

ENQUETE PUBLIQUE

pour une autorisation environnementale

relative à l'aménagement de la RN 85

entre MALIJAI et DIGNE les BAINS

-

-

CONCLUSIONS MOTIVEES et AVIS

du COMMISSAIRE ENQUETEUR

Commissaire Enquêteur : M. Marc DUBOIS

**Conformément aux dispositions de l'article R 123-19 du code de l'environnement,
« le commissaire enquêteur consigne dans une présentation séparée ses conclusions
motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables
au projet »**

* * *

LES OBJECTIFS du PROJET, objet de l'enquête publique EP n° E23000071/13

L'objectif du projet :

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.

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.

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 a donc 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 100 m,
- . aux impacts sur des zones humides supérieures à 1 000 m²
- . à la destruction d'espèces protégées ou leurs habitats.

Les problématiques locales concrètes :

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.

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.

La population a précédemment exprimé une 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.

Il en est résulté des réflexions vers un réaménagement sur place de la RN 85 entre MALIJAI et DIGNE LES BAINS.

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 et de sécurisation.

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 peuvent être regroupés autour des points suivants :

- 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 :

- à 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

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. Les exploitations agricoles du secteur concernées 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.

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).

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 la présente 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 des 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 des inventaires faunistiques, l'AE avait recommandé de compléter le dossier élaboré en 2017. De nouvelles campagnes d'investigations ont donc 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 œuvre 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 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, mais aucun schéma définitif n'étant actuellement retenu.

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 sur 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 sur les adoux et les îlots de vieillissement (chiroptères) nécessitera un suivi 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.

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.

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. Une présentation en « cascade » pour préserver l'historique des évolutions en rend la lecture particulièrement délicate. L'AE avait recommandé 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.

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 reconverte 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 malgré la présentation de solutions alternatives devant les comités techniques ad hoc. Des études complémentaires seront donc à engager notamment au niveau de la section AIGLUN / DIGNE. En tant que commissaire enquêteur, je n'ai pu ainsi m'assurer des impacts liés aux évolutions préconisées ou souhaitées (notamment dans la partie AIGLUN / DIGNE) mais non encore définitivement arrêtées.

Dès ma nomination et réception du dossier provisoire, j'ai souhaité m'entretenir avec le maître d'ouvrage et les services concernés par cette enquête.

Plusieurs réunions ont pu ainsi être organisées. De plus, tant lors de l'organisation de l'enquête publique avec les communes concernées que lors de visites ad hoc sur place, j'ai pu 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. J'ai ainsi 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. Toutes les mairies concernées ont établis un certificat d'affichage et d'information pour la période et le projet visés.

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

Le public a présenté des observations, questionnements et études techniques de qualité visant essentiellement l'implantation et l'adéquation des bassins de rétention prévus et, dans le cadre de l'autorisation pour les infrastructures linéaires de transport (notamment aménagement et implantation de pistes cyclables).

Plusieurs PPA (notamment l'Autorité Environnementale et le Conseil National de Protection de la Nature) ont émis des avis comportant de nombreuses remarques.

1) - Ces remarques ont été complétées par des analyses techniques remises au cours de l'enquête par le public concerné. Un riverain a notamment fait appel à un expert hydrologique auprès de la Cour d'Appel, tel 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.

Celui-ci souligne que les bassins de rétention et une partie de la voie de rétablissement se trouvent en zone rouge du Plan de Prévention du Risque Inondation des communes de MALLEMOISSON et d'AIGLUN.

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

Ainsi il remarque, comme j'avais pu le faire, que 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. De même, il est à souligner 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.

J'ai relevé les préconisations exposées et ai constaté l'absence de présentation ou d'étude d'une alternative.

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 rétention de la façon la plus éloignée au maximum des habitations afin d'en limiter l'impact sanitaire.

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.

A mon avis, elle constituerait une mesure d'évitement ou de réduction.

De même, l'expert 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. Je partage cette analyse.

Même si la DREAL souligne que 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, il est regrettable que des solutions alternatives n'aient pas été étudiées ni présentées.

La problématique de l'implantation des bassins de rétention, notamment par rapport aux risques liés à la prolifération de moustiques et à l'environnement des habitats à proximité a été soulevée par plusieurs intervenants et même élus, par rapport aux nombreux bassins prévus et présentés dans le dossier.

Sur ce sujet, la réponse de la DREAL peut se résumer par la formulation d'études en cours.

Je relève donc que, sur ce point, la présente enquête publique devrait déboucher sur un autre schéma d'implantation.

2) La non exhaustivité du dossier d'Enquête publique est souvent liée à un engagement de la DREAL à engager des études ultérieures pour apporter des réponses adéquates. Cette incertitude se retrouve au niveau de l'implantation des voies cyclables.

Plusieurs personnalités – notamment co-financières du projet – ont fait leurs remarques de l'Autorité Environnementale sur l'aménagement de voies sécurisées favorisant le développement de nouveaux axes cyclables, notamment sur la section AIGLUN / DIGNE.

En réponse à ces attentes, le maître d'ouvrage a présenté devant les comités techniques décideurs, d'autres schémas d'implantation. Ils n'ont pu recueillir de validation définitive ou engageante avant ou en cours de la présente enquête publique

Constatant la nécessité d'un complément d'études sur cette question sensible, je ne peux donc examiner et, éventuellement, valider les impacts environnementaux des nouvelles implantations susceptibles d'être retenues. Je considère que cette nouvelle approche se révèle indispensable à la cohésion du projet. Je ne peux que noter cet engagement ferme d'études complémentaires qui viendraient ainsi compléter voire se substituer aux schémas envisagés dans le cadre de la présente enquête publique.

J'ai pu cependant noter, avec satisfaction, les différents engagements de la DREAL, maître d'oeuvre pour assurer une analyse préalable et la mise en place de moyens humains et financiers dans le contrôle et le suivi des recommandations de l'Autorité Environnementale (mise en place de plans d'action et d'équipes de contrôle tant au niveau préalable du chantier que pendant toute sa durée de réalisation).

De même les dossiers présentés à l'enquête publique, relatifs aux espèces protégées, ont bien pris en compte les précédentes recommandations émises tant par l'Autorité environnementale que par le CNPN. Les solutions retenues, conformes aux soucis précédemment évoqués, n'appellent donc pas de critique particulière.

Au vu de l'ensemble des éléments ainsi analysés au cours de l'enquête publique tant au niveau du respect de la loi sur l'eau que des mesures de compensation envisagées, l'aspect bilantielle du projet me paraît globalement acceptable.

Toutefois, je me dois de souligner que, tant dans les avis donnés par les PPA que dans les réponses apportées par le maître d'ouvrage, de nombreuses incertitudes devront conduire à ce niveau de l'enquête publique à la mise en oeuvre d'études complémentaires.

Celles-ci devront prendre en compte les différents avis donnés et regroupés dans le présent dossier. Ces avis devraient conduire à apporter des modifications substantielles sur l'implantation des bassins de rétention et celle des pistes cyclables, indispensables eu égard au trafic routier constaté sur la RN 85 et conformes aux recommandations du CEREMA.

C'est pourquoi, au vu de l'ensemble de ces éléments et après avoir analysé l'intégralité des éléments présentés, les avoir confrontés aux observations des Personnes Publiques associées, aux différentes personnes concernées, dont les élus, examiné et discuté les éléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage, j'émet

un AVIS FAVORABLE sur l'ensemble du dossier

assorti cependant des réserves suivantes concernant :

- les schémas d'implantation des bassins de rétention. J'estime nécessaire qu'ils soient partiellement revus pour prendre en compte, pour certains d'entre eux et en particulier les bassins tels que signalés dans le rapport et implantés à MALIJAI, MIRABEAU et AIGLUN, l'impact sanitaire et visuel de leur voisinage à proximité des habitations et notamment par rapport aux risques d'inondation soulignés. Ceci répondrait aux recommandations affichées dans le dossier d'éviter l'implantation à proximité de zones d'habitation,
- la nécessité de poursuivre les études complémentaires quant à l'implantation des pistes cyclables, notamment dans la section AIGLUN / DIGNE, conformément aux recommandations de l'Autorité Environnementale et prenant en compte les préconisations des responsables locaux du projet et les avis des Comités ad hoc qui en auront à délibérer.

Fait à DIGNE LES BAINS,

ce 4 janvier 2024

Le Commissaire enquêteur,



Marc DUBOIS