

ENQUETE PUBLIQUE

pour une autorisation environnementale

relative à l'aménagement de la RN 85

entre MALIJAI et DIGNE les BAINS

-

-

RAPPORT du COMMISSAIRE ENQUETEUR

Commissaire Enquêteur : M. Marc DUBOIS

CADRE DU RAPPORT

A – GENERALITES p. 3 à 24

Cadre général du projet
Historique du projet
Analyse stratégique du projet
Eléments de contexte
Conditions d'élaboration du projet
Principaux enjeux environnementaux
Etude d'impact
Contexte administratif
Impact sur les activités agricoles
Objet de l'enquête et cadre juridique
Présentation succincte du projet

B - ORGANISATION de L'ENQUETE p. 25 à 26

Désignation du CE
Arrêté d'ouverture de l'EP
Mention des visites des lieux et réunions
Mesures de publicité

C – DEROULEMENT de L'ENQUETE p. 27 à 28

D – SYNTHESE des AVIS des PPA et autres Personnes associées à l'élaboration du projet p. 29 à 38

E – ANALYSE DES OBSERVATIONS, QUESTIONNEMENTS du public p. 38 à 83

- 1 – questions et observations relatives à l'aménagement de pistes cyclables. (38 / 45)
- 2 – remarques et observations relatives à l'implantation et à l'adéquation des bassins de rétention (46 / 53)
- 3 – observations, questionnements relatifs à des avis généraux. (53 / 57)
- 4 – observations, questionnements relatifs à des demandes particulières. (57 / 61)
- 5 – observations, questionnements relatifs à des questions diverses. (61 / 62)
- 6 – observations et questionnements complémentaires du commissaire enquêteur. (63 / 83)

A - GENERALITES

Autorité Compétente : ARRETE PREFECTORAL

L'autorité responsable du projet est la DREAL PACA, domiciliée au 16 rue Zattara – CS 70248 – 13331 MARSEILLE Cédex 3, représentée par son chef de pôle administratif et foncier, et son responsable d'opération - Mme Sabrina BESTAVEN – sabrina.bestaven@developpement-durable.gouv.fr – (tél : 04 88 22 61 59 / 06 59 91 26 11)

Enquête publique : durée consécutive de 30 jours du LUNDI 6 NOVEMBRE 2023 au MARDI 5 DECEMBRE 2023 inclus, sur le territoire des communes de MALIJAI, MIRABEAU, MALLEMOISSON, AIGLUN et DIGNE LES BAINS à une enquête publique unique préalable à une autorisation environnementale pour les travaux d'aménagement de la RN 85 desservant DIGNE LES BAINS.

Décision n° E23000071/13 du 30 Août 2023 de Mme la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille, à la suite de la lettre enregistrée le 10/08/2023 par laquelle M. le Préfet des Alpes-de-Haute-Provence demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet une autorisation environnementale pour l'aménagement de la desserte de DIGNE LES BAINS par la RN 85 sur le territoire des communes de DIGNE LES BAINS, AIGLUN, MALLEMOISSON, MIRABEAU et MALIJAI, à la demande de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région SUD (DREAL PACA), M. YL KERVEGANT est désigné en qualité de commissaire enquêteur et M. Marc DUBOIS, administrateur des finances de groupes industriels, en retraite, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour conduire l'enquête publique unique précitée.

Le commissaire enquêteur désigné n'ayant pu assumer sa mission, c'est M. Marc DUBOIS en qualité de commissaire enquêteur suppléant nommément désigné, qui a assumé l'intégralité de l'enquête.

CADRE GENERAL du PROJET

Par arrêté préfectoral n° 2023-270-001 en date du 27 septembre 2023, M. le Préfet des Alpes de Haute Provence a prescrit une enquête publique pour une autorisation environnementale relative au projet d'aménagement de la RN 85.

Le projet concerne l'aménagement de la desserte de DIGNE LES BAINS par la RN 85, entre les communes de MALIJAI et de DIGNE LES BAINS ayant pour principaux enjeux :

- le renforcement de la sécurité des usagers,
- la fiabilisation des temps de parcours,
- l'amélioration du cadre de vie des riverains des communes actuellement traversées par la route nationale.

L'enquête ainsi prescrite concerne les aspects suivants :

- . une autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- . une demande de dérogation à la réglementation relative aux espèces protégées,
- . une autorisation pour les infrastructures linéaires et de transport.

HISTORIQUE DU PROJET

Le projet de desserte de DIGNE LES BAINS s'inscrit dans un long processus dont l'origine remonte aux années 1980.

– De 1986 à 2010 : le projet d'antenne autoroutière de Digne les Bains.

Les premières études relatives à l'aménagement d'une antenne autoroutière dans le Val de Bléone ont été engagées en 1986. L'aménagement envisagé se limitait à une simple liaison entre la future A 51 (section Manosque / Sisteron Sud mise en service en décembre 1989) et l'Ouest de MALIJAI.

Le 13 avril 1987, le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) propose la création d'une liaison autoroutière entre Grenoble et Sisteron afin de délester la vallée du Rhône et de désenclaver le massif alpin. Cette décision confirmée par le Schéma Directeur Routier National d'avril 1988 augmente sensiblement les perspectives de trafic transitant à terme par le Val de Bléone à destination de la Côte d'Azur.

De nouvelles études sont alors engagées pour examiner différentes solutions d'aménagement entre l'A 51 et DIGNE LES BAINS, notamment en comparant l'aménagement sur place de la RN 85 avec des solutions autoroutières en tracé neuf. Les conclusions ont conduit le CIAT à prendre position le 5 novembre 1990 pour l'option autoroutière dans le Val de Bléone.

Après avis des Conseils Régionaux, l'aménagement est inscrit au Schéma Directeur Routier National approuvé par le décret du 1er avril 1992.

Le rapport CHABROL du 27 novembre 1995 confirme le choix d'un parti d'aménagement autoroutier en rive gauche de la Bléone. Ces conclusions sont approuvées le 9 décembre 1992 par le Ministre de l'Equipement. Le 17 septembre 1996, l'antenne autoroutière du Val de Bléone est déclarée d'utilité publique. Sa validité est prorogée jusqu'au 17 septembre 2011 par décret du 14 septembre 2001.

En parallèle, des études d'aménagement de la RN 85 sont menées avec pour objectif d'améliorer à court terme la sécurité de l'itinéraire dans l'attente de la mise en service de l'autoroute (PRAS).

La DUP de 1998 permet de procéder aux acquisitions foncières nécessaires aux travaux réalisés en 2000 (MALIJAI /BEAUVEZET), 2014 (BEAUVEZET / TARELLE) ou en cours (TARELLE / DUYES).

- DEPUIS 2010 : le projet de modernisation de la RN 85

La loi du 3 août 2009, relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement a prévu la réalisation d'un Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT). Publié en novembre 2011, le rapport d'avant-projet confirme l'abandon de l'A 585 au profit d'une modernisation sur place de la RN 85 afin d'améliorer l'accès à DIGNE LES BAINS.

Par décision ministérielle en date du 15 juin 2010, le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer demande au préfet de la région PACA d'engager les études portant sur un aménagement qualitatif de la RN 85 entre l'A 51 et DIGNE LES BAINS. Les études d'opportunité confiées au Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) Méditerranée par la DREAL PACA, maître d'ouvrage de l'opération, s'accompagnent de la mise en place d'un comité technique regroupant les services technique des collectivités locales, de la Région et de l'Etat, ainsi que d'un comité de pilotage présidé par le Préfet des Alpes-de-Haute-Provence et regroupant l'ensemble des élus concernés par cette opération.

Le 6 juillet 2012, à l'issue des études techniques, un comité de pilotage réunissant à la préfecture des Alpes-de-Haute-Provence, l'Etat, le Conseil régional PACA et le Conseil général des Alpes-de-Haute-Provence valide le principe d'un scénario d'aménagement préférentiel qui repose sur les trois éléments principaux :

- la mise à 2 x 2 voies de la RN 85 dans les secteurs où ce type d'aménagement est possible, associé à la déviation d'agglomérations et la création de carrefour(s) dénivelé(s),
- la préservation de la ligne ferroviaire entre DIGNE LES BAINS et Saint AUBAN, ce qui exclut la suppression ou le déplacement de la voie ferrée, afin de permettre sa réouverture,
- la réalisation des premiers travaux, menés dans le cadre des engagements financiers du programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) et du programme régional d'aménagement de sécurité (PRAS) 2009/2014.

Le 27 juin 2013, la commission Mobilité 21 confirme dans son rapport le caractère prioritaire de la modernisation de la liaison A51 – DIGNE LES BAINS par la RN 85 ;

Le 9 juillet 2013, cette proposition est retenue par le Premier Ministre.

Le 20 janvier 2014, une nouvelle commande ministérielle rappelle les conclusions de la commission Mobilité 21 qui souligne le caractère nécessaire de la modernisation de cet axe.

Elle fixe quatre niveaux de priorité :

- le traitement des secteurs les plus accidentogènes, avec l'achèvement des travaux de sécurité prévus dans le cadre du PRAS,
- la réalisation d'un créneau de dépassement entre MALIJAI et le hameau de BEAUVEZET, une déviation de MALLEMOISSON en tracé neuf,
- le traitement de la sortie de DIGNE LES BAINS par l'aménagement d'un autre créneau (lieu dit « de la ligne droite du trou »)
- enfin, la quatrième priorité concerne la modernisation de l'itinéraire situé entre l'A 51 et le giratoire RN 85 / RD 4 sur la commune de MALIJAI. La maîtrise d'ouvrage a choisi d'étudier cette section de manière séparée de la section MALIJAI / DIGNE.

Pour la section MALIJAI / DIGNE, la commande ministérielle porte sur la réalisation d'études préalables à la DUP et autorise la maîtrise d'ouvrage déléguée à mener une concertation publique au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme.

Le dossier d'études préalables à l'enquête publique contenait cinq variantes de tracé qui ont fait l'objet d'une concertation publique menée en 2015 et dont les conclusions ont conduit la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires à étudier plusieurs scénari d'aménagement sur place de la RN 85 pour aboutir au projet faisant l'objet de l'enquête publique engagée par arrêté préfectoral n° 2018 -019-à- du 19 janvier 2018.

Compte tenu notamment de l'avis favorable du Commissaire enquêteur du 1^{er} mai 2018 sur la déclaration d'utilité publique, M. le Préfet des Alpes de Haute Provence a, par arrêté n° 2018-248-006 en date du 5 septembre 2018, déclaré d'utilité publique le projet d'acquisition d'immeubles en vue de l'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN 85.

DEPUIS 2018

Suite aux enquêtes publiques précédemment engagées, l'État, représenté par la DREAL PACA est en mesure de disposer des emprises nécessaires à la réalisation des travaux d'aménagement de la RN tel que prévus.

L'État adonc lancé des études d'aménagement détaillé complémentaires pour préciser le projet et présenter une demande d'autorisation environnementale.

Cette démarche est conforme à la procédure dite Loi sur l'Eau – ou IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements susceptibles d'avoir une incidence sur l'eau et les milieux aquatiques ayant trait :

- . aux incidences en phase de chantier des fouilles pour la construction d'ouvrages d'art pouvant nécessiter des pompages dans les nappes,
- . aux rejets d'eau pluviales collectées sur une surface supérieure à 20 hect.,
- . aux travaux affectant des cours d'eau pouvant modifier les berges sur une longueur inférieure à 100m,
- . aux impacts sur des zones humides supérieures à 1 000 M²
- . à la destruction d'espèces protégées ou leurs habitats.

ANALYSE STRATÉGIQUE

Contexte territorial :

Le projet concerne l'aménagement de la desserte de DIGNE LES BAINS, préfecture du département des Alpes-de-Haute-Provence.

Ce territoire regroupe environ 47 000 hab, soit 30 % du département. DIGNE LES BAINS (17 500 hab) en tant que préfecture, attire la majorité des flux domicile – travail internes à la zone d'étude. Le secteur public représente 52 % des 12 000 emplois du pays dignois.

Le tourisme occupe une place importante dans les Alpes-de-Haute-Provence avec environ plus de dix millions de nuitées par saison. La Maison du Pays et la RN 85, également dénommée « route Napoléon », attirent de nombreux visiteurs et randonneurs.

La desserte interne du territoire est actuellement assurée uniquement par le réseau routier ; la liaison entre Malijai et Digne les Bains se fait nécessairement par la RN 85. Les nombreuses lignes de bus complètent l'usage individuel de l'automobile. La ligne de chemin de fer Digne / St Auban (longeant la RN 85) à écartement standard est fermée au transport de voyageurs depuis le début des années 1970 et au transport des marchandises depuis la fin des années 1980. Des études sont actuellement menées par la région PACA pour évaluer l'opportunité d'une réouverture de cette ligne au transport des voyageurs.

La RN 85 présente les caractéristiques suivantes :

- c'est une route multifonctionnelle de type R au sens du Guide technique concernant l'Aménagement des Routes Principales (ARP) ;
- ne disposant d'aucun statut spécifique, elle autorise tous les usages et se présente comme une chaussée bi-directionnelle à une voie par sens de circulation ;
- implantée dans un environnement plat de rase campagne, en surplomb de la rive droite de la Bléone, hormis dans la traversée de MALLEMOISSON, elle est jalonnée de nombreux accès riverains et d'accès aux parcelles agricoles.

Des points d'échanges existent mais présentent des configurations peu satisfaisantes.

De nombreux arrêts de bus y ont été implantés.

La circulation se révèle stable depuis une décennie. Le trafic y est d'environ 13 500 véhicules / jour entre MALIJAI et MALLEMOISSON, avec moins de 5 % de trafic poids lourds (moyenne nationale correspondante : 7 %) et de 16 500 véhicules / jour entre AIGLUN et DIGNE avec une proportion équivalente de poids lourds.

La fonction principale de la RN 85 est bien la desserte de l'agglomération de DIGNE LES BAINS.

Le temps de parcours entre DIGNE et l'A 51 est d'environ 25 min, en raison de la traversée de villages et le déficit de possibilités de dépassement.

La RN 85 entre MALIJAI et MALLEMOISSON connaît une accidentalité plus élevée que les références nationales pour ce type de route. Les accidents constatés, plusieurs mortels, sont surtout liés à des dépassements dangereux.

PROCESSUS de CONCERTATION

A la suite de la commande ministérielle du 20 janvier 2014, un complément d'études d'opportunité a été engagé, débouchant sur une concertation publique qui s'est déroulée du 19 janvier au 15 février 2015 et qui portait sur les 5 variantes d'aménagement :

- conférence de presse le 19 janvier 2015, sous l'autorité de Mme le Préfet des Alpes-de-Haute-Provence, pour présenter le processus de concertation et le projet soumis à l'avis du public,
- expositions permanentes dans les mairies concernées, avec ouverture de registres permettant de recueillir avis, observations et propositions du public,
- 11 permanences dans ces communes permettant des échanges individualisés avec la DREAL PACA, maître d'ouvrage de l'opération.
- 5 réunions publiques
- site internet dédié accessible durant le site DREAL PACA mis en place.

Conclusions de la concertation :

Forte opposition aux solutions en tracé neuf :

- . consommation importante de surface de terres agricoles de qualité,
- . fragilisation de la vie commerciale à MALLEMOISSON, en cas de déviation,
- . dégradation du cadre de vie et d'espaces naturels encore préservés.

Orientation des réflexions vers un réaménagement sur place de la RN 85 entre MALIJAI et DIGNE LES BAINS.

Les schémas d'aménagement (giratoires, créneaux de dépassement etc..) devraient générer un effet positif sur les temps de parcours des véhicules s'insérant vers DIGNE les BAINS, sur la RN 85 à partir de la RD 417. La fiabilité des temps de parcours sur la RN 85 en serait améliorée.

L'accessibilité à DIGNE les BAINS sera peu modifiée par le projet dans la mesure où le temps de parcours entre l'A 51 et DIGNE les BAINS, n'est pas réduit de manière substantielle. Néanmoins les effets positifs apportés par la fiabilisation des temps de parcours sur l'itinéraire permettront d'améliorer le niveau de service offert par la RN 85 en matière d'accessibilité à Digne les Bains.

L'accès aux commerces du centre-ville de MALLEMOISSON sera amélioré du fait de la requalification urbaine prévue (élargissement de trottoirs, réaménagement de places de stationnement, sécurisation des accès aux commerces) que même que l'accès et la visibilité de la Maison de Pays.

ELEMENTS DE CONTEXTE

- la DUP du projet de l'autoroute A585 a été déclarée caduque en septembre 2011
- un projet d'aménagement qualitatif de la RN 85 entre l'A 51 et Digne les Bains est confirmé par la CM 21 en 2013
- les objectifs assignés à l'opération étaient :
 - . moderniser l'axe MALIJAI / DIGNE pour participer au désenclavement de DIGNE et plus généralement de l'Est du département des Alpes-de-Haute-Provence
 - . renforcer la sécurité des usagers

. fiabiliser les temps de parcours (ie cela ne signifie pas garantir un temps de parcours défini mais mettre en œuvre des aménagements qui, quelque soit l'incident constaté – accident, incendie etc.. - garantir que l'accès à DIGNE n'est pas perturbé par cet incident)

. améliorer le cadre de vie des riverains de la RN 85.

CONDITIONS d'élaboration du projet

- Il a été mis en place un dispositif de gouvernance, à savoir :
 - . un comité de pilotage (COPIL), présidé par le Préfet,
 - . un comité technique (COTECH) animé par le Maître d'Oeuvre
- le Président du Conseil régional PACA, le Président du Conseil départemental du 04, les Maires et les Parlementaires des Alpes-de-Haute-Provence sont représentés au COPIL
- un COTECH précède chaque COPIL avec les services techniques.

5 variantes d'aménagement ont été présentées en concertation publique entre le 19 janvier et le 15 février 2015 ; le principe de déviation(s) a été envisagé.

Suite à la signature du CPER 2010/2015 en mars 2015, la première tranche de 30 M€ a été actée.

Le Bilan de la concertation publique en juin 2015 a conduit à l'abandon du principe de déviation(s) et l'étude de la requalification urbaine de MALLEMOISSON.

La solution préférentielle a été validée par le COPIL en mai 2016.

Une concertation inter-services (CIS) a lieu du 1er février 2017 au 10 mars 2017. Il en résulte notamment l'intégration d'un projet de voie verte sur la plate-forme ferroviaire et l'anticipation des problématiques liées à la phase chantier qui sont actées.

PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Il n'existe pas de contraintes topographiques, géologiques et géotechniques particulières.

L'examen des aspects hydrauliques souligne :

- pour les Eaux souterraines : 2 masses d'eau concernées :
 - . les « Alluvions de la Bléone »
 - . les « Conglomérats du plateau de Valensole »et l'existence de 35 points d'eau (AEP, irrigation, suivi de la nappe etc..), de 4 zones de captage, et un périmètre d'étude fortement vulnérable aux pollutions.
- Pour les Eaux superficielles :
 - . deux masses d'eau concernées avec un bon état chimique : la Bléone et le torrent des Duyes,

- . la nécessité de préservation des zones d'expansion de crues et des espaces de mobilité,
- . de nombreux « adoux » et ravins secs franchis par la RN 85
- . des ouvrages hydrauliques sous la RN 85, parfois insuffisants,
- . RN 85 en limite de zone inondable (Q100) en partie EST

Les principaux enjeux environnementaux sont :

- en milieu humain :

- . périmètre marqué par l'activité agricole,
- . ambiance sonore modérée,
- . bonne qualité de l'air,
- . bâti inexistant implanté le long de la RN 85,
- . de nombreux accès riverains et dessertes depuis la RN 85

- en milieu naturel.

Des zones naturelles remarquables, protégées et inventoriées :

- A proximité immédiate du projet : APPB « Adou des Fraisses » - ZNIEFF de type 2 « la Bléone et ses principaux affluents (les Duyes, le Galèbre, le Bès, le Bouinenc) et leurs ripisylves.

- En aval du projet : ZPS « La Durance », ZSC « la Durance », ZICO « Moyenne vallée de la Durance », ZNIEFF de type 2 « la moyenne Durance, de l'aval de la retenue de l'Escale à la confluence avec le Verdon » :

- . des habitats naturels à enjeux local de conservation, prioritaires et d'intérêt communautaire,
- . des zones humides
- . de la faune et de la flore : flore, oiseaux, chiroptères, mammifères aquatiques, amphibiens, reptiles, insectes
- . des réseaux et leurs fonctionnalités écologiques

ETUDE D'IMPACT

Conformément aux dispositions de l'art R 122-5 du Code de l'Environnement, une très importante étude d'impact de plus de 410 pages (A 3) a été conduite pour ce projet d'aménagement de la RN 85 en vue de la desserte de DIGNE les BAINS.

Après un préambule présentant la structure du dossier et le cadre réglementaire, cette étude se décompose en plusieurs chapitres :

- Ch 1 : résumé non technique qui reprend sous une forme simple et présentable pour le public, les éléments essentiels du projet
- Ch 2 : présentation du projet (tracé, travaux annexes etc..)

- Ch 3 : analyse de l'état initial du site et de son environnement, (environnement du projet et enjeux principaux sur les zones traversées)
- Ch 4 : esquisses des principales solutions de substitution étudiées et justification de la solution retenue,
- Ch 5 : analyse des effets du projet sur l'environnement et la santé – définition des mesures pour réduire ou compenser les effets négatifs – modalités de suivi – estimation des coûts,
- Ch 6 : synthèse de l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus,
- Ch 7 : problématique spécifique à la création d'une infrastructure de transport,
- Ch 8 : synthèse, coûts et modalités de suivi des mesures environnementales,
- Ch 9 : présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet sur l'environnement et difficultés rencontrées,
- Ch 10 : liste des auteurs des études.

Il ne peut être question dans ce rapport de résumer l'étude d'impact aussi complète que celle ainsi menée.

Toutefois, dans le cadre de l'analyse du dossier en vue de l'émission d'un avis motivé, il a paru utile et pertinent de souligner les points suivants :

La ville de DIGNE les BAINS est enclavée alors qu'elle concentre la majorité des services générant une polarité des déplacements ; d'où des difficultés de circulation sur l'axe MALIJAI / DIGNE

Le réseau routier constitue le principal mode d'accès au territoire.

La RN 85 ayant pour principale fonction la desserte locale, présente des difficultés en termes de sécurité (dépassements difficiles, trafic élevé et hétérogène, accidents), nuisances et niveau de service insuffisant (offre de dépassement faible, manque de visibilité sur la route pour les usagers, offre inadaptée au trafic PL etc..)

Il existe une disparité forte entre les espaces urbanisés et les espaces ruraux.

La solution préférentielle a été celle du choix d'une transformation des carrefours existants en giratoires et d'un aménagement sur place de la RN 85. Le Comité de Pilotage (COFIL) du 20 mai 2016 a validé ce nouveau schéma préférentiel d'aménagement comme solution proposée au dossier d'études préalables qui est présenté à l'enquête publique.

Les objectifs du projet d'aménagement de la desserte de DIGNE LES BAINS par la RN 85 s'inscrit dans un objectif général de modernisation de cet axe afin de participer au désenclavement de DIGNE LES BAINS et plus largement de l'Est du département des Alpes-de-Haute-Provence.

Les trois objectifs majeurs du projet sont :

- le renforcement de la sécurité des usagers,
- la fiabilisation des temps de parcours,
- l'amélioration du cadre de vie des riverains des communes actuellement traversées par la route nationale.

L'opération consiste à aménager la desserte de DIGNE LES BAINS par la RN 85 sur une distance de 12 km entre la sortie EST de la commune de MILAJAI (giratoire RD 4 / RN 85) et l'entrée OUEST de DIGNE LES BAINS (giratoire des Lavandes ou du Rocher Coupé), cette dernière commune n'étant pas concernée par les aménagements.

La solution retenue comprend :

- des sections à chaussée bidirectionnelle à 2 voies,
- des créneaux de dépassement,
- des carrefours aménagés en giratoires,
- le réaménagement et la remise aux normes de certains carrefours,
- la reprise de 12 ouvrages hydrauliques, sur 16 considérés comme de capacité insuffisante.

Outre la reprise et l'aménagement du tracé, le projet prévoit :

- l'aménagement urbain de la traversée de MALLEMOISSON,
- l'aménagement et la sécurisation des carrefours d'intersection,
- la reprise et la modification de 8 ouvrages d'art et d'un pont rail,
- le rétablissement de voies de communication (notamment aux lieux-dits et aux lieux remarquables)
- le rétablissement des écoulements naturels, avec le remplacement de 12 ouvrages hydrauliques et la création de 17 bassins de rétention ainsi que l'élargissement de 52 fossés,
- des aménagements en faveur de la biodiversité (élargissement des passages pour la petite faune, nichoirs, restauration d'adoux,
- des aménagements paysagers,
- des équipements et services à l'utilisateur (aménagement de trottoirs et pistes cyclables dans la traversée de MALLEMOISSON, équipements de sécurité, informations par panneaux à messages variables – PMV),
- un transfert du domaine routier de l'Etat au profit du réseau communal d'AIGLUN et classement en voiries communales des voies neuves de rétablissement d'accès (vote favorable des communes à ce principe).

Le coût de l'opération était estimé à 47 M€ (valeur février 2017)

La mise en service était prévue pour 2020.

Le Val de Bléone est un territoire très propice à l'agriculture, car situé dans sa grande majorité sur des terres alluviales de bonne qualité.

D'après le diagnostic mené par la Chambre d'Agriculture, 11 exploitations seraient concernées par le projet. En terme de taille d'unité agricole, les grandes exploitations se situent dans le secteur de Tarelle, et sont structurées en grands îlots alors que le secteur de MALLEMOISSON et d'AIGLUN présente des morcellements plus importants et des parcelles plus petites.

Les exploitations agricole du secteur concerné par le projet bénéficient de réseaux d'irrigation bien développés (réseaux individuels par forage, réseaux collectifs gérés par des ASA, réseaux gravitaires). La surface irrigable couvre environ la moitié du secteur concerné par le projet.

Outre ces exploitations, deux équipements collectifs sont présents dans le fuseau d'étude : un silo et une maison des produits du pays.

Le projet d'aménagement impliquera nécessairement une concertation avec la Chambre d'agriculture et les exploitants concernés par le tracé, afin de limiter au maximum les impacts directs et indirects sur le fonctionnement des exploitations.

Lors de la mise en œuvre du projet, le rétablissement des réseaux d'irrigation, des accès, des liaisons avec les exploitations, la gestion des délaissés de culture devront être examinés avec attention.

Au titre des activités économiques, l'aménagement de la RN 85 revêt un enjeu majeur compte tenu de la localisation des emplois, du rôle joué localement, sur la RN 85, par la Maison des Produits du Pays en terme d'attractivité et de l'activité touristique du territoire et de l'Est du département des Alpes-de-Haute-Provence (79 % des touristes accèdent au département par cette route RN 85).

Les études techniques ultérieures et les travaux devront prendre en compte notamment la présence d'un gazoduc alimentant la ville de DIGNE LES BAINS. De même, bien que non directement concerné par le projet, les études devront prendre en compte la proximité du site ARKEMA, classé « zone SEVESO ».

Sur ces bases retenues lors de l'élaboration du projet présenté en 2018, diverses modifications ont été analysées, proposées et retenues pour la présentation du nouveau projet élaboré en vue de l'enquête publique engagée en 2023.

Ainsi,

- au niveau des carrefours à aménager, un nouveau carrefour a été défini à Tarelle / Fontenelle,
- au niveau des rétablissements, un travail de réduction de l'impact des rétablissements a été mené visant à réduire la longueur de voirie, à adapter la largeur de voirie, à supprimer le

revêtement sur les rétablissements agricoles et à privilégier, dès que possible, les passages à gué plutôt que d'envisager la réalisation d'ouvrages imposants.

Il en est résulté un linéaire de rétablissement de 6,23 km seulement au lieu des 9,5 km initialement prévus dont 1,16 km de chemins non revêtus et 5,07 km de voiries revêtues.

- au niveau des ouvrages hydrauliques, projet de remettre au gabarit, plusieurs ouvrages hydrauliques de capacité insuffisante, soit par augmentation de la section hydraulique (10 actions), soit par améliorations de l'entonnement ou prolongements d'ouvrages (9 actions).

- au niveau du nombre de bassins de rétention : la création de 33 bassins de rétention au lieu de 17 initialement prévus,

- au niveau des fossés, pas de modification du principe général mais apports de précisions selon la définition du tracé des voies. Différents dispositifs de récupération des eaux avec connection aux bassins de rétention.

- au niveau de l'inventaires faunistiques, l'AE avait recommandé de compléter le dossier élaboré en 2017. De nouvelles campagnes d'investigations ont été engagées pour actualiser les données et pour mieux définir les zones humides, afin de préciser les surfaces réellement impactées.

- au niveau de la définition des « zones humides », considérées en 2017 comme insuffisamment analysées, différentes zones ont été définies avec mise en œuvres de mesures compensatoires, notamment au regard de la restauration de la ripisylve existante.

- au niveau de l'abattage des 30 arbres prévu en 2017, le nouveau projet a retenu une approche plus réduite et a été notamment écarté pour préserver, dans la section 1, les arbres d'alignement existants ;

- quant à l'aménagement d'itinéraires cyclables, le nouveau projet a défini des objectifs visant à favoriser la circulation sur des voies secondaires, à éviter la traversée de la RN 85 et à utiliser des bandes multifonctionnelles lorsque les cyclistes sont sur la RN 85 ; Des identifications sont envisagées.

ANALYSE des EFFETS du PROJET sur l'ENVIRONNEMENT et la SANTE.

DEFINITION des MESURES ENVISAGEES pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet.

Conformément à l'article R 122 – 5 du code de l'environnement et en application des articles L122-1 et suivants du code de l'environnement, l'étude environnementale analyse les impacts du projet d'aménagement de la desserte de DIGNE LES BAINS par la RN 85 sur l'environnement. Cette étude porte tant sur la phase travaux que sur la phase exploitation. Pour chaque impact identifié, une ou plusieurs mesures sont envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet.

Ensuite, l'étude aborde bien l'analyse de la vulnérabilité du projet au changement climatique et à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs.

Cette démarche « ERC » (éviter, réduire, compenser) s'inscrit bien dans la nouvelle approche relative à l'environnement. La mobilisation d'un coordinateur chargé de veiller au respect des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet de l'environnement est un gage dans le suivi de la conception, l'organisation et la réalisation du projet.

Plusieurs types d'impact ont été identifiés lors de l'étude ainsi engagée.

Le choix d'un aménagement en place associé à la définition de mesures d'évitement de zones à enjeu ainsi que des mesures de réduction en phases travaux et exploitation permettent de limiter les impacts sur le milieu naturel.

La définition de mesures d'accompagnement, telles la mise en place d'une protection (APPB) sur les adoux et les îlots de vieillissement (chiroptères) nécessitera l'élaboration d'un dossier motivant la désignation de ces milieux en APPB et son instruction auprès de la Préfecture.

Une mesure de suivi est préconisée afin de s'assurer de l'efficacité des préconisations ainsi définies.

Concernant les zones humides, la procédure visée au titre de l'art L 214 -1 et suivants (Procédure de la Loi sur l'eau) permettra de définir la nécessité de mesures et les compensations à envisager dans les différentes zones concernées.

CONTEXTE ADMINISTRATIF

Le projet d'aménagement de la desserte de DIGNE par la RN 85, consistant essentiellement à une reprise sur un existant, n'est pas concerné par la « Loi Montagne ».

IMPACT SUR LES ACTIVITES AGRICOLES

Une étude spécifique a été réalisée dès 2018.

Il paraissait nécessaire de prévoir le suivi du projet vis à vis des exploitants agricoles pour l'application des mesures de réduction et de compensation des impacts. Une veille foncière spécifique sur le secteur pouvait également permettre de compenser les pertes de surface pour les exploitants touchés en leur proposant des surfaces ou en envisageant des restructurations parcellaires localisées par échange amiable.

La compensation financière pour perte d'exploitation pourrait, selon cette étude, tenir compte d'une marge brute unique correspondant à une rotation type sur le secteur pour l'ensemble des terres cultivables.

PROBLEMATIQUE SPECIFIQUE à la CREATION d'une INFRASTRUCTURE de TRANSPORT

Le projet, qui consiste essentiellement à utiliser la RN 85 d'origine, n'est pas de nature à modifier significativement les dynamiques d'urbanisation à l'échelle des communes traversées.

Le tracé ne conduit pas à un fractionnement d'une zone agricole de fort enjeu. Les parcelles impactées sont des parcelles souvent de petites tailles et sans irrigation, sur des zones à enjeu faible ou moyen.

Dans ce contexte, un aménagement foncier n'est pas nécessaire pour corriger les impacts sur les infrastructures parcellaires des exploitations.

Les mesures de suivi visant à contrôler la bonne mise en œuvre et l'efficacité des mesures mises en place sont relatives :

- au suivi des aménagements mise en œuvre en faveur de la faune
- au suivi de l'absence d'impact des travaux sur la zone de nidification du Guêpier d'Europe,
- au suivi de la fréquentation et de l'efficacité des nichoirs mise en place et des aménagements dans les ouvrages d'art en faveur des chiroptères
- au suivi de l'efficacité des aménagements des adoux
- au suivi des îlots de vieillissement créés.

Ces suivis seront à mettre en place dans la phase exploitation.

EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

Dans un rayon de 20 km autour du projet, se situent des sites NATURA 2000 :

- une Zone de Protection Spéciale (ZPS) qui vise la conservation des espèces d'oiseaux sauvages (FR9312003 – La Durance)
- trois Zones Spéciales de Conservation (ZSC) qui visent la conservation des types d'habitat et des espèces animales et végétales: La Durance (FR9301589) – L'Asse (FR9301533) et Le Cheval blanc (FR9301530).

L'analyse des incidences du projet sur le site NATURA 2000 ainsi menée a permis de constater :

- d'une part, un risque de dérangement d'individus en phase travaux, un risque de collision en phase d'exploitation, risque limité car le projet consiste en l'aménagement d'une route existante,
- d'autre part, un niveau d'incidences varié

Le choix de projet consistant en l'aménagement d'une route déjà existante et ayant écarté toute implantation nouvelle en déviation, consommatrice de terres agricoles, et de renoncer à empiéter dans le lit de La Bléone permet de limiter considérablement les incidences dommageables du projet sur l'état de conservation des sites NATURA 2000.

Cependant, diverses mesures relevant du souci du site NATURA 2000 ont été d'ores et déjà envisagées et retenues :

- mise en place d'une mission de Coordination Environnement en phase travaux tant au niveau période préparatoire que période d'exécution des travaux. Elle devrait répondre aux inquiétudes émises.
- le calendrier des travaux devrait s'adapter au cycle biologique des chiroptères.
- les emprises seront limitées au strict nécessaire et il sera procédé au balisage des zones sensibles,
- les arbres cavitaires seront inspectés et l'abattage sera effectué selon une méthode adaptée à la présence d'espèces protégées (Petit murin, notamment à Tarrelle et dans la traversée de MALLEMOISSON).
-
- Les ouvrages d'art seront inspectés préalablement aux travaux pour y rechercher les gîtes de chiroptères,
-
- une mesure d'intervention spéciale sera mise en œuvre vis à vis du Guêpier d'Europe,

Ultérieurement, lors de l'exploitation, il est prévu :

- l'installation de nichoires,
- l'aménagement des ouvrages d'art pour l'accueil des chiroptères,

Sous réserve de la bonne mise en œuvre de ces mesures, le projet aura une incidence non significative sur les objectifs de conservation des sites NATURA 2000 recensés dans l'aire d'étude éloignée.

Le projet ne devrait donc pas porter atteinte à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation de ces sites.

ETUDE PREALABLE AGRICOLE

Dans le cadre du projet d'aménagement de la desserte de DIGNE LES BAINS par la RN 85, les Autorités sont tenues de procéder à une étude d'impact conformément aux nouvelles dispositions de la Loi d'Avenir pour l'Agriculture, codifiée sous l'article L 112-1-3 du Code Rural.

Un document a établi l'étude préalable agricole au projet d'aménagement sur le territoire du Val de Bléone.

Après avoir dressé un état des lieux de la production et des activités agricoles sur le territoire d'étude, le document évalue le poids de l'économie agricole et de l'emploi sur le territoire. Puis, il estime les impacts du projet après application des mesures de réduction des impacts prévisibles. Des mesures de compensation collectives sont proposées pour tenir compte des effets résiduels du projet sur l'économie agricole.

L'agriculture du Val de Bléone compte une surface de 6 800 ha dont 1 965 ha de terres mécanisables et 4 835 ha de parcours. Le cheptel compte environ 4 800 animaux dont 4 200 ovins. Les surfaces arrosées sont de l'ordre de 500 ha.

Le territoire compte 66 sièges d'exploitations professionnelles, pour 76 exploitants agricoles.

La population agricole est vieillissante ; les jeunes agriculteurs de moins de 40 ans comptent pour environ 15 % des exploitations individuelles. 4 CUMA sont présentes dans la zone et représentent une quarantaine d'adhérents.

La solution retenue pour le projet d'aménagement de la desserte de DIGNE LES BAINS par la RN 85 et consistant essentiellement à un aménagement sur place de la RN 85 conduit à une emprise agricole beaucoup plus faible que celle initialement prévue. Les impacts sur le fonctionnement des exploitations agricoles seraient également faibles, sans destruction de la plaine agricole existante ou impact sur l'irrigation. Des mesures de rétablissement des accès ont été prévues sur les trois principaux secteurs concernés par un enclavement, sur la zone du Prieuré à MALIJAI, près de la Maison du Pays ainsi que sur AIGLUN.

Des processus de compensation sont prévus, notamment par voie d'acquisition ou d'indemnisation compensatrice et/ou d'éviction.

Des mesures de compensation collectives ont été envisagées et conduisent à élaborer des actions permettant de restructuration foncière ; le choix s'est porté sur le soutien à des projets d'amélioration de l'irrigation collective pour sécuriser et améliorer l'irrigation sur le Val de Bléone. Ceci, en complément des aides publiques sur ce type de projet (Agence de l'Eau, etc ..)

Un comité de pilotage sera mis en place pour suivre le projet jusqu'à sa réalisation et veiller à la mesure de compensation.

Il devrait être animé par la Chambre d'Agriculture des Alpes-de-Haute-Provence et comprendrait d'autres partenaires, notamment la DREAL, la DDT, le Syndicat mixte d'aménagement de la Bléone.

OBJET de l'ENQUETE

L'arrêté préfectoral n° 2023-270-001 en date du 27 septembre 2023, de M. le Préfet des Alpes de Haute Provence, stipule qu'il s'agit d'une enquête publique environnementale mettant le projet d'aménagement de la RN 85 entre les communes de MALIJAI, MIRABEAU, MALEMOISSON, AIGLUN et DIGNE en compatibilité avec les aspects suivants :

- autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- demande de dérogation à la réglementation d'espèces protégées
- autorisation pour les infrastructures linéaires et de transport.

Ce projet concerne l'aménagement de la desserte de DIGNE LES BAINS par la RN 85 entre les communes de MALIJAI et de DIGNE LES BAINS ; il couvrira la RN 85 entre le giratoire « RN 85 / RD 4 » à l'ouest sur la commune de MALIJAI jusqu'au giratoire « RN 85 / R N 2085 » dit giratoire des Lavandes ou du Rocher Coupé à l'Est, soit 12 km environ.

CADRE JURIDIQUE de L'ENQUETE PUBLIQUE

Lorsque l'opération pour laquelle une DUP est demandée est susceptible d'affecter l'environnement (au sens de l'article L 123-2 du Code de l'environnement), l'enquête publique est alors régie par le Code de l'environnement selon les dispositions du chapitre III, titre II, livre 1^{er} de ce Code tant pour la partie législative que réglementaire.

- les articles L 123-1 à L 123-18 et R 123-1 à R 123-27 définissent alors le déroulement de l'enquête publique.
- le Commissaire enquêteur est désigné par le président du Tribunal administratif dans les conditions définies par l'art R 123-5 du Code de l'environnement.
- la décision d'ouverture de l'enquête est prise par un arrêté du préfet du département concerné par l'opération ou par un arrêté conjoints des préfets intéressés si plusieurs départements sont concernés par l'opération (ce qui n'est pas le cas présent).
- le dossier comprend (cf article R 123-8 du Code de l'environnement) : lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact et son résumé non technique ainsi que l'avis de l'autorité environnementale mentionné au III de l'article L 122-1 et à l'article L 122-7 du présent code ou à l'article L 104-6 du Code de l'urbanisme.

Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, les avis émis sur le projet, plan ou programme.

Au delà de la jurisprudence du Conseil d'État qui a listé les critères d'acceptabilité du projet depuis son arrêt du 28 mai 1971 (arrêt n° 77825 – « Ville nouvelle Est »), d'autres critères ont été mis en évidence :

- le critère environnemental. Celui-ci découle de la loi du 1^{er} mars 2005 qui a introduit la Charte de l'environnement dans le préambule de la Constitution de 1958. Par sa valeur constitutionnelle, la Charte place la sauvegarde de l'environnement au même niveau que les Droits de l'Homme et du Citoyen. Désormais, les politiques publiques doivent concilier développement économique et

protection de l'environnement. Ce principe de conciliation posé par l'article 6 de la Charte de l'environnement, s'impose au législateur et aussi à l'administration dans l'appréciation des déclarations d'utilité publique.

- le critère relatif au « principe de précaution » introduit par l'arrêt du Conseil d'État du 12 avril 2013. L'absence d'informations sur ce critère ne permet bien souvent pas au commissaire enquêteur de procéder à son examen. Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à la disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Dans le cadre du présent dossier, l'Autorité Environnementale (AE) a été saisie pour avis par le préfet des Alpes de Haute Provence, conformément aux dispositions de l'article R 122-6 du Code de l'Environnement relatif à l'AE prévue à l'article L 122-1 du même code. Conformément aux dispositions de l'article R 122-7 du même code, l'avis a été rendu dans un délai de deux mois, sous les références « Avis délibéré n° 2023-10 du 6 avril 2023 ». Il a été publié sur le site de l'AE et bien intégré au dossier soumis à la consultation du public.

Conformément au V de l'article L 122-1 du Code de l'Environnement, l'avis de l'AE a fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui a été intégrée au dossier d'enquête publique. Il est à remarquer que ce dernier avis complète celui donné précédemment par l'AE en 2017 lors de la délibération relative à la déclaration d'utilité publique.

Le dossier est présenté comme suite à la DUP de 2018 pour permettre au préfet de délivrer, conformément aux art L 181-1 et suivants du code de l'Environnement, une autorisation environnementale couvrant notamment les champs de la police de l'eau (cf art. L 214- et R 214-1 et suivants du même code), laquelle inclut une demande de dérogation qui relève, selon l'AE, du Conseil National de la Protection de la Nature – CNPN.

De plus, 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 2000 (application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux, codifiée en 2009) et la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore » garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire).

L'avis des Services de l'Architecte des bâtiments de France – ABF a également été sollicité.

PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET

Nature

Les principaux enjeux environnementaux du projet de sécurisation de la RN 85 par le réaménagement « sur place » en sections à chaussée bidirectionnelle et la création de quatre créneaux de dépassement avec création d'une troisième voie ainsi que la mise aux normes lié au traitement des eaux de ruissellement, portent essentiellement :

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

Ce dossier a fait l'objet de nombreuses concertations qui l'ont fait évoluer. Dès lors les améliorations proposées et retenues par le maître d'ouvrage sont exposées dans plusieurs parties du dossier d'enquête publique dont la synthèse se révèle difficile pour le lecteur. L'AE recommandait d'ailleurs de présenter au public un dossier consolidé.

Si certaines recommandations du dossier constitué en 2017 ont bien été prises en compte, l'AE souligne la nécessité de mettre en œuvre des itinéraires cyclables et la prise en compte des impacts de l'irrigation des terres agricoles financée par le projet.

L'AE émet de nouvelles recommandations :

- sur le bruit
 - sur les zones humides
 - sur les milieux aquatiques
 - sur les milieux naturels
 - sur les gaz à effet de serre,
- qu'elle développe dans son avis détaillé.

L'AE note que le maître d'ouvrage a pris le parti de ne pas modifier l'étude d'impact initiale produite en 2017 et de la compléter par plusieurs pièces, notamment la demande d'autorisation environnementale avec un volet nature actualisé (JUIN 2022) et complété par le dossier de la demande de dérogation à l'interdiction de la destruction d'individus et d'habitats d'espèces protégées. Ces documents ont été modifiés ou complétés par un mémoire en réponse, suite à l'examen par la DDT.

Selon l'AE, les documents se révèlent donc en cascade et leur lecture ou analyse en rend difficile la lecture. Le public s'y perd un peu...

Si le précédent avis de l'AE abordait la question des aménagements cyclables au titre de l'analyse des variantes et exposait quelques recommandations précises, il est force de constater que le nouveau projet actualisé n'apporte guère de réponse satisfaisante sur ce point.

En effet, les aménagements initialement prévus tout au long du linéaire visé par le projet, se limitent à des bandes multifonctionnelles dans les deux sens de circulation et n'ont guère été modifiés ; ils paraissent dès lors insuffisants.

Même si le passage des cyclistes est envisagé par l'utilisation du réseau secondaire et des voies de rétablissement, l'AE recommande de décrire précisément les modifications envisagées ainsi que d'exposer, à ce stade, le calendrier de leur réalisation.

Selon les informations recueillies, la voie ferrée désaffectée qui longe la RN 85 pourrait être reconvertie en voie dédiée aux circulations actives, mais son avenir n'est pas encore tranché.

Dans l'immédiat, aucun schéma d'aménagement ou d'utilisation n'a ainsi été officiellement retenu.

Caractéristiques du Projet

Le projet élaboré par la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur qui assure la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la desserte de DIGNE LES BAINS par la RN 85 vise à fiabiliser les temps de parcours, renforcer la sécurité eu égard au nombre important d'accidents dont certains mortels, améliorer le cadre de vie des riverains et participer au désenclavement de DIGNE LES BAINS, préfecture des Alpes de Haute Provence.

Les premières études datent de 1986 et visaient à créer une antenne autoroutière à 2x2 voies, déclarée d'utilité publique en 1996. Ce projet, abandonné en 2010, a fait l'objet de nombreuses et vastes concertations qui ont abouti en 2012 à un principe d'aménagement à 2x2 voies dans certaines zones et divers aménagements aux carrefours.

Un 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 BLEONE (affluent de la DURANCE, longeant la RN 85). Cette concertation a conduit à élaborer en mai 2016, une nouvelle solution écartant les incursions dans la Bléone.

Un dossier a été élaboré en vue d'une enquête publique menée préalablement à la déclaration d'utilité publique du projet sur lequel l'AE a délibéré le 25 octobre 2017.

Par un arrêté en date du 5 septembre 2018, M. le Préfet des Alpes de Haute Provence a prononcé cette DUP.

L'aménagement présenté concerne la section existante de 12 km de la RN 85 comprise entre le giratoire de 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 « le Rocher Coupé », à l'est. Cette section est subdivisée en sept sections fonctionnelles indépendantes.

Il est prévu un réaménagement « sur place » en sections à chaussée bidirectionnelle à deux voies (2x1 voie) à 80 km/h (au lieu de 90 km/h tel que prévu au projet 2017) hors traversées urbaines. Les carrefours existants seront réaménagés (avec création d'un nouveau carrefour dit « Tarelle /Fontenelle », en section 1) et mis aux normes, étant précisé que l'aménagement de certains a déjà été programmé 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 km (au lieu de 9,5 km dans le projet 2017) dont 5 km de voirie revêtue et 1,2 km de chemin non revêtus.

Plusieurs ouvrages hydrauliques de franchissement devront être repris et/ou modifiés.

Un dispositif d'assainissement de la plate-forme routière sera créé, comprenant 33 bassins de rétention, au lieu de 16 initialement, et l'élargissement de fossés permettant de séparer les eaux de la plate-forme de celles du bassin versant naturel et de les infiltrer. L'AE souligne 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.

Quatre créneaux de dépassement (avec autorisation de circulation à 90 km/h) sont prévus :

- . **deux dans le sens Malijai vers Digne,**
- . **deux dans le sens Digne vers Malijai.**

LISTE des PIECES PRESENTEES dans le DOSSIER PUBLIC

Le dossier présenté à l'enquête publique et mis à disposition du public, soit par sur site de la préfecture des Alpes de Haute Provence, soit sur support papier se révèle très volumineux. Plus de 3 000 pages en format A3. La présence de nombreux schémas ne facilite pas la bonne compréhension des aménagements envisagés, d'autant plus que de nombreuses modifications ont été apportées dans les solutions préconisées. Il est exigé de nombreux « allers-retours » entre les différentes pièces du dossier afin de bien cerner les solutions initialement retenues et les modifications envisagées.

La lecture du dossier ne se révèle pas aisée et, matériellement, se heurte à une présentation peu pratique pour la consultation. Les nombreuses pages, reliées par un simple mais puissant agrafage sont difficilement manipulables. Les plans très chargés en informations présentent des difficultés de lecture bien souvent soulignées par le public concerné qui a consulté le dossier en mairies ou sur site.

Les éléments du dossier présenté au public ont été remis au commissaire enquêteur, à charge pour lui d'en faire un listing de synthèse et de le déposer dans les cinq communes visées par l'enquête, en même temps qu'il y déposait les registres officiels, dûment visés et paraphés par lui, et qu'il y organisait avec les services locaux, la bonne réception du public.

Ce dossier se composait des éléments suivants :

- **Formulaire de demande d'Autorisation Environnementale (AE) et Présentation non technique**
- **Pièce 0** : Préambule
- **Cartes d'aménagement et d'implantation**
- **AVIS DELIBERE n° 2017-64 de l'AE** sur le projet d'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)
- **Mémoire en réponse à l'avis n° 2067-14**
- **Pièce A** : Identification du demandeur
- **Pièce B** : Localisation du Projet et plans

- **Pièce C** : Description du Projet et rubriques de la nomenclature
- **Pièce D 1** : note d'incidences

- **Pièce D 2** : Résumé non technique

- **Pièce E** : Moyens de surveillance et d'intervention mis en œuvre

- **Pièce F** : Compatibilité avec les documents en vigueur

- **Pièce G** : Demandes de dérogation pour destruction d'espèces protégées

- **Pièce H** : Etude d'impact

- **Pièce I** : saisine ABF

- **Pièce K** : Demande de compléments du 5 octobre 2022 et mémoire en réponse

- **AVIS de l'AE - 2° avis délibéré de l'AE, n° 2023-10**, adopté lors séance du 6 avril 2023

- **Pièce L** : mémoire en réponse à l'avis AE du 6 avril 2023

- **AVIS HYDROGEOLOGIQUE mai 2023** – expert M. Marc FIQUET

- **Réponse ARS** à Avis hydrogéologique

- **AVIS CNCPN**

- **Pièce M** : Mémoire en réponse à l'avis du CNPN

B – ORGANISATION de l'ENQUETE

DESIGNATION DU CE

Par décision n° E23000071/13 du 30 août 2023, la présidente du Tribunal administratif de MARSEILLE a désigné comme en tant que commissaire enquêteur, M. KERVEGAN et, puisqu'il s'agit d'une enquête impliquant un aspect environnemental, en tant que commissaire enquêteur suppléant, M. Marc DUBOIS.

M. KERVEGAN ayant fait part de l'impossibilité dans laquelle il se trouvait d'assumer cette mission, M. DUBOIS a assumé la mission de commissaire enquêteur suppléant et a procédé à l'intégralité de la présente enquête.

ARRETE d'OUVERTURE de l'EP

Par arrêté préfectoral n° 2003-270-001 du 27 septembre 2023, M. le Préfet des Alpes de Haute Provence a publié un avis d'ouverture d'enquête publique à la suite de la demande d'autorisation environnementale prévue pour l'aménagement de la RN 85.

Cet arrêté précisait l'objet de l'enquête, à savoir :

- une autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- une demande de dérogation à la réglementation relative aux espèces protégées,
- une autorisation pour les infrastructures linéaires et de transport.

De même, il prévoyait que les pièces du dossier seraient à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête :

- . sur le site internet des services de l'État du département des Alpes de Haute Provence : www.alpes-de-haute-provence.gouv.fr,
- en mairies de Digne les Bains, Mallemoisson, Aiglun, Mirabeau et Malijai.

L'arrêté organisait qu'à la clôture de l'enquête publique, toute personne pouvait consulter sur le site de la préfecture et en mairies, pendant un an, le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur.

MENTION DES EVENTUELLES VISITES DES LIEUX ET REUNIONS AVEC LE PORTEUR DU PROJET

Dès sa nomination et réception du dossier provisoire, le commissaire enquêteur a souhaité s'entretenir avec le maître d'ouvrage et les services concernés par cette enquête.

C'est ainsi qu'il a pu organiser des réunions :

- avec la DREAL PACA et son cabinet chargé de l'élaboration, de la présentation et du suivi du dossier,
- avec la DDT du 04,

- avec le représentant de l'AFB,
- avec la représentante de l'ARS, en charge du dossier
- avec les différents maires, élus et services techniques des communes concernées.

Il a pu ainsi, tant lors de l'organisation de l'enquête publique avec les communes concernées que lors de visites ad hoc sur place constater de visu non seulement la réalité et la qualité de l'affichage et l'information exposés pour le public mais également les éléments techniques des aménagements évoqués dans le dossier.

INDICATION DES MESURES DE PUBLICITE

Le commissaire enquêteur a pu constater de visu les nombreux panneaux apposés aux abords et le long de la RN 85 qui complétaient l'information donnée en mairies sur les panneaux officiels d'affichage municipaux, quelle que soit la technologie retenue.

Tous les maires concernés ont établis un certificat d'affichage et d'information pour la période et le projet visés

Il estime ainsi que l'information du public a été bien diffusée même si le dossier présenté pour l'enquête publique se révélait, comme l'avait souligné l'AE, difficile dans sa lecture ou sa consultation en mairies ou sur le site préfectoral en raison de nombreuses modifications successives et d'une présentation des éléments « en cascade » par rapport aux dossiers précédents qui ne permettaient pas d'avoir une vision synthétique actualisée.

C – DEROULEMENT de l'ENQUETE

PERMANENCES REALISEES (date, lieux, horaires)

Dans le même temps, en accompagnement du dossier public d'enquête, des registres d'enquête à feuillets non mobiles paraphés par le commissaire enquêteur étaient déposés dans chacune des mairies concernées pendant toute la durée de l'enquête, afin que chacun puisse y consigner éventuellement ses observations et propositions ou les adresser par écrit à M. le Commissaire Enquêteur, à la mairie de DIGNE LES BAINS – 1 bd Martin BRET - DIGNE les BAINS ou encore à l'adresse internet suivante : pref-environnement@alpes-de-haute-provence.gouv.fr.

Etait également organisée la consultation des observations dématérialisées sur le site internet de la préfecture.

La préfecture prévoyait un accès gratuit au dossier sur un poste informatique ouvert au public à l'accueil de la préfecture (du lundi au vendredi de 8 h 30 à 11 h 30).

Toutefois, la préfecture a précisé au commissaire enquêteur qu'aucun prestataire de gestion des éléments produits dans un registre dématérialisé n'avait été mobilisé sur ce dossier.

Les permanences du Commissaire enquêteur étaient prévues selon le calendrier suivant :

- Commune de DIGNE LES BAINS : les lundi 6 novembre et mercredi 22 novembre de 8 h 45 à 11 h 45 et, en permanence de clôture de l'enquête publique, le mardi 5 décembre 2023 de 13 h 30 à 17 h 30.
- Commune de MALLEMOISSON : le mardi 28 novembre de 13 h 30 à 17 h 30 et le vendredi 1^{er} décembre de 8 h 30 à 12 h.
- Commune d'AIGLUN : les lundi 6 novembre et vendredi 24 novembre de 13 h 30 à 17 h 15 et le mardi 5 décembre de 9 h à 12 h 30,
- Commune de MIRABEAU : le mardi 28 novembre de 8 h 30 à 12 h.
- Commune de MALIJAI : les mercredi 22 novembre de 13 h 30 à 17 h et le vendredi 1^{er} décembre de 13 h 30 à 17 h.

sachant que toute personne pouvait se présenter à l'une de ces permanences quel que soit sa domiciliation.

Pour éviter des attentes trop longues du public telles que constatées dans le passé lors d'enquêtes publiques (DUP et enquêtes parcellaires) dont il avait assumé l'organisation dans ces mêmes communes, le Commissaire enquêteur a proposé aux autorités locales l'organisation de rendez-vous durant ces permanences.

Cette organisation avait alors recueilli un grand succès parmi le public venu consulter les dossiers et s'entretenir avec le commissaire enquêteur.

Pour cette nouvelle enquête, elle a été de nouveau proposée et s'est révélée pertinente.

REUNION PUBLIQUE EVENTUELLE

Compte tenu du nombre de consultations organisées préalablement à l'ouverture de cette nouvelle enquête publique, le commissaire enquêteur n'a pas constaté un manque d'information du public et n'a donc pas estimé pertinent d'organiser une réunion publique sur le sujet.

COMPTABILISATION DES OBSERVATIONS DEPOSEES SUR LES REGISTRES OUVERTS

REMARQUE PREALABLE :

Les observations, questionnements et études techniques déposées lors des permanences sont regroupés dans le rapport de synthèse adressé le 11 décembre 2023, en fin d'enquête publique, par le commissaire enquêteur. Ils font l'objet d'un exposé complet et analytique ainsi que de la réponse formulée par la DREAL dans son courriel en date du 22 décembre 2023.

Certains courriers ont été, par sauvegarde, déposés également sur le site de la préfecture.

- * Commune d'AIGLUN : 10 observations sur le registre et 4 courriers / études techniques déposés en mairie
- * Commune de DIGNE les BAINS, le registre d'enquête publique a enregistré 9 observations sur le registre et 6 courriers / études techniques déposés en mairie.
- * Commune de MALIJAI, le registre d'enquête publique a enregistré 1 observation sur le registre.
- * Commune de MIRABEAU, le registre d'enquête publique a enregistré 4 observations sur le registre et 3 courriers / études techniques déposés en mairie
- * Commune de MALLEMOISSON, le registre d'enquête publique a enregistré 6 observations sur le registre et 3 courriers / études techniques déposés en mairie

D – SYNTHÈSE DES AVIS DES PPA et autres PERSONNES ASSOCIÉES à l'ÉLABORATION DU PROJET

avis synthétique des avis des PPA

Les « personnes publiques associées » consultées dans le cadre de cette nouvelle enquête publique ont toutes fait part de leurs observations et de leurs avis.

Ainsi

- l'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (AE)

Légalement et dûment saisie par le préfet des Alpes de Haute Provence, cette autorité a émis un avis délibéré sur l'aménagement de la desserte de DIGNE LES BAINS par la RN 85 en date du 6 avril 2023 et référencé sous le n° 2023-10.

L'AE a ainsi complété son précédent avis donné en 2017 dans le cadre du dossier sur la déclaration d'utilité publique du projet (DUP) ; cette DUP ayant été arrêtée par décision du préfet le 5 septembre 2018.

Compte tenu des nombreuses modifications et corrections apportées en « cascade », l'AE recommandait d'une manière générale de présenter au public un dossier consolidé.

De plus, ses recommandations relatives au questionnement lié à la nature de l'enquête ainsi organisée portaient sur les éléments suivants :

- 1 - une actualisation de la présentation du projet en intégrant toutes les modifications apportées depuis 2017, date de la présentation de son précédent avis ;
- 2 - dans cet esprit, la présentation au public d'une étude d'impact actualisée et consolidée avec la présentation d'un tableau récapitulatif des modifications apportées au projet de 2017 ;
- 3 - 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 la présentation précise des dispositifs permettant les traverses sécurisées de la chaussée par les cyclistes aux endroits où cela est nécessaire ;
- 4 - en matière de bruit, l'AE recommande de compléter l'étude des effets sonores du projet en les étudiant sur l'ensemble de l'itinéraire, et non pas seulement sur les zones de travaux, 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 (notamment isolation phonique) ;
- 5 - l'AE recommande d'actualiser et de consolider dans un même tableau l'analyse des caractéristiques des ouvrages hydrauliques au regard des enjeux de continuité écologique ;
- 6 - dans le domaine de l'impact sur les zones humides, 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 .

- 7 – lors de l'examen des questions relatives à l'eau et aux adoux, l'AE recommande de confier une étude hydrogéologique à un spécialiste 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. De même, 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. ; en outre, elle recommande de prendre les mesures nécessaires pour réduire l'impact des passages à gué sur les cours d'eau (ex, gué du ravin de Saint-Christol) ;
- 8 – en matière de respect des autres milieux naturels, faune, flore, l'AE préconise diverses explications sur les compensations requises, dans le domaine de l'habitat, pour chaque espèce cible, d'en vérifier les superficies annoncées comme « mesures de compensation », d'en préciser la localisation précise et de s'assurer de leur mise en place effective avant le commencement des travaux.
- 9 – Souhaitant compléter l'information fournie, l'AE demande d'apprécier les émissions de gaz à effet de serre liées au projet (travaux et exploitation) et de proposer d'éventuelles mesures pour les réduire ou les compenser.
- 10 – l'AE s'inquiète de la prise en compte du projet vis à vis de la loi ZAN.

Si elle valide l'évaluation des incidences NATURA 2000, elle souligne son souci du bon suivi des mesures envisagées et de leurs mises en œuvre dans la durée.

En réponse à cet avis, la DREAL PACA précise dans son mémoire que :

- conscient de la difficulté de consultation du dossier remanié et complété à plusieurs reprises, il n'a pas été souhaité de reprendre l'intégralité de l'étude d'impact afin de maintenir l'historique du dossier ; toutefois, il est établi un tableau de concordance afin de préciser les compléments apportés.
- que l'ancienne voie qui longe la RN 85 ne peut être reconfigurée pour être affectée à des mobilités actives. Que des réflexions sont en cours pour l'aménagement d'une liaison cyclable sécurisée sur la section 7. Plusieurs variantes sont en cours d'étude pour mettre en œuvre une piste cyclable sur cette zone tout en maintenant un créneau de dépassement d'une longueur suffisante et en impactant a minima la plate-forme ferroviaire très proche de la RN 85 ;
- En ce qui concerne les zones de bruit, la DREAL considère que cette question ne relève pas du dossier d'aménagement de la RN 85 ;
- La DREAL a actualisé son étude sur l'aménagement des ouvrages hydrauliques.
- Quant aux zones humides visées par le projet, la DREAL précise qu'un plan de gestion sera à élaborer et préconise une étude hydrologique en amont de la réalisation de ce plan. Pour répondre à cette recommandation, que l'hydrologue agréé consulté dans le cadre du projet a confirmé la compatibilité du projet d'aménagement avec la protection des captages d'eau et qu'une notice de respect de l'environnement sera établie en phase de préparation des travaux.
- sur le dossier sensible de l'Adou des Faïsses, le maître d'ouvrage précise que l'aménagement envisagé respecte les dispositions de l'arrêté de protection de Biodtope n° 91-2331 du 28 novembre

1991. De plus, même si les surfaces imperméabilisées seront augmentées du fait de la mise en œuvre d'accotements revêtus, la charge de pollution liée à la circulation automobile n'est pas appelée à évoluer du fait du projet. La création de nombreux bassins est liée à la situation de l'infrastructure en parallèle de la vallée de la bléone.

- sur le sujet de l'habitat naturel retenu et la compensation requise pour chaque espèce ciblée, la méthode choisie pour définir le besoin de compensation est une approche surfacique. Tous les habitats naturels impactés par le projet ont ainsi fait l'objet d'une compensation.

- quant aux émissions de gaz à effet de serre liées au projet, le maître d'ouvrage expose la création d'un Bilan Carbone prévisionnel qui sera complétée lors de la finalisation du projet dans la mesure où sera mis en place un suivi de l'ensemble des travaux pendant toutes les phases du chantier. En l'absence de désignation des entreprises et origine des fournisseurs, le BC prévisionnel reste difficile à définir. L'aide du CEREMA est envisagée.

- Dans le cadre de l'objectif « zéro artificialisation nette » et mesures compensatoires envisagées, le maître d'ouvrage confirme le peu de surfaces délaissées ; cependant, elles feront l'objet d'une requalification en faveur de l'agriculture ou de la renaturation.

- Par contre, des études seront menées en accompagnement avec la Chambre d'Agriculture du département. (*Aucun calendrier n'est programmé*).

- Si l'AE recommande au maître d'ouvrage de s'engager sur la mise en œuvre des mesures de suivi, celui-ci renvoie au « dossier des engagements de l'Etat » et considère donc la question comme « sans objet ».

- AVIS DDT sur ABF et autres organismes

A la suite de sa réunion de travail avec les services de la DDT 04, le commissaire enquêteur a reçu :

- copie du courrier adressé par la DDT à M. l'Architecte des Bâtiments de France. Il y était précisé que les services de l'ABF avaient été régulièrement saisis pour avis sur ce dossier d'aménagement de la RN 85, par lettre du 20 juillet 2022 ;

Par courrier en date du 12 Août 2022, les services de l'ABF ont rendu un avis défavorable basé sur le fait que le dossier qui lui avait été présenté était limité à une approche d'ingénierie routière où l'impact paysager était absent.

Une réunion a été organisée avec la DDT et le pétitionnaire qui a pu ainsi expliquer aux services de l'ABF le projet envisagé. A la demande des services de l'ABF, un dossier plus complet (avec notices et profils) leur a ainsi été transmis le 16 septembre 2022.

Malgré une relance de la DDT pour obtenir un avis explicite, aucune réponse n'a été adressée à la DDT. Les services de la DDT ont donc sollicité par lettre du 9 novembre 2022, un nouvel avis des services de l'ABF qui devait leur être adressé dans un délai de 2 mois à réception de cette demande.

Les services de l'ABF n'ont apporté aucune réponse à cette demande. Conformément aux dispositions de l'article 632-2 § 1 al 3 du code du patrimoine, « *en cas de silence de l'architecte des Bâtiments de France, cet accord est réputé donné* ».

Compte tenu du contenu, de la sensibilité et de l'impact du dossier ainsi élaboré, le commissaire enquêteur estime regrettable qu'après avoir donné un avis défavorable explicite, les services de l'Architecte des Bâtiments de France n'aient exprimé aucun avis complémentaire à la réception des documents précédemment adressés à leur demande et n'aient adressé la moindre réponse à la demande d'avis présentée et rappelée par la DDT.

Même si la procédure suivie semble légale, l'expression d'un avis formel exprimé par les services de l'ABF aurait avantageusement remplacé, pour le public appelé à consulter le dossier d'enquête publique, une simple absence de réponse valant « *accord tacite* ».

Dans une note en date du 8 août 2023, les services de la DDT font état auprès de M. le Préfet des Alpes de Haute Provence, de l'état des réponses obtenues des différents services ou autorités concernés et sollicités.

Ainsi, le commissaire enquêteur, à qui une copie de cette note a été remise, constate :

- que les services de l'Office de France Biodiversité (OBF 04), n'a rendu aucun avis,
- que la DDT, partie environnement a rendu un avis le 1^{er} septembre 2023,
- que l'ARS a rendu un avis le 10 mai 2023,
- que l'hydrogéologue agréé a rendu son avis le 27 avril 2023,
- que la DREAL SBEP a rendu son avis le 30 septembre 2022,
- que le FDPPMA (Fédération Départementale de la Pêche et de Protection du Milieu Aquatique) n'a pas rendu d'avis,
- que la Communauté de communes « Provence Alpes Agglomération) n'a pas rendu d'avis
- que le Syndicat Mixte ASSE BLEONE a rendu un avis le 5 avril 2022
- que l'Architecte des Bâtiments de France, n'a pas fourni d'avis explicite après les échanges survenus avec le pétitionnaire et l'envoi de documents complémentaires.
- que l'IGEDD en tant qu'autorité environnementale a donné un avis le 6 avril 2023,
- que le Conseil National de Protection de la Nature a donné son avis le 12 juin 2023.

Suite à ces avis, le pétitionnaire a transmis le 4 août 2023 deux mémoires en réponse aux avis de l'IGEDD et du CNPN, tels qu'examinés dans le présent rapport.

- AVIS HYDROGEOLOGIQUE SUR LE PROJET

A la demande de la DREAL PACA, M. Marc FIQUET, hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique, coordinateur pour le département des Alpes de Haute Provence, a été désigné par la Délégation départementale de l'Agence Régionale de Santé des AHP (ARS 04) le 12 avril 2023 afin d'émettre un avis hydrogéologique sur le projet d'aménagement de la RN 85 entre Digne et Malijai.

Il a remis son avis le 7 mai 2023 visant à définir la compatibilité du projet avec la protection des captages existants à AIGLUN, MALIJAI et MALLEMOISSON ainsi qu'à définir, le cas échéant, les prescriptions nécessaires.

Sur la base des documents qui lui ont été transmis ou qu'il a pu regrouper de sa visite sur place, l'expert relève :

- que le dossier remis comporte des affirmations inexactes, notamment celle mentionnant dans la partie impact sur la qualité de l'eau rejetée (cf pièce D p. 101) « que dans le cas du projet, il n'y a pas d'usage à vocation alimentaire en eau potable de l'eau souterraine ni d'autre usage sensible de la ressource en eau ». Ces affirmations se révèlent en contradiction avec d'autres parties du dossier qui identifient bien l'enjeu de protection des captages AEP et prévoient en conséquence des mesures.

- que le dossier souligne le faible risque engendré par le trafic supporté par l'infrastructure et que le risque de pollution des eaux souterraines est nul.

- que le dossier évoque bien, tant dans la phase chantier que dans la phase exploitation, la surveillance par un coordinateur Sécurité Protection de la Santé et l'établissement d'un plan général de coordination.

- de même, que des Notices de Respect de l'Environnement seront élaborées en amont du chantier et que tout déversement de polluant mobilisera les services gestionnaires des captages d'eau potable. En outre, en cas de pollution accidentelle, différents moyens sont envisagés et seront accompagnés, en phase d'exploitation, de suivi des mesures de réduction et de compensation dans le cadre d'un plan de contrôle prévisionnel.

L'expert souligne que, compte tenu de la forte perméabilité des alluvions et de la faible profondeur de la nappe, les eaux souterraines sont vulnérables aux éventuelles pollutions de surface.

Abordant les caractéristiques et prescriptions des captages d'eau potable concernés par le projet – à savoir, sur les communes d'AIGLUN, de MALLEMOISSON et de MALIJAI, l'expert examine les différentes mesures arrêtées pour en assurer la sauvegarde.

En conclusion de son rapport, l'expert estime :

- sur l'ensemble du projet, que si certaines contradictions sont à relever entre l'appréciation du risque et la mise en œuvre de mesures de réduction ou compensatoires complémentaires, des mesures concrètes et pertinentes sont définies pour juguler les risques et limiter les impacts du projet sur les eaux souterraines tant au niveau des ouvrages prévus que des moyens de gestion et d'intervention opérationnelles.

Il estime donc qu'après correction des contradictions relevées, il conviendra de veiller à la bonne mise en œuvre des mesures justifiées telles que décrites dans le projet.

Soulignant le projet de mise en œuvre de Notices de Respect de l'Environnement et d'élaboration de plan d'intervention pour faire face à une pollution accidentelle ainsi que la mise en œuvre d'un plan de contrôle prévisionnel, l'expert exprime la nécessité d'une rédaction précise des dispositions ainsi envisagées.

De plus, il préconise l'organisation d'exercices, mobilisant tous les acteurs concernés, dans les premières années suivant la réalisation du chantier afin de s'assurer de la pertinence des mesures arrêtées et permettre ainsi leur adéquation aux insuffisances qui seraient relevées.

Il recommande également :

. au niveau du captage d'AIGLUN, diverses mesures de gestion et d'entretien. Il insiste également sur l'opportunité de renforcer la protection des traversées des ravins.

- au niveau de la définition du périmètre de MALLEMOISSON, il préconise une actualisation par les services de l'ARS

- quant au secteur de MALIJAI, qu'il identifie comme celui présentant le plus gros potentiel pour contribuer à l'alimentation en eau potable dans le futur, l'expert préconise des zones de sauvegarde en amont du forage du Stade et autour du forage de la CCVR en rive gauche de la BLEONE. Il considère que le projet prenne en compte cet enjeu.

De même, recommande-t-il d'actualiser les périmètres de protection des zones de captage et que les plans d'urbanisme des communes concernées prennent bien en compte ces contraintes.

Sur l'ensemble du dossier, l'expert conclut donc, sous réserve de la prise en compte des recommandations qu'il a exposées à la compatibilité du projet avec la protection des captages d'eau potable dans les secteurs d'AIGLUN, de MALLEMOISSON et de MALIJAI.

- AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE

Conformément aux articles L 411-1 et L 412-2 du Livre IV du Code de l'environnement, le CNPN a fait connaître son avis sur la demande environnementale présentée par DREAL.

Une demande de dérogation concernant la protection des espèces est présentée par la DREAL examine la notion impérative d'intérêt public majeur et considère que, contrairement aux des politiques actuelles, l'aménagement de créneaux de dépassement n'y répond pas alors que l'impératif de sécurité routière et d'accessibilité du territoire Dignois semble

prioritaire. Une alternative au transport automobile individuel aurait favorisé la diminution du flux de véhicules et, ainsi répondu à la recherche du moindre impact environnemental.

Le CNPN constate les affirmations du pétitionnaire en l'absence de toute analyse comparative.

Si il souligne les efforts menés et les études lancées pour inventorier les espèces concernées par le projet, il relève et liste cependant de nombreux manquements.

Le CNPN estime que l'analyse des enjeux relatifs à la conservation des périmètres de protection existants apparaît suffisante au regard de l'aire d'étude choisie.

Quant aux zones humides, il salue l'actualisation méthodologique réalisée en 2021, ce qui améliore les surfaces diagnostiquées.

Soulignant le grand nombre de mesures d'ERC opportunes formulées dans le dossier, le CNPN souligne une absence de gestion paysagère le long de la route et le fait qu'elles ne soient pas, comme le demande la loi, listées AVANT la réalisation du projet,

Il émet un donc un avis favorable mais sous certaines conditions :

- la réévaluation des enjeux écologiques et donc de la compensation,
- l'amélioration des mesures de réduction, notamment avec la mise en place d'un aménagement paysager de bords de route
- la mise en œuvre de mesures d'accompagnement et de compensation ; l'arrêté d'autorisation devrait prévoir un engagement coercitif du porteur de projet quant à la prolifération d'espèces envahissantes au cours des dix prochaines années dans l'emprise du projet.
- une planification des opérations de compensation.

La DREAL a répondu à ces observations par :

- un constat du niveau d'impact résiduel qui reste négligeable pour les espèces évoquées mais, malgré ce constat, la mise en œuvre (mesure MR 09) de banquettes dans les ouvrages d'art identifiés comme axe prioritaire de passage de la faune ;
- la mise en place (MC 3) d'un aménagement paysager de bords de route, et la création de passage à faune souterrains et d'implantation spécifiques incitatives aux déplacements de la faune ;
- un engagement de suivis par un écologiste-botaniste pour mettre en place des protocoles d'éradication des espèces exotiques à caractère envahissant.
- une proposition de conservation des bulbes (Gagée et Tulipe Sylvestre) et, si besoin la recherche de nouveaux sites d'implantation.
- un engagement d'obtention de la maîtrise foncière avant le démarrage des travaux et la mise en place d'un plan de gestion écologique dès l'année d'acquisition des parcelles compensatoires ; ce plan devant être transmis et validé par les services de l'État.

- SAISINE des Services de l'ABF

Dossier peu documenté ; description bien présentée mais peu appuyée de commentaires ou d'analyses. Regret d'un manque d'avis étendus à d'autres spécialistes environnementaux.

REPONSE de la DREAL /

La pièce I de saisine de l'ABF constitue une pièce complémentaire au dossier de demande d'autorisation environnementale et vise à apporter des éléments spécifiques d'intégration paysagère et de prise en compte de la proximité d'un monument historique dans le cadre de l'instruction par l'Architecte des Bâtiments de France.

Il n'y a pas lieu dans ce dossier de développer l'ensemble des autres thématiques de l'environnement qui sont traitées par ailleurs dans le dossier de demande d'autorisation

- AVIS AE / IGEDD

- . recommandation de la présentation au public d'un dossier consolidé
- . réitère sa recommandation de prévoir un itinéraire cyclable
- . quid du devenir de la voie ferrée désaffectée ? Aménagements, mise en réserve ?
- . recommande l'étude de bruit étendue à l'ensemble de l'itinéraire et non seulement aux passages près de riverains ;
- . comment s'inscrit le dossier dans le cadre de l'objectif loi « ZAN » ;

REPONSE de la DREAL /

Les réponses ont été en partie fournies dans le mémoire en réponse à l'avis de l'AE (document « 14200071-CMMC3-005-ME-L_MR ind a4 »).

Ci-dessous les réponses aux questions spécifiques :

- dossier consolidé : il a été fait le choix de compléter le dossier initial plutôt que de produire un nouveau dossier afin de conserver l'historique du projet et de tenir compte des réponses successives. Afin de guider le lecteur, un tableau est joint dans le cadre du mémoire en réponse (tableau de concordance) afin de préciser les renvois vers les compléments apportés dans les différents dossiers (dossier, chapitre et pages).

- itinéraire cyclable : dans le cadre du projet d'aménagement de la desserte de Digne par la RN 85, un itinéraire alternatif est proposé et l'ensemble des points de contact ou de traversée de la RN85 fera l'objet d'aménagements en faveur de la sécurisation des interfaces. Ce point est détaillé à partir de la page 32 du mémoire en réponse à l'avis de

l'AE). En complément, au niveau de la section 7, une étude est en cours pour proposer un aménagement cyclable sur la RN85 entre la voie impériale et le giratoire des lavandes. Plusieurs variantes sont étudiées, pour mettre en place une piste cyclable, tout en conservant un créneau de dépassement d'une longueur suffisante. Une première présentation a été faite aux partenaires lors du dernier comité technique de juin 2023.

Des études complémentaires sont menées et seront présentées pour validation lors d'une prochaine instance.

- voie ferrée : La voie ferrée à proximité de la RN85 est aujourd'hui non circulée, mais elle n'est pas pour autant fermée. Il existe un projet de remise en service de la voie, porté par les autorités locales, via un train innovant. Ce projet ne s'inscrit pas la même temporalité que le projet d'aménagement de la RN85. Au vu de ce projet de remise en service, il n'est pas envisagé aujourd'hui une utilisation de cette voie ferrée au profit des mobilités douces.

- bruit : Il n'est pas prévu de prendre en compte le traitement des points noirs du bruit dans le cadre du projet d'aménagement de la RN 85. Le projet n'a par ailleurs pas vocation à augmenter le trafic routier sur cet axe. Les dernières données de trafic de 2022 ont montré une stagnation en termes de trafic. Un certain nombre de maisons ont déjà été traitées dans le cadre de la résorption des PNB. Cette démarche s'est soldée aussi par un certain nombre de refus.

- ZAN : Le projet consistant en un aménagement sur place, il y aura peu de délaissés propices à la désartificialisation. Cependant, les secteurs délaissés feront l'objet d'une requalification en vue de désimpermeabiliser les surfaces et permettre leur requalification en faveur de l'agriculture ou de la renaturation. Une cartographie des zones artificialisées qui seront restituées à l'agriculture ou milieux naturels, délaissés et accotements notamment est fournie dans le mémoire en réponse à l'avis de l'AE (à partir de la page 59). Les zones pouvant être désartificialisées concernent surtout les sections 1 et 3.

- AVIS du CNPN

Même si, in fine, le CNPN donne un avis favorable, les conditions de réalisation du projet en l'état amènent à s'interroger sur la portée effective de cet avis. Les demandes portant sur les améliorations des mesures d'accompagnement et des compensations sont nombreuses et ciblées.

REPONSE de la DREAL /

Le mémoire en réponse à l'avis CNPN a été soumis aux services instructeurs pour avis, leurs remarques ont été intégrées, et les améliorations proposées par la MOA ont été validées par les services instructeurs. Concernant la thématique spécifique du foncier, la MOA a recruté un prestataire spécifique en charge des acquisitions foncières et du dossier de cessibilité. Les acquisitions se font actuellement via des négociations à l'amiable, la priorité étant donnée aux sections 3, 5 et 6, qui sont les prochaines sections qui vont faire l'objet de travaux

- AVIS de l'ARS

Le rapport présenté par l'hydrogéologue agréé se révèle pertinent et bien ciblé. L'ARS conclut à un avis favorable mais préconise de nombreuses modifications.

REPONSE de la DREAL /

Le maître d'ouvrage a consulté un hydrogéologue agréé suite à l'avis de l'AE.

Il ressort de cet avis du 7 mai 2023, et de la réponse de l'ARS associée, que le projet d'aménagement de la RN 85 est compatible avec la protection des captages d'eau d'Aiglun, de Mallemoisson et de Malijai.

L'aménagement devrait en effet contribuer à diminuer significativement la vulnérabilité de la nappe alluviale de la Bléone et des captages, sous réserve du respect des mesures énoncées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

La notice de respect de l'environnement qui a été établie dans le cadre de la consultation relative aux travaux des sections 3, 5 et 6 intègre pour chaque captage :

- . une cartographie des ouvrages de captage et des périmètres de protection avec report des zones de travaux et des réseaux de collecte et traitement des eaux de ruissellement ;**
- . l'organisation du chantier pour éviter tout rejet direct dans les milieux superficiels.**

Il est envisagé de commencer les travaux sur ces sections une fois l'autorisation environnementale obtenue.

E – ANALYSE des OBSERVATIONS

Dans un souci de lecture aisée, le commissaire enquêteur a regroupé l'ensemble des observations, questionnements et expertises techniques produites par le public selon plusieurs thèmes suivants :

- 1 – questions et observations relatives à l'aménagement de pistes cyclables.*
- 2 – remarques et observations relatives à l'implantation et à l'adéquation des bassins de rétention.*
- 3 – observations, questionnements relatifs à des avis généraux.*
- 4 – observations, questionnements relatifs à des demandes particulières.*
- 5 – observations, questionnements relatifs à des questions diverses.*
- 6 – observations et questionnements complémentaires du commissaire enquêteur.*

Les observations et questionnements recueillis auprès du public lors de l'enquête et de ceux formulés par le Commissaire enquêteur à l'examen du dossier, des informations obtenues lors de ses rencontres avec les autorités compétentes ont été présentées dans un rapport de synthèse remis à la DREAL PACA le 11 décembre 2023 et fait l'objet d'échanges avec Mme BESTAVEN (DREAL PACA), dans les bureaux de la DREAL PACA, lors d'une réunion tenue le 13 décembre 2023.

Il est souligné que, dans un souci d'exhaustivité, le commissaire enquêteur a transmis les observations et questionnements du public tels qu'exprimés sur les registres d'enquête, sur les courriers et lors des permanences. Bien que certaines observations et questionnements ne relevaient pas directement de la présente enquête, et qu'ils aient été ainsi soulignés par le commissaire enquêteur auprès du public, elles n'ont pas été exclues du PV de synthèse transmis afin de privilégier la fidélité des réactions exprimées lors de l'enquête publique.

Ces éléments, présentés par thèmes, ont conduit la DREAL PACA à adresser au commissaire enquêteur un mémo du 22 décembre 2023, regroupant les réponses élaborées et présentées telles que ci-dessous.

1 – QUESTIONS et OBSERVATIONS RELATIVES à l'AMENAGEMENT DE PISTES CYCLABLES.

- **Observation de M. DURAND**, sur l'aménagement indispensable d'une piste cyclable, notamment à proximité du rond-point Les Ammonites.

REPONSE de la DREAL /

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN 85 prévoit la création d'un jalonnement pour les cyclistes, destiné à favoriser le passage de ceux-ci via le réseau secondaire, plutôt que via la RN85 sur laquelle ils empruntent les bandes multifonctions. Ce jalonnement concerne les sections 5 à 7 (entre Mallemoisson et Digne-les-Bains). En parallèle, des réflexions sont en cours concernant les aménagements cyclables envisageables sur la section 7, avant le rond-point des Ammonites.

- **Observation du 5 décembre, par un praticien du vélo** qui souhaiterait que préalablement aux travaux de la RN 85, soit étudiée et réalisée une section de voie verte permettant de relier la Voie Impériale aux bandes cyclables existantes au-delà du rond-point des « Ammonites » et du « Rocher coupé ».

Sur un plan plus général, il est souligné les atteintes à l'environnement (artificialisations de terres agricoles etc.. par rapport à l'intérêt affiché de « fiabilisation des temps de parcours » qu'il conviendrait de démontrer scientifiquement).

REPONSE de la DREAL /

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN 85 prévoit la création d'un jalonnement pour les cyclistes, destiné à favoriser le passage de ceux-ci via le réseau secondaire, plutôt que via la RN85 sur laquelle ils empruntent les bandes multifonctions. Ce jalonnement concerne les sections 5 à 7 (entre Mallemoisson et Digne-les-Bains).

En parallèle, des réflexions sont en cours concernant les aménagements cyclables envisageables sur la section 7, avant le rond-point des Ammonites.

Concernant l'artificialisation des terres agricoles, il a été fait le choix d'un aménagement sur place réfléchi pour limiter les impacts sur les terres agricoles, notamment via une réduction des voies de rétablissement vis-à-vis du projet initialement prévu. Les secteurs délaissés à la fin du projet, propices à la désartificialisation, feront l'objet d'une requalification en vue de désimperméabiliser les surfaces et permettre leur requalification en faveur de l'agriculture ou de la renaturation

- Réponse de M. AUDRAN, maire d'AIGLUN à la lettre adressée par le commissaire enquêteur sollicitant son avis sur le projet d'aménagement de piste cyclable, tel que présenté par Mme la Présidente du Conseil départemental dans sa lettre à M. le Préfet des AHP.

M. AUDRAN confirme son souhait d'un tel aménagement complémentaire et qu'il soit réalisé « en toute priorité ».

REPONSE de la DREAL /

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN 85 prévoit la création d'un jalonnement pour les cyclistes, destiné à favoriser le passage de ceux-ci via le réseau secondaire, plutôt que via la RN85 sur laquelle ils empruntent les bandes multifonctions. Ce jalonnement concerne les sections 5 à 7 (entre Mallemoisson et Digne-les-Bains).

En parallèle, des réflexions sont en cours concernant les aménagements cyclables envisageables sur la section 7, pour mettre en œuvre une piste cyclable sur cette zone tout en maintenant un créneau de dépassement d'une longueur suffisante, et en impactant a minima la plateforme ferroviaire très proche de la RN85

- Le même jour, une **observation d'un autre praticien du vélo**, qui souhaite l'installation d'une piste cyclable.

REPONSE de la DREAL /

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN 85 prévoit la création d'un jalonnement pour les cyclistes, destiné à favoriser le passage de ceux-ci via le réseau secondaire, plutôt que via la RN85 sur laquelle ils empruntent les bandes multifonctions. Ce jalonnement concerne les sections 5 à 7 (entre Mallemoisson et Digne-les-Bains).

En parallèle, des réflexions sont en cours concernant les aménagements cyclables envisageables sur la section 7, pour mettre en œuvre une piste cyclable sur cette zone tout en maintenant un créneau de dépassement d'une longueur suffisante, et en impactant a minima la plateforme ferroviaire très proche de la RN85

- Dès le 6 novembre, à 8 h 45, **M. DUPONT, président de l'association « DIGNE à VELO », accompagné de Mme Françoise REYNIER, secrétaire de l'association**, est venu déposer un courrier. Ce courrier expose la dangerosité du projet RN 85 pour les cyclistes soucieux de se rendre à DIGNE ou d'en revenir, notamment par rapport aux recommandations de M. Victor LESAULNIER – chargé d'études modes actifs et mobilité durable, au CEREMA.

M. DUPONT propose dans sa lettre un aménagement près du rond-point dit « des Ammonites ».

REPONSE de la DREAL /

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN 85 prévoit la création d'un jalonnement pour les cyclistes, destiné à favoriser le passage de ceux-ci via le réseau secondaire, plutôt que via la RN85 sur laquelle ils empruntent les bandes multifonctions. Ce jalonnement concerne les sections 5 à 7 (entre Mallemoisson et Digne-les-Bains).

En parallèle, des réflexions sont en cours concernant les aménagements cyclables envisageables sur la section 7, pour mettre en œuvre une piste cyclable sur cette zone tout en maintenant un créneau de dépassement d'une longueur suffisante, et en impactant a minima la plateforme ferroviaire très proche de la RN85

- un courrier en date du 9 novembre 2023 de **Mme Eliane BARRELLE, présidente du Conseil Départemental, adressé à M. le Préfet des Alpes de Haute Provence** et mis en copie pour le commissaire enquêteur, par dépôt en mairie, le 10 novembre. Dans ce courrier, Mme la Présidente rappelle l'importante contribution financière du département et souligne que la consultation des pièces du dossier en ligne lui avait permis de constater que la dimension de prise en compte de la mobilité douce restait encore à développer, malgré les avis rendus par l'AE et les signalements des Collectivités partenaires de ce projet, dont celui du Président de la Région (cf son courrier du 12 juillet 2022).

D'une façon générale, Mme la Présidente estime que le dossier ne semble pas traduire le travail mené depuis plusieurs mois par la DREAL avec le concours des services du Département et de

l'Agglomération qui avait conclu à une avancée significative, validée lors du dernier Comité technique du 7 juin 2023.

Dans son courrier, Mme la Présidente souligne l'existence d'une solution, déjà présentée au Cotech d'aménagement d'une voie cyclable qui devrait être intégrée au projet et réalisée dans ses premières priorités. Sa demande s'exprime au regard des besoins de mobilité du quotidien entre les secteurs d'habitats, de services et d'activité dans le secteur concerné par le projet, mais au-delà, du projet de Véloroute des Pignes inscrit au Schéma Régional Cyclable sur lequel l'État, la Région et le Département sont engagés.

REPONSE de la DREAL /

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN 85 prévoit la création d'un jalonnement pour les cyclistes, destiné à favoriser le passage de ceux-ci via le réseau secondaire, plutôt que via la RN85 sur laquelle ils empruntent les bandes multifonctions. Ce jalonnement concerne les sections 5 à 7 (entre Mallemoisson et Digne-les-Bains).

L'ensemble des points de contact ou de traversée de la RN85 fera l'objet d'aménagements en faveur de la sécurisation des interfaces.

Le jalonnement sera réalisé grâce à des panneaux de type Dv20. Installés aux intersections, ils porteront mention des directions principales : Mallemoisson, Chaffaut et Digne les Bains, et des distances.

Ces éléments ont fait l'objet de présentations lors d'instances d'échanges avec les différents partenaires, et ont été intégrés dans le cadre du dossier d'enquête publique.

Suite au comité des financeurs d'octobre 2022, des réflexions ont été lancées pour étudier la possibilité d'aménagement d'une liaison cyclable sécurisée sur la section 7, entre la voie impériale et le giratoire des Lavandes. Plusieurs variantes ont été étudiées pour mettre en œuvre une piste cyclable sur cette zone tout en maintenant un créneau de dépassement d'une longueur suffisante, et en impactant à minima la plateforme ferroviaire très proche de la RN85.

Le comité technique de juin 2023 a été l'occasion de présenter les premiers résultats de l'étude menée sur cette section.

Au vu de l'absence de consensus sur la variante à retenir, il a été acté qu'une analyse multicritère comparative serait approfondie de manière à sélectionner la variante à privilégier.

La DREAL a fait le choix de ne pas intégrer ses réflexions au dossier d'enquête publique étant donné le manque d'aboutissement du dossier. Il est donc proposé qu'un porter à connaissance soit fait auprès des services instructeurs une fois que l'ensemble des partenaires auront acté la variante à retenir lors d'un prochain comité de pilotage.

- une même observation est exprimée par **M. Alain MICHEL – délégué AF3V**, Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes, dans son courrier déposé le 13 novembre 2023 auprès de la mairie de DIGNE LES BAINS.

REPONSE de la DREAL /

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN 85 prévoit la création d'un jalonnement pour les cyclistes, destiné à favoriser le passage de ceux-ci via le réseau secondaire, plutôt que via la RN85 sur laquelle ils empruntent les bandes multifonctions. Ce jalonnement concerne les sections 5 à 7 (entre Mallemoisson et Digne-les-Bains).

En parallèle, des réflexions sont en cours concernant les aménagements cyclables envisageables sur la section 7, pour mettre en œuvre une piste cyclable sur cette zone tout en maintenant un créneau de dépassement d'une longueur suffisante, et en impactant à minima la plateforme ferroviaire très proche de la RN85

- le 22 novembre, **M. Jean-Marc GOMES, pour EELV 04**, est venu consulter le dossier et déposer un mémo sur la nécessaire diversification des modes de transport et de déplacement. Il a évoqué notamment le projet LNCDSA et envisagé d'en déposer un extrait sur le site ouvert en préfecture ; ce qui fut fait le 23 suivant.

REPONSE de la DREAL /

Le projet de remise en circulation de la ligne ferroviaire entre Château-Arnoux-Saint-Auban et Digne-les-Bains est porté par Provence Alpes Agglomération et ne relève pas directement du projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85. Le projet objet de la présente enquête publique n'a pas vocation à impacter la voie ferrée, et est donc compatible avec le projet LNCDSA.

- le 23 novembre, **M. Patrice REYNAUD** a déposé une observation :
« Après étude de ce lourd dossier, complet aux termes de la réglementation, il est désolant de constater que sa lourdeur cache dramatiquement son inconséquence. A lire un tel dossier, on se demande si les auteurs ont mis à niveau leurs connaissances en matière d'écologie scientifique. Par exemple, aucun ouvrage de raccordement ou réseau hydrographique ne tient compte des éléments vivants sur le lieux et alentours. Les choix de desserte latérale vont doubler l'impact visuel et écologique. La vallée de la Bléone sera inorganisée.

Nous reprenons à notre compte les observations de l'association « Digne à Vélo ». Là aussi, l'étude pêche par son ignorance des besoins des cyclistes. Il y a fort à parier qu'aucun auteur ne se déplace à vélo....

Les recommandations de l'AE ne sont pas prises en compte.. Au lieu dit « Le Rocher coupé », le projet actuel revient à supprimer ou rendre acrobatique la pratique du vélo. Enfin, la pratique du

vélo ne doit pas être considérée comme uniquement du point de vue touristique. Il doit être tenu compte des déplacements entre communes. »

REPONSE de la DREAL /

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN 85 prévoit la création d'un jalonnement pour les cyclistes, destiné à favoriser le passage de ceux-ci via le réseau secondaire, plutôt que via la RN85 sur laquelle ils empruntent les bandes multifonctions. Ce jalonnement concerne les sections 5 à 7 (entre Mallemoisson et Digne-les-Bains).

En parallèle, des réflexions sont en cours concernant les aménagements cyclables envisageables sur la section 7, pour mettre en œuvre une piste cyclable sur cette zone tout en maintenant un créneau de dépassement d'une longueur suffisante, et en impactant a minima la plateforme ferroviaire très proche de la RN85.

- le 5 décembre 2023, dernier jour de permanence, la réponse au courrier adressé par le commissaire enquêteur à **Mme GRANET BRUNELLO**, présidente de la Communauté PAA et maire de DIGNE LES BAINS ; exprimant son plein soutien à la mise en place de voies cyclables et de déplacements multimodaux, soulignant son souhait de sécurisation de ces voies d'un bout à l'autre de l'itinéraire.

REPONSE de la DREAL /

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN 85 prévoit la création d'un jalonnement pour les cyclistes, destiné à favoriser le passage de ceux-ci via le réseau secondaire, plutôt que via la RN85 sur laquelle ils empruntent les bandes multifonctions. Ce jalonnement concerne les sections 5 à 7 (entre Mallemoisson et Digne-les-Bains).

L'ensemble des points de contact ou de traversée de la RN85 fera l'objet d'aménagements en faveur de la sécurisation des interfaces. Le jalonnement sera réalisé grâce à des panneaux de type Dv20. Installés aux intersections, ils porteront mention des directions principales : Mallemoisson, Chaffaut et Digne les Bains, et des distances.

Ces éléments ont fait l'objet de présentations lors d'instances d'échanges avec les différents partenaires, et ont été intégrés dans le cadre du dossier d'enquête publique. Suite au comité des financeurs d'octobre 2022, des réflexions ont été lancées pour étudier la possibilité d'aménagement d'une liaison cyclable sécurisée sur la section 7, entre la voie impériale et le giratoire des lavandes. Plusieurs variantes ont été étudiées pour mettre en œuvre une piste cyclable sur cette zone tout en maintenant un créneau de dépassement d'une longueur suffisante, et en impactant a minima la plateforme ferroviaire très proche de la RN85.

- le 5 décembre 2023, le courrier de M. Daniel SEJOURNE, PRG, conseiller municipal de DIGNE LES BAINS et conseiller communautaire PAA, soulignant les améliorations apportées par les mesures précédemment arrêtées, propose d'aménager une « voie verte » en rive gauche de LA BLEONE s'appuyant sur l'axe ferroviaire du Chemin de Fer de Provence, e GR 69 de « la Routo », les berges de la BLEONE jusqu'au Chaffaut et au-delà vers le sud le long d'une RD 12 rectifiée. Cette solution offrirait un accès plus facile et ombragé avec une connexion vers la vallée de l'Asse.

De plus, il milite pour une relance d'une liaison ferroviaire DIGNE LES BAINS – SAINT AUBAN qui permettra, via le 3^e rail métrique en priorité de pérenniser le « train des Pignes » et de limiter les transferts de charge de passagers. D'autres aménagements sont proposés vers l'aval de MANOSQUE et une ouverture au nord avec la relance du projet GAYSSOT VOYNET sur l'axe routier SISTERON / GRENOBLE ainsi que l'achèvement du Tunnel ferroviaire LYON / TURIN. Dans l'attente, il axe le développement du transport par autocar avec de nombreux aménagements complémentaires.

REPONSE de la DREAL /

Concernant la voie verte qui pourrait être envisagée en rive gauche de la Bléone, ce projet ne s'inscrit pas dans le cadre du projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85, et ne peut être porté par l'État.

Concernant le projet de remise en circulation de la ligne ferroviaire entre Château-Arnoux-Saint-Auban et Digne-les-Bains est porté par Provence Alpes Agglomération et ne relève pas directement du projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85. Le projet objet de la présente enquête publique n'a pas vocation à impacter la voie ferrée, et est donc compatible avec le projet LNCDSA.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur a pris bonne note des demandes précises formulées par différentes associations, usagers et élus locaux.

Il constate que les schémas d'amélioration proposés – essentiellement dans la section du tracé AIGLUN / DIGNE n'ont pu faire l'objet d'un consensus technique préalable ou concomitant à l'ouverture de cette enquête publique, et ce malgré les présentations faites aux membres des Comités ad hoc.

Dès lors, l'impact des implantations de ces schémas éventuels n'a pu être cerné. Il est donc prématuré d'émettre un avis sur cet aspect non négligeable dans le cadre de la problématique des objectifs majeurs du projet, notamment au niveau des autorisations pour les infrastructures linéaires de transport.

2 - REMARQUES et OBSERVATIONS RELATIVES à l'IMPLANTATION et l'ADEQUATION des BASSINS de RETENTION :

- **Lettre en date du 5 décembre, déposée par M. Michel JOUVE** qui s'étonne de l'absence de modification du projet tel que présenté au public relative au bassin 6-7.

En effet, ce bassin est implanté en un point bas de sa parcelle située « section de rétablissement du Météore » alors que la DREAL et GEOFIT EXPERT avaient convenu de sa remarque et modifié l'implantation de ce bassin conformément à sa demande.

A défaut de réponse précise et ferme confirmant les engagements ainsi pris, il envisage d'autres mesures.

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci. Des modifications mineures d'implantation des bassins de rétention sont, dans ce cadre, proposées aux propriétaires mais n'ont pas été intégrées au dossier d'enquête publique étant donné l'absence d'accord officiel entre la maîtrise d'ouvrage et les propriétaires via un acte de vente.

- **Observations déposées le 5 décembre par M. DELAYE et son conseil, M. Samuel HULLOT** – ingénieur ENSHMG et expert près la Cour d'Appel d'AIX EN PROVENCE et de la Cour Administrative d'Appel de MARSEILLE.

Remise d'un dossier contenant un courrier de M. DELAYE et une note technique de 21 pages relatifs au volet hydraulique à proximité de la propriété de la SCI le MOULIN, à AIGLUN.

Dans cette étude expertise technique du volet hydraulique du projet d'aménagement de la desserte de DIGNE LES BAINS par la RN 85, à proximité de la propriété de la SCI LE MOULIN – Quartier Font Lebre - AIGLUN, M. HULLOT, à l'examen du dossier présenté au public dans le cadre de la présente enquête publique et des autres documents disponibles sur INTERNET, tels les règlements du PPRN des communes d'AIGLUN et de MALLEMOISSON et de visites sur site, souligne :

- que, même si la voie de la future RN 85 se trouve en dehors des zones inondables ou du lit des cours d'eau, ce n'est pas le cas de certains ouvrages, notamment la voie de rétablissement du Moulin et des bassins de rétentions prévus à proximité.

Ainsi, l'expert constate que les bassins de rétention et une partie de la voie de rétablissement du Moulin se trouvent en zone rouge du Plan de Prévention du Risque Inondation des communes de MALLEMOISSON et d'AIGLUN.

Il en résulte, selon lui, à une insuffisance des dossiers d'enquête publique et de l'étude d'impact susceptible d'induire des risques pour la sécurité publique.

- que le dossier d'EP présente des incohérences entre ses différentes pièces.

Ainsi :

. le répertoire qui contient les plans des exutoires des différents bassins ne comporte pas de fichier correspondant au bassin 5-3,

. le plan du bassin 5-2 est incompatible avec la réalisation de la voie de rétablissement du Moulin et du bassin 5-3

- que le plan de la section 5/6 – planche 2-4 annexée à la pièce C (Nature du projet et nomenclature) comporte deux bassins numérotés 5-2 et 5-3,

- que la pièce K (Mémoire en réponse à la demande de compléments du 5 octobre 2022 indique, p 45, 2 bassins qui ont la même numérotation (5-3) et qu'à la page 46, le bassin 5-3 est bien mentionné mais non dessiné sur le plan.

- que la pièce L (Mémoire en réponse à l'avis délibéré de l'AE du 6 avril 2023 comporte en page 23 un plan où figurent deux tracés de voies de rétablissement de l'accès au Moulin et où le bassin 5-3 n'est pas représenté.

Plusieurs versions contradictoires des bassins de rétention et de la voie de rétablissement de l'accès au Moulin figurent dans le dossier d'EP présenté au public.

L'expert souligne également que la faisabilité technique du bassin 5-2 n'est pas garantie et son impact sur le régime d'écoulement du canal du Moulin en aval et de l'Adou n'est pas évalué.

L'expert préconise donc une implantation alternative du bassin 5-2 de l'autre côté de la RD 17 qui éviterait d'augmenter le débit dans la buse circulaire en béton existante sous cette voie. Il constate que cette alternative n'ait pas été étudiée.

L'implantation et la création de clôture des bassins 5-2 et 5-3 et la voie de rétablissement au Moulin en remblai sont incompatibles avec leur présence en zone inondable tel que le présente le PPRN.

De plus, l'implantation du bassin 5-2 ne permet pas de limiter au mieux les risques de moustiques, d'odeur et de sécurité vis à vis du Moulin, particulièrement de la future salle de manifestations destinée à recevoir du public dans la partie SUD et pour laquelle la SCI Le MOULIN a déjà obtenu un permis de construire. Cette situation est en contradiction avec la volonté exprimée d'implanter les bassins de façon la plus éloignée au maximum des habitations afin de limiter l'impact.

Après examen des incidences du projet sur les zones humides, l'expert constate que la mesure d'évitement ME O4 (évitement d'une zone humide) est erronée.

Il souligne que les mesures de compensation de la traversée de la zone humide sont insuffisamment étudiées et leur implantation crée une servitude de fait.

La solution d'une implantation alternative des bassins de rétention au Sud-Ouest de la RD 17 n'est pas présentée dans le dossier. Elle constituerait une mesure d'évitement ou de réduction.

De même, il constate que l'impact du rejet du bassin 5-2 sur la qualité des eaux de la zone humide n'a pas été évalué.

L'expert conclut qu'au regard des pièces disponibles, la présente expertise a mis en évidence que les dossiers d'EP du projet d'aménagement de la RN 85 nécessitent des études complémentaires à proximité de la propriété de la SCI LE MOULIN.

Ces dossiers présentent donc des insuffisances, d'où des risques pour la sécurité publique, tant par rapport au projet lui-même que par rapport aux tiers et, notamment, vis à vis de la propriété de la SCI LE MOULIN.

REPONSE de la DREAL /

Rubriques de la nomenclature Le rapport joint au courrier de Mr Delaye fait état des rubriques visées dans le dossier soumis à enquête indiquant que 2 rubriques supplémentaires devraient être visées :

3.1.1.0 Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant : ✓

. **Un obstacle à l'écoulement des crues,**

. **Un obstacle à la continuité écologique entraînant une différence de niveau pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation.**

Il n'y a pas d'ouvrage dans le lit mineur de cours d'eau susceptible d'induire un obstacle à l'écoulement des crues ou à la continuité écologique. Cette rubrique n'est donc pas concernée.

3.2.2.0. Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau :
Le seuil de déclaration correspond à une surface comprise entre 400 m² et 10 000 m².

Si l'on considère le lit majeur comme couvrant l'intégralité de la zone inscrite au PPRI, les surfaces d'emprises dépassent le seuil de 400m². Cela étant, les plans des bassins sont portés sur les aspects techniques de dimensionnement et pourront faire l'objet d'une optimisation pour réduire cette emprise.

Plan des exutoires et plans représentant les bassins 5.2 et 5.3.

Les exutoires des bassins 5.2 et 5.3 sont les collecteurs d'eaux pluviales immédiatement voisins de ces bassins. Plan de la section 5/6 planche 2/4. Et mémoire pièce K : il s'agit d'une erreur matérielle, les 2 bassins ayant le même nom (5.3) mais représentant bien le même ensemble de 2 bassins sur le dessin. Page 46, le bassin 5.2 étant dans la boucle de la desserte du moulin, l'étiquette sur les plans n'est pas très visible du fait d'un mauvais choix de couleur.

Concernant la disparité des représentations des bassins, il convient de noter que les illustrations mentionnées n'ont pas le même objet et qu'elles peuvent ne pas comporter à chaque fois les indications de toutes les mentions de dispositifs d'assainissement quand il s'agit de comparer des principes de voies d'accès notamment. Il est rappelé en outre que comme cela est indiqué dans les étiquettes

de chaque bassin, le plan technique peut être adapté pour l'intégration paysagère notamment et ce qui est à retenir est le volume de stockage et le débit de rejet pour chacun.

Compatibilité avec le PPRI :

Concernant les dispositions du PPRI, conformément à l'article 4.2, les clôtures nécessaires sont autorisées si elles permettent l'écoulement des eaux et les infrastructures, notamment routières le sont également si elles ne nuisent pas à l'écoulement des eaux, ce qui est le cas puisqu'il s'agit d'un élargissement de faible ampleur de l'emprise de la route faisant aujourd'hui obstacle à l'écoulement (RD17).

Extrait de l'article 4.2 du règlement :

Risques sanitaires, moustiques :

Comme énoncé plus haut, l'interdiction de clôture ne s'applique pas.

Concernant la possibilité d'installation de moustiques, celle-ci est effectivement possible dans les dispositifs de gestion des eaux pluviales dès lors qu'il subsiste un volume d'eau, même réduit dans les noues, fossés ou bassins. Cela doit cependant être relativisé.

Dans le cas des aménagements prévus dans le projet de la RN85, il y aura des bassins assurant une simple régulation des débits, dans lesquels il n'est pas attendu de stagnation de lames d'eau, la vidange s'effectuant rapidement. Certains bassins sont en revanche dotés de « volumes morts », volumes toujours en eau afin d'améliorer leurs capacités d'épuration des eaux de voirie.

Diverses études menées sur les bassins de rétention ont permis de qualifier les populations de moustiques pouvant occuper les bassins (communication du CAUE 34 sur son Blog reprenant les propos de M. Guillaume LACOUR, Docteur en entomologie et entomologiste médical pour Altopictus, entreprise spécialisée, régulièrement mandatée par l'ARS pour sensibiliser et lutter contre les moustiques ; Synthèse OTHU du GRAIE « Les moustiques dans les ouvrages de gestion alternative des eaux pluviales en ville ? » entre autres.

Ces études ont montré que : « Aucun bassin de rétention ne produit de moustique tigre *Aedes albopictus*, dont l'écologie nécessite un support de ponte solide et vertical.

Les bassins de rétention qui sont en permanence en eau permettent la présence de prédateurs sur le long terme (odonates, hémiptères, poissons, urodèles...). Ils peuvent très occasionnellement produire des moustiques, souvent du genre *Culex* (moustique commun, nocturne), sur des zones à submersion temporaire.

Les bassins à submersion temporaire produisent des moustiques de marais du genre *Culex* et *Culiseta* qui sont plutôt ornithophiles, et des moustiques du genre *Aedes* (*Aedes caspius*, *Aedes detritus*, *Aedes vexans*, etc.) anthropophiles et donc à l'origine d'une forte nuisance pour le grand voisinage (des espèces peuvent se déplacer sur plusieurs dizaines de kilomètres).

Ces éléments conduisent à privilégier d'une part les bassins toujours en eau favorisant la constitution d'un écosystème régulant les populations de moustiques, d'autre part les bassins qui se vident en moins de 5/6 jours, temps nécessaire pour la phase de reproduction des moustiques. Les 2 types de bassins projetés répondent à l'un ou l'autre de ces critères.

S'agissant de l'impact potentiel des moustiques sur les populations riveraines, s'agissant de moustiques à grand rayon d'action comme énoncé ci-avant, l'éloignement de quelques dizaines de mètres au sud-ouest de la RD17 serait de très faible intérêt. Si le moustique tigre occupe une aire de dispersion plus réduite, il est plus susceptible de se reproduire dans des récipients de très faible volume (un bouchon de bouteille peut lui suffire). La ponte a lieu au-dessus de la surface de l'eau dans des gîtes de petites surfaces (inférieures à 10 m²), sombres, rugueux présentant des parois verticales, ce qui ne correspond pas aux caractéristiques des bassins de gestion des eaux pluviales.

Implantation au-delà de la RD 17 : Le positionnement au nord-est de la RD 17 a été retenu après analyse comparative avec une implantation au sud et le choix a été fait de l'implantation retenue pour limiter l'impact en zone humide.

Il s'agissait alors de faire un compromis entre les différents enjeux techniques, financiers et environnementaux.

Impacts sur les zones humides.

Conformément à la doctrine en vigueur, la définition des mesures a suivi l'ordre Eviter-Réduire-Compenser. L'objectif initial mis en œuvre au stade des études d'avant-projet puis de projet, a été d'éviter les zones humides, ce qui a pu être effectué le plus souvent. On ne peut donc pas conclure que la mesure est erronée puisqu'elle est mise en œuvre.

Cela étant, toutes les emprises en zone humide n'ont pu être évitées intégralement et donc la seconde phase a été enclenchée, la réduction de l'impact, d'où le choix d'implantation retenu au nord-est de la RD 17, l'impact étant estimé de plus grande ampleur au sud-ouest. Enfin, l'emprise résiduelle n'étant pas nulle, des compensations ont été recherchées et font l'objet d'actions dédiées comme cela est d'ailleurs rappelé dans le document joint au courrier de M Delaye.

Les mesures compensatoires évoquées, dont la définition précise est effectivement renvoyée à des études complémentaires, font partie intégrante du projet et les acquisitions foncières nécessaires sont intégrées également.

Concernant les risques induits par les décaissements, ils doivent être relativisés dans la mesure où il ne s'agira pas de constituer des fosses et / ou talus de grande hauteur mais au contraire de créer des dépressions favorisant l'implantation des espèces caractéristiques de zones humides.

Enjeux de pollution liées aux eaux rejetées en sortie de bassin :

Les bassins de gestion des eaux pluviales ont pour objet de retenir au maximum les polluants d'origine routière. Les eaux en sortie de bassin présentent un abattement conséquent de la pollution et ne sont pas incompatibles avec la constitution de zones humides fonctionnelles en aval.

Lorsque le déversoir est en fonction, cela signifie que le bassin est rempli au-delà de la période de dimensionnement du bassin, ce qui correspond à des eaux plus fortement diluées puisque le premier flux, plus concentré, a déjà été intercepté.

Il convient en outre de rappeler qu'à l'heure actuelle, les eaux issues de la RN 85 et de la RD 17 rejoignent les mêmes milieux naturels sans aucune épuration ni rétention et que les bassins devant être mis en place constituent une amélioration de la qualité des eaux rejetées, tant en quantité qu'en qualité..

- Permanence du 1^{er} décembre : observations de M.M. ROUX et MORENO :

Au niveau du rond-point EST de la partie de la RN 85 MALIJAI / DIGNE, une réunion de concertation a eu lieu le 22 novembre 2023 - (note du CE : *soit au cours de la présente EP ouverte depuis le 6 novembre*) - entre les propriétaires évoqués et les représentants de la DREAL, de GEOFIT EXPERT et du maître d'oeuvre du projet en vue de la négociation sur l'existence, la localisation et le dimensionnement des deux bassins B 1-2 et B 1-3.

Il leur a été promis une réponse ultérieure.

Dans l'attente, les propriétaires des parcelles construites réservent tous leurs droits de recours.

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci.

Des modifications mineures d'implantation des bassins de rétention sont, dans ce cadre, proposées aux propriétaires mais n'ont pas été intégrées au dossier d'enquête publique étant donné l'absence d'accord officiel entre la maîtrise d'ouvrage et les propriétaires via un acte de vente.

- M. Hugo DECROIX, maire de MIRABEAU a exprimé sur le registre son souhait de voir déplacé le bassin de rétention situé devant la propriété ASTOIN ainsi que de décaler légèrement le nouvel accès à proximité de la propriété COLLOMBON.

Il a complété sa demande par le dépôt d'un courrier et de schémas d'explication.

En effet, étudiant le projet d'implantation du bassin 2.4, il s'inquiète des **conséquences en matière de salubrité publique** (moustiques etc..) et, compte tenu de la proximité de cette implantation à proximité des habitations, de l'impact visuel d'une telle construction.

Il préconise donc le déplacement vers l'ouest de ce bassin ce qui, notamment, réduira la longueur de tranchée à réaliser.

A quant à la desserte de l'habitation COLLOMBON, dans la section 1 partie est, il constate que cette desserte impacte grandement les parcelles ZI 206 et ZI 207 alors qu'il lui **paraîtrait plus logique de prolonger l'accès au-dessus du talus existant en bordure de la parcelle ZI 154, en s'approchant le plus possible de la limite de la DUP.**

Des plans annotés ont été joints à la demande.

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci. Des modifications mineures vis-à-vis du projet présenté dans le cadre de l'enquête publique peuvent être proposées aux propriétaires, sous réserve que celles-ci soient acceptables d'un point de vue technique.

- **M. ASTOIN** a déposé une observation par courriel du 4 décembre à la préfecture des AHP pour confirmer ses préoccupations concernant la fin des aménagements de la RN 85 à hauteur de la ferme « ASTOIN », lieu-dit Tarelle.

En effet, actuellement, la ferme dispose d'un arrosage gravitaire par un système de canal qui longe la RN 85. Il s'inquiète du maintien de cet arrosage dans le projet présenté.

Par ailleurs, il considère que l'implantation du bassin 2-4 :

- . ne répond à aucune nécessité, aucun camion d'hydrocarbure ne s'étant déversé sur ce tronçon au cours des 40 ans passés,
- . si ce bassin était maintenu, il en souhaite une implantation le plus loin possible des habitations et, si possible, qu'il soit enterré ce qui serait pour lui possible,
- . projetant la construction d'une habitation, la proximité de ce bassin se révèle source d'inconvénients (moustiques, odeurs etc..),
- . il aurait reçu le 28 septembre 2023 un autre plan présentant deux nouvelles propositions d'implantation ; il s'étonne que ces schémas ne figurent pas dans le dossier présenté au public.

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci. Des modifications mineures vis-à-vis du projet présenté dans le cadre de l'enquête publique peuvent être proposées aux propriétaires, sous réserve que celles-ci soient acceptables d'un point de vue technique.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le projet proposé a pris en compte la nécessité d'accroître significativement le nombre de bassins de rétention. C'est ainsi qu'il est envisagé la création et l'implantation de 33 bassins au lieu de 17, dans le projet initial.

De plus, de nombreux ouvrages hydrauliques ont été techniquement revus afin d'assurer un fonctionnement optimal des installations.

La question de l'implantation des bassins envisagés devait répondre à un souci de proximité des habitats en raison des risques liés à la présence de moustiques, des inconvénients liés aux odeurs éventuelles et aux risques d'inondation.

Cette situation est maintes fois soulignée par différents intervenants ou élus qui soulignent la non conformité des schémas présentés par rapport aux objectifs fixés initialement et qui souhaitent un nouvel examen de cette question sensible pour eux-mêmes ou les populations qu'ils représentent.

Force est de constater, et le rapport d'un expert hydrologique mobilisé par un particulier concerné spécifiquement par ces problèmes le souligne, qu'aucune certitude n'est apportée par le projet et les réponses de la DREAL pour élaborer un traitement efficace de ces risques.

De plus, il a été constaté, en cours d'enquête publique, que la DREAL était venue sur place pour examiner les potentialités de modifications de certaines implantations projetées. Elle a promis une réponse adaptée, mais ultérieure à la présente enquête.

Dès lors, le commissaire enquêteur ne peut que noter cette volonté d'améliorer cet aspect important du projet et ne peut qu'inviter les parties concernées à trouver une solution conforme aux objectifs initialement fixés.

3 - OBSERVATIONS, QUESTIONNEMENTS RELATIFS à des AVIS GENERAUX

- Avis de la FNE 04

M. GOTTARDI, président de la FNE 04, dans un courrier du 28 novembre adressé par courriel sur le site de la préfecture des AHP, précise :

- que le projet de l'aménagement de la RN 85 n'a pas pour conséquence de réduire le temps pour se rendre en voiture de MALIJAI à DIGNE.
- que ce projet est à prendre en compte au regard du nombre de véhicules dans lesquels ne se trouve qu'un passager.
- que le projet de mettre en place une voie cyclable en site propre est à souligner mais cet aménagement pourrait bien être réalisé sans le reste du projet routier,
- que ce projet a un impact important sur les voies humides (compensation à revoir)

sur les milieux aquatiques (notamment au niveau de l'Adou des Faïsses), sur les cours d'eau (cf gué du ravin de St Christol) sur les milieux naturels pour lesquels l'AE demande un examen complémentaire.

Par ailleurs, relevant l'avis de la CNPN, la FNE 04 souligne l'absence d'une recherche d'alternatives satisfaisantes.

Elle conclut que ce projet ne répond pas à la problématique de transporter plus de personnes vers Digne sans encombrer la route existante. La réponse ainsi présentée n'est pas adaptée aux problèmes de circulation soulevés.

La FNE 04 fait part d'un avis défavorable à la DUP pour ce projet qu'il considère comme inutile.

REPONSE de la DREAL /

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85 a été déclaré d'utilité publique en 2018.

L'enquête publique objet du présent dossier est réalisée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, qui comprend une procédure loi sur l'eau, ainsi qu'une demande de dérogation à la réglementation liée aux espèces protégées.

- Avis de la FNE PACA, transmis par courriel à la préfecture des AHP le 4 décembre.

Soulignant que la FNE PACA, dont fait partie la FNE 04, s'est particulièrement investie dans le projet de réactivation de la ligne ferroviaire DIGNE / ST AUBAN, dit LNC DSA copiloté par SNCF Réseau et PAA, émet un avis défavorable sur le projet dit « d'un autre temps ».

Elle considère que ce projet n'est pas justifié en raison de la baisse notable du trafic routier.

Aucune donnée d'analyse des accidents n'est fournie.

Que ce projet est en contradiction avec le projet de réactivation de la ligne ferroviaire.

Que ce projet consomme des espaces naturels et des terres agricoles, en contradiction avec la loi ZAN.

Ce projet ne prévoit pas les compensations imposées par la loi, notamment celles qui devraient être effectives avant la réalisation du projet.

FNE PACA considère que ce projet se situe à contre-courant de l'ensemble des orientations actuelles de l'État et des collectivités et ne peut recueillir un avis favorable.

Elle se réserve la possibilité d'ester en justice si un tel projet devait être déclaré d'utilité publique.

REPONSE de la DREAL /

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85 a été déclaré d'utilité publique en 2018.

L'enquête publique objet du présent dossier est réalisée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, qui comprend une procédure loi sur l'eau, ainsi qu'une demande de dérogation à la réglementation liée aux espèces protégées.

- Mme EveLyne ESCOFFIER fait part de son avis défavorable au projet d'aménagement de la RN 85 compte tenu du coût du projet, de son inadéquation par rapport aux limitations de vitesse et au covoiturage. Par contre, elle estime nécessaire un aménagement du rond-point du Chaffaud.

REPONSE de la DREAL /

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85 a notamment pour vocation de transformer le carrefour avec la RD17 en giratoire.

- sur le registre internet ouvert au niveau de la Préfecture, l'**association « MOBILITES ALPINES »** a déposé un mémo résumant ses interventions lors de la permanence ouverte à MALLEMOISSON.

Dans ce mémo, le Président de l'association, M. Sylvain LIAUTARD expose un avis défavorable au projet de l'aménagement de la RN 85 tel qu'exposé au public.

En effet, l'association estime :

- que ce projet – débuté en 1986 – se trouve en contradiction avec les principaux engagements pris
- . par l'État qui souhaitait favoriser les infrastructures permettant de réussir la transition écologique, notamment le ferroviaire « colonne vertébrale des mobilités »,
- . par la région, visant à reporter la voiture individuelle vers les transports collectifs, et développer les transports intermodaux,
- . par le PCAET de Provence Alpes Agglomérations visant à une réduction des GES et de la consommation énergétique.

Ils estiment que les objectifs de la DUP sont devenus en partie caducs et que ce projet ne répond pas à un désenclavement de la ville de DIGNE et qu'il porte atteinte à des espaces naturels riches en biodiversité et en espèces protégées en se heurtant à une artificialisation des terres agricoles et zones humides.

Ils constatent :

- que le trafic entre Malijai et Digne les Bains décroît, contrairement à l'évolution attendue,
- que les alternatives de déplacement pour les populations concernées n'ont pas été étudiées,

- que l'alternative en transport en commun, étudiée en 2014 par la Région, n'a pas été prise en compte dans le projet,
- que la destruction d'un pont-rail sur la voie ferrée pour faciliter l'accès aux Molières, aurait pu être évitée par un autre aménagement,
- que la destruction de la biodiversité et de zones humides se révèle en contradiction avec les annonces,
- que le financement mobilise des structures locales dont certaines n'ont pas la compétence pour y participer,
- que les avis CNPN et AE soulignent les impacts importants du projet sur l'environnement et l'absence d'alternatives étudiées par rapport au transport individuel. Ils relèvent que la CNPN recommandait le rehaussement du niveau d'enjeu relatif aux mammifères aquatiques remarquables.

Ils s'interrogent également sur la portée de l'avis de l'AE sur l'impact de gain de temps escompté.

Enfin, ils soulignent leurs interrogations sur la prise en compte de ces avis et sur « l'entêtement » de l'État et de certains élus locaux sur un projet qui, pour un coût conséquent, ne résoudra pas les problèmes identifiés au départ de son initiation.

REPONSE de la DREAL /

Les objectifs du projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85 sont les suivants :

- . Fiabiliser les temps de parcours pour désenclaver le chef-lieu de département,***
- . Renforcer la sécurité des usagers, • Améliorer le cadre de vie des riverains des communes traversées par la RN85,***
- . • Améliorer la prise en compte des modes doux.***

L'atteinte de ces objectifs se fera notamment par le biais d'un aménagement sur place, pour limiter les impacts environnementaux, et se traduira par :

- l'aménagement de créneaux de dépassement, pour permettre des dépassements sécurisés,***
- la reprise de plusieurs carrefours,***
- la suppression des accès riverains donnant directement sur la RN85,***
- la création de voies de rétablissement pour assurer la desserte locale,***
- la reprise d'ouvrages hydrauliques de capacité insuffisante.***

Concernant la prise en compte d'une alternative en matière de transport en commun : il existe un projet de remise en circulation de la ligne ferroviaire entre Chateau-Arnoux-Saint-Auban et Digne-les-Bains porté par Provence Alpes Agglomération. Ce projet ne relève pas directement du projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN 85.

Le projet objet de la présente enquête publique n'a pas vocation à impacter la voie ferrée, et est donc compatible avec le projet LNCDSA.

Concernant les atteintes à la biodiversité : conformément à la doctrine en vigueur, la définition des mesures a suivi la démarche «éviter-réduire-compenser ». L'objectif initial mis en œuvre au stade des études d'avant-projet puis de projet, a été d'éviter

les zones humides, ce qui a pu être effectué le plus souvent. Dans le cas où celles-ci étaient impactées, les solutions recherchées visent à réduire au maximum l'impact, et à le compenser.

Concernant le financement du projet : un accord de la part de l'ensemble des co-financeurs en octobre 2022 lors du dernier comité des financeurs pour augmenter leur contribution.

Lors de ce comité des financeurs, Provence Alpes Agglomération s'est engagée à financer une partie de l'opération. Les autres co-financeurs sont l'État, la Région et le Conseil départemental des Alpes-de-Haute-Provence.

Suite aux avis de l'AE et du CNPN, des mémoires en réponse ont été produits pour répondre aux différentes observations. Les mémoires en réponse sont fournis dans le dossier d'enquête publique et répondent à un certain nombre de remarques émises par l'association.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Bien que les questions ainsi posées et examinées se révèlent certes importantes mais marginales par rapport à la présente enquête publique, il a paru opportun au commissaire enquêteur de les relever et les exposer.

Il semble bien que ces questions restent dans l'attente de solutions ultérieures non encore élaborées ni exposées.

Dès lors, le commissaire enquêteur ne peut que les relever sans pouvoir se prononcer sur un schéma définitif dont l'impact aura été bien cerné par les autorités responsables.

4 - OBSERVATIONS, QUESTIONNEMENTS RELATIFS à des DEMANDES PARTICULIERES

- observation du 6 novembre de M. Bernard BRUNO qui étant propriétaire des parcelles 2964 et 2965 reste dans l'attente d'une réponse précise et officielle de la DREAL à sa précédente demande en vue d'obtenir un accès à la DRD 417.

Il précise qu'à ce jour, il ne signera aucun document adressé par le cabinet GEOFIT Expert concernant la procédure de cession définitive des parcelles expropriées.

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci.

- **Demande en date du 6 novembre de Mme Maurien GAGE** qui souhaite acquérir la parcelle n° 775, concernée par le réaménagement de la RN 85 tel qu'envisagé à ce jour. Elle souhaite disposer d'une information officielle lui précisant si cette parcelle sur laquelle est construit un bâtiment d'habitation est ou non concernée par une mesure d'expropriation dans le cadre du réaménagement envisagé.

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci.

- La même demande est formulée par **M. Steave MAILLY**, également concerné par ce projet d'acquisition.

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci.

- **le 5 décembre, Mme ASTIER**, usufruitière et intervenant au nom de ses deux filles, nue-propriétaires Mmes Cloé CHAIX LANG et Léa CHAIX, souhaiterait :

- . avoir la confirmation de la non-expropriation de la parcelle 775 ni son intégration dans le périmètre de la DUP fixée,
- . connaître les implications et conséquences de la DUP ainsi fixée vis à vis des opérations futures (vente, exploitation, lotissement etc..), ainsi que la durée des contraintes éventuelles liées à cette DUP.
- . dans la mesure où les parcelles concernées par la DUP subiraient des contraintes dans leur usage ou leur valorisation future, être informées des modalités juridiques à mettre en œuvre pour supprimer ou réduire ces contraintes,
- . dans l'hypothèse où la DUP serait ainsi trop contraignante, une proposition d'expropriation de la parcelle bâtie 775 afin de conserver la propriété des seules parcelles entourant cette parcelle bâtie, dans la mesure où lui serait maintenu un accès vers ces parcelles à partir de la parcelle bâtie.

Sur toutes ces interrogations, Mme ASTIER, pour elle-même et ses filles, souhaiterait une réponse officielle directe et engageante.

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci.

- **Observation formulée le vendredi 24 novembre 2023 par M. JOUVE** qui constate que ses observations précédemment formulées auprès du cabinet GEOFIT Expert, le 13 septembre 2023 concernant le déplacement du bassin de rétention B 6-7 – Section du Météore, ne semblent pas avoir été reprises dans le dossier d'enquête publique présenté au public. Il envisage le dépôt d'un courrier spécifique avant la fin de l'enquête publique.

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci.

Des modifications mineures d'implantation des bassins de rétention sont, dans ce cadre, proposées aux propriétaires mais n'ont pas été intégrées au dossier d'enquête publique étant donné l'absence d'accord officiel entre la maîtrise d'ouvrage et les propriétaires via un acte de vente.

- **Observation de M. JUGY (ancien maire)** qui considère que l'expropriation de l'une (parcelle A 2907) de ses parcelles situées le long de la voie ferrée conduit à rendre enclavée l'autre parcelle conjointe (A 2908).

Il sollicite donc l'expropriation de ces deux parcelles conjointes.

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci.

- **Observation de Mme MORETTA – Les Hauts de Paluds - AIGLUN**, qui souhaiterait que, pendant les travaux d'aménagement de la RN 85, (en bordure immédiate de sa propriété), soit maintenu un accès à son habitation afin de pouvoir utiliser son véhicule et permettre la venue du facteur et de l'infirmière.

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci.

- **Observation de M. ASTOIN (MIRABEAU) sur un autre point, celui du « tourne à gauche de Tarelle »**, il soutient un meilleur emplacement à l'endroit de leur entrée actuelle pour la ferme

« ASTOIN » et « FONTENELLE » qui serait idéal pour la sécurité de tous (voir et être vu) impactant une emprise plus raisonnable sur les terres agricoles. Ceci permettrait de ne pas diviser la parcelle agricole située entre la voie ferrée et la RN 85.

Enfin, suite à la coupe des haies, il souligne l'accroissement du bruit et **souhaite la mise en place d'une solution anti-bruit.**

- **M. et Mme BOLUSSET**, du château de FONTENELLE à MIRABEAU, suite à leurs observations déposées le 28 novembre 2023 ont fait parvenir un courrier destiné à préciser leurs souhaits d'implantation et d'aménagement dans un souci de respect du paysage.

Ainsi, ils souhaitent que l'accès actuel à la RN 85 reste en place afin d'éviter la construction d'un carrefour bétonné et le morcellement des champs situés autour.

Ils soulignent que la position du carrefour proposé existait jusqu'au démembrement réalisé vers 1970 et a été transféré à l'endroit actuel en raison d'une mauvaise visibilité liée à un différentiel de niveaux entre la RN 85 et le champ à proximité. L'emplacement actuel du carrefour donne, selon eux, une meilleure visibilité et n'a pas généré d'accidents.

Quant au revêtement, ils préconisent que le chemin situé le long de la voie ferrée (« rétablissement de FONTENELLE ») soit maintenu en terre et ne soit pas revêtu.

Pour faciliter l'aménagement du « rétablissement de FONTENELLE », ils se déclarent prêts à donner une servitude de passage aux utilisateurs, peu nombreux. Ils souhaitent ainsi éviter une expropriation. Selon eux, cet aménagement devrait passer au plus près de la voie ferrée et que le poteau informatif sur la présence d'une canalisation de gaz soit déplacé si besoin.

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci. Des modifications mineures vis-à-vis du projet présenté dans le cadre de l'enquête publique peuvent être proposées aux propriétaires, sous réserve que celles-ci soient acceptables d'un point de vue technique.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Les observations, questionnements et interrogations ainsi exprimés relèvent, selon l'avis du commissaire enquêteur, d'une autre approche que celle relative à la présente enquête publique.

Cependant, dans un souci d'exhaustivité et de leur rappel aux autorités responsables, le commissaire enquêteur a retenu la solution de les exposer et les transmettre aux personnes publiques concernées ainsi que de les évoquer dans son présent rapport.

En l'absence de réponse précise, le commissaire enquêteur ne peut que noter les informations reçues et les engagements pris par les autorités ainsi dûment saisies en vue d'apporter une réponse adaptée aux problématiques soulevées.

5 - OBSERVATIONS, QUESTIONNEMENTS RELATIFS à des QUESTIONS DIVERSES

- **M. le Maire de MALLEMOISSON** dépose une copie de la lettre adressée à la DREAL en vue de l'installation de conteneurs à tri sélectif à l'endroit de l'embranchement à la hauteur du Chemin des Grillons, destiné à éviter la traversée de la RN 85 (copie du courrier joint).

REPONSE de la DREAL /

Cette observation n'appelle pas de réponse spécifique dans le cadre de l'enquête publique du projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85.

- **M. et Mme Rolland FAUDON** copropriétaire de la parcelle B 1092 signalent que le Cabinet GEOFIT EXPERT, (*ndr chargé à la suite de la précédente enquête parcellaire, des opérations d'expropriation*), a organisé en mairie de MALLEMOISSON, en Septembre 2023, une réunion en vue de l'expropriation. Cette parcelle est détenue par sa mère, ses frère et sœur, et lui-même. Ils n'ont pas été convoqués à cette réunion et n'ont pu représenter leur mère.

Ils restent dans l'attente d'une prochaine réunion sur ce sujet.

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci.

- **Mme MARCALLI (née NOVOCIEN Muriel)** souligne que depuis la réalisation des travaux sur la RN 85 longeant sa propriété, sa parcelle bâtie est inondée à chaque pluie en raison du manque d'une grille d'évacuation des eaux.

Elle a déposé un courrier pour signaler à M. le Maire, cette situation préoccupante.

REPONSE de la DREAL /

Cette observation n'appelle pas de réponse spécifique dans le cadre de l'enquête publique du projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85.

- **M. PEGOLETTI**, propriétaire de la parcelle 1096 lieu-dit Les Taluds - , a fait l'objet d'une expropriation pour 193 m² sur les 743 m² cadastrés. Il reste donc une parcelle de 550 m² totalement enclavée.

Il souhaite l'aménagement d'une sortie ou une expropriation totale de sa parcelle.
Il envisage un courrier à la DREAL PACA.

REPONSE de la DREAL /

Cette observation n'appelle pas de réponse spécifique dans le cadre de l'enquête publique du projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85.

- **M. Rolland COMTE**, propriétaire des parcelles 836 et 838 sur la commune d'AIGLUN (section A feuillet n° 5) **souhaiterait être informé des modalités d'accès**, durant la période des travaux, de matériels agricoles importants à ces parcelles cultivées.

REPONSE de la DREAL /

Cette observation n'appelle pas de réponse spécifique dans le cadre de l'enquête publique du projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85. Une communication sera mise en place dans le cadre des travaux d'aménagement.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Les observations, questionnements et interrogations ainsi exprimés relèvent, selon l'avis du commissaire enquêteur, d'une autre approche que celle relative à la présente enquête publique.

Cependant, dans un souci d'exhaustivité et de leur rappel aux autorités responsables, le commissaire enquêteur a retenu la solution de les exposer et les transmettre aux personnes publiques concernées ainsi que de les évoquer dans son présent rapport.

En l'absence de réponse précise, le commissaire enquêteur ne peut que noter les informations reçues et les engagements pris par les autorités ainsi dûment saisies en vue d'apporter une réponse adaptée aux problématiques soulevées.

- 6 - OBSERVATIONS ET QUESTIONNEMENTS COMPLEMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le dossier d'EP tel qu'élaboré et remis à chaque commune est volumineux et d'un maniement difficile. La lecture et le rapprochement des 3 500 pages et cartes se révèlent délicat pour le public.

Plusieurs documents sont relatifs à l'étude élaborée en 2017 et leur rapprochement avec les conclusions retenues pour 2023 ne semble pas aisé. De plus, plusieurs cartographies et plans présentent une colorisation différente selon les planches. Bien que corrigés, ces plans, un peu chargés, se révèlent souvent difficiles à analyser pour un public non spécialiste ;

Sur ces bases, le commissaire enquêteur s'interroge sur les points suivants :

. Quid de la recommandation d'une mise en place d'une protection (APPB) précédemment évoquée ?

REPONSE de la DREAL /

Concernant la mise en place d'une protection de type APPB, et s'agissant d'une recommandation, cette disposition n'a pas été retenue. La mise en place d'une protection de cette nature implique plusieurs acteurs et nécessite la mise en œuvre de mesures de suivi que n'a pas souhaité mettre en place la DREAL.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur ne peut que prendre note de l'approche retenue par la DREAL.

. Quid du suivi de l'efficacité des aménagements des adoux ?

REPONSE de la DREAL /

Le projet a permis de limiter les impacts sur les Adoux (cf pièce G Dérogation, en particulier en page 135).

« Vis-à-vis du milieu naturel, ce choix d'aménagement au droit de la route existante a permis de limiter les impacts sur les habitats, les espèces floristiques et faunistiques. Elle a permis notamment de limiter l'empiétement et la fragmentation de milieux favorables aux espèces (zones de cultures, zones boisées, ripisylves, adoux...). »

Il n'y aura donc pas d'impact direct sur les Adoux, suite à l'optimisation progressive du projet routier. Les impacts résiduels sont liés à d'éventuels rejets d'eaux pluviales issues des bassins de rétention en quantité importante lors des événements pluvieux au-delà de la période de dimensionnement retenue pour les bassins. Il convient de noter que ces rejets d'eaux pluviales ont déjà lieu dans les Adoux, sans transition par des bassins de rétention, inexistant aujourd'hui.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur ne peut que prendre note de l'approche retenue par la DREAL.

S'il constate l'accroissement significatif du nombre de bassins de rétention envisagés, il note les engagements de la DREAL pris pour assurer un suivi du traitement des rejets d'eau.

. Quid de la mise en place d'une mission de Coordination Environnement, en phase travaux telle qu'initialement prévue en 2017 (cf impacts NATURA 2000), notamment au niveau de l'installation de nichoirs et l'aménagement des ouvrages d'art pour l'accueil des chiroptères ?

REPONSE de la DREAL /

La mission de coordination est rappelée dans la pièce E « moyens de surveillance et d'intervention ». Il est notamment indiqué en page 5/7 : « Durant toute la durée des travaux, un responsable environnement sera désigné parmi le personnel présent en permanence sur le chantier. Il sera le garant de la bonne prise en compte des mesures de protection de l'environnement définies dans le présent dossier et des mesures complémentaires éventuelles imposées par l'arrêté préfectoral d'autorisation.

REPONSE de la DREAL /En outre, l'ensemble du personnel présent sur le chantier sera informé de ces mesures par le biais d'un affichage dans les locaux de chantier (bureaux et vestiaires) et par une information orale dispensée régulièrement tout au long de la durée des travaux. Ces informations de l'ensemble du personnel porteront par exemple sur les interdictions de pénétration au sein des espaces mis en défens ou sur les mesures de protection contre la propagation des espèces invasives. Le plan des zones sensibles sera affiché et les modalités de protection de ces zones seront expliquées aux entreprises intervenant sur le chantier (signalisation mise en place pour les mises en défens). »

Pour une bonne prise en compte des paramètres environnementaux durant la phase de chantier, une prestation « environnement » de suivi de chantier pourra être mise en place en parallèle de la maîtrise d'œuvre classique sous la responsabilité directe du maître d'ouvrage. Elle est également détaillée dans la pièce G Dérogation page 140 et 141.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur ne peut que prendre note de l'approche retenue par la DREAL.

Il note les engagements de la DREAL pris pour assurer un suivi efficace à tous les stades du projet et a pu en constater les premières mises en œuvre.

Il souhaite qu'une telle politique de suivi soit bien maintenue, en concertation avec toutes les personnes concernées, tout au long de la réalisation du projet et ultérieurement.

. Quid des mesures de compensation collective précédemment envisagées et conduisant à des actions de restructuration foncière (tels les projets d'amélioration de l'irrigation collective pour sécuriser et favoriser l'irrigation sur le Val de Bléone. A quel stade de réalisation se situe le projet de Comité de pilotage qui devait suivre le projet jusqu'à sa réalisation et veiller aux mesures de compensations. Ce comité devait être animé par la Chambre d'Agriculture des AHP et comprendre d'autres partenaires tels la DREAL, la DDT et le Syndicat mixte d'aménagement de la BLEONE.

REPONSE de la DREAL /

Dans le cadre du mémoire en réponse au premier avis de l'AE, il avait été rappelé que les projets antérieurs au décret n° 2016-1190 du 31 août 2016, relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation prévues à l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime, ne faisaient pas l'objet d'étude agricole préalable ; ce qui est le cas du projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85.

Dans le cadre de ce projet, les études préalables agricoles ont donc été engagées volontairement par le maître d'ouvrage. Face aux impacts sur les terres agricoles dus aux voies de rétablissement prévues, la compensation agricole prend la forme d'une contribution financière en faveur de l'activité agricole du secteur. Le maître d'ouvrage s'engage alors à soutenir pour un montant équivalent des projets collectifs : c'est-à-dire que l'Etat s'engage à subventionner une ou plusieurs actions d'un projet collectif. L'Etat n'est pas le maître d'ouvrage du projet collectif, auquel il est mentionné qu'il contribuera financièrement.

Dans le cadre des concertations qui se sont poursuivies depuis le dossier initial, il a été défini que la DREAL soit associée aux études menées par la Chambre d'agriculture du département sur la faisabilité d'aménagements en faveur des usages agricoles. Ces études permettront de définir les mesures adaptées aux besoins locaux et la DREAL, maître d'ouvrage de l'aménagement routier de la RN85, interviendra au titre de financement des mesures compensatoires.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur ne peut que prendre note de l'approche ainsi retenue par la DREAL et des engagements ainsi formulés.

. Quid de la coordination avec la fédération départementale de la pêche, le CEN, l'AAPPMA telle que précédemment évoquée dans la mise en œuvre de la mesure de compensation proposée sur le sujet particulier « adoux » ?

REPONSE de la DREAL /

Au vu de la reprise du projet et de l'absence d'impact direct sur les adoux grâce à l'optimisation du projet, la coordination initialement envisagée avec la fédération départementale de la pêche, le CEN et l'AAPPMA n'est plus d'actualité.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi retenue par la DREAL.

. Quelles réponses ont été apportées aux remarques de l'AE lors de son précédent examen :

Dans un avis délibéré référencé n° 2017-64 adopté lors de la séance du 25 octobre 2017 par la Formation d'Autorité environnementale du Conseil Général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), l'Autorité a émis un avis qui, conformément aux dispositions de l'art L 122-1 du code de l'environnement, 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.

Il est à noter que, dans ce dossier concernant la RN 85, l'avis de l'Autorité environnementale est bien le CGEDD, qui se révèle indépendant de l'autorité administrative régionale et préfectorale.

Le projet était soumis à étude d'impact avant la dernière réforme du code de l'environnement (décret du 11 août 2016) mais ne l'est plus au titre du code en vigueur applicable au projet qui le soumet à examen au cas par cas. L'AE précise que le maître d'ouvrage a choisi de poursuivre l'élaboration d'une étude d'impact soumise à l'avis de l'AE, au cas particulier, le CGEDD compte tenu de la maîtrise d'ouvrage par un service du ministre chargé de l'environnement.

L'Autorité environnementale considère :

*que le dossier présenté se révèle incomplet notamment sur la description des rétablissements routiers,
qu'il y manque une cohérence d'ensemble dans les aménagements cyclables prévus, tant au niveau des traversées urbaines que de l'ensemble du projet,
que le dossier devrait être complété par l'état initial sonore et l'identification des zones humides,*

Plus particulièrement, l'Autorité environnementale recommandait, quant aux impacts du dossier :

- que la DREAL s'engage à respecter les périodes de travaux les moins défavorables à la faune,*
- que l'étude d'impacts sonores soit largement reprise et complétée,*

- que les atteintes aux habitats naturels et les mesures compensatoires soient mieux décrites.

Il était déjà précisé par l'AE qu'une nouvelle enquête publique sera réalisée ultérieurement dans la phase de mise au point des détails du projet, pour permettre au préfet de délivrer une autorisation environnementale couvrant notamment les champs de la police de l'eau et du régime de protection stricte des espèces protégées. Cette nouvelle enquête publique s'appuiera, le cas échéant, sur une étude d'impact et un avis de l'AE actualisés.

Sur les points précédemment soulignés, le maître d'ouvrage a produit des précisions significatives.

- concernant les voies de rétablissement, le maître d'ouvrage précise que les rétablissements des routes départementales et les amorces de ces rétablissements d'accès sont identifiés sur les schémas présentés. Pour toutes les emprises des futurs rétablissements, dont la géométrie n'est pas actée de manière définitive au moment de l'enquête, elles sont intégrées dans le périmètre de la DUP. Leur impact est donc exposé dans l'étude.

- l'étude de caractérisation des zones humides serait en cours et sera présentée dans le volet « loi sur l'eau » du Dossier d'Autorisation environnementale,

- il en est de même, pour les inventaires souhaités par l'AE qui seront intégrés dans le dossier d'Autorisation environnementale « loi sur l'eau / espèces protégées ».

- les caractéristiques des aménagements « cycle » sont schématisés et présentés dans une carte ad hoc présentée à l'AE.

- le maître d'ouvrage apporte des réponses précises et calendaires concernant le traitement des impacts temporaires en phase travaux.

en ce qui concerne, les impacts sonores, le maître d'ouvrage aborde et développe des analyses complémentaires qui confirment leur prise en compte dans les mesures de réduction d'impacts ; Les cartes présentées présentent le détail des mesures effectuées et permettent d'apprécier l'adéquation des réponses apportées.

- il y est également explicité les raisons pour lesquelles une partie des ouvrages hydrauliques ne nécessite pas d'intervention dans le cadre du projet envisagé ; la situation de chaque installation y est analysée précisément.

- quant à la longueur des ouvrages hydrauliques, le maître d'ouvrage explicite techniquement son approche et souligne, en réponse à la recommandation de l'AE de reprise des ouvrages qui ne respecteraient pas les principes ainsi évoqués, que l'application stricte de cette recommandation paraît difficile dans le cadre d'un aménagement en place, car elle pourrait remettre en cause l'économie générale du projet.

- au regard des impacts quantitatifs et qualitatifs par habitat, il est estimé de faible niveau,
- il est confirmé que les mesures de compensation relatives aux adoux et aux îlots de vieillissement, seront précisées dans le cadre du volet « Espèces protégées » du Dossier d'Autorisation environnementale.
- enfin, concernant la recommandation de l'AE d'évaluer les impacts sur les milieux aquatiques de l'installation d'irrigation, le maître d'ouvrage souligne que les études préalables agricoles ont été engagées volontairement par ses services alors que le projet d'aménagement de la RN 85 ne l'y obligeait pas. Les actions de compensation ne sont pas encore précisément définies.

REPONSE de la DREAL /

Un mémoire en réponse a été produit pour répondre aux remarques de l'AE lors de son précédent examen, ce document se trouve en annexe de l'étude d'impact initiale (document intitulé « Piece-H_EI 4 réponse AE »). En cas de questions spécifiques sur une des observations de l'avis initial de l'AE, merci de nous l'indiquer

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi retenue par la DREAL.

Cette question avait été formulée en cours d'enquête et n'a pas appelé d'autres observations.

L'étude plus approfondie du nouveau dossier conduit, dans l'immédiat, aux premières réflexions suivantes :

- CONTEXTE GÉNÉRAL et PRÉSENTATION NON TECHNIQUE :

. Le coût du projet (45,9 M€) se révèle différent celui évoqué par ailleurs (47 M€ en 2017, conditions de février 2017 et 53 M€ dans le nouveau dossier).

Comment garantir que le financement (validé seulement à 30 M€ dans le CPER 2015/2022) est validé dans le futur ?

REPONSE de la DREAL /

Un accord de la part de l'ensemble des co-financeurs en octobre 2022 lors du dernier comité des financeurs pour augmenter leur contribution jusqu'à 45,9 M€ (cf. communiqué de presse transmis en PJ). Lors de ce comité des financeurs, Provence Alpes Agglomération s'est engagée à financer une partie de l'opération. Les autres co-financeurs sont l'État, la Région et le Conseil départemental des Alpes-de-Haute-Provence.

Le nouveau CPER est en cours de négociation, le financement complémentaire acté en octobre 2022 se traduit dans le cadre d'une convention de co-financement signée par l'ensemble des partenaires

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi retenue par la DREAL et les engagements pris pour assurer le financement du projet.

. Pourquoi n'y a-t-il pas une présentation comparative avec les modifications apportées sur le projet DUP 2018 ?

REPONSE de la DREAL /

Le mémoire en réponse produit suite à l'avis de l'AE lors de son examen de 2023 contient une synthèse des évolutions depuis l'étude d'impact de 2017 (cf. p.23 du document « 14200071-CM-MC3-005-ME-L_MR ind a4 »).

. Analyse des impacts des nouveaux aménagements prévus par rapport au précédent dossier :

. aménagements de carrefours : carrefour de Tarelle

REPONSE de la DREAL /

Le carrefour de Tarelle a été ajouté au projet pour permettre un accès sécurisé aux riverains en évitant de longues voies de désenclavement. Ces voies de désenclavement présentaient plusieurs inconvénients (outre leur longueur et leur coût supérieur au coût du carrefour projeté) :

- voie de rétablissement vers le château de Fontenelle : proximité avec la voie ferrée (surcoûts de réalisation) ; emprises sur des milieux naturels supportant des espèces protégées.

- voie de rétablissement vers Tarelle : fractionnement d'espaces agricoles et consommation de terres agricoles.

. principales réductions de l'impact des rétablissements ; effets ?

REPONSE de la DREAL /

Les rétablissements ont été modifiés en fonction des enjeux de circulation qu'ils supportent réellement. C'est-à-dire que les rétablissements à seule vocation de desserte de parcelles agricoles ne sont pas revêtus et ont une largeur de 4 m. Au droit des fossés, on privilégie des passages à gué plutôt que des ouvrages en béton pour favoriser le transit de la faune. Pour les autres rétablissements, la largeur a été modulée en fonction du trafic supporté, ce qui permet de limiter les surfaces consommées.

Enfin, d'une façon générale, le linéaire de rétablissements a été revu à la baisse : ce qui permet de réduire l'imperméabilisation d'une part et les surfaces naturelles ou agricoles consommées d'autre part.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL. Les aménagements ainsi apportés devraient contribuer à répondre favorablement aux attentes des riverains.

. impacts des nouveaux ouvrages hydrauliques (OH)

REPONSE de la DREAL /

Les ouvrages hydrauliques ont été le plus souvent plus largement dimensionnés pour améliorer la transparence hydraulique et des mesures d'accompagnement pour la continuité écologique ont été mises en œuvre : banquettes lorsqu'il y a un enjeu pour la faune terrestre.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL.

. création de nouveaux bassins de rétention

REPONSE de la DREAL /

La multiplication des bassins de rétention induit un coût supplémentaire pour le maître d'ouvrage.

Cependant, il convient de noter qu'ils sont rendus nécessaires par la multiplication des points de rejets au droit des points bas et conduisent à minimiser les impacts sur chaque exutoire par la diminution des débits rejetés.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL.

. fossés / eaux de ruissellement (chaussées et pluies)

REPONSE de la DREAL /

Les eaux pluviales transitant sur la RN 85 transitent presque toujours dans des dispositifs étanches conduisant aux bassins de rétention. Le dimensionnement a été réalisé conformément aux dispositions définies en concertation avec les services instructeurs.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL.

. exhaustivité des inventaires engagés

REPONSE de la DREAL /

Les inventaires des milieux naturels couvrent l'ensemble des cortèges communément étudiés. La reprise des études à plusieurs périodes a permis de confirmer ou d'infirmer la présence de certaines espèces au fil du temps.

Les mesures mises en œuvre permettent de limiter fortement l'impact résiduel. Les impacts sur les espèces protégées sont spécifiquement pris en compte dans la pièce G dont l'instruction associe le CNPN.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL. Il constate un complément d'informations ainsi apporté et des mesures arrêtées en accord avec le CNPN.

. alignement de platanes

REPONSE de la DREAL /

Les alignements de platanes ont été protégés autant que possible, avec une nette amélioration dans les dernières évolutions du projet.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL.

REPONSE de la DREAL /

Outre la réalisation de bandes multifonctions le long de la RN85, il a été associé à l'aménagement, la mise en place d'un jalonnement pour les cyclistes via les rétablissements secondaires et les routes communales existantes.

La DREAL a réalisé des aménagements permettant d'anticiper le futur : îlot surdimensionné au giratoire avec la RD17, surlargeur de terrassement le long de cette même RD pour futur aménagement en site propre en direction du Chaffaut.

Enfin, sur la section 7, des réflexions sont également en cours pour l'aménagement d'une liaison cyclable sécurisée, entre la voie impériale et le giratoire des Lavandes.

Plusieurs variantes sont actuellement à l'étude pour mettre en oeuvre une piste cyclable sur cette zone tout en maintenant un créneau de dépassement d'une longueur suffisante, et en impactant a minima la plateforme ferroviaire très proche de la RN 85.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL. Il note que plusieurs variantes sont actuellement à l'étude et n'ont pas été intégrées dans le dossier présenté au public au titre de la présente enquête publique.

Dans l'incertitude des solutions envisagées et retenues, le commissaire enquêteur ne peut que prendre note de la volonté de la DREAL de répondre aux demandes formulées, en particulier sur le secteur AIGLUN / DIGNE, en matière de sécurisations des usagers du cycle.

Il ne peut donc présentement, en l'absence d'éléments définitifs, émettre aucun avis sur cet aspect et ne peut que prendre note de la bonne volonté de répondre aux nombreux souhaits exprimés au cours de cette enquête.

L'analyse des impacts sur le milieu récepteur et sur les milieux naturels porte sur le nouveau projet qui a fait l'objet d'améliorations. Il n'est pas fait systématiquement une comparaison entre le projet initial et le projet modifié. Cependant, les impacts du projet final sont globalement moindres du fait des mesures d'évitement, réduction et compensation mises en oeuvre

- Moyens de surveillance et d'intervention :

. Il y est évoqué la mise en place d'une Notice de Respect de l'Environnement (NRE) définissant pour chaque zone, l'ensemble des engagements et des règlements s'appliquant pour la réalisation des travaux.

. Il est prévu de demander aux entreprises de présenter des procédures spécifiques,

. Il est demandé qu'à l'issue de la mise en place de ces procédures et systèmes, le chantier s'inscrive dans un fonctionnement hydraulique autonome par rapport à l'environnement.

Quelle autorité responsable établira cette notice et procédera à son contrôle effectif (en début, en cours et à la fin de chantier ?). De quels moyens d'accompagnement ou de contrainte disposera-t-elle ?

REPONSE de la DREAL /

La DREAL PACA a recruté un coordinateur environnemental (bureau d'études Seged). Son rôle est d'assister le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage afin de veiller à la bonne prise en compte de mesures environnementales lors de la phase de travaux du projet en participant notamment au recrutement des entreprises (rédaction de DCE et analyse des candidatures), au suivi du chantier et à la préparation de mesures d'exploitation.

Le coordinateur environnemental a déjà produit deux NRE dans le cadre de l'appel d'offres lancé pour les travaux d'aménagement des sections 3, 5 et 6 de l'opération de Digne.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL.

Il a pu constater la concrétisation par un recrutement spécifique et la mise en œuvre de cette politique de suivi et ne peut que souligner la volonté des Pouvoirs publics d'assurer la bonne prise en compte des mesures environnementales au niveau des différentes phases du chantier, en partenariat avec les entreprises concernées.

. La DIRMED serait en charge de la gestion de l'infrastructure (moyens, contrôle etc..?).

REPONSE de la DREAL /

La DIRMED est l'exploitant de la RN85, et a rendu un avis favorable sur le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL.

. Il est précisé dans la garantie de mise en œuvre des mesures que le maître d'ouvrage s'engage financièrement en approvisionnant les fonds nécessaires à la mise en œuvre de ces actions.

Quels moyens budgétaires ? Quelles garanties de présence des fonds ainsi mis à disposition ? Pérennisation ?

REPONSE de la DREAL /

Cette question rejoint le sujet du financement complémentaire suite au CPER qui vient de s'achever. L'engagement des co-financeurs pris dans le cadre du dernier comité des financeurs se traduira par le biais d'une convention de co-financement.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL.

- COMPATIBILITÉ avec les DOCUMENTS EN VIGUEUR

. Il y est évoqué que le projet comporte plusieurs ouvrages de rétablissement des écoulements, la continuité écologique au sein de la trame bleue serait ainsi assurée.

Les mesures ERC retenues devront être suivies et, si besoin, adaptées.

. Il y est affirmé l'absence d'incidence sur les quantités d'eau disponibles.

. Il y est précisé que l'aire d'étude n'est pas concernée par un territoire à risque important d'inondation.

Comment se situent les variations et crues de la BLEONE dans cette prise en compte de risques ? (cf p 32 Pièce D Note sur incidences)

REPONSE de la DREAL /

Les Territoires à Risque Important d'inondation (TRI) sont définis dans les Plans de Gestion des Risques d'inondation (PGRI). Le PGRI vise à prévenir et gérer les risques d'inondation en définissant les priorités stratégiques à l'échelle de grands bassins hydrographiques (ici le bassin versant Rhône – Méditerranée). Il définit entre autres des objectifs propres à certains territoires à risque d'inondation important (TRI). Il se base notamment sur une évaluation préliminaire des risques à grande

échelle. Ces territoires ne sont pas en lien direct avec les documents locaux spécifiques des bassins versants de cours d'eau plus réduits tels que les PPRI (Plan de Protection contre les Risques d'Inondation) qui découlent d'études locales pour définir les surfaces susceptibles d'être inondées et définissent des règles d'occupation des sols.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL. Il souligne les remarques précédemment évoquées par un expert hydrologue mobilisé sur l'implantation des bassins de rétention (cf infra).

. Il y est souligné que le projet est compatible avec le PPRNPi DE MALLEMOISSON et d'AIGLUN compte tenu de l'existence d'ouvrage de rétablissement hydraulique qui permettent le garantir l'écoulement dans les mêmes conditions et qu'il n'y aurait aucun impact sur les champs d'expansion de crues.

Comment prendre en compte cette affirmation par rapport à l'expertise déposée par M. HULLOT lors de l'EP ? (cf 2 - remarques sur le positionnement des bassins)

REPOSE de la DREAL /

Une réponse détaillée est apportée à l'observation 13 suite au courrier déposé par Mr Delaye.

Le projet d'aménagement de la RN85 a visé le maintien de l'intégrité du champ d'expansion des crues de la Bléone. Le rétablissement de l'accès au moulin et la création d'un bassin de gestion des eaux pluviales à proximité induisent une emprise très réduite dans le champ d'expansion des crues en limite de zone inondable. Cette emprise est sans commune mesure avec la largeur du val inondable à ce niveau et ne constitue pas de nouvel obstacle à l'écoulement des eaux, venant en appui sur la RD17 qui est elle-même transverse à l'écoulement.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL. Il souligne les remarques précédemment évoquées par un expert hydrologue mobilisé sur l'implantation des bassins de rétention (cf infra).

- SAISINE des Services de l'ABF

Dossier peu documenté ; description bien présentée mais peu appuyée de commentaires ou d'analyses. Regret d'un manque d'avis étendus à d'autres spécialistes environnementaux.

REPONSE de la DREAL /

La pièce I de saisine de l'ABF constitue une pièce complémentaire au dossier de demande d'autorisation environnementale et vise à apporter des éléments spécifiques d'intégration paysagère et de prise en compte de la proximité d'un monument historique dans le cadre de l'instruction par l'Architecte des Bâtiments de France. Il n'y a pas lieu dans ce dossier de développer l'ensemble des autres thématiques de l'environnement qui sont traitées par ailleurs dans le dossier de demande d'autorisation

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL.

Toutefois, il réitère les remarques précédemment émises sur l'opportunité, eu égard à la sensibilité du dossier ainsi soumis à enquête publique, à une expression plus explicite des services de l'ABF ; une décision d'avis défavorable suivie d'une absence de réponse aux compléments d'information transmis par la DDT aurait mérité une réponse plus formelle qu'un simple « accord tacite » pour exprimer un avis, en définitive « favorable ».

- AVIS AE IGEDD

- . recommandation de la présentation au public d'un dossier consolidé
- . réitère sa recommandation de prévoir un itinéraire cyclable
- . quid du devenir de la voie ferrée désaffectée ? Aménagements, mise en réserve ?
- . l'étude de bruit étendue à l'ensemble de l'itinéraire et non seulement aux passages près de riverains ?
- . inscription du dossier dans le cadre de l'objectif loi « ZAN » ?

REPONSE de la DREAL /

Les réponses ont été en partie fournies dans le mémoire en réponse à l'avis de l'AE (document « 14200071-CMMC3-005-ME-L_MR ind a4 »).

Ci-dessous les réponses aux questions spécifiques :

- dossier consolidé : il a été fait le choix de compléter le dossier initial plutôt que de produire un nouveau dossier afin de conserver l'historique du projet et de tenir compte des réponses successives. Afin de guider le lecteur, un tableau est joint dans le cadre du mémoire en réponse (tableau de concordance) afin de préciser les renvois vers les compléments apportés dans les différents dossiers (dossier, chapitre et pages).

- itinéraire cyclable : dans le cadre du projet d'aménagement de la desserte de Digne par la RN 85, un itinéraire alternatif est proposé et l'ensemble des points de contact ou de traversée de la RN85 fera l'objet d'aménagements en faveur de la sécurisation des interfaces. Ce point est détaillé à partir de la page 32 du mémoire en réponse à l'avis de l'AE). En complément, au niveau de la section 7, une étude est en cours pour proposer un aménagement cyclable sur la RN85 entre la voie impériale et le giratoire des lavandes. Plusieurs variantes sont étudiées, pour mettre en place une piste cyclable, tout en conservant un créneau de dépassement d'une longueur suffisante. Une première présentation a été faite aux partenaires lors du dernier comité technique de juin 2023.

Des études complémentaires sont menées et seront présentées pour validation lors d'une prochaine instance.

- voie ferrée : La voie ferrée à proximité de la RN85 est aujourd'hui non circulée, mais elle n'est pas pour autant fermée. Il existe un projet de remise en service de la voie, porté par les autorités locales, via un train innovant. Ce projet ne s'inscrit pas la même temporalité que le projet d'aménagement de la RN85. Au vu de ce projet de remise en service, il n'est pas envisagé aujourd'hui une utilisation de cette voie ferrée au profit des mobilités douces.

- bruit : Il n'est pas prévu de prendre en compte le traitement des points noirs du bruit dans le cadre du projet d'aménagement de la RN 85. Le projet n'a par ailleurs pas vocation à augmenter le trafic routier sur cet axe. Les dernières données de trafic de 2022 ont montré une stagnation en termes de trafic. Un certain nombre de maisons ont déjà été traitées dans le cadre de la résorption des PNB. Cette démarche s'est soldée aussi par un certain nombre de refus.

- ZAN : Le projet consistant en un aménagement sur place, il y aura peu de délaissés propices à la désartificialisation. Cependant, les secteurs délaissés feront l'objet d'une requalification en vue de désimpermeabiliser les surfaces et permettre leur requalification en faveur de l'agriculture ou de la renaturation. Une cartographie des zones artificialisées qui seront restituées à l'agriculture ou milieux naturels, délaissés et accotements notamment est fournie dans le mémoire en réponse à l'avis de l'AE (à partir de la page 59). Les zones pouvant être désartificialisées concernent surtout les sections 1 et 3.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL.

D'une part, il souligne les attentes de la présentation de solutions alternatives dans l'implantation de voies cyclables et d'autre part, le souci du projet d'éviter une désartificialisation trop pénalisante ; la politique de requalification devrait bien répondre à cette démarche.

- AVIS du CNPN

Même si, in fine, le CNPN donne un avis favorable, les conditions de réalisation du projet en l'état amènent à s'interroger sur la portée effective de cet avis. Les demandes portant sur les améliorations des mesures d'accompagnement et des compensations sont nombreuses et ciblées.

REPONSE de la DREAL /

Le mémoire en réponse à l'avis CNPN a été soumis aux services instructeurs pour avis, leurs remarques ont été intégrées, et les améliorations proposées par la MOA ont été validées par les services instructeurs. Concernant la thématique spécifique du foncier, la MOA a recruté un prestataire spécifique en charge des acquisitions foncières et du dossier de cessibilité. Les acquisitions se font actuellement via des négociations à l'amiable, la priorité étant donnée aux sections 3, 5 et 6, qui sont les prochaines sections qui vont faire l'objet de travaux

Les améliorations envisagées paraissent-elles suffisantes pour y répondre ?

La DREAL PACA s'engage à la réalisation et au suivi de certaines mesures. Elle s'engage également à l'acquisition du foncier ; dans quels délais, avec quels moyens ?

REPONSE de la DREAL /

Des suivis réguliers sont organisés entre la DREAL PACA et son prestataire. La DREAL se déplace en tant que de besoin sur site pour rencontrer les propriétaires avec son prestataire, afin d'expliquer les aménagements aux propriétaires et répondre à leurs différentes questions.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL.

Il souligne la mise en œuvre des procédures d'acquisition et de cessibilité qui, dans certains cas (cf infra – observations 4 et 5), mériteront un examen spécifique avec les personnes concernées.

- AVIS de l'ARS

Le rapport présenté par l'hydrogéologue agréé se révèle pertinent et bien ciblé. L'ARS conclut à un avis favorable mais préconise de nombreuses modifications.

Comment ont-elles ou seront-elles prises en compte ? Quelle autorité validera leur réalisation effective ou constatera leur absence, avec quels impacts ?

REPONSE de la DREAL /

Le maître d'ouvrage a consulté un hydrogéologue agréé suite à l'avis de l'AE.

Il ressort de cet avis du 7 mai 2023, et de la réponse de l'ARS associée, que le projet d'aménagement de la RN 85 est compatible avec la protection des captages d'eau d'Aiglun, de Mallemoisson et de Malijai.

L'aménagement devrait en effet contribuer à diminuer significativement la vulnérabilité de la nappe alluviale de la Bléone et des captages, sous réserve du respect des mesures énoncées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

La notice de respect de l'environnement qui a été établie dans le cadre de la consultation relative aux travaux des sections 3, 5 et 6 intègre pour chaque captage :

- . une cartographie des ouvrages de captage et des périmètres de protection avec report des zones de travaux et des réseaux de collecte et traitement des eaux de ruissellement ; ✓
- . l'organisation du chantier pour éviter tout rejet direct dans les milieux superficiels.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL.

Il souligne la mise en œuvre des procédures de suivi vis à vis de la protection des captages d'eau.

- A la date du présent rapport, y a-t-il eu déjà des marchés signés pour l'exécution des aménagements envisagés et concernés par la présente EP ?

REPONSE de la DREAL /

La consultation pour les travaux d'aménagement des sections 3, 5 et 6 est en cours, aucun marché n'a été signé à ce stade.

Il est envisagé de commencer les travaux sur ces sections une fois l'autorisation environnementale obtenue.

COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le commissaire enquêteur note l'approche ainsi exposée et retenue par la DREAL.

- SITUATION ET IMPLANTATION DES BASSINS DE RETENTION

Remarque : dans le dossier présenté au public, il semble bien que les plans des bassins de rétention envisagés ne soient pas datés. Il est donc difficile de s'assurer de l'actualisation de leur implantation.

Ainsi,

BASSIN 5-2 :

Selon les plans présentés, l'eau de ce bassin se déverserait dans l'adou classé Biotop et dans lequel s'épanouiraient des truites et des écrevisses.

De plus, cet adou servirait de réserve d'arrosage pour (jardins partagés).

Comment en assurer l'utilisation biologique ainsi évoquée ?

REPONSE de la DREAL /

Le choix d'implantation des bassins de gestion des eaux pluviales découle en première intention des conditions topographiques. La multiplication des points hauts et points bas dans le cas d'une voie suivant le cours de la vallée, interceptant de multiples affluents en rive droite de la Bléone implique de mettre en place autant de dispositifs de stockage/traitement.

Les bassins de stockage-restitution et traitement des eaux pluviales offrent une amélioration des conditions de rejet des eaux pluviales issues de la voirie dans la mesure où ils assurent une rétention de polluants par décantation et retenue des hydrocarbures. En outre, ils régulent les rejets, limitant les effets d'à-coups sur les exutoires naturels. Actuellement, les eaux issues de la RN 85 ne subissent aucun écrêtement de débit et aucun abattement de la pollution, ni aucune protection en cas de déversement accidentel

BASSIN 6-1 : ce bassin de rétention se déverserait dans le Vallon des Fergons puis dans la BLEONE.

Comment seront traités les déversements de la route vers l'Adou de BEAUVESET (commune de Mirabeau) dans lequel s'épanouiraient des écrevisses et des castors, alors que ce bassin sert de réserve d'arrosage pour les zones « bio » avoisinantes ?

REPONSE de la DREAL /

Comme pour les autres bassins de rétention des eaux pluviales issues de la chaussée de la RN 85, toutes les eaux issues de la plateforme routière interceptées par les caniveaux et fossés qui longent la route transiteront par le bassin 6.1 : ce bassin a une double fonction d'écrêtement des débits, d'abattement des polluants d'origine routière par décantation et de confinement d'une pollution accidentelle d'origine routière.

Cela correspond à une amélioration notable du rejet des eaux routières, par rapport à la situation actuelle où les fossés routiers se déversent directement vers le vallon des Fergeons ou les parcelles agricoles situées en aval

BASSINS 1-2 et 1-3

Au niveau du rond-point EST de la partie de la RN 85 MALIJAI / DIGNE, une réunion de concertation a eu lieu le 22 novembre 2023 - (note du CE : *soit au cours de la présente EP ouverte depuis le 6 novembre*) - entre les propriétaires évoqués et les représentants de la DREAL, de GEOFIT EXPERT et du maître d'oeuvre du projet en vue de la négociation sur l'existence, la localisation et le dimensionnement des deux bassins B 1-2 et B 1-3.

Ces visites faisaient suite au trois précédentes visites sur place du maître d'oeuvre.

Quelles sont les solutions envisagées ?

REPONSE de la DREAL /

Les procédures d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ne relèvent pas du périmètre de l'enquête publique et sont menées en parallèle de celle-ci. Des modifications mineures d'implantation des bassins de rétention peuvent, dans ce cadre, être proposées aux propriétaires mais n'ont pas été intégrées au dossier d'enquête publique étant donné l'absence d'accord officiel entre la maîtrise d'ouvrage et les propriétaires via un acte de vente.

De l'examen des documents présentés au public et des observations recueillies notamment lors de la rencontre avec M. ROUX, au cours de la permanence organisée à MALIJAI, le commissaire enquêteur s'interroge ::

- sur les possibilités de transfert de ces bassins vers celui actuellement existant dans l'Eco Parc du Prieuré, situé de l'autre de la RN 85.
- compte tenu de l'existence d'une ancienne décharge près du bassin B 1-2, les possibilités de perméabilité se révèlent très importantes
- le caractère hydraulique du bassin B 1-3 se révèle très différent de celui du bassin B 1-2.

Dès lors, le commissaire enquêteur s'interroge sur les calculs ayant conduit à la détermination du volume des bassins.

En effet, selon le principe qui lui avait été exposé, le maître d'oeuvre avait retenu le principe de création de bassin de rétention peu profonds mais étendus pour favoriser la pénétration de l'eau accumulée. Or, avec une surface de contact avec le sol équivalente (ie surface des parois + celle du fond), n'est-il pas envisageable d'obtenir le même effet de pénétration de l'eau dans la terre, indépendamment de l'effet « évaporation » susceptible d'être constaté par ailleurs ?

Le commissaire enquêteur souhaite ainsi s'assurer de l'existence de mesure de perméabilité des sols dans cette zone et, en fonction des résultats obtenus, de pouvoir analyser les critères qui ont prévalu pour dimensionner et localiser ces bassins sachant que leur report sur le bassin existant près de l'Eco Parc du Prieuré permettrait une économie importante dans les travaux à réaliser.

Par ailleurs, le commissaire enquêteur s'interroge sur le maintien du rehaussement de terrain réalisé pour limiter le bruit vers les habitations environnantes. S'il fait l'objet d'une démolition par quel moyen sera-t-il remplacé ?

Enfin, examinant le profil de la route sur cette partie de la RN 85, le commissaire enquêteur s'interroge sur l'impact et le coût d'une reprise éventuelle de la déclivité.

REPONSE de la DREAL /

Les bassins B1-2 et B1-3 ont été dimensionnés et positionnés en fonction de contraintes hydrauliques et d'emprise.

Sans modifier les conditions d'écoulement, notamment vers l'aval, ni les dimensions des bassins (volumes de rétention), il est toutefois possible de procéder à des ajustements techniques permettant de limiter l'impact sur le fonctionnement des propriétés riveraines concernées.

La DREAL et le maître d'oeuvre s'engagent donc à étudier des modifications de ces bassins (sans modification du fonctionnement hydraulique) pour réduire l'impact sur les riverains et préserver le merlon de terre érigé en limite de propriété pour limiter la propagation du bruit.

Les bassins de gestion des eaux pluviales sont généralement conçus et dimensionnés au regard des surfaces de collecte générées par chaque projet et positionnés de façon à répondre aux enjeux topographiques évoqués plus haut.

La mutualisation avec un bassin pré-existant, dont le dimensionnement ne prenait pas en compte les nouvelles surfaces de collecte, n'est pas souhaitable. En outre, s'agissant de gestionnaires distincts, le suivi et l'entretien de l'ouvrage en serait complexe.

Le dimensionnement des bassins découle de multiples facteurs dont les plus impactants en termes de calcul sont les surfaces de collecte et les coefficients de perméabilité des sols sur lesquels ruissellent les eaux pluviales. Les hypothèses de calcul sont également très impactantes sur le résultat.

Ici, conformément aux engagements pris antérieurement, seules les surfaces supplémentaires imperméabilisées sont prises en compte dans le calcul des débits de fuite et des volumes, pouvant générer des différences notables d'un bassin à l'autre sur le même projet

Dans l'hypothèse où l'aménagement de pistes cyclables serait envisagé et réalisé en priorité, tel que demandé par certains élus, quelles mesures seraient mises en place pour en rendre l'usage obligatoire et non simplement recommandé (choix des panneaux de signalisation : rond bleu ou carré bleu avec logo « cycle » ?

PAS DE REPONSE de la DREAL.

Fait à DIGNE LES BAINS,

ce 4 janvier 2024

Le Commissaire enquêteur,



Marc DUBOIS