sauvage). Six espèces exotiques envahissantes végétales ont été repérées.

De nombreuses espèces d'oiseaux ont été recensées (près de cent), dont deux sont à enjeu qualifié de « *très fort* » (Chevalier guignette et Petit gravelot), et dix espèces de chiroptères ainsi que plusieurs de leurs gîtes qui abritent quatre espèces différentes. D'autres espèces à enjeu fort ou très fort sont présentes, notamment des mammifères aquatiques, des amphibiens, des reptiles, des poissons et des insectes.

Si les inventaires réalisés ont correctement porté sur un cycle biologique annuel complet avec 24 jours d'investigations, il est à noter que les poissons, crustacés et mollusques n'ont pas été prospectés. Leur présence est estimée à partir de la bibliographie, qui signale entre autres l'Apron du Rhône, le Barbeau méridional, le Blageon et l'Écrevisse à pieds blancs.

S'agissant d'un projet susceptible d'affecter la Bléone et des adoux potentiellement fréquentés par des espèces de poissons et d'invertébrés dont certaines protégées ou patrimoniales, mais aussi par des espèces exotiques envahissantes, l'Ae recommande de compléter l'état initial par une prospection des poissons, crustacés et mollusques.

Une utile cartographie de synthèse des réseaux et fonctionnements écologiques est présentée, et une autre, moins lisible, montre les enjeux faune-flore.

2.1.6 Risques naturels

La partie est du projet est mitoyenne du lit majeur de la Bléone, la crue centennale venant s'appuyer sur les talus de la route. L'élargissement prévu à cet endroit s'effectue côté voie ferrée.

D'autres risques naturels sont présents : feu de forêt (niveau moyen à très élevé), séisme (niveau moyen), retrait et gonflement des argiles (niveau faible à moyen).

2.2 Analyse des variantes et justification du parti retenu

Les cinq variantes initiales sont présentées et analysées selon de multiples critères (géométrie, trafic, cadre de vie, milieu physique, milieu naturel, agriculture, coût), lesquels sont appréhendés par différents sous-critères. La variante retenue est ensuite l'objet d'une « optimisation », laquelle donne lieu à la comparaison de huit solutions se distinguant par le traitement des carrefours.

Le traitement des traversées urbaines

Il est intéressant de noter que la concertation a montré une forte opposition aux déviations (Beauvezet-Terrelle et Mallemoisson) qui figuraient dans toutes les variantes initialement étudiées. Cette situation a conduit à abandonner ces propositions, dont les impacts sur les milieux naturels et agricoles auraient été très nettement supérieurs, pour privilégier un aménagement intégralement « sur place ». Cette démarche privilégie l'évitement, dès l'amont de la définition de détail du projet.

La traversée de Mallemoisson donne lieu à des aménagements adaptés à ce site urbanisé : reprise des trottoirs, des sens de circulation de certaines rues par exemple. Une « bande cyclable » de 1 mètre à 1 m 50 de large est prévue sur les sections « Ouest » et « Est » de cette traversée, seulement du côté sud (sens Malijai vers Digne–les–Bains). Pour le giratoire de la section « Centre », les cyclistes seront intégrés dans la circulation générale.

Pour les cyclistes circulant dans le sens Digne–les–Bains vers Malijai, le dossier indique qu'ils transiteront le long de l'avenue Paul et Marguerite Jouve, de l'avenue du 14 juillet 1789 et du chemin Auguste Moynier, et que *« la mise en place d'une signalisation adaptée est donc nécessaire : pose de panneaux d'indication d'itinéraire cyclable aux droits des principales intersections avec la RN 85 »*.

L'article L. 228–2 du code de l'environnement dispose : *« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »*

La seule mise en place d'une signalisation verticale dans le sens Digne–les–Bains vers Malijai n'apparaît pas suffisante pour satisfaire aux dispositions de cet article.

Sur le reste du tracé, le dossier indique que *« deux sur-largeurs multifonctionnelles pouvant être empruntées par les cyclistes »* seront créées. Selon le profil en travers présenté dans le dossier, cela correspond aux bandes dérasées créées de part et d'autre de la chaussée, qui constituent des espaces de sécurité permettant si besoin aux conducteurs de corriger leur trajectoire, et qui ne sauraient constituer des itinéraires cyclables suffisants dans le cadre d'un projet de restructuration porté par l'État.

Au droit du « créneau 4 » (partie est du projet), une bande colorée bidirectionnelle d'environ 3 mètres sera implantée au nord et séparée de la chaussée par une bande dérasée revêtue de 1 m 75 de large. Les aménagements permettant le changement de côté des cyclistes qui doivent traverser la chaussée pour rejoindre cette bande bidirectionnelle lorsqu'ils circulent de Malijai vers Digne–les–Bains sont déterminants eu égard au risque d'accidents. Le dossier n'en présente pas les détails.

L'Ae recommande 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.

2.3 Impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation

2.3.1 Impacts temporaires, en phase travaux

La durée de la phase travaux est évaluée à 24 mois.

Des terrassements seront réalisés, même si les volumes de déblais ou remblais nécessaires devraient rester faibles en raison du parti d'aménagement « sur place ». Le dossier n'en présente pas d'estimation à ce stade. Par ailleurs des installations de chantier seront nécessaires pour réaliser les travaux : bases de vie, zones de dépôt ou de stockage de matériaux, pistes d'accès, stationnements, etc. Elles ne sont pas décrites. S'il est compréhensible qu'un dossier de DUP ne comporte pas tous les détails du projet, ces éléments sont importants et susceptibles d'impacts environnementaux. Ils devront donc être présentés au plus tard dans l'étude d'impact mise à jour pour la demande d'autorisation environnementale.

Les mesures classiques pour les travaux sur les infrastructures routières sont prévues : signalisation adaptée pendant le chantier, mesures de prévention des pollutions, adaptation des travaux aux cycles biologiques des espèces, balisage et clôtures spécifiques pour les zones sensibles (notamment pour éviter les espèces végétales protégées), précautions et lutte contre les espèces exotiques envahissantes...

Toutefois, l'engagement du maître d'ouvrage à respecter certains de ces engagements n'apparaît pas toujours comme ferme (« *certaines travaux pourront être planifiés pendant les périodes les moins gênantes pour la faune* », « *dans le cas où cette mesure se révélerait problématique pour la conduite des travaux, une méthode d'abattage spécifique pourra être envisagée* », etc.).

Une inspection avant travaux des arbres et ouvrages est prévue en cas de présence possible de certains insectes ou chiroptères ; toutefois la cartographie localisant les mesures d'évitement et de réduction semble réserver cette mesure de précaution à certains endroits particuliers.

L'Ae recommande 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 concernant les débroussaillages, fauchages, décapages des sols, abattages d'arbres, et démarrage des travaux au droit des ouvrages d'art, à savoir les mois de septembre et octobre.

2.3.2 Impacts permanents

Déplacements

Les hypothèses retenues sur les évolutions du trafic pour l'étude d'impact ne sont pas clairement exposées dans la partie consacrée aux impacts du projet alors qu'elles en constituent un terme source essentiel, notamment pour le bruit, pour les émissions de polluants et de gaz à effet de serre, pour les consommations d'énergie, pour l'évaluation socio-économique (volets gains de temps, confort, évolution de l'accidentologie...). Le lecteur attentif parviendra à rassembler les hypothèses à partir des différentes parties du dossier : le projet n'est pas considéré comme étant de nature à avoir une influence sur les quantités de trafics motorisés, qui évolueront sous

l'influence des tendances générales (essentiellement effets de la démographie et de la croissance économique), mais sur les vitesses de déplacement par le remplacement des zones limitées à 70 km/h par des zones limitées à 90 km/h.

Il est important que ces hypothèses soient clairement présentées dans l'étude d'impact aux différents horizons temporels, avec et sans projet, ainsi que les trafics, parts modales (répartition des déplacements entre les différents modes actifs et motorisés) et vitesses de déplacement projetés. La bonne prise en compte par le projet du schéma directeur cyclable établi par le département devrait être mieux étayée.

Le chapitre sur les méthodologies retenues pour l'évaluation du bruit fournit un tableau des trafics projetés en 2045 : ils varient de 15 200 véhicules par jour (TMJA) à 19 200 selon les sections considérées.

L'Ae recommande de présenter dans l'étude d'impact, aux différents horizons temporels (état initial, mise en service, long terme), avec et sans projet :

- ***les hypothèses retenues pour l'évolution des trafics,***
- ***les trafics et vitesses de déplacement,***
- ***la répartition entre les différents modes actifs et les modes motorisés, en montrant en quoi le projet respecte le schéma directeur cyclable du département.***

Bruit

Cette partie présente de substantielles faiblesses.

Selon le dossier, la modification de l'infrastructure n'est pas considérée comme « significative » au sens de la réglementation (article R. 571-45 du code de l'environnement). Dès lors, le maître d'ouvrage n'a pas d'obligation de traitement du bruit. Toutefois, le dossier indique que les points noirs du bruit (PNB) seront traités par des isolations de façade dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'État dans les Alpes-de-Haute-Provence.

Des cartes présentent, pour les bâtiments situés en bord de route⁷, la situation en 2045, de jour, avec et sans projet. La légende de ces cartes est illisible et peut perdre le lecteur. De plus, ces cartes sont présentées dans le chapitre décrivant le projet, mais ne le sont pas dans le chapitre sur les impacts.

Les limites déjà mentionnées sur l'état initial du bruit ne permettent pas une appréhension complète du sujet. En particulier, il n'est pas possible pour le lecteur de voir si de nouveaux points noirs du bruit sont créés. Il semble que c'est pourtant le cas à Aiglun où au moins une habitation passe de 69 dB(A) en situation de référence à 70 dB(A) avec projet.

De plus, la vérification du respect du seuil de modification « significative » de l'infrastructure (+ 2 dB(A)) ne peut être faite que de jour, car les données de nuit ne sont pas présentées, et sur les seuls bâtiments pour lesquels des données sont fournies.

Concernant l'évolution de jour sur ces bâtiments, nombre d'entre eux connaissent une augmentation de +1,5 dB(A) (certains PNB passent ainsi de 77,0 dB(A) à 78,5) alors qu'il semble

⁷ Le classement de la RN 85 n'est pas présenté au dossier. Il permet pourtant de déterminer la largeur des secteurs affectés par le bruit.

que les niveaux de bruit ont été arrondis à 0,5 dB(A) : cette remarque souligne l'importance que le modèle ait été correctement calé (cf. recommandation supra).

De plus, plusieurs récepteurs rendent compte d'une augmentation supérieure à + 2 dB(A) : à La Plaine (figure 2-26), +3 dB(A) sur un bâtiment d'habitation et + 2,5 dB(A) sur un autre ; à Le Plan (même figure), + 2,5 dB(A) sur une habitation et + 3 dB(A) sur une autre ; à Aiglun (figure 2-30), +2 dB(A) sur une habitation. Il apparaît donc qu'il est erroné d'affirmer que la modification de l'infrastructure n'est pas significative au sens de la réglementation⁸.

Sur certains de ces bâtiments, le seuil de 65 dB(A) (en supposant qu'ils étaient en ambiance initiale non modérée) n'est pas respecté. Sur d'autres, le seuil de 60 dB(A) est dépassé ce qui doit conduire à vérifier le niveau de leur ambiance sonore initiale.

En application des articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement, l'Ae rappelle que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat à court et long terme concernant le bruit, et que son traitement à la source doit être privilégié (article R. 571-48 du même code).

L'Ae recommande 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.

Risque d'inondation

Les études du projet ont montré que seize ouvrages hydrauliques de franchissement se révèlent de capacité insuffisante. Douze d'entre eux seront repris. Il serait utile d'exposer clairement au lecteur les raisons ayant conduit à ne pas traiter les quatre autres.

Une cartographie du dimensionnement actuel des ouvrages est présentée, mentionnant le temps de retour de la plus forte crue qu'ils sont en capacité d'absorber sans surverse. Il apparaît ainsi que vingt-cinq ouvrages sont saturés pour une crue moindre que centennale (temps de retour inférieur à cent ans). Il serait utile d'exposer les raisons ayant conduit à ne pas traiter tous ces ouvrages, la résolution partielle de ces insuffisances manquant de cohérence globale.

L'Ae recommande d'étoffer l'exposé des raisons ayant conduit au choix de traiter ou non chacun des ouvrages hydrauliques.

Rétablissement hydrauliques et faune

Un certain nombre d'ouvrages hydrauliques seront prolongés sans toutefois être élargis. Cela réduira leur fonctionnalité de maintien des continuités écologiques car le dimensionnement de leur ouverture et l'apport de lumière dans le conduit sont des facteurs déterminants de leur attractivité. Le prolongement de l'ouvrage OH14bis sera réalisé dans un axe différent de celui de l'ouvrage existant, ce qui réduit encore sa section d'appel.

⁸ [L'Ae a produit une note sur le bruit, rappelant la réglementation et émettant des recommandations sur sa mise en œuvre. Elle est accessible par le présent lien.](#)

Les recommandations aux maîtres d'ouvrages de tels aménagements sont présentées dans des notes du SETRA⁹, mais le dossier ne s'y réfère pas. Il serait pourtant pertinent de présenter pour chaque ouvrage les rapports section sur longueur avant et après travaux, dont la valeur recommandée doit être en toute circonstance d'au moins 0,25 ; d'au moins 0,5 en présence de faune aquatique ; et d'au moins 0,75 en présence de faune terrestre.

Ces recommandations portent aussi sur la disposition des ouvrages et la récréation des lits des cours d'eau dans le franchissement.

L'Ae recommande d'indiquer les rapports section sur longueur des ouvrages hydrauliques avant et après travaux, et de comparer ces valeurs avec les recommandations du SETRA. Elle recommande de reprendre la conception des ouvrages qui ne respecteraient pas ces recommandations, et d'indiquer la manière dont les lits seront reconstitués dans les ouvrages.

Pour sept ouvrages, une banquette est prévue de l'un des côtés pour faciliter le franchissement de l'ouvrage par la petite faune. Les raisons de ces choix ne sont pas présentées (nombre et choix des ouvrages équipés, choix du côté de la banquette, et absence de banquettes bilatérales).

L'Ae recommande d'exposer les raisons des choix réalisés sur les ouvrages de franchissement pour la petite faune, et le cas échéant, de prévoir des banquettes bilatérales et d'en augmenter le nombre.

Impacts sur les zones humides

En l'absence d'un état initial suffisamment détaillé, l'étude d'impact ne permet pas d'évaluer les impacts du projet sur les zones humides. Pourtant les plans de gestion stratégiques des zones humides (PGSZH) définis par le SDAGE 2016–2021 (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) fixent un principe de compensation à 200 % en cas de destruction.

Le dossier renvoie à la future autorisation environnementale l'évaluation plus fine de ces impacts et des éventuelles mesures ERC à prévoir, ce qui n'est pas de nature à permettre une bonne information du public lors de l'enquête de la DUP.

Autres milieux naturels

La mise en place de bassins de rétention sur certaines parties du tracé constitue une nette amélioration de la situation actuelle, sur les parties traitées.

Le projet traversera des milieux et habitats divers, qui ont été cartographiés dans l'état initial. Il serait pertinent qu'une quantification des atteintes aux habitats soit présentée. Toutefois, le dossier propose des mesures de compensation – qui ne sont pas quantifiées non plus.

Une mesure de compensation est prévue afin de réaliser un diagnostic écologique des adoux et de mettre en place un plan d'actions pour leur restauration : adou de Tarelle, adou des Faïsses, forêt domaniale de Mallemoisson. Cette mesure gagnerait à être précisée et articulée avec l'arrêté de protection de biotope dont bénéficient déjà deux adoux du secteur – d'autant qu'une mesure

⁹ « Petits ouvrages hydrauliques et continuités écologiques », note de décembre 2013 disponible à l'adresse : http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/1338w-NI_faune_piscicole.pdf

« Routes et passages à faune, 40 ans d'évolution », note d'août 2006 disponible à l'adresse :

http://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/references_bibliographiques/routes_et_passages_faune.pdf

d'accompagnement est décrite dans l'étude d'impact comme visant à la mise en place d'un arrêté de protection de biotope sur les adoux au droit du projet.

Une autre mesure de compensation consiste en la création d'îlots de vieillissement favorables aux chiroptères. Toutefois, aucune description de l'état actuel des parcelles concernées n'est fournie ni aucune superficie ni cartographie précise ne sont présentées, ce qui ne permet pas d'en apprécier l'apport.

L'Ae recommande de mentionner les superficies des divers habitats qui seront détruits et de préciser les mesures de compensation relatives aux adoux et aux îlots de vieillissement.

Qualité de l'air et évaluation des risques sanitaires

L'étude d'impact fait état d'un seul paramètre modifiant le scénario de référence en situation de projet : la suppression des zones limitées à 70 km/h. Il n'est donc retenu aucune autre incidence du projet sur les trafics. De plus, le seul horizon temporel retenu pour l'étude de l'impact du projet sur la qualité de l'air et sur la santé est 2025, ce qui est utile mais devrait être complété par une évaluation à long terme (2045).

En raison de l'augmentation à 90 km/h de la vitesse autorisée sur l'ensemble du parcours, les émissions de polluants¹⁰ augmenteront en masse de 1 à 5 % selon les polluants en 2025 par rapport au scénario de référence, et en concentrations moyennes de 1 à 7 %.

L'indice pollution-population (IPP), qui représente l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique due au projet, augmente du fait du projet en 2025 de 1,6 % pour le benzène et de 2,1 % pour le dioxyde d'azote. Les concentrations restent toutefois inférieures aux seuils réglementaires.

Coûts collectifs, effets sur les émissions de gaz à effet de serre et le climat

L'horizon temporel pour évaluer les coûts collectifs et les émissions de gaz à effet de serre est aussi 2025. Les seuls effets découlent de l'augmentation de la vitesse maximale autorisée, et induisent une hausse de quelques dizaines d'euros des coûts collectifs journaliers (+0,6 %) et des consommations énergétiques (+0,9 %). Il conviendrait de compléter cette partie par une évaluation à long terme (2045).

Terres agricoles

L'aménagement « sur place » de la RN 85 réduit la consommation de terres agricoles, mais cet effet bénéfique est limité par l'importance des rétablissements routiers prévus. La compensation 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.

En application de ces dispositions, une étude préalable agricole est jointe au dossier. Elle vise à évaluer la valeur à compenser pour les 10,8 ha artificialisés par le projet : celle-ci est estimée à 160 300 €. Le maître d'ouvrage s'engage à soutenir pour un montant équivalent des projets

¹⁰ Les émissions des véhicules ont été estimées à partir de la méthodologie Copert IV. Depuis mai 2017, la référence est Copert V dont la dernière version (5.0.1145) intègre des valeurs corrigées des émissions des véhicules diesel aux normes euro VI pour tenir compte des différences importantes entre les émissions réelles et les émissions nominales. Il serait préférable que l'étude d'impact s'appuie sur la dernière version Copert lors de ses prochaines mises à jour.

collectifs d'amélioration de l'irrigation, ce qui correspond à la mise en place d'une installation d'irrigation par aspersion d'environ 80 ha. Ni le prélèvement d'eau supplémentaire, ni les éventuelles pollutions agricoles induites ne semblent avoir été évalués dans les impacts sur la ressource en eau (étant rappelé que les prises d'eau sont un facteur de dégradation de l'état écologique des masses superficielles, selon l'état initial présenté). Pour l'Ae, cette installation fait partie du projet.

L'Ae recommande d'évaluer les impacts sur les milieux aquatiques de l'installation d'irrigation .

2.3.3 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 susceptible d'impacts cumulés, 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.

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

Le site Natura 2000 le plus proche correspond à celui de la Durance (ZPS et ZSC), située à 1,6 km en aval hydraulique du projet (la Bléone se jette dans la Durance). Les suivants sont situés à 10 km et plus. La présence d'un barrage hydraulique à Malijai est toutefois un obstacle aux déplacements de certaines espèces.

Les principales incidences potentielles identifiées concernent les pollutions chroniques ou accidentelles des eaux, la fragmentation accrue des milieux, et le risque de collisions avec certaines espèces sur la route.

L'analyse sur les quatre sites Natura 2000 pris en compte est conduite avec un niveau de détail suffisant.

Quatre espèces apparaissent comme pouvant subir une incidence du fait des effets bruts du projet (Guêpier d'Europe, Petit rhinolophe, Grand rhinolophe, Petit murin). Après la prise en compte de deux mesures d'évitement et de huit mesures de réduction¹¹, l'incidence résiduelle est qualifiée de faible. Au total, l'évaluation des incidences du projet sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 conduit à la qualifier de non significative, ce à quoi l'Ae souscrit sous réserve de la bonne mise en œuvre des mesures prévues.

¹¹ Certaines sont en fait des mesures d'accompagnement (ex. : mise en place d'une mission de coordination environnement en phase travaux) ou de compensation (ex. : pose de nichoirs).

2.5 Analyse des effets potentiels sur l'urbanisation et mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet n'étant pas compatible avec les documents d'urbanisme de Malijai, Mallemoisson et Aiglun, leur mise en compatibilité est présentée et évaluée. Elle consiste en l'ajout d'emplacements réservés pour l'aménagement de la desserte de la RN 85, et en la modification du règlement de certaines zones.

L'Ae n'a pas d'observation sur cette partie.

Effets potentiels du projet sur l'urbanisation

L'étude d'impact mentionne que « *l'amélioration de la desserte de Digne renforcera l'attractivité des communes concernées, accompagnant ainsi le développement démographique des communes situées dans l'aire d'étude* ». Elle conclut : « *Le projet peut accompagner le développement démographique de l'agglomération* » tout en mentionnant au § 7.1 que « *le projet n'est pas de nature à modifier significativement les dynamiques d'urbanisation à l'échelle des communes traversées* ». Aucune autre précision n'est apportée sur ce sujet, alors qu'était attendue une appréciation des potentiels d'urbanisation existants ou à créer dans les communes concernées, au regard des évolutions démographiques et de l'urbanisation induites, et des impacts ainsi suscités par le projet sur l'urbanisation.

2.6 Suivi des mesures et de leurs effets

Un suivi des mesures et de leurs effets est prévu sur dix ans : efficacité et utilisation des aménagements pour la faune, des nichoirs qui seront mis en place, suivi de la fréquentation des zones de nidification du Guêpier d'Europe, suivi des adoux et de la qualité du milieu, suivi des îlots de vieillissement...

2.7 Évaluation socio-économique

Cette partie est intitulée « évaluation socio-économique » alors qu'il s'agit plutôt d'une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Elle est présentée de manière très sommaire, en raison du fait que les hypothèses d'augmentation du trafic découlent essentiellement de facteurs exogènes (démographie, croissance économique).

Cette partie présente les effets du projet sur la sécurité routière et les effets sur les temps de parcours en 2025, qu'il conviendrait de compléter par une évaluation à long terme en 2045 car les temps de parcours augmenteront avec l'augmentation tendancielle du trafic.

Le gain de temps escompté sur le parcours est estimé à 12 secondes en moyenne (16 secondes en heure de pointe) en 2025. La baisse des accidents corporels espérée est de 32 % sur la période 2025–2045.

L'évaluation ne contient pas d'analyse de la sensibilité ni des risques systémiques ou même d'évaluation monétarisée des bénéfices attendus.

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique est facile à lire et bien illustré. Il présente les mêmes qualités et limites que l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.