



Aménagement
de la desserte de
DIGNE-LES-BAINS
par la **RN85**

CONCERTATION PUBLIQUE

DU 19 JANVIER AU 15 FÉVRIER 2015

DOSSIER DE CONCERTATION



SOMMAIRE

ÉDITO	p. 5	Perspectives d'évolution du trafic.....	p. 24	Cadre de vie (paysage-patrimoine, loisirs, urbanisme).....	p. 38
LA CONCERTATION PUBLIQUE	6	En synthèse	p. 26	Milieu naturel	p. 39
Objet de la concertation publique.....	p. 6	L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT ÉTUDIÉE :		Activités agricoles.....	p. 40
Cadre réglementaire de la concertation.....	p. 7	MALIJAI - DIGNE-LES-BAINS	p. 28	Eau et sol.....	p. 41
La place de la concertation publique dans le processus		Objectifs	p. 28	Qualité de la desserte.....	p. 42
de réalisation d'une opération routière.....	p. 7	Renforcer la sécurité des usagers.....	p. 28	Coût.....	p. 44
Les modalités de la concertation publique	p. 8	Fiabiliser les temps de parcours.....	p. 28		
Suites de la concertation publique.....	p. 9	Améliorer le cadre de vie des riverains.....	p. 28	ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER	
		Enjeux pour les communes traversées par le projet	p. 30	LES IMPACTS DU PROJET	p. 45
POURQUOI UN AMÉNAGEMENT		Fonctionnalités et caractéristiques du projet		Acoustique.....	p. 45
DE LA DESSERTE DE DIGNE-LES-BAINS		de desserte entre Malijai et Digne-les-Bains	p. 30	Qualité de l'air.....	p. 46
PAR LA RN85?	p. 10	Principales caractéristiques.....	p. 30	Cadre de vie.....	p. 46
Historique	p. 10	Conditions d'exploitation.....	p. 30	Milieu naturel	p. 47
De 1992 à 2007 :		Les points d'échanges.....	p. 31	Activités agricoles.....	p. 47
projet de liaison autoroutière (A585).....	p. 10	Les projets locaux liés à l'aménagement de la desserte		Enjeux hydrauliques	p. 48
Depuis le 15 juin 2010 :		de Digne-les-Bains par la RN85.....	p. 31		
un projet d'aménagement qualitatif de la RN85	p. 10			CONDITIONS DE RÉALISATION	
2012 : concertation avec les collectivités.....	p. 10	LES VARIANTES SOUMISES		DE L'OPÉRATION	p. 49
Juin 2013 : rapport de la Commission Mobilité 21	p. 10	À CONCERTATION	p. 32	Principaux acteurs du projet.....	p. 49
Commande ministérielle du 20 janvier 2014 : le projet		Pourquoi étudier plusieurs variantes ?	p. 32	Coût et financement de l'opération.....	p. 49
d'aménagement de Digne-les-Bains par la RN85	p. 11	Les variantes d'aménagement	p. 32	Prochaines étapes de l'opération.....	p. 49
Le territoire	p. 11	Variante 1.....	p. 33	Après la concertation L300-2.....	p. 49
Présentation générale.....	p. 11	Variante 2A.....	p. 34	Les prochaines échéances.....	p. 49
Contexte socio-économique du territoire.....	p. 11	Variante 2B.....	p. 35		
L'environnement et les patrimoines naturels.....	p. 13	Variante 3.....	p. 36	ANNEXES	p. 50
Dynamiques de développement	p. 18	Variante 4.....	p. 37	Réglementation acoustique	p. 50
Déplacements et mobilités	p. 19			Coût détaillé par variante	p. 51
Une situation d'enclavement.....	p. 19	COMPARAISON DES VARIANTES	p. 38		
Infrastructures de transport existantes.....	p. 19	Synthèse des principes d'aménagements proposés	p. 38	GLOSSAIRE	p. 53
La RN85.....	p. 19	Acoustique-Qualité de l'air	p. 38		
Les enjeux du territoire autour de la RN85.....	p. 23				





ÉDITO

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la route nationale RN85 depuis Malijai est aujourd'hui proposé à la concertation publique.

Attendu par les habitants et les entreprises du Val de Bléone, ce projet a vocation à renforcer la sécurité des usagers et fiabiliser les temps de parcours tout en contribuant à améliorer le cadre de vie des riverains des communes actuellement traversées par la RN85. Ce projet d'aménagement participe à l'amélioration de la liaison entre l'A51 et la ville de Digne-les-Bains et plus largement l'est du département des Alpes-de-Haute-Provence.

Cette amélioration de la desserte de Digne-les-Bains s'inscrit dans un environnement riche et de grande qualité qu'il convient de préserver et sur un territoire qui présente un potentiel de développement social, économique et culturel significatif. L'opération a fait l'objet d'un important processus d'études et d'échanges avec les élus et acteurs locaux, afin de prendre en considération les enjeux socio-économiques, agricoles, et environnementaux locaux.

Le travail approfondi ainsi réalisé permet aujourd'hui de présenter un projet enrichi par les différents échanges et de proposer plusieurs variantes d'aménagement répondant au même objectif.

La concertation publique réglementaire, au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, est engagée sur cette base pour permettre au public de prendre connaissance du projet et faire part de son avis sur les aménagements proposés.

Dans ce cadre, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence-Alpes-Côte-d'Azur (DREAL PACA), représentant l'État, maître d'ouvrage de l'opération, vous invite à vous exprimer sur le projet et les différentes variantes d'aménagement étudiées.

À l'issue de la présente concertation, un bilan sera établi sous l'égide de Madame le Préfet des Alpes-de-Haute-Provence mandatée par Monsieur le Préfet de la Région PACA. Ce bilan permettra au maître d'ouvrage d'effectuer le choix des aménagements à retenir pour la suite des études et d'ajuster, le cas échéant, le contenu du projet en fonction des avis exprimés.

Les orientations ainsi retenues feront ensuite l'objet d'études complémentaires qui serviront de socle au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Ce dossier de présentation est entièrement consacré à votre information. Je souhaite que cette démarche, par l'implication et la contribution de chacun d'entre vous, soit l'occasion d'enrichir ce projet pour la meilleure satisfaction de tous, dans le respect des principes du développement durable.

Anne-France Didier

*Directrice Régionale de l'Équipement,
de l'Aménagement et du Logement*

LA CONCERTATION PUBLIQUE

OBJET DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

La présente concertation publique porte sur l'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85 entre la commune de Malijai (au droit du carrefour RD4/RN85) et l'entrée de Digne-les-Bains (giratoire du Rocher Coupé) conformément à la Décision Ministérielle du 20 janvier 2014.

Ce type d'aménagement, dit « qualitatif » en matière de modernisation du réseau routier a pour objectifs :

- D'améliorer la qualité environnementale des infrastructures et le cadre de vie des riverains ;
- D'optimiser son fonctionnement en améliorant la fiabilité des temps de parcours (par la réalisation de créneaux de dé-

- passement par exemple) et la sécurité routière ;
- De renforcer l'accessibilité des territoires.

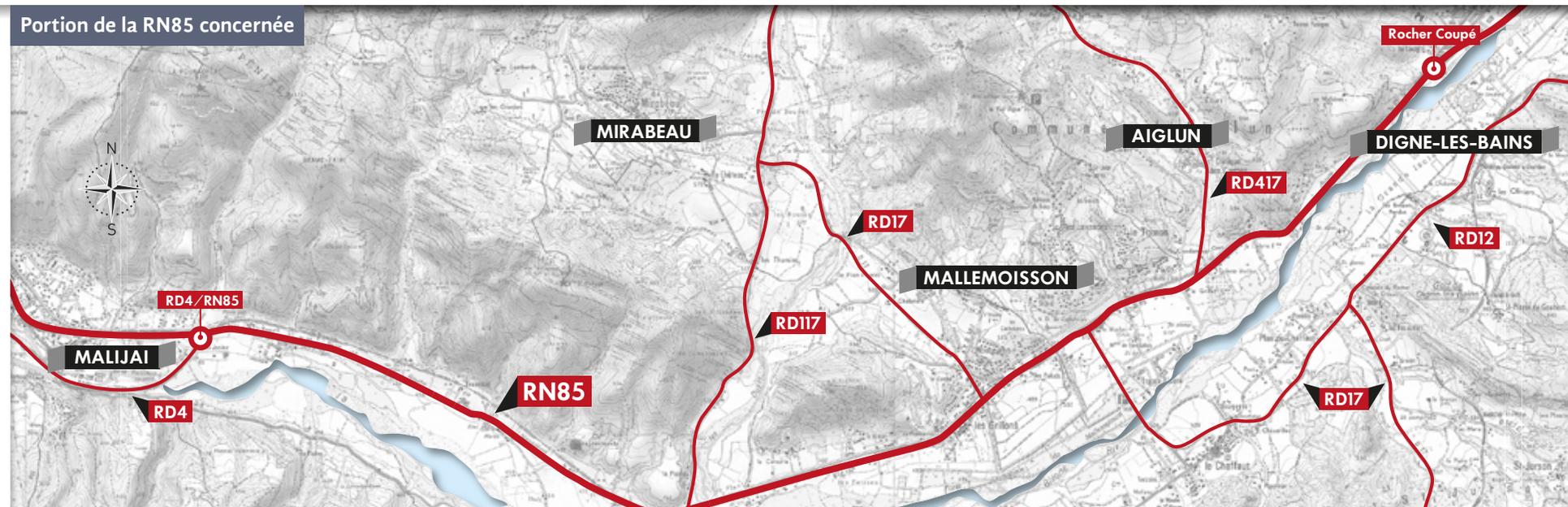
Le gouvernement a nommé en octobre 2012 les membres de la Commission « Mobilité 21 ». Son rôle a été de hiérarchiser les projets d'infrastructures pour définir un schéma national de mobilité durable. La commission a souligné dans son rapport du 27 juin 2013 le caractère indispensable de la modernisation des axes routiers dont le rôle en matière de désenclavement est incontestable, en citant la desserte de Digne-les-Bains.

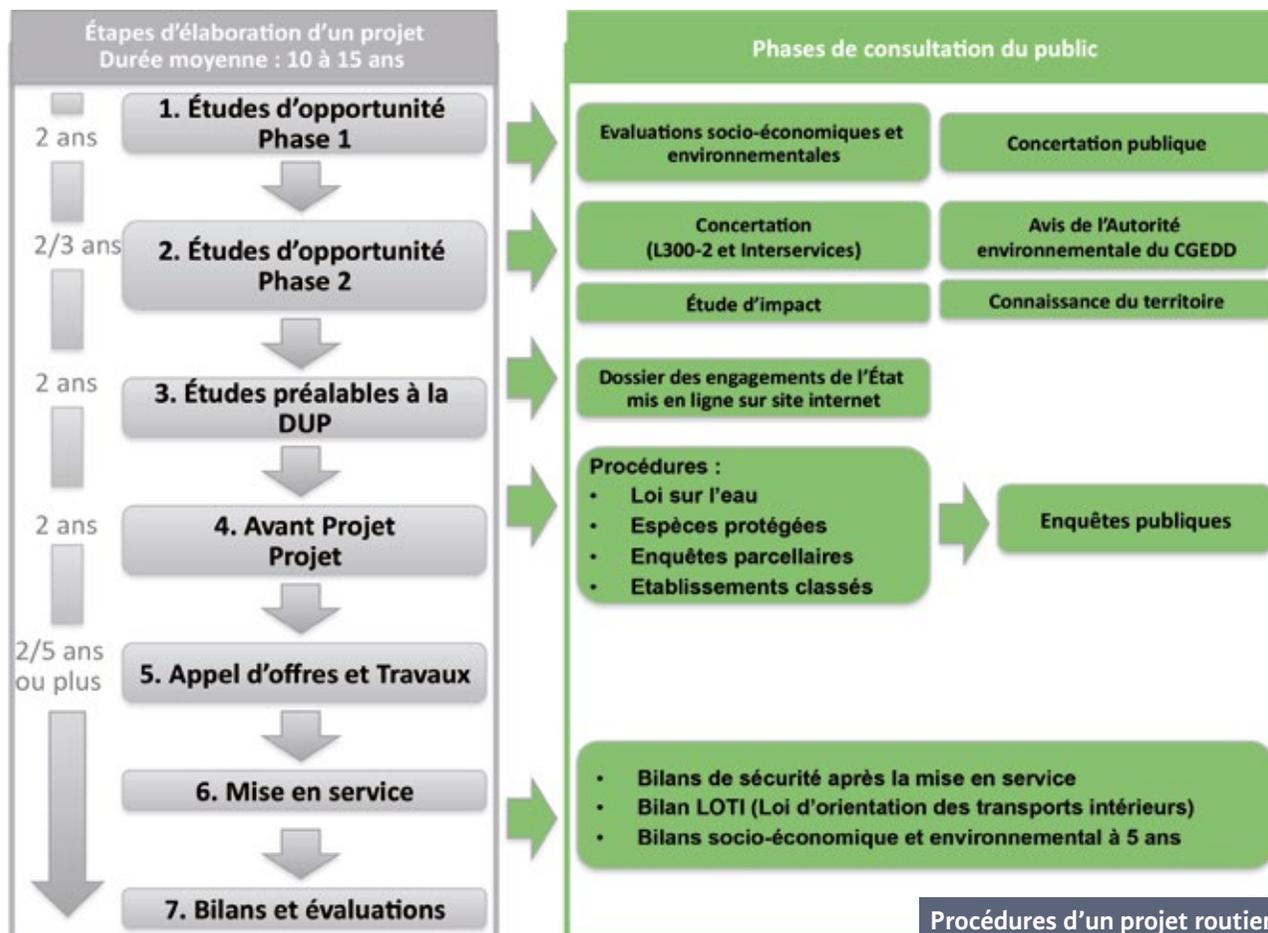
Les études déjà conduites ont permis d'envisager différentes variantes d'aménagement. Elles ont été examinées au regard de critères techniques, économiques, environnementaux et

patrimoniaux afin de retenir les réponses les plus adaptées au territoire et répondant le mieux aux objectifs du projet sus cités. Le dossier mis en concertation correspond à une définition du projet de niveau « études d'opportunité phases 1 et 2 ».

La concertation publique a pour ambition de faire émerger la solution préférentielle d'aménagement. Le public est invité à exprimer son avis, ses préoccupations et ses propositions sur l'ensemble des composantes du projet ainsi exposées.

Les questions soumises à la concertation portent donc sur la comparaison des variantes d'aménagement de la RN85 entre Malijai et Digne-les-Bains et leurs principales caractéristiques (en termes de tracés et de principes d'aménagement), basée sur l'évaluation des impacts de ces différentes variantes sur l'environnement, l'activité agricole et le cadre de vie.





CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

La concertation publique relative au projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85 a pour objectifs d'informer le public, de recueillir son avis et de répondre à ses interrogations sur le projet, ses caractéristiques et les conditions de sa réalisation telles que définies à ce stade de la procédure.

Elle vise également à identifier la proposition d'aménagement la plus appropriée du point de vue du public et, le cas

échéant, les optimisations possibles du projet par combinaison des différentes variantes d'aménagement.

Cette concertation s'inscrit dans un cadre légal réglementaire qui est celui introduit dans les textes (article L300-2 du code de l'urbanisme) par la loi n°85 729 du 18 juillet 1985, relative à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement. Elle a pour objet d'associer le public à l'élaboration des projets d'infrastructures afin d'en améliorer la qualité et d'en assurer la compréhension et l'acceptation sociale.

Les modalités d'une concertation publique ne sont pas complètement définies par la loi. C'est le maître d'ouvrage du pro-

jet qui a la charge de les concevoir et de les mettre en œuvre en répondant aux principes et objectifs suivants :

- Assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, ses caractéristiques et ses conditions de réalisation ;
- Permettre au public de donner son avis sur le projet en lui laissant la possibilité de formuler ses observations et/ou ses propositions ;
- Identifier parmi les variantes d'aménagement proposées par le maître d'ouvrage la ou les variantes les plus appropriées et les pistes d'optimisation possibles.

LA PLACE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DANS LE PROCESSUS DE RÉALISATION D'UNE OPÉRATION ROUTIÈRE

La réalisation d'une opération routière est un processus long et complexe comprenant différentes étapes de réalisation. La phase d'études techniques occupe une part importante dans le déroulement du projet. Différents types d'études sont nécessaires :

- **Les études d'opportunité (phases 1 et 2)** qui permettent de se prononcer sur l'opportunité de l'opération, d'apprécier sa faisabilité, de préciser ses principales caractéristiques ainsi que les enjeux socio économiques et les impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire qui lui sont associés ;
- **Les études préalables** (à l'enquête publique) qui ont pour objectif de comparer les différentes variantes et choisir la solution, arrêter ses caractéristiques techniques et fixer son coût avec une bonne fiabilité ;
- **Les études de conception détaillée** (niveau « avant projet » et niveau « projet ») qui visent à arrêter les caractéristiques techniques détaillées, maîtriser le foncier et mener les autres procédures réglementaires préalables aux travaux (dossier loi sur l'eau, espèces protégées, établissements classés...).

Ces différentes étapes s'accompagnent de périodes d'échanges et de consultation du public afin d'assurer une bonne prise en considération des avis des différentes parties prenantes et de nourrir ainsi la construction du projet.

C'est notamment le cas avec la concertation publique réglementaire (au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme) qui précède l'enquête publique préalable à l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) par arrêté préfectoral.

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Afin d'assurer l'information du public et de recueillir ses points de vue, le maître d'ouvrage, en accord avec les 5 communes concernées par le projet à savoir Malijai, Mirabeau, Mallemoisson, Aiglun et Digne-les-Bains, a défini les modalités de concertation suivantes : **La concertation publique se déroulera du 19 janvier au 15 février 2015. Elle comprendra notamment :**

5 RÉUNIONS PUBLIQUES

- **Malijai** : le jeudi 29 janvier 2015, 18h, salle des Fêtes
- **Aiglun** : le vendredi 30 janvier 2015, 18h, pôle multiactivités Raymond Moutet
- **Mallemoisson** : le vendredi 6 février 2015, 18h, salle des Cèdres
- **Digne-les-Bains** : le mercredi 11 février 2015, 18h, salle Abbé Féraud de l'Hôtel de ville

- **Mirabeau** : le vendredi 13 février 2015, 19h30, salle du Conseil de l'Hôtel de ville

5 EXPOSITIONS PUBLIQUES ET 11 PERMANENCES

Digne-les-Bains, salle Atrium de la mairie

- Ouverture au public du lundi au vendredi, de 8h à 12h et de 13h30 à 18h (sauf vendredi : 17h15)
- Permanences :
 - *Vendredi 23 janvier, de 14h à 16h (information générale)*
 - *Lundi 26 janvier, de 13h30 à 15h (thématique « environnement »)*

Malijai, hall de la mairie

- Ouverture au public du lundi au vendredi, de 9h à 12h et de 13h30 à 17h30 (sauf vendredi : 17h)
- Permanences :
 - *Lundi 26 janvier, de 15h30 à 17h30 (information générale)*
 - *Mercredi 11 février, de 13h30 à 15h30 (information générale)*

Aiglun, salle du conseil de la mairie

- Ouverture au public
 - *Lundi, mercredi, vendredi, de 13h30 à 17h15*
 - *Mardi et jeudi, de 9h à 12h30 et de 13h30 à 17h15*
 - *Samedi, de 9h à 12h*

- Permanences :
 - *Samedi 24 janvier, de 9h à 10h30 (information générale)*
 - *Samedi 7 février, de 10h30 à 12h (information générale)*
 - *Mardi 10 février, de 10h à 12h30 (thématique « environnement »)*

Mallemoisson, salle du conseil de la mairie

- Ouverture au public le mardi, de 13h30 à 17h et du mercredi au samedi, de 8h30 à 12h
- Permanences :
 - *Samedi 24 janvier, de 11h à 12h (information générale)*
 - *Samedi 7 février, de 8h45 à 10h (thématique « agriculture »)*
 - *Mardi 10 février, de 13h30 à 17h (thématiques « hydraulique » et « environnement »)*

Mirabeau, salle du conseil de la mairie

- Ouverture au public du lundi au vendredi, de 8h30 à 12h (et de 13h30 à 16h45 uniquement le vendredi)
- Permanence :
 - *Mercredi 11 février de 10h à 12h (information générale et thématique « agriculture »)*

Les permanences seront assurées par la DREAL PACA. Elles vous permettront d'échanger directement avec le maître d'ouvrage de l'opération.





Sur chaque lieu d'exposition, un registre sera mis à votre disposition pour que vous puissiez y poser vos questions et y consigner vos avis ou propositions.

Vous y trouverez aussi :

- Le **dossier de concertation** qui présente le projet et les variantes d'aménagement proposées à ce stade, à consulter ;
- Un **dossier de synthèse** de présentation de l'opération qui résume les informations contenues dans le présent dossier de concertation, à emporter si vous le souhaitez.

L'ensemble des documents de concertation sera consultable et téléchargeable sur le site internet de la DREAL PACA¹ sur lequel un forum sera ouvert du 19 janvier au 15 février 2015.

SUITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

À l'issue de la concertation et une fois les différents points de vue exprimés et consignés, un **bilan de la concertation** sera établi par le maître d'ouvrage **pour définir les caractéristiques de la solution préférentielle**.

Cette solution préférentielle pourra résulter d'une combinaison d'aménagements issue de plusieurs variantes, le cas échéant.

Le bilan comprendra l'ensemble des éléments exprimés qui seront pris en considération par le maître d'ouvrage. Ces choix seront soumis au comité de pilotage, constitué des élus re-

présentants des cofinanceurs, et seront pris en considération pour l'élaboration du dossier d'enquête préalable à la DUP.

Après validation de Madame le Préfet des Alpes-de-Haute-Provence mandatée par Monsieur le Préfet de Région PACA pour piloter cette concertation, le maître d'ouvrage le rendra public. Il sera consultable sur le site internet de la DREAL PACA au printemps 2015.

¹ Site internet : www.paca.developpement-durable.gouv.fr ; rubrique « transports et infrastructures », « projets d'infrastructures » ; « projets routiers » ; « RN85 – desserte de Digne-les-Bains »

POURQUOI UN AMÉNAGEMENT DE LA DESSERTE DE DIGNE-LES-BAINS PAR LA RN85 ?

HISTORIQUE

DE 1992 À 2007 : PROJET DE LIAISON AUTOROUTIÈRE (A585)

À l'origine des réflexions pour améliorer la desserte de Digne-les-Bains, un projet de liaison autoroutière (A585) entre l'A51 et Digne a été étudié au début des années 1990.

Le 17 décembre 1996, ce projet est déclaré d'utilité publique autorisant la poursuite des études. Le 14 septembre 2001, les effets de cette Déclaration d'Utilité Publique sont prorogés de 10 ans après avis du Conseil d'État.

En 2007, le Grenelle de l'Environnement conduit à réorienter les politiques de l'État. Dans le domaine des transports, la politique mise en œuvre doit répondre aux besoins de mobilité de la société tout en contribuant à la lutte contre le changement climatique, à la réduction des pollutions et à la préservation de la biodiversité et de la santé.

Le projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) découle directement du Grenelle. Le projet de SNIT initié un premier recensement des projets d'infrastructures de transports tous modes confondus et les orientations de l'État en matière de développement, modernisation et entretien de ces infrastructures pour les 20 à 30 prochaines années.

Le projet de SNIT n'a pas retenu l'opération A585 parmi les infrastructures multimodales nécessaires au développement du pays à l'horizon 2025.

Toutefois, un courrier du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM) du 30 septembre 2009 notifiant le programme de financement pluriannuel du PDMI 2009-2014 (Programme De Modernisation des Itinéraires) a demandé au préfet de Région d'engager des études

relatives à l'aménagement de la RN85 pour la desserte de Digne-les-Bains afin de préparer les programmes routiers futurs.

DEPUIS LE 15 JUIN 2010 : UN PROJET D'AMÉNAGEMENT QUALITATIF DE LA RN85

Le 15 juin 2010, le Ministre délégué aux transports confirme au Préfet de la Région PACA la nécessité de planifier et réaliser les études d'opportunité et les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique pour un projet **d'aménagement qualitatif de la RN85 entre l'A51 et Digne-les-Bains combinant déviations, créneaux de dépassement et aménagements de carrefours.**

Cet aménagement correspond aux nouvelles priorités en matière de modernisation du réseau routier combinant l'amélioration de la qualité environnementale des infrastructures, le cadre de vie des riverains, la fiabilité des temps de parcours et le renforcement de l'accessibilité des territoires conformément aux principes du Grenelle de l'Environnement.

2012 : CONCERTATION AVEC LES COLLECTIVITÉS

Afin de préparer au mieux le projet d'aménagement, la DREAL PACA, maître d'ouvrage de l'opération, assistée des bureaux d'études compétents a réalisé en 2011 les premières études de diagnostic technique comprenant notamment les études socio-économiques et de trafic.

Entre janvier et mars 2012, des rencontres et réunions avec les collectivités et acteurs du territoire ont eu lieu pour poursuivre les études d'opportunité du projet.

Cette démarche s'inscrit dans la politique de qualité de la conception des infrastructures de transport et vise à mieux appréhender les possibles interactions entre les préoccupations locales et les fonctions de l'infrastructure.

Au vu de ces constats, tant sur le plan des enjeux territoriaux

que dans leur déclinaison plus spécifique par commune, il a semblé particulièrement important de **veiller à une cohérence d'ensemble des aménagements sur l'itinéraire.**

Les études d'opportunité ont ainsi été achevées à l'issue de ce travail de concertation.

JUIN 2013 : RAPPORT DE LA COMMISSION MOBILITÉ 21

En prolongement de la Conférence Environnementale des 14 et 15 septembre 2012 une commission, constituée d'élus parlementaires, a été mise en place à la demande du Ministre délégué aux transports. Dans le cadre d'une meilleure compréhension et prise en compte du contexte économique et financier des projets d'infrastructures et de mobilité, sa mission était de :

- Trier, hiérarchiser et mettre en perspective les grandes infrastructures de transport ;
- Réfléchir aux évolutions des services en donnant la priorité aux déplacements quotidiens, à la rénovation de l'existant et à l'amélioration à court terme des services aux usagers.

La Commission « mobilité 21 » a ainsi été chargée d'examiner les 75 projets du projet de SNIT, dont le projet d'amélioration de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85.

La Commission « mobilité 21 » a souligné **« le caractère indispensable qui s'attache à la modernisation des axes routiers dont le rôle en matière de désenclavement est incontestable »** comme le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85.

Elle précise également **« qu'il convient de veiller à adapter les aménagements aux besoins et enjeux, en réservant strictement les 2x2 voies aux seules sections le justifiant pleinement au regard des trafics ».**

COMMANDE MINISTÉRIELLE DU 20 JANVIER 2014 : LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA DESSERTE DE DIGNE-LES-BAINS PAR LA RN85

Le 20 janvier 2014, le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, par courrier au préfet de la région PACA, a commandé la poursuite des études préalables à la DUP et des procédures pour l'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85 entre **Malijai (carrefour RD4-RN85) et Digne-les-Bains**.

Ces études ont servi de base à la présente concertation publique selon l'article L300-2 du code de l'urbanisme.

LE TERRITOIRE

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Le projet concerne l'aménagement de la RN85 entre Malijai et Digne-les-Bains qui irrigue un territoire principalement rural, situé au cœur du département des Alpes-de-Haute-Provence dans la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA).

Située en bordure des Préalpes, Digne-les-Bains est la ville Préfecture du département des Alpes-de-Haute-Provence.

Administrativement, le territoire du projet est structuré autour de deux Pays regroupant plusieurs intercommunalités : le **Pays Dignois** (Communauté de communes (CC) Asse Bléone Verdon, CC des Duyes et Bléone, CC de Haute Bléone) et le **Pays Durance-Provence** (CC Moyenne Durance et CC Lure Vançon Durance), qui sont engagés par l'intermédiaire de leurs villes centres (Digne-les-Bains et Château-Arnoux) dans la démarche de réflexion collective des Espaces Urbains des Alpes du sud, dont l'objectif est de permettre aux communes membres de travailler

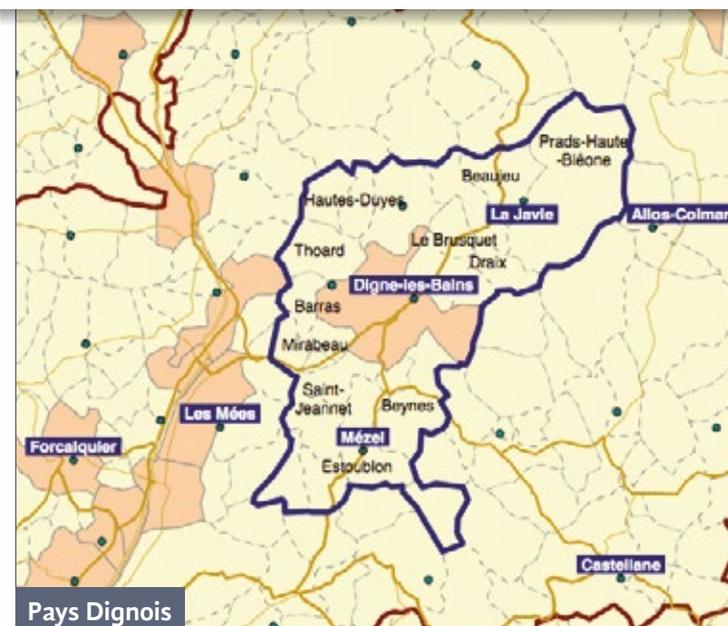
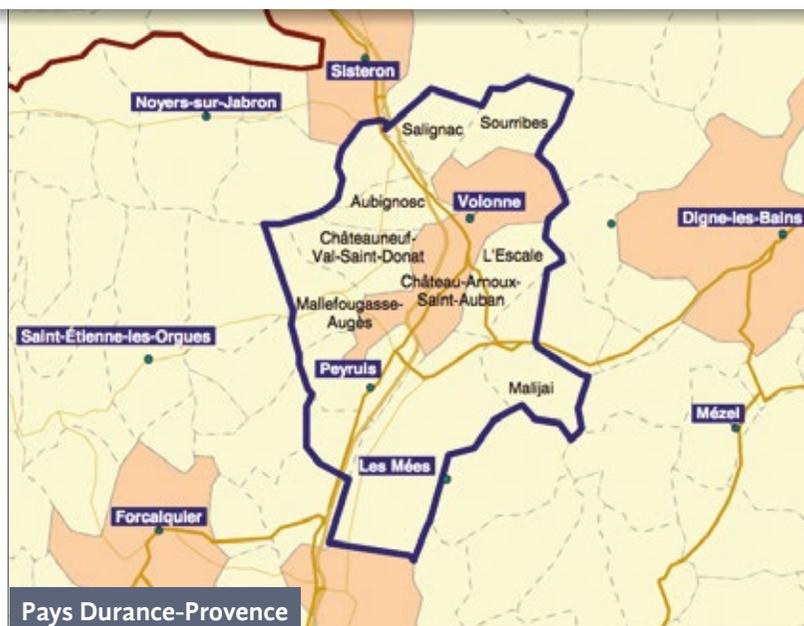
ensemble sur des enjeux d'aménagement du territoire et des problématiques des communes de l'espace pré alpin.

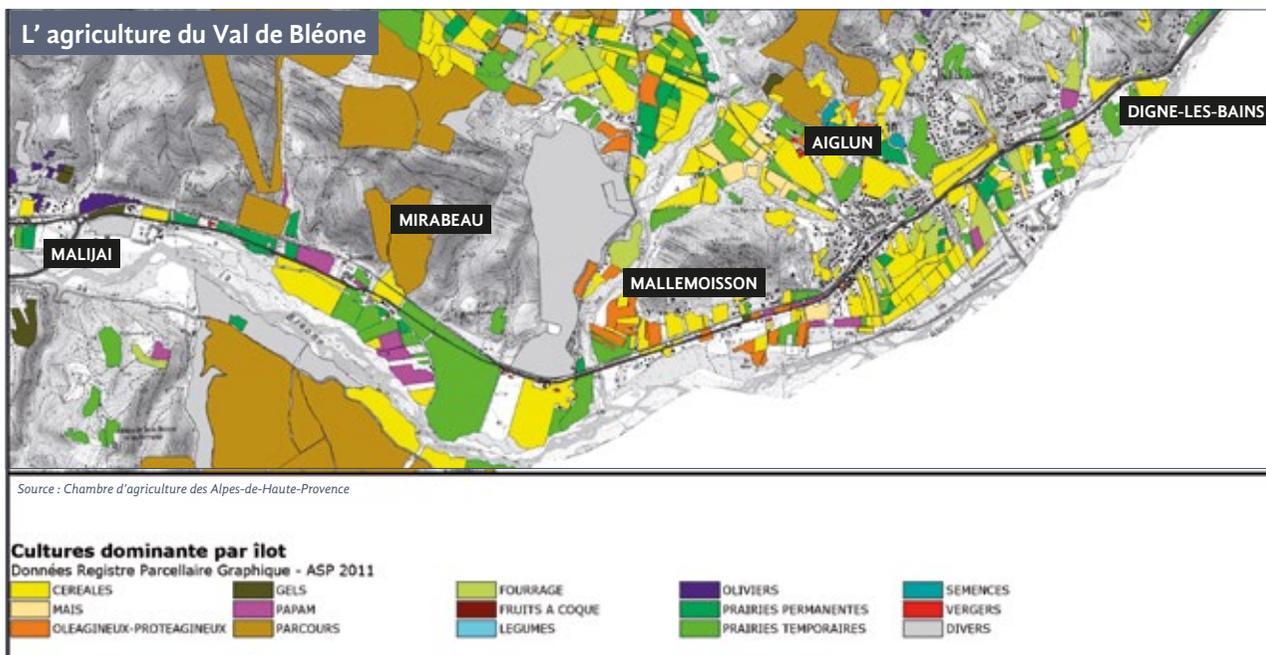
Le projet se situe au cœur de la basse vallée de la Bléone, affluent de la Durance en rive gauche et de la vallée de la Durance qui constitue la principale pénétrante vers les Alpes du sud.

CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

Le Pays Dignois et le Pays Durance-Provence se caractérisent socio économiquement par une population totale d'environ 47 000 habitants² (soit 30% de la population des Alpes-de-Haute-Provence) qui a connu une hausse plus significative ces dernières années avec un taux de croissance annuel supérieur à la moyenne française (entre 1% et 1,5% de croissance annuelle de population pour les deux Pays contre 0,7% pour la France entre 1999 et 2009).

Ce territoire a été marqué par l'exode rural du XIX^e siècle qui s'est traduit par l'abandon de nombreux villages et terres agricoles. Depuis les années 1950/1970, la population globale du territoire augmente progressivement.





De par leur proximité avec Digne-les-Bains, les communes de Malijai, Mirabeau, Mallemoisson et Aiglun bénéficient d'un dynamisme démographique important et présentent une croissance positive depuis plus de 50 ans, à l'inverse de Digne-les-Bains dont la population est en légère baisse depuis 2006 (environ 200 habitants en moins par an).

On peut noter une faible densité de population au km² par rapport à la France métropolitaine notamment pour le Pays Dignois (29 hab./km² en Pays Dignois contre 66 hab./km² en Pays Durance-Provence et 101 hab./km² pour l'ensemble de la France métropolitaine) soulignant ainsi le caractère rural d'une grande partie du territoire renforcé par de nombreuses communes de moins de 1 000 habitants sauf pour la ville centre (Digne-les-Bains) avec une population de 16 881 habitants en 2011³.

Le territoire concerné par le projet d'aménagement se caractérise par une activité économique principalement tournée vers les services, l'agriculture, l'artisanat/commerce et le tourisme. Digne-les-Bains, ville centre, regroupe de nombreuses administrations (Conseil général, Préfecture, services départe-

mentaux, DDT, chambres consulaires...) qui tiennent une place importante dans la vie économique locale avec un **secteur tertiaire** prépondérant sur le territoire.

La basse vallée de la Bléone est un territoire propice à l'**agriculture** situé sur un sol riche et irrigué avec des cultures agricoles dominantes variées (prairies, grandes cultures, oléiculture, maraîchage, plantes à parfum et aromatiques (PAPAM⁴), maïs...) et des exploitations avec une pyramide des âges équilibrée. Les exploitations agricoles du territoire bénéficient de réseaux d'irrigation développés, qu'il s'agisse de réseaux individuels sous pression à partir de forages, de réseaux collectifs gérés par des ASA⁵ ou de réseaux gravitaires raccordés sur les adoux⁶ ou canaux existants.

L'agriculture, favorisant le maintien des paysages et de l'identité du territoire est aussi une composante importante de gestion de l'espace et de l'environnement. Différentes pistes d'évolution de l'agriculture traditionnelle sont envisagées pour maintenir ce secteur structurant de l'économie et de la vie locale : agriculture biologique, valorisation des produits de Pays,

pluri activités... Sur la RN85 dans le sens Malijai – Digne, à l'entrée de la commune de Mallemoisson, la Maison de Pays constitue depuis 2009 une vitrine des productions locales. L'activité de la Maison de Pays croît significativement et atteint aujourd'hui 50 000 visites par an.

En termes de secteurs économiques dominants, le **commerce** occupe une place significative dans l'économie locale en représentant 36% sur le territoire contre 13% au niveau national. L'**artisanat** y est également une activité importante et se caractérise par un grand nombre de petites entreprises souvent familiales. Les habitants ont utilisé la grande variété du territoire à des fins d'artisanat : l'exploitation du sous sol de la région (gypse, argile, calcaire, charbon...), pour la construction notamment, en est une illustration.

Par sa position centrale au cœur des Alpes-de-Haute-Provence et de la région PACA, le territoire est entouré d'**espaces touristiques** de renom qui font l'objet d'un classement ou d'une protection (Parc National des Écrins, Parc National du Mercantour, Parc Naturel Régional du Verdon, Parc Naturel Régional du Lubéron...). La grande qualité des espaces naturels environnants, un climat exceptionnel (soleil, qualité de l'air) et la qualité de vie du territoire ont favorisé le développement du tourisme qui est aujourd'hui une activité majeure diversifiée :

- **Tourisme de santé** autour notamment du thermalisme de Digne-les-Bains.
- **Tourisme vert** (activités de pleine nature) : avec de nombreux itinéraires de randonnées, parcours vélo-rail empruntant la voie ferrée aujourd'hui fermée, paysages remarquables, forêt domaniale de Mallemoisson.
- **Tourisme patrimonial et culturel** : réserve géologique de Haute Provence, monuments historiques.
- **Tourisme sportif** : établissements dédiés, espaces naturels s'y prêtent au vu des qualités environnementales du site, accrobranche.

Plus généralement, le territoire concerné par le projet est situé à proximité immédiate d'un axe Durancien dynamique. Les principales activités économiques sont liés aux secteurs industriels (CEA Cadarache et projet ITER au sud du département, usine pharmaceutique à Sisteron), à la chimie à Château-Arnoux-Saint-Auban, ou encore aux cosmétiques à Manosque.

³ Source : Insee

⁴ PAPAM : Plantes à parfum, aromatiques et médicinales

⁵ ASA : Association Syndicale Autorisée

⁶ Adoux : terme désignant des fossés naturels, lieux de résurgence de la nappe phréatique. Ils sont caractérisés par un débit relativement constant et des eaux de bonne qualité. On en trouve tout au long des parcours de la Bléone et des Duyes.

On assiste également sur le territoire à une polarisation des services (scolaires, médicaux...) sur Digne-les-Bains, générant une dépendance des populations vis-à-vis du chef lieu de département.

Commune	Nombre d'habitants en 2011	Variation de la population : entre 2006 et 2011 (taux annuel moyen)
Malijai	1959	+1%
Mirabeau	500	+3,1%
Mallemoisson	1006	- 0,6%
Aiglun	1 314	+2,3%
Digne-les-Bains	16 881	-1,1%

Source : INSEE

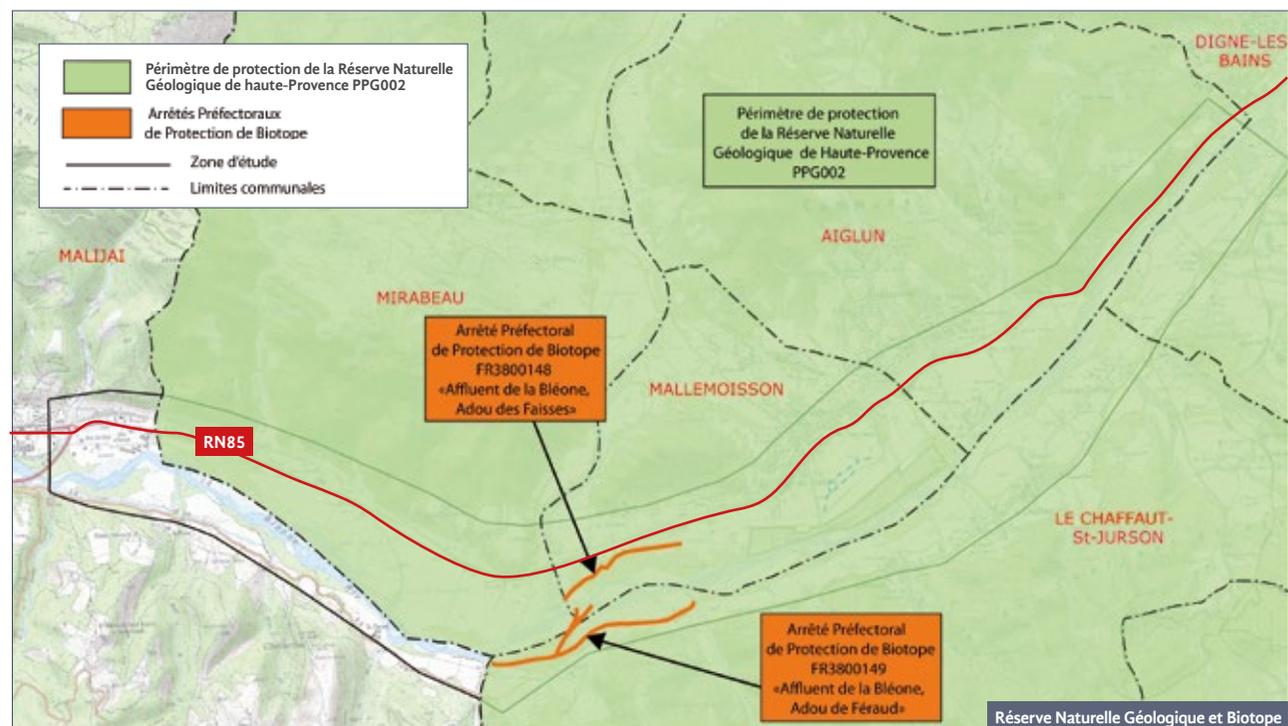
L'ENVIRONNEMENT ET LES PATRIMOINES NATURELS

Le projet d'aménagement s'inscrit dans un milieu où cohabitent des zones naturelles (zones boisées, ripisylve, cours d'eau...) et des zones dites « anthropisées » (zones agricoles, zones urbanisées, zones d'activités...).

Le territoire du projet est structuré d'est en ouest par la rivière « La Bléone ». Il se caractérise comme un espace de transition entre les Alpes et la Provence, qui offre **un paysage très contrasté et extrêmement riche**, avec de nombreux espaces naturels dont le relief compartimente la région, rendant parfois difficile la communication avec l'extérieur.

Cette richesse naturelle se traduit également par la présence sur le territoire de la **Réserve Naturelle Géologique de Haute Provence** (la plus grande d'Europe) caractérisée localement comme véritable musée à ciel ouvert. Le périmètre de protection de la Réserve couvre presque tout le fuseau d'étude. Aussi, la composition rurale du territoire et la pression démographique relativement faible (bien qu'elle connaisse une accélération ces dernières années sur certains secteurs) expliquent en grande partie le maintien de la **qualité environnementale** du territoire.

En suivant la RN85 vers l'ouest, on trouve la Vallée de la **Durance** et ses multiples richesses naturelles et patrimoniales.



UNE RICHESSE PATRIMONIALE

Le territoire se caractérise également par une richesse culturelle significative avec le recensement de plusieurs monuments historiques ou sites remarquables notamment :

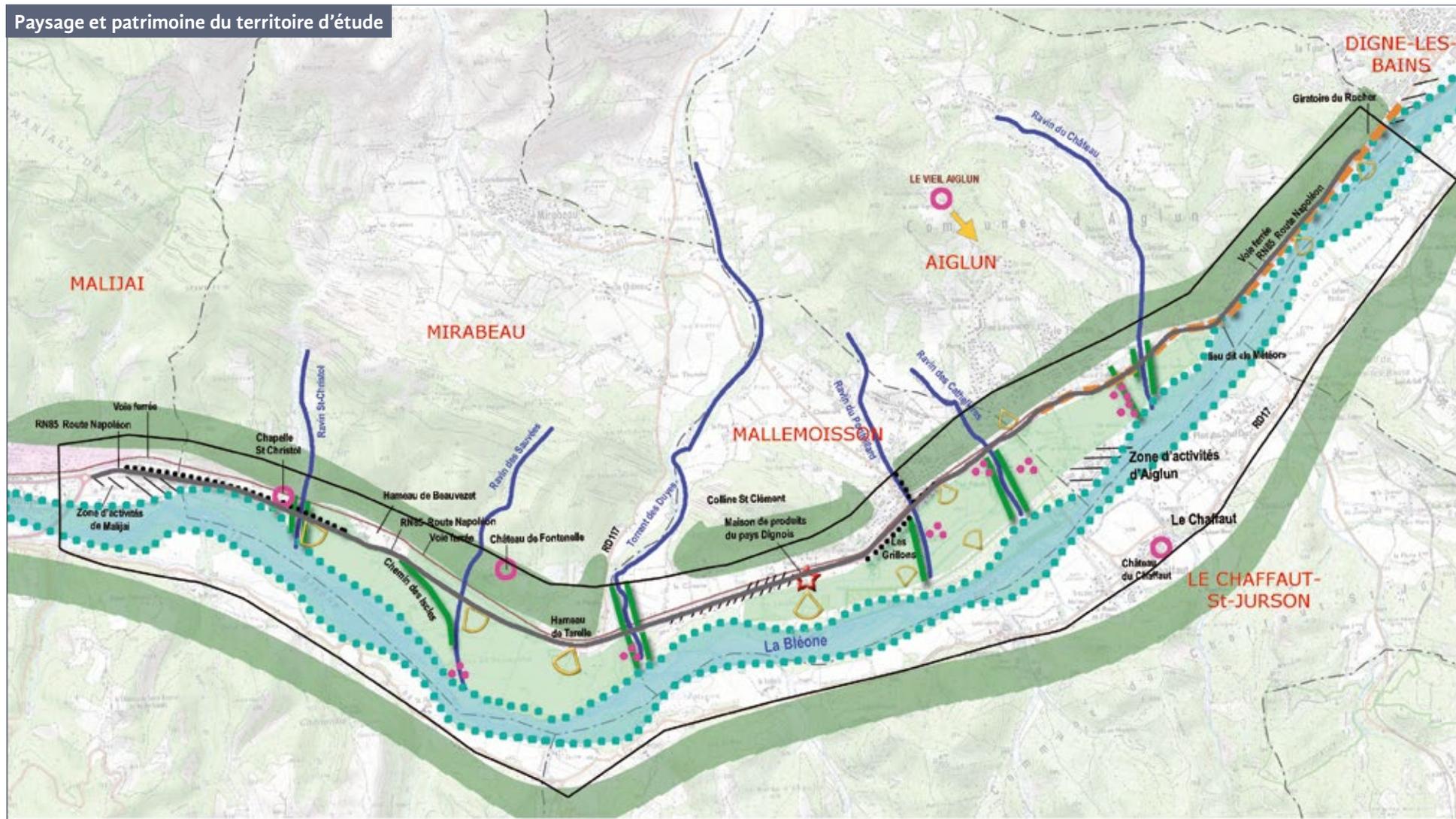
- Le **Château de Fontenelle**, monument historique inscrit par arrêté du 28 avril 1980, situé sur la commune de Mirabeau. Il domine la vallée qui surplombe la Route Napoléon.
- La **Chapelle Saint-Christol** (XI^e siècle) localisée sur la commune de Mirabeau, au bord de la Route Napoléon.
- Le **Château du Chaffaut Saint-Jurson**, classé par arrêté du 13 août 1990.
- Les décors intérieurs du château de Malijai.
- Le site du **Vieil Aiglun** (site classé) : lieu calme et retiré dans les collines du versant sud qui offre un beau point de vue sur la basse vallée de la Bléone et les sommets alentours. Les principaux vestiges du village sont l'église romane Sainte-Marie-Madeleine et le cimetière.

- À Digne : la Cathédrale dite église Notre-Dame-du-Bourg, la Cathédrale Saint-Jérôme, la fontaine monumentale ou encore la maison de l'exploratrice du XX^e siècle Alexandra David Neel.



Le Château de Fontenelle

Paysage et patrimoine du territoire d'étude



Légende

- | | | | | | |
|---------------------------------------|---------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------|
| les horizons proches (coteaux boisés) | éléments repères | ripisylves des ravins | points de vue remarquables | les territoires agricoles | RN85 - Route Napoléon |
| points noirs paysagers | sites patrimoniaux | alignements d'arbres de la route Napoléon | principales ouvertures visuelles | les paysages arboricoles | site d'étude |
| | arbres remarquables | ripisylves de la Bléone | duo route Napoléon/ voie ferrée: «coupure visuelle et physique» | | |



Rainette méridionale



Papillon de Diane

BIODIVERSITÉ

Le territoire est caractérisé par la présence d'un cortège d'espèces floristiques et faunistiques riche et varié. Ce cortège est directement lié à la richesse des milieux recensés au droit du projet, avec notamment la Bléone, ses affluents et leurs ripisylves qui constituent de véritables corridors écologiques pour le milieu naturel local.

Dans le cadre du projet, des prospections ont été menées sur 4 saisons entre mars 2013 et mars 2014 sur les espèces et habitats, afin de respecter le cycle biologique des espèces. Des études bibliographiques et des audits de personnes ressources ont complété les investigations conduites sur site.

Pour l'analyse du milieu naturel, l'aire d'étude a été élargie à la rive gauche de la Bléone afin de prendre en compte les continuités écologiques (trames vertes et bleues⁸).

Ont notamment été recensés :

- 34 habitats naturels⁹ dont 9 d'intérêt communautaire et 2 habitats prioritaires : Petite Massette et Galeries d'aulnaies blanches
- Plusieurs zones humides : la Bléone et ses ripisylves, les adoux, certaines plaines inondables

FAUNE-FLORE

Dans le cadre des inventaires faune-flore menés, 255 espèces végétales ont été identifiées dont 5 espèces patrimoniales parmi lesquelles 3 sont protégées : la Petite Massette, la Gagée des champs et la Vigne sauvage.

De par la présence de grands espaces naturels, de conditions propices au développement d'une riche biodiversité (milieux aquatiques), le territoire se compose de nombreuses espèces avec des enjeux de conservation plus ou moins importants.

Oiseaux

Près de 100 espèces d'oiseaux ont été recensées dont 14 à enjeux forts parmi lesquelles : le Petit Gravelot, le Circaète Jean le Blanc et l'Aigrette Garzette.

Chauves-souris

Ce sont en tout 10 espèces de chiroptères qui ont pu être observées dans l'aire d'étude, l'ensemble des ripisylves de cours d'eau constituant des corridors de déplacement favorable aux chauves-souris. Parmi ces espèces recensées, certaines ont de forts enjeux de conservation, par exemple le Grand Rhinolophe ou le Petit murin.

Espèces aquatiques

Deux espèces protégées de mammifères aquatiques ont été répertoriées dans la zone d'étude : le Campagnol amphibie et le Castor d'Europe qui présentent tous deux un enjeu fort de conservation sur le site.

Amphibiens

Au cours des prospections, 6 espèces d'amphibiens ont été relevées dont 3 avec des enjeux de conservation moyens à forts comme le Crapaud calamite, le Pélodyte ponctué ou encore la Rainette méridionale.

Insectes

De nombreuses espèces d'insectes présentant des enjeux forts à très forts ont été répertoriées ou sont considérées comme potentielles ; il s'agit notamment de papillons (Diane, Proserpine), d'orthoptères (Grillon des torrents), de libellules (Agrion de Mercure) ou encore de coléoptères (Lucane cerf volant).



Petit Gravelot

⁸ Une trame verte et bleue se constitue des réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient.
⁹ Habitat naturel : endroit (ou, plus précisément, les caractéristiques du « milieu ») dans lequel une espèce donnée peut normalement vivre et s'épanouir.

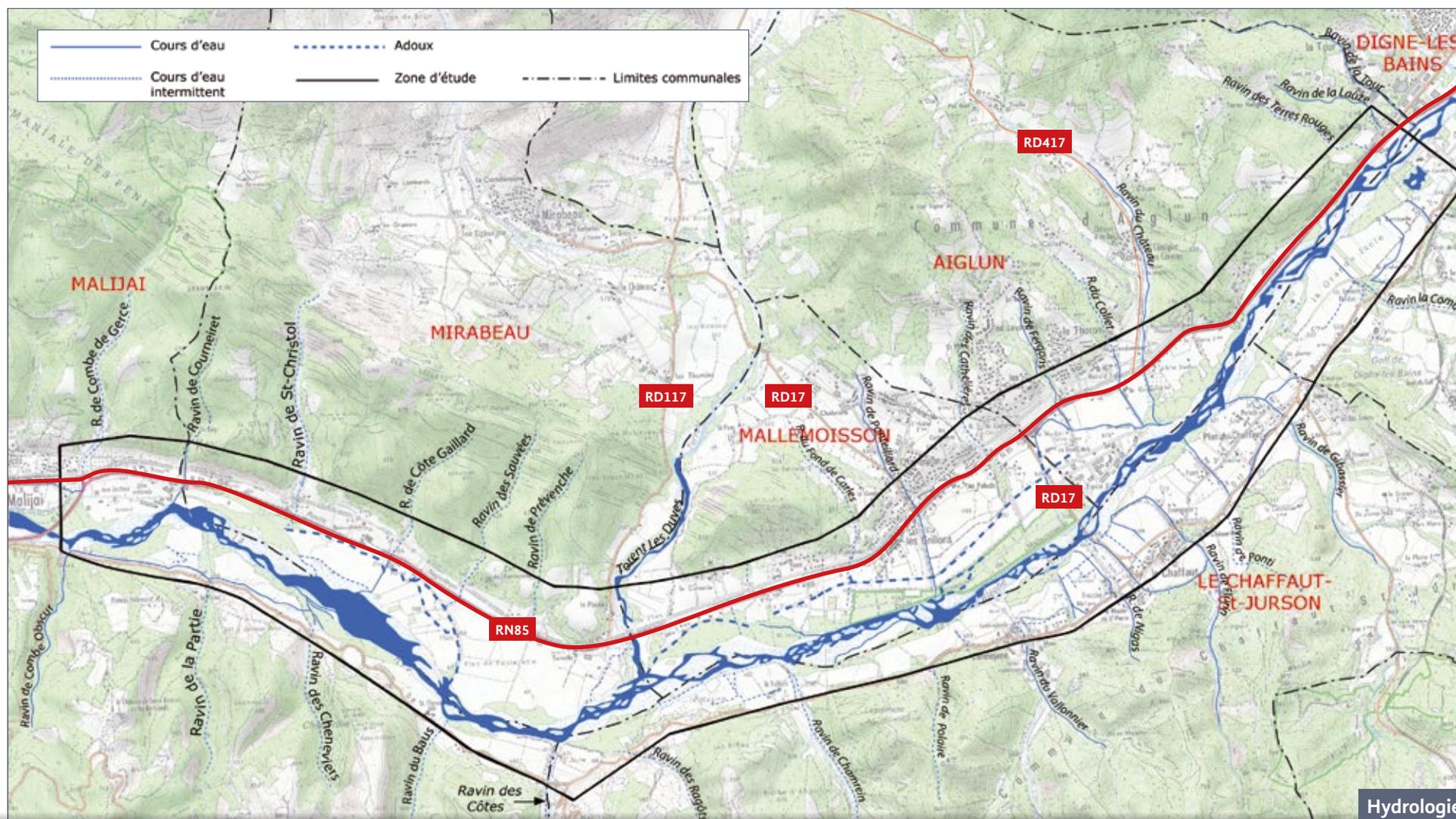
LA BLÉONE ET SES AFFLUENTS À L'ORIGINE D'UNE GRANDE RICHESSE ÉCOLOGIQUE DU TERRITOIRE

La RN85 longe la Bléone qui prend sa source sur la commune de Prads-Haute-Bléone et se jette dans la Durance après avoir parcouru près de 68 km et drainé un bassin versant de 906 km². Le fuseau d'étude est concerné par une Zone Natu-

relle d'Intérêt Écologique (ZNIEFF)¹⁰ qui s'étend tout le long de la Bléone et ses affluents sur plus de 180 km.

L'ensemble des rivières, les torrents, les ripisylves, les forêts alluviales et les adoux présents sur le territoire constitue des milieux de vie très riches pour de nombreuses espèces végétales et animales.

En effet, la Bléone et les zones humides associées, véritable corridor écologique, est utilisée comme couloir migratoire par les espèces animales entre la Provence (à partir de la Durance) et l'intérieur des massifs des Alpes-de-Haute-Provence.



Hydrologie

16 ¹⁰ ZNIEFF terrestre de type II intitulée « La Bléone et ses principaux affluents (Les Duyes, le Galabre, le Bès, le Bouinenc) et leurs ripisylves »

Le milieu dans lequel s'inscrit le projet est caractérisé par la présence d'un réseau hydrographique très important, avec d'une part la présence immédiate de la Bléone et d'autre part un ensemble de cours d'eau permanents ou temporaires (ravins, fossés) interceptés par la RN85 et se rejetant dans la Bléone. Le fuseau d'étude s'inscrit ainsi dans un contexte hydraulique et morphologique complexe. Par ailleurs, le milieu est caractérisé par la présence de fossés naturels lieux de résurgence de la nappe phréatique (appelés « adoux »). Ces fossés se situent au droit d'isclles boisés de la Bléone et sont caractérisés par un écoulement continu avec un débit variable.

Enfin, la Bléone alimente plusieurs canaux d'irrigation exploités dans le cadre des activités agricoles.

Les études menées à ce stade d'avancement du projet ont permis de caractériser le milieu hydraulique local :

La Bléone et ses affluents

L'état des lieux réalisé met en avant les caractéristiques suivantes :

- Une morphologie « en tresses », adoux, torrents affluents
- Un régime torrentiel de la rivière (faible hauteur d'eau mais forte vitesse d'écoulement)
- Une divagation (déplacement, total ou partiel, permanent ou temporaire) du lit du cours d'eau
- Un transport de sédiments important (roches, graviers, cailloux, sables...)
- Une zone inondable assez importante

Eaux souterraines

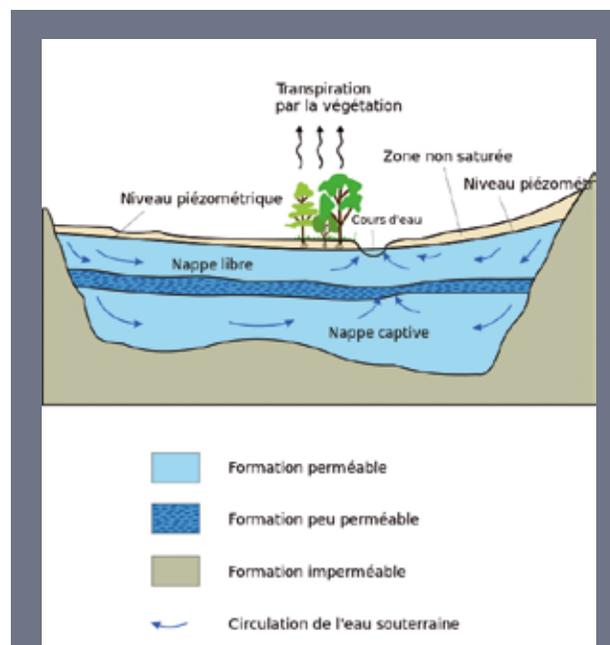
- La vallée de la Bléone est fortement vulnérable à une pollution des eaux souterraines (pollutions diffuses et/ou accidentelles)
- 35 points d'eau sont répertoriés dans le fuseau d'étude présentant des usages divers : alimentation en eau potable, irrigation ou encore suivi de la nappe
- La nappe phréatique est dite « sub affleurante » c'est-à-dire peu profonde : 3,2 m (1,2 m au plus haut des suivis menés). Ceci se traduit par un aquifère très puissant qui assure des possibilités de pompage élevées et un sol particulièrement intéressant pour l'activité agricole.

Le contexte hydrogéologique représente un enjeu fort dans le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains, compte tenu de l'importance de la préservation de cette ressource (notamment pour l'approvisionnement en eau potable).

Hydraulique routière

L'analyse du fonctionnement hydraulique de la Bléone et de ses affluents montre les éléments suivants :

- Une absence de traitement qualitatif et de prévention de pollution accidentelle le long de la RN85 actuelle ;
- Une grande partie des bassins versants interceptés par la voie ferrée avec des ouvrages de transparence hydraulique sous la voie ferrée ;
- Un nombre important d'ouvrages de rétablissement (de différentes tailles sous la RN) associés aux ouvrages de rétablissement de la voie ferrée ;
- Un linéaire dans sa quasi totalité en zone fortement vulnérable voire très fortement vulnérable.



UN SYSTÈME AQUIFÈRE

Un aquifère est une formation géologique contenant de façon temporaire ou permanente de l'eau mobilisable, constituée de roches perméables (où l'eau circule librement) et capable de la restituer naturellement et/ou par exploitation.

LES PRINCIPAUX TYPES DE POLLUTION D'ORIGINE ROUTIÈRE SUR LE TRACÉ

- **Pollution saisonnière** : liée en grande partie à l'entretien hivernal des chaussées par des produits phytosanitaires (déverglçage et sablage), elle représente un enjeu faible.
- **Pollution chronique** : liée essentiellement au trafic (gaz d'échappement, fuites de fluides, usure de divers éléments) mais également à l'infrastructure routière (usure de la chaussée, corrosion des équipements de sécurité et de signalisation...), elle représente un enjeu important à surveiller et limiter dans le cadre du projet.
- **Pollution accidentelle** : consécutive à un accident de circulation au cours duquel sont déversées des matières polluantes voire dangereuses, avec des conséquences plus ou moins graves sur la ressource en eau, selon la nature et la quantité du produit déversé, elle représente un enjeu important à surveiller et limiter dans le cadre du projet.

¹¹ Isclle : bande de sable au milieu d'un cours d'eau

¹² Cf. encart « un système aquifère »

¹³ Cf. encart « Les principaux types de pollution d'origine routière sur le tracé »

DYNAMIQUES DE DÉVELOPPEMENT

LE PAYS DIGNOIS

Le Pays Dignois a adopté en 2003 une Charte de développement élaborée en concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire. Cette Charte constitue un élément de structuration du Pays et définit les orientations prioritaires pour un développement cohérent du territoire pour les 10 années à venir.

Ce projet de territoire se structure autour des orientations de développement suivantes :

- Un **Pays de solidarité** qui permet de rendre vie et dynamisme aux espaces ruraux (accès aux services de proximité...).
- Un **Pays porteur** d'un développement soutenable qui :
 - **Conforte et valorise l'agriculture** (occupation de l'espace, préservation d'un environnement de qualité, amélioration des conditions d'installation et de transmission des exploitations...)
 - **Assure la promotion** de l'artisanat et le commerce
 - Favorise le développement de politiques respectueuses de l'environnement
 - **Dynamise le tourisme** (offre variée et attractive, qualité de l'offre...)
- Un **Pays de patrimoine** et de pratiques culturelles qui :
 - **Encourage** la préservation et la mise en valeur des patrimoines du territoire et valorise les savoirs et savoir-faire locaux...
 - **Développe** les politiques culturelles (diffusion et développement de l'offre culturelle, mise en réseau des acteurs...).

LE PAYS DURANCE-PROVENCE

Le Pays Durance-Provence a également élaboré une Charte de développement en 2004. Ce projet de territoire se décline en grandes orientations :

- **Structurer le développement économique** : soutenir et promouvoir l'existant (industrie, artisanat, commerce), encourager la diversification (valorisation des productions agricoles locales, développement de l'offre touristique), favoriser l'implantation d'entreprises...
- **Impulser une politique de l'habitat et de l'aménagement**

- **Organiser le management territorial** pour l'environnement : valoriser l'environnement et le cadre de vie, assurer la qualité de la ressource en eau, améliorer la gestion des points noirs, encourager l'utilisation des énergies renouvelables...
- **Développer les services à la population** : mettre en place une politique adaptée des personnes, développer les services à la personne, renforcer l'accès aux nouvelles technologies.

DIGNE-LES-BAINS : PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

Projets de développement touristiques

Digne-les-Bains s'appuie sur les principaux atouts suivants pour le développement de son offre touristique et de son attractivité plus généralement :

- Projet de développement de l'activité **thermale** de la ville
- Projet de création d'un **Géoparc** de Sisteron à Castellane (réseau UNESCO) qui bénéficierait à l'activité touristique de Digne
- Valorisation de la **Réserve Géologique de Haute Provence** (« musée à ciel ouvert »)
- Obtention du label « **Station Tourisme** » récemment, un atout pour le tourisme local.



RENOUVELLEMENT URBAIN¹⁴

Dans le cadre de la rénovation de son patrimoine immobilier ancien, la ville de Digne-les-Bains a lancé en octobre 2010 (pour une durée de 5 ans) une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat dite de Renouvellement Urbain (OPAH RU¹⁵) sur son centre-ville et son centre ancien.

Sur les propriétés communales, l'objectif est de traiter un ensemble immobilier dégradé et peu valorisé afin d'agir sur l'image et l'attractivité des secteurs de la vieille ville basse et du centre ancien.

Le traitement de cet ensemble immobilier et de l'espace urbain environnant va permettre des améliorations à la fois en matière **d'habitat** (comme la stabilisation et la mise en valeur des remparts, la rénovation de l'immeuble Favier ou encore le traitement des bâtiments annexes situés le long de la Montée Saint-Charles et parallèles aux remparts) et en termes de valorisation des **espaces publics** (avec le traitement de la place Charles de Gaulle, le réaménagement de la place du marché, la valorisation des cheminements piétons en centre-ville).



¹⁴ Source : www.dignelesbains.fr

¹⁵ OPAH RU : action concertée entre l'État, l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH), la Ville et leurs partenaires (Conseil Régional, Conseil Général et Caisse d'Allocations Familiales) dans le but de réhabiliter le patrimoine bâti privé. Il s'agit d'une opération incitative : la Ville n'impose pas des travaux mais crée des conditions favorables à leur réalisation en proposant des aides à l'amélioration de l'habitat.

DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉS

UNE SITUATION D'ENCLAVEMENT

Le contexte territorial évoqué précédemment engendre des difficultés de circulation accentuées en période hivernale. Si les villes situées le long de l'axe durancien bénéficient, grâce à l'autoroute A51 et à la ligne ferroviaire des Alpes, de bonnes relations avec les principaux centres urbains de PACA et avec les points nodaux de transport à haut niveau de service (gares d'Aix-en-Provence TGV et de Marseille Saint-Charles, aéroport de Marseille Provence), il n'en est pas de même du chef lieu de département, Digne-les-Bains, qui souffre d'une situation d'enclavement.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EXISTANTES

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Historiquement, les infrastructures de communication du territoire, longtemps archaïques et incomplètes, dépendaient des contraintes naturelles du territoire (vallées, sommets, cols, rivières et torrents). L'État a participé dès le XVIII^{ème} siècle, et surtout après la révolution française, à la viabilisation des voies de circulation. L'amélioration de la route nationale 85 date du Second Empire. La première voie ouverte a été une route de Digne à Barcelonnette, via Seyne les Alpes. Hormis ces axes structurants, la communication interne au territoire rural s'effectuait principalement par les chemins muletiers.

Le territoire est desservi par les infrastructures routières suivantes :

- **L'A51** et ses deux échangeurs (échangeur 21 au droit d'Aubignosc et échangeur 20 au niveau de Peyruis) qui irriguent le territoire ;
- D'ouest en est, la **route nationale 85** relie l'axe de la Durance à Digne-les-Bains, puis passe par Barrême pour rejoindre l'extrême sud est de la France par la **RD4085** (ex RN85). La **RN85** absorbe jusqu'à 17 000 véh./jour (véhicules par jour) entre Mallemoisson et Digne-les-Bains ;
- Du nord au sud, la **RD900** qui relie Digne-les-Bains à Seyne les Alpes et la **RD907** qui relie Digne-les-Bains au plateau de Valensole, en passant par la commune de Mézel ;
- Du nord au sud sur l'axe Durancien, la **RD4** qui relie le sud des Alpes-de-Haute-Provence à Malijai ;

- Les **RD17, 417** et **117** assurent la desserte des villages à partir de la RN85, véritable épine dorsale de la vallée de la Bléone entre Malijai et Digne-les-Bains.

INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Le Train des Pignes

La structuration ferroviaire du territoire est organisée autour du « Train des Pignes » des Chemins de Fer de Provence qui effectue le trajet Nice / Digne-les-Bains en 3 heures. Localement, cette ligne permet une desserte de proximité de Digne-les-Bains pour des migrations journalières domicile/travail et scolaires. Cette ligne reste toutefois essentiellement tournée vers une vocation touristique. La gare de Digne-les-Bains constitue le terminus de la ligne des Chemins de Fer de Provence. Elle n'est pas raccordée au réseau ferroviaire SNCF.

La ligne Château-Arnoux Saint-Auban / Digne-les-Bains

L'exploitation de la ligne SNCF entre les deux communes (via Malijai et Mallemoisson) est suspendue depuis 1989.

La route reste le principal mode d'accès au territoire.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Deux types de services réguliers sont assurés, par le département des Alpes-de-Haute-Provence et par la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Le Conseil Régional PACA a notamment mis en place des dessertes vers la gare TGV d'Aix-en-Provence (correspondance à Manosque avec la ligne de Sisteron).

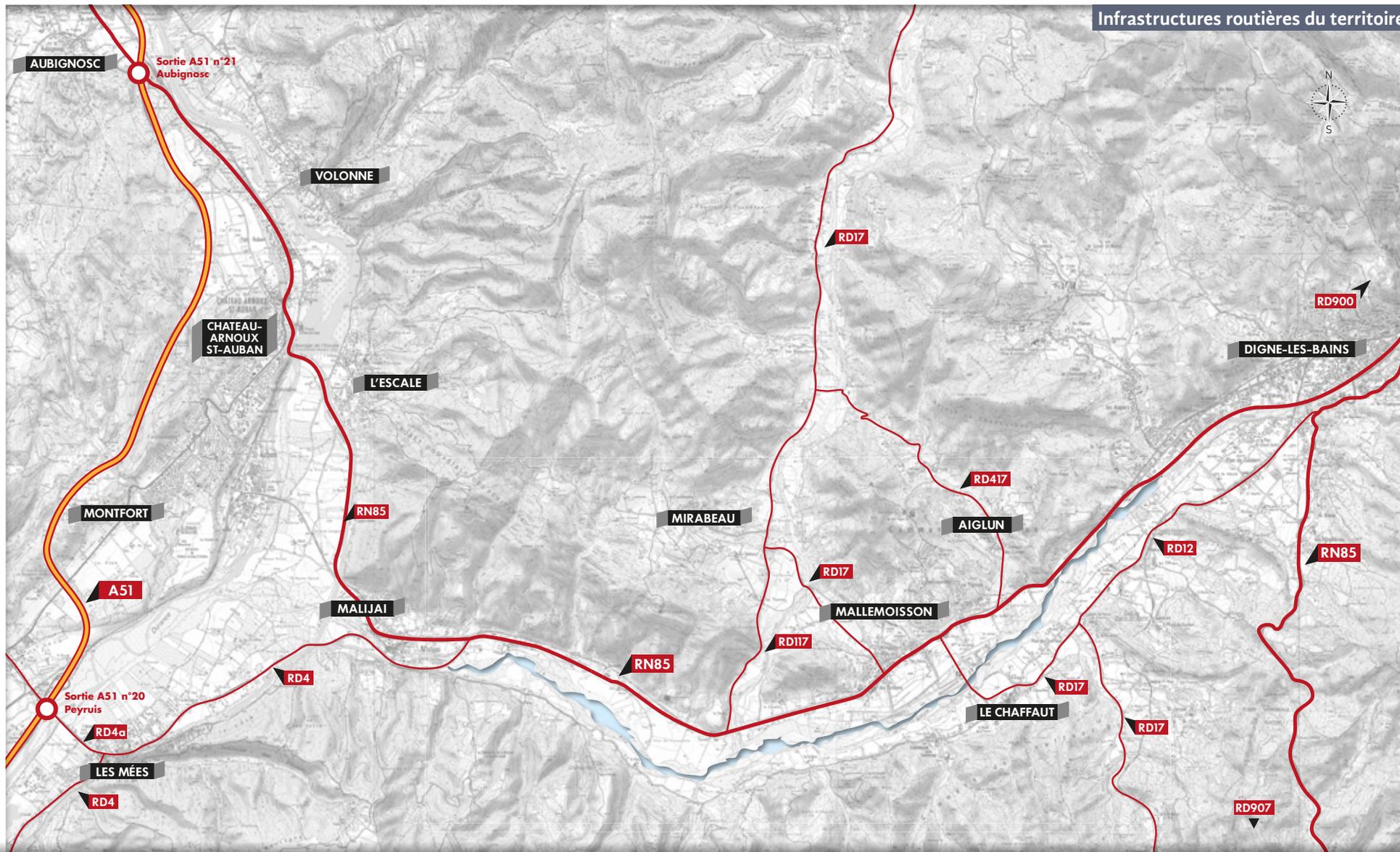
Le Val de Bléone dispose d'une fréquentation importante par les cars avec 240 000 usagers annuels qui empruntent la RN85 entre Malijai et Digne (soit 800 usagers par jour en comptant 300 jours standards/an).

LA RN85

La route Napoléon relie Bourgoin Jallieu (Isère) à Golfe Juan sur la commune de Vallauris à côté de Cannes (Alpes-Maritimes). Entre Grenoble et Vallauris, la route Napoléon correspond au trajet emprunté en mars 1815 par l'Empereur, parti de l'île d'Elbe pour rejoindre la capitale et reconquérir le pouvoir. Cette traversée dura cent jours durant lesquels Napoléon et sa garde traversèrent la Provence et les Alpes jusqu'à Grenoble.



Infrastructures routières du territoire



La route Napoléon, longue de 314 km, auparavant dénommée route des Alpes d'hiver, a été rebaptisée en 1932.

La **Route Nationale 85** s'inscrit dans l'itinéraire de la « Route Napoléon » excepté pour sa partie dans les Alpes-Maritimes où elle n'a pas le statut de route « nationale ».

La **RN85** est la principale infrastructure routière du territoire qui a pour fonctions les liaisons interurbaines de courte ou moyenne distances. L'accès à la ville préfecture des Alpes-de-Haute-Provence se fait principalement par la RN85 en provenance de Malijai.

LES CARACTÉRISTIQUES DES FLUX DE DÉPLACEMENTS ENTRE MALIJAI ET DIGNE

- La fonction première de la RN85 sur ce tronçon est la **desserte de l'agglomération dignoise**.
- L'essentiel du trafic supporté provient des villes et villages de la vallée de la Durance et de la Bléone.
- Les trajets **domicile-travail** représentent le principal motif de déplacements sur cet axe (ce qui renforce le caractère d'itinéraire irriguant le territoire depuis ou vers Digne-les-Bains).
- Une circulation dense aux heures de pointe du matin ou du soir
- Des nuisances pour les riverains des communes traversées par l'itinéraire
- Un autre motif de déplacement important sur cet axe est celui lié aux **loisirs et tourisme**.

QUELQUES DONNÉES DE TRAFIC

- Un temps de parcours moyen entre Malijai et Digne de 15 minutes à +/- 5 minutes selon les conditions de circulation
- Le trafic Poids Lourds est relativement faible (4,5%) sur la section concernée de la RN85 en comparaison à la moyenne nationale (7%).
- En 2010, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur la section de la RN85 concernée par le projet est de :
 - 13 500 véhicules à l'est de Malijai (sortie du giratoire RD4 RN85)
 - 16 600 véhicules en entrée ouest de Digne-les-Bains (giratoire du Rocher Coupé)

Cette section cumule cependant un certain nombre de difficultés en termes de :

Niveau de service

Cette voie supporte un trafic d'environ 14 600 véh / jour¹⁶ particulièrement dense aux heures de pointe au vu notamment de la polarisation des services essentiels à la population et de l'activité économique sur la ville de Digne-les-Bains. Aussi, l'importance des trajets domicile travail sur la RN85 rend les conditions de circulation difficiles en heures de pointes entre Malijai et Digne-les-Bains et notamment en traversée de Mallemoisson où des remontées de file se forment régulièrement au niveau du carrefour à feux.

De plus, l'offre de dépassement est globalement faible sur cette portion de la RN85 (pas de créneau de dépassement) compte tenu des zones urbanisées traversées, des accès riverains, des pertes de visibilité... Le trafic relativement élevé et hétérogène augmente les besoins de dépassement tout en réduisant les opportunités (gêne liée au trafic en sens opposé). Même si le trafic poids lourds est relativement faible sur cette section, cette thématique reste problématique notamment en traversées d'agglomération ainsi que pour dimensionner les caractéristiques techniques de la route, les difficultés de dépassement et la connexion vers les Alpes-Maritimes.

Risques pour les personnes

L'axe se caractérise par une dimension accidentogène significative. Entre 2007 et 2012, sur la section concernée par le projet, 27 accidents corporels ont été comptabilisés dont 4 mortels et 20 avec des blessés hospitalisés.

Les **dépassements**, ainsi que les accidents impliquant des véhicules sur une manœuvre de **tourne-à-gauche** en sont les principales causes.

Qualité de vie des riverains

Supportant un trafic journalier relativement élevé et particulièrement dense aux heures de pointe, la RN85 au droit du projet est source de nuisances (sonores et atmosphériques) pour les riverains des communes traversées par l'infrastructure.



¹⁶ Moyenne en 2010 des relevés des stations de comptage SIREDO de la DIRMED entre Malijai et Digne



ture (notamment Mallemoisson et Aiglun) dans un environnement où la qualité de vie est un élément caractéristique.

VOLET ACOUSTIQUE

Une campagne de mesures du bruit a été menée du 5 au 10 septembre 2013 entre Malijai et Digne-les-Bains. Le long de cet itinéraire, le bâti rencontré présente un caractère diffus excepté au niveau de la traversée de Mallemoisson où la RN85 traverse le village en son centre. La seule source de bruit importante de cet itinéraire est la RN85.

À l'issue de la campagne de mesures, une modélisation de la situation actuelle a été réalisée afin de compléter le diagnostic établi par les mesures.

Il ressort de la campagne de mesures, que le bâti situé dans une ambiance sonore **non modérée**¹⁷, est localisé en bordure

immédiate de la RN85 sur la commune de Mallemoisson. On identifie le long de l'itinéraire existant 26 bâtiments sur la traversée de Mallemoisson présentant un dépassement du seuil acoustique des points noirs bruit¹⁸.

Le reste des bâtiments de la zone d'étude se situe dans une ambiance sonore préexistante **modérée**, car l'habitat est plus éloigné de la RN85.

QUALITÉ DE L'AIR

En matière de **qualité de l'air**, entre 32 et 47 % de la population présente dans la zone d'étude sont des personnes sensibles à la pollution atmosphérique (enfants, personnes âgées).

Deux périodes de mesures de la qualité de l'air *in situ* ont été effectuées :

- Une campagne estivale du 29 août au 12 septembre 2013

- Une campagne hivernale du 29 novembre au 16 décembre 2013

Les principaux polluants d'origine automobile que sont le dioxyde d'azote et le benzène ont été mesurés. À l'issue des campagnes de mesures, une modélisation de la situation actuelle a été réalisée.

Les différentes campagnes de mesures ont montré que la qualité de l'air à proximité des infrastructures est correcte et que les valeurs réglementaires sont respectées.

Néanmoins, il existe quelques bâtiments sensibles proches de la RN85 (terrain de tennis, complexe sportif, crèches, lycée).

La route nationale traverse par ailleurs quelques zones urbanisées, comme Mallemoisson ou Malijai où des habitations bordent la route.

¹⁷ Ambiance sonore modérée : il s'agit d'une zone où le bruit ne dépasse pas 65 décibels (dB(A)) en journée et 60 dB(A) de nuit. Dans tous les autres cas, on dit que l'ambiance sonore est non modérée.

¹⁸ Se reporter à l'annexe « Réglementation acoustique » pour la définition réglementaire précise de la notion de Point Noir Bruit.

LES TRAVAUX DU PRAS

Des portions de l'itinéraire entre Malijai et Digne sont concernées par les travaux du Programme régional d'aménagements de sécurité (PRAS) en cours actuellement :

- Les emprises de ce PRAS ont été acquises au titre de la DUP de 1998
- Le PRAS est compatible avec le projet d'aménagement de la desserte de Digne (mais constitue une opération distincte)
- Ce programme est financé dans le cadre du PDMI 2009-2014 pour 6,6 M€ par convention du 30 avril 2013 entre l'État, la Région PACA et le Conseil Général des Alpes-de-Haute-Provence et va être reconduit dans le cadre du CPER 2015-2020
- Les travaux ont vocation à :
 - Permettre une amélioration de tracé
 - Créer des accotements « multifonctionnels »
 - Supprimer ou protéger des obstacles latéraux
 - Mettre à niveau des équipements de sécurité
- **Ce programme devrait s'achever à l'horizon de l'enquête publique concernant le projet d'aménagement de la RN85 entre Malijai et Digne-les-Bains. Il constituera donc « l'état existant de la RN85 » à l'échéance de la DUP du projet de desserte de Digne-les-Bains par la RN85 soumis à la présente concertation.**
- Excepté pour la variante d'aménagement 4 du présent projet (V4), toutes les variantes comprennent la section du PRAS réalisé depuis Beauvezet jusqu'au Pont des Duyes compris.
- Les travaux du PRAS prévus au CPER 2015-2020 comprennent notamment la sécurisation de l'intersection entre la RN85 et la RD117 et l'élargissement du pont des Duyes. Ces travaux prévoient la création de deux voies de tourne-à-gauche (une par sens de circulation) matérialisées par un îlot séparateur pour assurer la sécurité des échanges vers la RD117 en direction de Mirabeau ou vers le sud.

LES ENJEUX DU TERRITOIRE AUTOUR DE LA RN85

Les enjeux autour de la RN85 et la volonté d'aboutir au plus vite à la mise en place de solutions à même de répondre aux enjeux communs a été exprimée par les élus et acteurs du territoire d'autant que l'historique de ce projet atteste d'une forte attente pour les habitants de voir aboutir une solution d'amélioration de leurs conditions de circulation dans le val de Bléone.

L'amélioration attendue porte principalement sur les éléments suivants :

SÉCURISATION DE LA CIRCULATION SUR L'ENSEMBLE DU TRACÉ

- Les conditions de circulation sur l'axe routier RN85 sont perçues comme dangereuses.
- L'élimination du caractère accidentogène de certains tronçons du trajet apparaît donc comme un enjeu majeur.

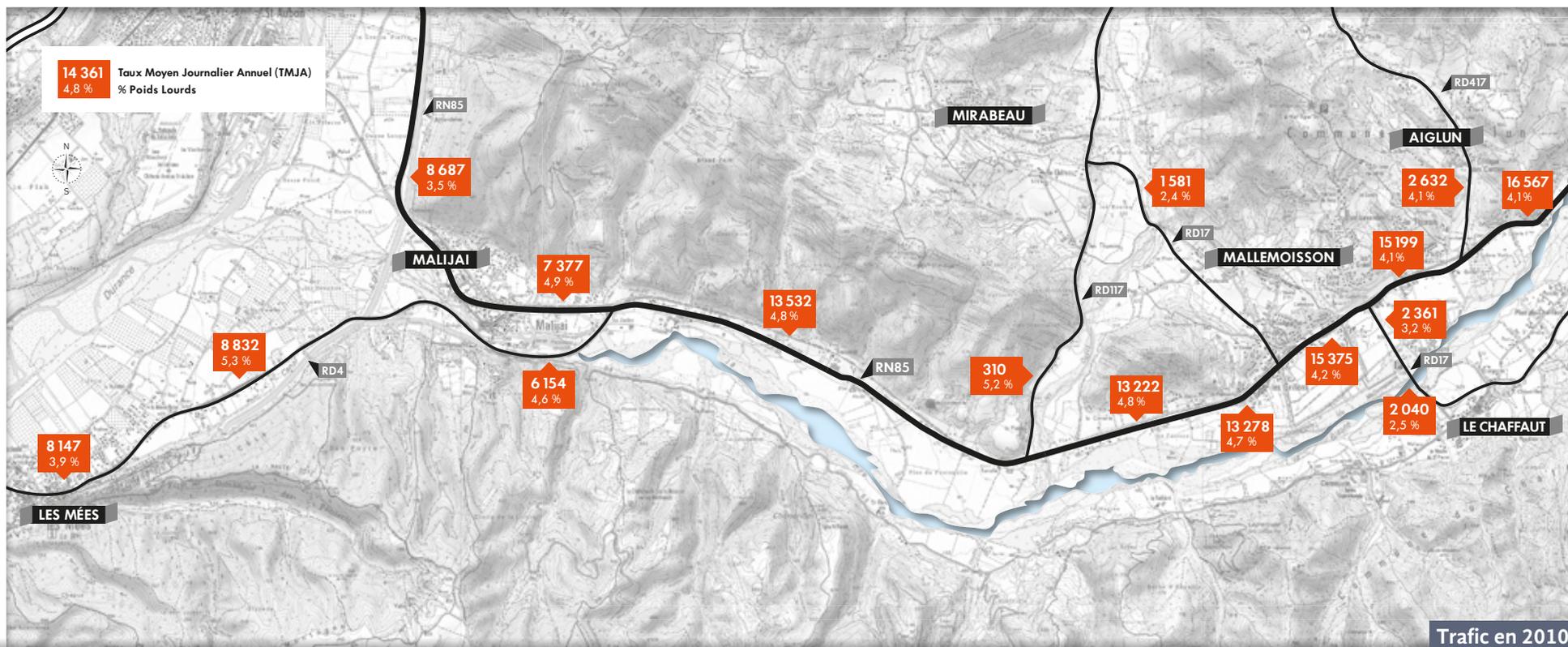
FLUIDITÉ

- Le réseau routier est saturé aux heures de pointe, principalement dans la traversée de Mallemoisson. Les difficultés de circulation pour les usagers augmentent, ce qui renforce la volonté de voir aboutir une solution d'aménagement au plus tôt.
- Les habitants des différentes communes concernées par le tracé, mais également ceux qui l'empruntent, vivent la situation comme réellement contraignante. L'amélioration de la fluidité du trafic est urgente à réaliser autant pour les usagers de la voie qui traversent ce territoire que pour les habitants. L'aménagement à court terme (horizon 2017) du carrefour de l'Europe à Mallemoisson, prévu au CPER 2015-2020, devrait y contribuer largement.

AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE

- Les habitants souhaitent retrouver une vie locale moins fortement exposée aux « grandes migrations » et diminuer les impacts liés aux nuisances du trafic routier.
- L'usage cycliste de la route actuelle s'avère dangereux (absence d'aménagements dédiés tels que des accotements revêtus...).





PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TRAFIC

Dans l'étude d'un projet routier, il est prévu l'analyse de la situation de trafic actuelle et l'évaluation de ses perspectives d'évolution : comment le trafic se répartit-il sur les voies aujourd'hui ? Comment ce trafic évoluera-t-il si aucun aménagement routier n'est mis en œuvre et quel sera-t-il une fois le projet envisagé réalisé ?

L'étude d'un projet routier entraîne de telles interrogations qui sont déterminantes pour apprécier l'opportunité de l'opération, dimensionner les ouvrages et évaluer son impact sur l'environnement. Pour ce faire, des outils de mesures permettent, à partir des trafics actuels et mesurés sur site, d'hypothèses de croissance (notamment des activités économiques et des zones d'habitat), d'hypothèses sur le comportement des usagers (choix d'un itinéraire pour aller d'un point à un autre) et d'hypothèses sur ce que sera à terme le réseau routier, d'évaluer à

différents horizons les trafics sur le réseau routier local. Les études menées se sont notamment appuyées sur les comptages SIREDO¹⁹ de la DIRMED menés en 2010 pour mener les simulations de trafic.

Situation initiale (2010) :

- Sortie est de Malijai : 13 500 véhicules par jour
- Entrée ouest de Digne : **16 600 véhicules par jour**



EN SYNTHÈSE

Un projet qui s'inscrit sur un territoire marqué par :

- Un **paysage** contrasté et extrêmement riche ;
- Une **biodiversité exceptionnelle** (avec des espèces protégées ou à enjeu important de conservation) favorisée par un **réseau hydraulique** de grande qualité pour le milieu naturel local ;
- Des **enjeux agricoles** pour le maintien d'un environnement équilibré ;
- Une situation **d'enclavement** pour la ville de Digne-les-Bains ;
- Le **réseau routier** comme principal accès au territoire ;

- Une situation de dépendance des populations envers la ville centre qui concentre la majorité des services générant une polarité des déplacements vers Digne et ainsi des **difficultés de circulation** sur l'axe Malijai /Digne ;
- Une RN85 ayant pour principale fonction la desserte locale et regroupant des difficultés en termes de **sécurité** (dépassements difficiles, trafic élevé et hétérogène, accidentologie importante), **nuisances**, **niveau de service** (offre de dépassement faible, manque de lisibilité de la route pour les usagers...).

D'où un besoin de trouver une solution adaptée permettant de sécuriser l'itinéraire, réduire les nuisances pour les riverains des communes traversées et améliorer la desserte du territoire. Il apparaît important de parvenir à renforcer l'attractivité du territoire tout en respectant sa grande qualité environnementale et en limitant les impacts des solutions d'aménagement étudiées.

Synthèse des enjeux du territoire

OBJECTIFS

- Améliorer et fiabiliser la desserte de Digne
- Améliorer les conditions de sécurité pour tous les usagers
- Préserver la ressource en eau (qualité et quantité)
- Préserver la plaine agricole et son rôle de régulation des crues
- Préserver, voire améliorer, le cadre de vie des riverains
- Prendre en compte et valoriser le cadre paysager

- **La nécessité d'apporter une réponse aux enjeux de désenclavement de Digne, ville centre**
 - Principal pôle économique et touristique
 - Présence d'équipements nécessaires aux habitants du Val de Bléone (hôpitaux, enseignements, culture...)
- ↳ enjeux en terme de desserte

- **Des zones humides à préserver**
 - Régulation des régimes des eaux
 - ↳ Contrôle des crues, recharge et décharge des nappes
 - Corridors écologiques et zone d'habitats
 - ↳ ex: Torrent des Duyes, corridor et réservoir pour le Castor d'Europe, les adoux pour le Campagnol amphibie
 - Intérêt patrimonial majeur
 - ↳ Réservoir biologique
 - Régulation de la qualité des eaux
 - Zone de maintien de la vie aquatique en période d'étiage des cours d'eau

- **Vers le nord, des reliefs et une topographie contraignants**
 - Barrière naturelle à l'extension urbaine et au développement de nouvelles infrastructures de transport

- **Des enjeux en termes d'amélioration du cadre de vie et de la sécurité**
 - Difficultés de circulation en particulier en traversées des zones habitées
 - Nuisances sonores et émissions polluantes liées à la circulation routière
 - Nombre d'accidents VL élevé sur la RN85
 - Insécurité en traversée des zones habitées

- **Une diversité et une richesse agricole à préserver**
 - Terres alluviales de qualité
 - ↳ Rôle économique (source de revenu et d'emploi)
 - ↳ Rôle d'approvisionnement pour l'alimentation
 - Rôle en termes de fonctionnalités écologiques
 - Préservation d'un cadre de vie de qualité
 - Rôle tampon, de protection des zones habitées par rapport aux crues de la Bléone
 - Rôle en termes d'identité paysagère du site

- **Le rôle prépondérant de la Bléone, ses affluents et leurs ripisylves**
 - Trames vertes et bleues
 - ↳ Ripisylves constituant les principaux corridors écologiques
 - ↳ ex: La Bléone, habitat pour le Chevalier Guignette et le Petit Gravelot notamment
 - Approvisionnement en eau potable par la nappe alluviale de la Bléone
 - ↳ Captages AEP du Chaffaut, des Isclès et du Puits des Paluds
 - Support de loisirs de plein air :
 - ↳ Randonnées, pêche...
 - Approvisionnement pour l'irrigation des terres agricoles très développées

LEGENDE

Enjeux forts

- Cours d'eau
- Adoux

- Plaine inondable
- Biodiversité

- Plaine agricole
- Captage AEP

Enjeux modérés

- Bâti
- Relief
- Zone économique

- RD4/RN85
- Voie ferrée

L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT ÉTUDIÉE : MALIJAI - DIGNE-LES-BAINS

OBJECTIFS

Le projet d'aménagement de la RN85 entre Malijai et Digne-les-Bains 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 de l'opération 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**

RENFORCER LA SÉCURITÉ DES USAGERS

Améliorer les conditions et l'offre de dépassement

- Les conditions de dépassement quantitativement et quali-

tativement insuffisantes sont un facteur avéré d'insécurité et d'accidents.

- Une amélioration des conditions et de l'offre de dépassement permettra un gain significatif de sécurisation de l'axe.

Sécuriser les points d'échanges

- La RN85 entre Malijai et Digne-les Bains assure un rôle de desserte locale interurbaine.
- Il est important que les points d'échanges à prévoir soient cohérents avec les besoins de desserte locale (ex : assurer l'accessibilité à la Maison de Pays), assurent une lisibilité de l'itinéraire (ne pas surcharger l'itinéraire de points d'échanges) et permettent des conditions d'échanges sécurisées.

Regrouper les accès directs à la RN85

- **Pour assurer une entière sécurisation de l'axe aménagé, les**

accès directs à la RN85 (agricoles et privés) seront regroupés et raccordés en sécurité. En effet, les secteurs accidentogènes sont souvent le résultat d'une coexistence difficile entre trafic dit « de transit » et la circulation locale.

FIABILISER LES TEMPS DE PARCOURS

Le temps de parcours entre Malijai et Digne est actuellement d'environ 15 minutes, à plus ou moins 5 minutes selon l'heure. Un des objectifs majeurs du projet est de parvenir à **fiabiliser le temps de parcours** en réduisant significativement les effets liés à des difficultés ponctuelles ou temporaires de circulation (difficultés de dépassement, traversées difficiles de communes). Les moyens envisagés pour parvenir à une fiabilisation des temps de parcours rejoignent ceux pour l'amélioration de la sécurité des usagers et riverains de la RN85.



Améliorer les possibilités de dépassement

- Une partie significative de la gêne du trafic d'échange et de transit provient des véhicules lents circulant sur la RN85 (engins agricoles, PL, cycles circulant sur la chaussée...) et de l'important trafic sur l'ensemble de l'axe plus généralement.
- L'opération a vocation à créer des possibilités de dépassement sûres par l'aménagement de créneaux de dépassement, en privilégiant les sections supportant le plus fort trafic et/ou pour lesquelles des problèmes de sécurité sont identifiés pour fluidifier la circulation et fiabiliser les temps de parcours.

Contourner le secteur de Mallemoisson

- Pour les usagers, la traversée de Mallemoisson réduit le niveau de service de l'axe, par les embouteillages et perturbations de circulation (notamment à l'heure de pointe).
- La déviation de Mallemoisson envisagée permettra de fiabiliser le temps de parcours de la traversée de la commune aux heures de pointe en particulier, en complément de l'aménagement du carrefour de l'Europe en giratoire, prévu à court terme pour résorber les bouchons actuels.

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS

- Les nuisances liées au bruit et à la pollution atmosphérique peuvent être significatives localement, notamment dans les zones urbanisées traversées. À ces nuisances environnementales s'ajoute la gêne apportée par la circulation motorisée à Mallemoisson.
- Le projet a pour objectif d'améliorer le cadre de vie des riverains et propose en ce sens de soustraire une grande partie du trafic du centre de Mallemoisson par la réalisation d'une déviation au sud de la commune.





ENJEUX POUR LES COMMUNES TRAVERSÉES PAR LE PROJET

La poursuite des objectifs identifiés a vocation à s'accompagner de la prise en compte des enjeux communs et des enjeux spécifiques aux communes traversées par le projet.

Préservation des activités agricoles

L'activité agricole joue un rôle primordial dans l'économie du territoire mais aussi dans le maintien des milieux naturels et de la qualité environnementale du site. Ainsi, la préservation des terres agricoles et des réseaux d'irrigation est une préoccupation majeure des acteurs du territoire.

Préservation de la Bléone et prise en compte des espaces aménagés existants à proximité

La Bléone (et ses affluents) est un élément caractéristique de la vallée. Il assure l'alimentation de canaux d'irrigation pour l'agriculture. Des espaces ont été aménagés pour valoriser la qualité environnementale locale (accrobranche, chemins de randonnées dans la forêt domaniale de Mallemoisson, Haras de Fontenelle...).

Prise en compte de la fonctionnalité écologique des milieux naturels remarquables

Compte tenu de la richesse écologique du territoire et des milieux exceptionnels concentrés au droit du projet, l'amélioration de la desserte de Digne s'attachera à prendre en compte leurs enjeux environnementaux et à réduire les impacts de sa réalisation.

FONCTIONNALITÉS ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET DE DESSERTE ENTRE MALIJAI ET DIGNE-LES-BAINS

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

L'opération consiste à renforcer la sécurité des usagers, fiabiliser les temps de parcours tout en contribuant à améliorer le cadre de vie des riverains des communes actuellement traversées par la route nationale RN85 entre la sortie est de

Malijai (sortie du giratoire RD4/RN85) et l'entrée ouest de Digne-les-Bains (giratoire du rocher coupé), soit une distance de 12 km²⁰. Sur ces bases, plusieurs solutions d'aménagement sont proposées à la concertation : variantes de tracés, sécurisation des intersections, aménagement de crèneaux de dépassement, déviation au sud de Mallemoisson.

CONDITIONS D'EXPLOITATION

Le futur aménagement entre Malijai et Digne-les-Bains qui sera retenu à l'issue de la présente concertation sera exploité après sa mise en service par la Direction Interdépartementales des Routes Méditerranée (DIRMED).

Le statut de la RN85 restera celui d'une route nationale ordinaire (RNO) avec une vitesse limitée à 90 km/h quelle que soit la variante d'aménagement retenue.

LES POINTS D'ÉCHANGES

Afin d'assurer ou d'améliorer les connexions nécessaires entre la route nationale et la desserte locale, il est prévu également, selon la variante retenue, le réaménagement de certains points d'échanges existants et la création de nouveaux, comme :

- Le traitement des échanges au niveau de l'intersection RN85/RD117 : carrefour plan ou échangeur complet dénivelé
- L'accès ouest Mallemoisson (avec prise en compte de l'accès à la Maison de Pays) : giratoire plan ou demi-échangeur dénivelé
- L'accès est Mallemoisson et Aiglun (traitement des échanges entre la RN85 et la RD17 vers Le Chaffaut) : giratoire plan ou échangeur complet dénivelé
- Le traitement des échanges au niveau du Météore : demi-échangeur dénivelé

LES PROJETS LOCAUX LIÉS À L'AMÉNAGEMENT DE LA DESSERTE DE DIGNE-LES-BAINS PAR LA RN85

Les grands axes de développement du territoire sont tournés principalement vers :

- Le renforcement de l'attractivité du territoire d'un point de vue touristique et économique (politique d'accueil d'entreprises, développement du thermalisme, renforcement de l'activité touristique basé sur la récente obtention du label « Station Tourisme »...)
- La valorisation du patrimoine naturel et culturel : sentiers de randonnées, réhabilitation du centre ancien de Digne, création d'un Géoparc de Sisteron à Castellane (réseau UNESCO)...
- Le maintien des activités qui ont façonné l'histoire locale (agriculture, artisanat, commerce) et leur valorisation (Maison de Pays)

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne par la RN85 accompagnera le territoire vers ces axes et projets de développement en offrant une amélioration de son accessibilité.



EXEMPLES DE POINTS D'ÉCHANGES

Carrefour plan :

système d'échanges entre voiries à niveau régies par « stop », « cédez le passage » ou « priorité à droite²¹»

Giratoire plan :

système d'échanges circulaire entre voiries à niveau

Échangeur dénivelé (complet ou demi) :

système d'échanges entre voiries situées à plusieurs niveaux altimétriques permettant les différents mouvements, tous (échangeur complet) ou en partie (demi-échangeur).



Carrefour plan



Giratoire plan



Échangeur dénivelé

²¹ Le principe de priorité à droite est exclu dans le cadre du présent projet : la RN85 garde son caractère prioritaire dans ce type de carrefour

LES VARIANTES SOUMISES À CONCERTATION

POURQUOI ÉTUDIER PLUSIEURS VARIANTES ?

Le projet d'aménagement de la RN85 entre Malijai et Digne-Bains s'inscrit dans un territoire où les principaux enjeux ont pu être identifiés tels que :

- la prise en compte de l'activité agricole ;
- la préservation du cadre de vie, de la biodiversité et des espaces naturels riches et sensibles ;
- la prise en considération des enjeux hydrauliques

Comme pour toute opération routière et afin de s'assurer que le projet retenu corresponde au choix le plus opportun parmi tous les aménagements possibles, plusieurs variantes ont été étudiées au regard des enjeux cités ci-dessus mais également comparées selon les critères suivants : acoustique/qualité de l'air, cadre de vie, milieu naturel, activités agricoles, ressource en eau, qualité de la desserte et coût.

Cinq variantes d'aménagement ont été retenues pour être présentées à la concertation publique et sont détaillées ci-après.

LES VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

Les 5 variantes présentées - numérotées **1, 2A, 2B, 3, 4** - ont été construites pour assurer une cohérence des aménagements sur l'itinéraire présentant des niveaux de service croissants, des impacts et des coûts différents.

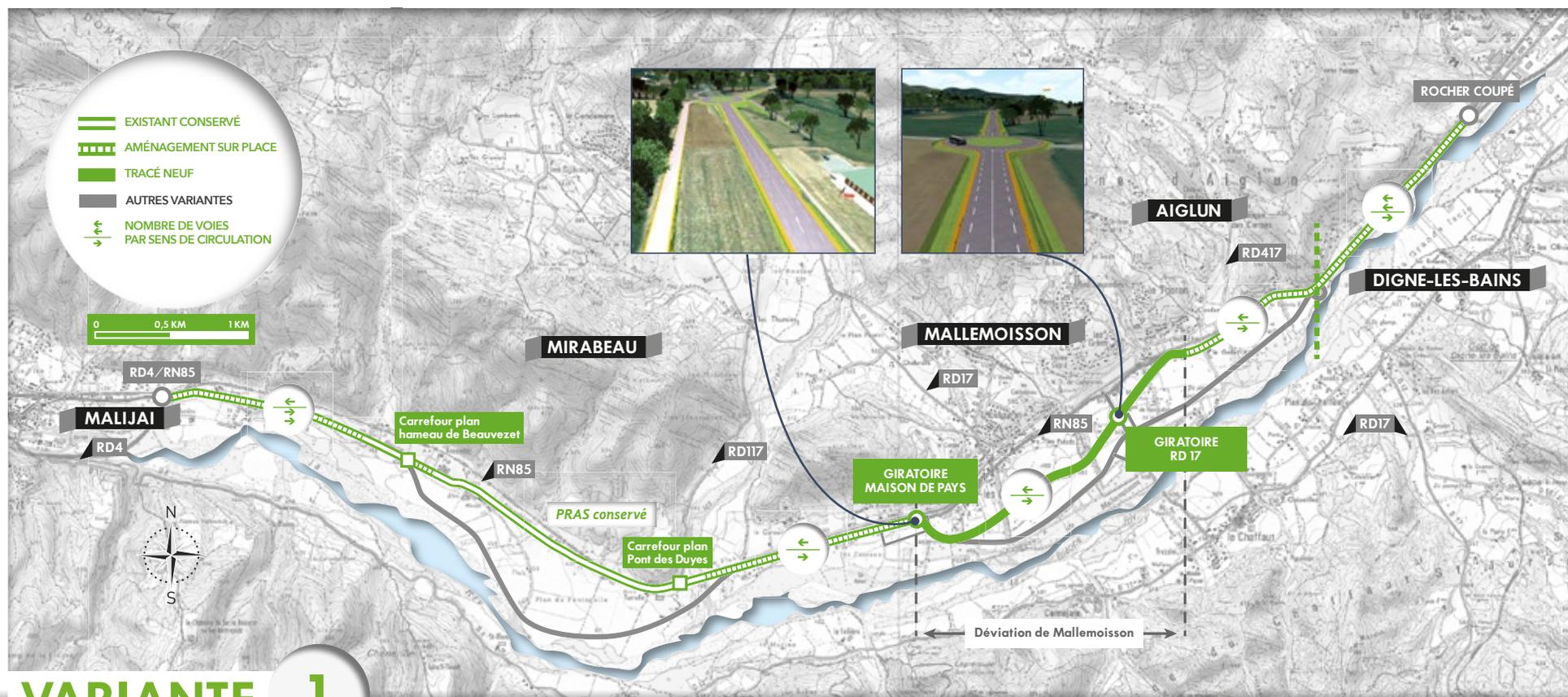
Ainsi, la variante 1 se caractérise par une majorité **d'aménagements «sur place»** contrairement à la variante 4 qui propose le plus de **tracés neufs**.

- Les **aménagements «sur place»** ont vocation à utiliser la **plate-forme routière** existante avec d'éventuels élargissements (aménagement de créneaux de dépassement, sécurisation/aménagement de carrefours...)
- Les sections en **tracé neuf** se distinguent par la **création d'une nouvelle voie, d'un nouveau type de voie ou de nouveaux dispositifs d'échanges** (par exemple déviation, création d'une section en 2X2 voies à partir d'une chaussée bidirectionnelle à 2 voies, échangeurs dénivelés en lieu et place de carrefours plans existants...)

DÉFINITIONS

- **Créneau de dépassement** : section de route élargie à 3 voies dont deux sont affectées à un même sens de circulation afin de permettre un dépassement sécurisé
- **Chaussée bidirectionnelle à 2 voies** : route comportant 1 voie par sens de circulation opposé (soit 2 voies)
- **Section à 2X2 voies** : route comportant 2 voies pour chacun des sens de circulation (soit 4 voies), avec séparation physique entre les sens opposés





VARIANTE 1

La **variante 1 (V1)** se caractérise par une majorité d'**aménagement** «sur place».

Dans le sens de circulation Malijai / Digne-les-Bains, la V1 se caractérise par :

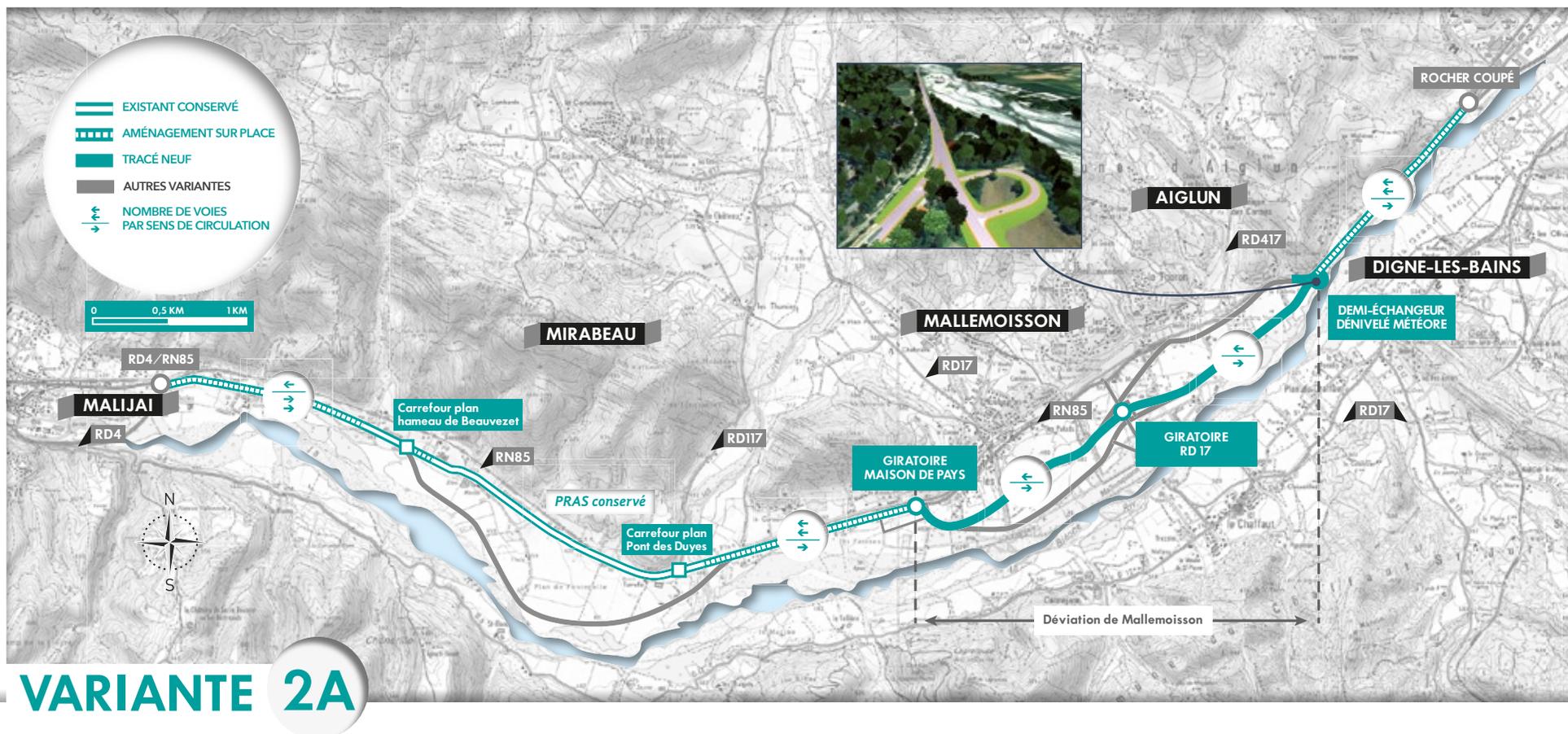
- Un **créneau de dépassement** pour les usagers circulant dans le sens Malijai / Digne jusqu'au hameau de Beauvezet (soit environ 2 km)
- La conservation de la **route existante** jusqu'à la Maison de

Pays et des **aménagements de sécurité prévus au PRAS** actuellement en travaux depuis Beauvezet (y compris les travaux de sécurisation du carrefour RN85/RD117) jusqu'au Pont des Duyes (et son élargissement)

- La création d'un **giratoire plan** au niveau de la Maison de Pays
- Depuis ce giratoire, une **déviatio** au sud de **Mallemoisson** (déviatio « courte » et proche du village) **sur une chaussée bidirectionnelle à 2 voies** se raccordant à la RN85 actuelle en

amont du carrefour d'Aiglun (intersection RN85/RD417 qui sera conservée)

- L'échange entre la déviatio et la RD17 (en direction du Chaffaut) est envisagé avec un **giratoire plan**
- Un **créneau de dépassement** pour les usagers circulant dans le sens Digne / Malijai depuis le giratoire du « rocher coupé » jusqu'au lieu dit « Le Météore ». Ce créneau de dépassement est proposé sur les 5 variantes.



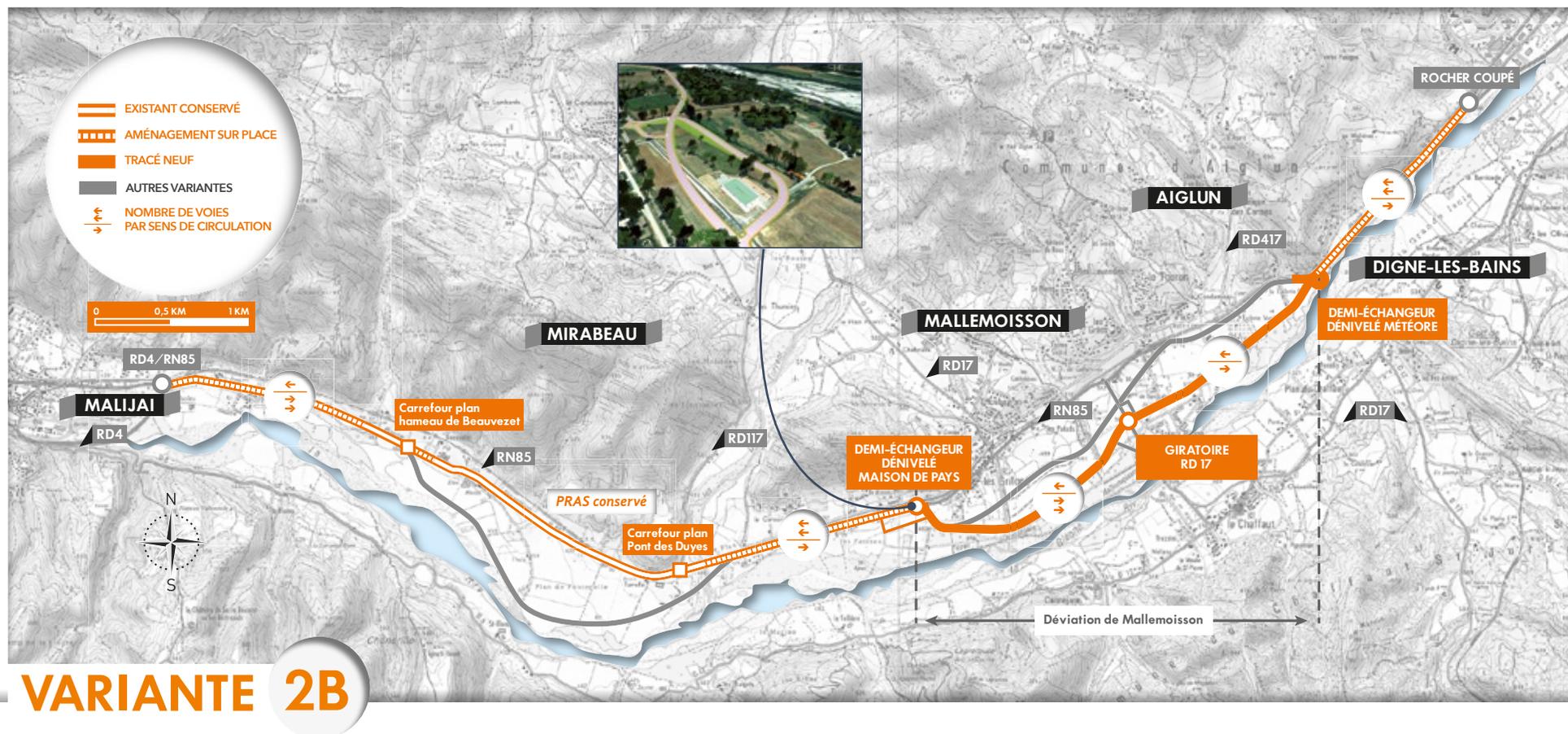
VARIANTE 2A

Dans le sens de circulation Malijai/Digne-les-Bains, la **variante 2A (V2A)** se caractérise par :

- Les mêmes aménagements que la V1 jusqu'au carrefour RN85/RD117 :
 - un **créneau de dépassement** comme pour la V1 jusqu'au hameau de Beauvezet (soit env. 2 km)
 - la conservation de la **route existante** et des **aménagements de sécurité prévus au PRAS** actuellement en travaux depuis Beauvezet (y compris les travaux de sécurisation du carrefour RN85/RD117) jusqu'au Pont des Duyes (et son élargissement)
- Un **créneau de dépassement** pour les usagers circulant dans le sens Digne / Malijai entre le Pont des Duyes et la Maison de Pays
- La création d'un **giratoire plan** au niveau de la Maison de Pays (comme pour la V1)
- Une **déviatio**n au sud de Mallemoisson depuis ce giratoire qui contient :
 - dans sa partie ouest (identique à la V1 : tracé proche), une chaussée bidirectionnelle à 2 voies jusqu'au carrefour plan entre la déviation et la RD17. Cet échange est envisagé en **giratoire plan**.
 - dans sa partie est, elle reste en chaussée bidirectionnelle

à 2 voies et se distingue de la V1 avec un **tracé plus long que la V1** jusqu'au lieu dit du Météore.

- le raccordement de la déviation au niveau du Météore est effectué par un **demi-échangeur dénivelé** qui autorise uniquement les mouvements Aiglun/Digne-les-Bains (dans les deux sens). La bretelle passe sous la déviation. Pour le sens de circulation Aiglun/Digne, le passage inférieur (sous la déviation), est à gabarit réduit pour tous les usagers.
- Un **créneau de dépassement** pour les usagers circulant dans le sens Digne / Malijai depuis le giratoire du « rocher coupé » jusqu'au demi-échangeur dénivelé au niveau du Météore.



VARIANTE 2B

Dans le sens de circulation Malijai / Digne-les-Bains, la **variante 2B (V2B)** se caractérise par :

- Les mêmes aménagements que la V2A jusqu'à la Maison de Pays, à savoir :
 - un **créneau de dépassement** comme pour la V1 jusqu'au hameau de Beauvezet (soit env. 2 km)
 - la conservation de la **route existante** et des **aménagements de sécurité prévus au PRAS** actuellement en travaux depuis Beauvezet (y compris les travaux de sécurisation du carrefour RN85/RD117) jusqu'au Pont des Duyes (et son élargissement)
 - un **créneau de dépassement** pour les usagers circulant dans le sens Digne / Malijai entre le Pont des Duyes et la Maison de Pays

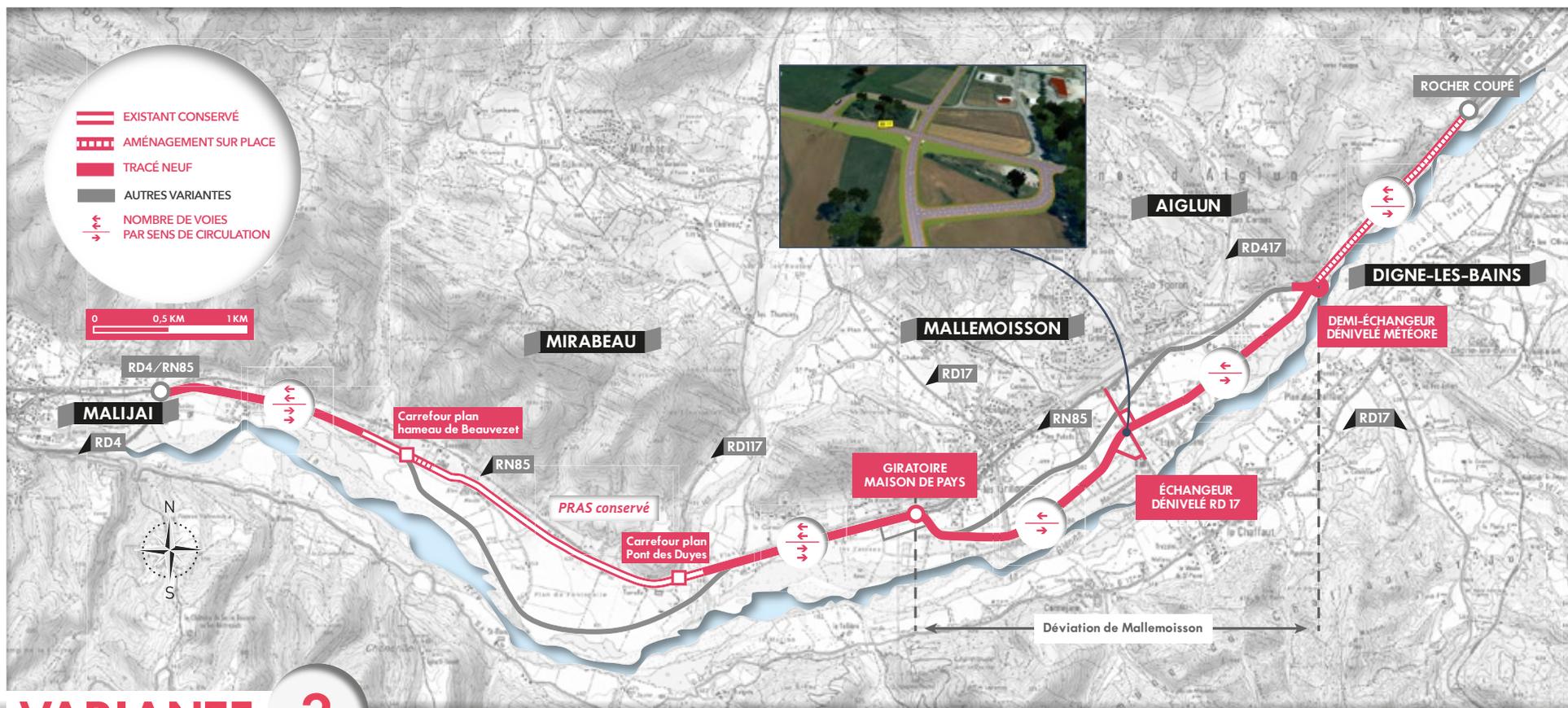
- La création d'un **demi-échangeur dénivelé** au niveau de la Maison de Pays (contrairement à la V2A qui propose un giratoire plan) qui autorise uniquement les mouvements Malijai / Mallemoisson. La voie passe sur la RN85.
- Depuis ce demi-échangeur dénivelé, une **déviatio n longue au sud de Mallemoisson** plus éloignée du village que la V1 et la V2A sur l'ensemble de son linéaire qui comporte :
 - dans sa partie ouest un **créneau de dépassement** dans le sens Malijai / Digne entre la Maison de Pays et le carrefour plan entre la déviation et la RD17. Cet échange est envisagé en **giratoire plan**.
 - dans sa partie est, elle est identique à la V2A avec une

chaussée bidirectionnelle à 2 voies et un raccordement au niveau du Météore avec un demi-échangeur dénivelé.

- Un **créneau de dépassement** pour les usagers circulant dans le sens Digne / Malijai depuis le giratoire du « rocher coupé » jusqu'au **demi-échangeur dénivelé** au niveau du Météore

La variante 2B se distingue de la variante 2A par :

- Un **demi-échangeur dénivelé** au niveau de la Maison de Pays
- Une **déviatio n au sud de Mallemoisson plus éloignée du village sur l'ensemble de son linéaire et comportant un créneau de dépassement** (sens Malijai / Digne) dans sa partie ouest jusqu'au giratoire avec la RD17.



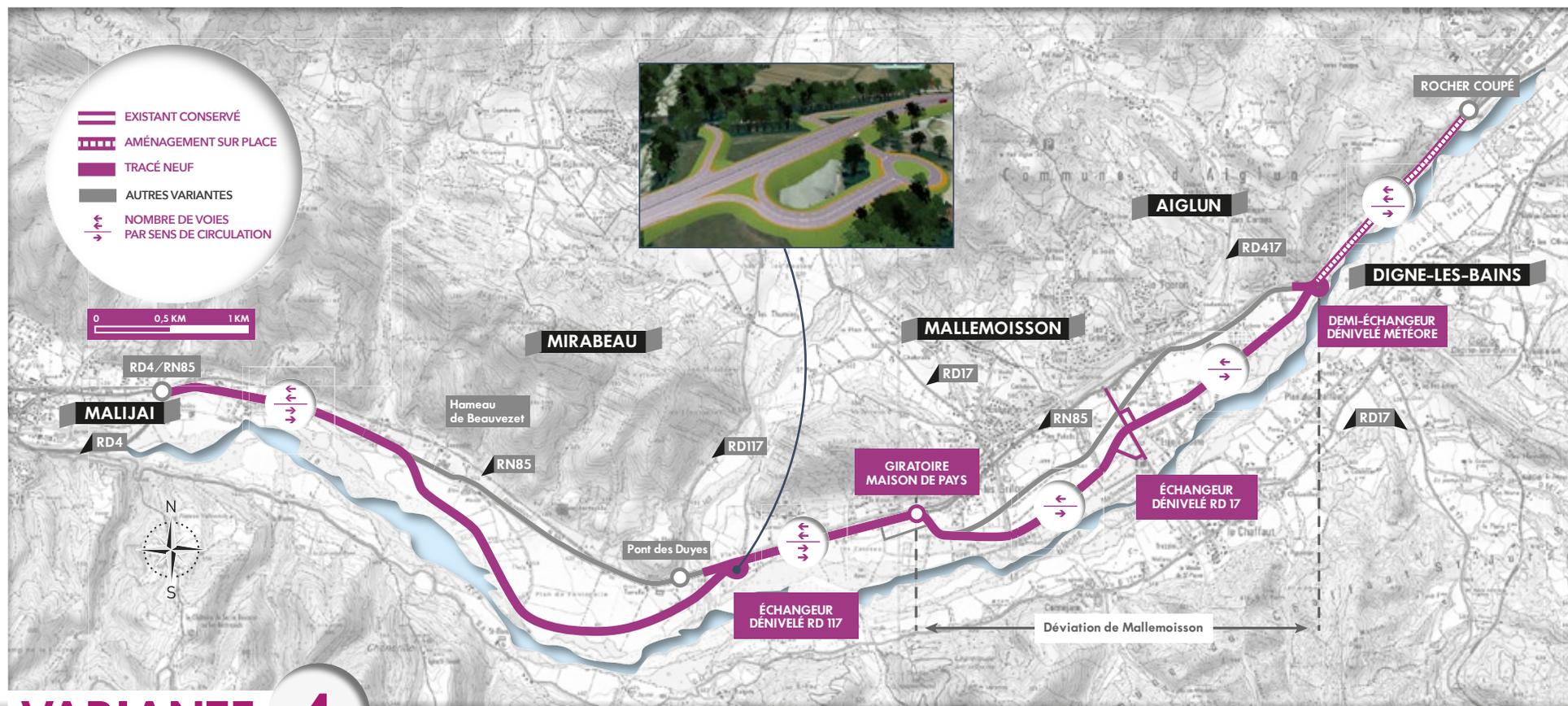
VARIANTE 3

La variante 3 (V3) présente une longueur de **tracé neuf** supérieure à celle des aménagements sur place contrairement aux précédentes variantes.

Dans le sens de circulation Malijai / Digne-les-Bains, la variante 3 se caractérise par :

- Une section en tracé neuf à **2X2 voies** jusqu'au hameau de Beauvezet (soit environ 2 km)
- Comme pour les précédentes variantes : la conservation de la **route existante** et des **aménagements de sécurité prévus au PRAS** actuellement en travaux depuis Beauvezet.
- Une seconde section à **2X2 voies** entre le Pont des Duyes et la Maison de Pays
- La création d'un **giratoire plan** au niveau de la Maison de Pays (comme pour les V1 et V2A)
- Depuis ce giratoire, une **déviation longue au sud de Mallemoisson** qui suit le tracé de la V2B, mais avec une chaussée bidirectionnelle à 2 voies sur l'ensemble de son linéaire.

- L'échange entre la déviation et la RD17 est envisagé par un **échangeur dénivelé** assurant la totalité des échanges
- Le raccordement au niveau du Météore est effectué par un **demi-échangeur dénivelé** comme pour la V2A et la V2B
- Un **créneau de dépassement** pour les usagers circulant dans le sens Digne / Malijai depuis le giratoire du « rocher coupé » jusqu'au **demi-échangeur dénivelé** au niveau du Météore.



VARIANTE 4

La **variante 4 (V4)** se caractérise par une grande majorité de **tracés neufs**. Les aménagements de sécurité réalisés dans le cadre du PRAS ne font pas partie du tracé de cette variante. Le seul aménagement sur place proposé par la V4 est le **créneau de dépassement pour les usagers circulant dans le sens Digne / Malijai depuis le giratoire du « rocher coupé » jusqu'au demi-échangeur dénivelé au niveau du Météore**.

Dans le sens de circulation Malijai / Digne-les-Bains, la variante 4 se caractérise ainsi par :

- 3 sections en tracé neuf à **2X2 voies** depuis le giratoire à la sortie est de Malijai (RD4/RN85) jusqu'à la Maison de Pays :

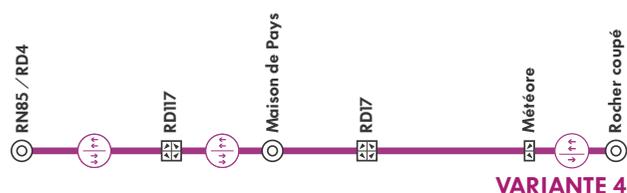
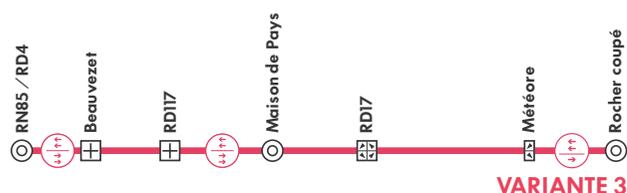
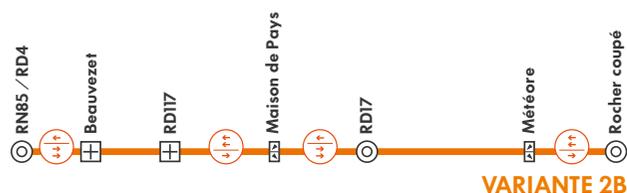
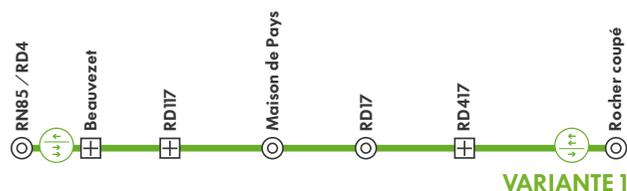
- **Section 1** : entre la sortie du giratoire de Malijai et le hameau de Beauvezet (soit env. 2 km)
- **Section 2** : depuis le hameau de Beauvezet en passant au sud de la RN85 actuelle le long de la Bléone pour se raccorder au niveau du secteur du Pont des Duyes
- **Section 3** : entre le secteur du Pont des Duyes et la Maison de Pays

- La création d'un **échangeur complet dénivelé** dans le secteur du Pont des Duyes
- La création d'un **giratoire** au niveau de la Maison de Pays (comme pour les V1, V2A et V3)

- Depuis ce giratoire, une **déviotion longue au sud de Mallemoisson identique à celle proposée par la V3** :
 - Une **chaussée bidirectionnelle à 2 voies** sur l'ensemble du tracé de la déviation
 - L'échange entre la déviation et la RD17 est envisagé par un **échangeur dénivelé**
 - Le raccordement au niveau du Météore est effectué par un **demi-échangeur dénivelé**
- Un **créneau de dépassement** pour les usagers circulant dans le sens Digne / Malijai depuis le giratoire du « rocher coupé » jusqu'au **demi-échangeur dénivelé** au niveau du Météore.

COMPARAISON DES VARIANTES

SYNTHÈSE DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS



La comparaison thématique des variantes a été menée à partir des critères :

- « Acoustique – Qualité de l'air »,
- « Cadre de vie (paysage-patrimoine, loisirs, urbanisme) »,
- « Milieu naturel »,
- « Activités agricoles »,
- « Eau et sol »,
- « Qualité de la desserte »,
- « Coût ».

Chaque critère fait l'objet d'une analyse permettant de classer la variante selon son impact par rapport à la thématique concernée.

	Très peu impactant	Peu impactant	Moyennement impactant	Très impactant
Acoustique Qualité de l'air	■	■	■	■

ACOUSTIQUE-QUALITÉ DE L'AIR

Actuellement, la RN85 supporte un trafic particulièrement élevé aux heures de pointe du matin et du soir et génère ainsi des nuisances sonores et atmosphériques pour les riverains des communes traversées par l'infrastructure (en particulier à Mallemoisson). Le projet d'aménagement de la RN85 entre Malijai et Digne-les-Bains a vocation à améliorer le cadre de vie des riverains par la réduction de ces nuisances en proposant notamment la déviation de la commune de Mallemoisson.

Pour comparer les variantes sur le volet acoustique, le critère retenu a été celui du nombre de bâtiments nécessitant des protections. Le résultat est pratiquement similaire entre les variantes (environ 30 bâtiments concernés), ce qui n'est pas discriminant à l'échelle du projet : les 5 variantes sont considérées comme équivalentes et « moyennement impactantes » sur cette thématique.

En matière de qualité de l'air, plus l'infrastructure supportant un trafic significatif est éloignée des zones d'habitat et plus la qualité de l'air est améliorée pour les riverains. En ce sens, la variante 4 est la plus performante sur ce plan car son tracé est le plus éloigné des zones habitées contrairement à la V1 qui comprend une déviation « courte » de Mallemoisson plus proche du centre urbain et à la V2A pour la partie ouest de la déviation. Il convient de préciser que les résultats obtenus sont très proches d'une variante à l'autre et donc peu discriminants.

	V1	V2A	V2B	V3	V4
Acoustique Qualité de l'air	■	■	■	■	■

En synthèse sur ce critère « Acoustique – Qualité de l'air », la V4 est la plus performante, la V1 et la V2A sont les moins satisfaisantes et la V2B et la V3 sont similaires.

CADRE DE VIE (PAYSAGE-PATRIMOINE, LOISIRS, URBANISME)

L'impact des variantes d'aménagement a également été évalué selon leur intégration dans le paysage local, leur impact sur les loisirs et l'activité touristique du territoire (liés à la qualité paysagère du site) et leurs effets sur l'urbanisation.

En termes d'impacts sur le paysage et sur le patrimoine du territoire, la V1 est la plus satisfaisante sur l'ensemble du tracé dans la mesure où elle propose peu de sections en tracé neuf et aucun échangeur dénivelé. Les V2A, V2B et V3 sont plus impactantes du fait des échangeurs (ou demi-échangeurs) dénivelés proposés. La V4 est la plus impactante du fait de ses incidences paysagères au niveau de la plaine agricole de Mirabeau.

L'impact du projet sur les zones de loisirs et touristiques a également été apprécié : accès au Haras de Fontenelle, desserte du site d'accrobranche, impact sur l'activité cynégé-

tique. Toutes les variantes permettent d'améliorer la desserte du Haras de Fontenelle en sécurisant son accès direct sur la RN85²⁴. Les V1, V2A et V2B proposent la meilleure accessibilité au site d'accrobranche (giratoire). La V4 est la plus impactante par le morcellement généré dans la plaine de Mirabeau (impact sur le déplacement de la faune).

En matière d'urbanisme²⁵, les V1, V2A, V2B et V3 sont peu impactantes, la V4 est quant à elle plus impactante du fait d'une emprise plus importante et de la traversée en Espaces Boisés Classés (Torrent des Duyes).

	V1	V2A	V2B	V3	V4
Cadre de vie	■	■	■	■	■

En synthèse, sur le critère « Cadre de vie », les V1, V2A et V2B sont les moins impactantes, la V3 l'est moyennement et la V4 a une empreinte très forte sur le paysage.

MILIEU NATUREL

Les critères suivants ont été retenus pour la thématique milieu naturel : impact sur les habitats naturels à enjeux, sur les espèces protégées ou patrimoniales (faune/flore), incidences sur les espaces remarquables (ZNIEFF et espaces protégés), sur les continuités écologiques et sur les zones humides. Il convient de préciser qu'aucune zone Natura 2000 n'est comprise dans le fuseau d'étude. Les tracés des V1 et V2A permettent de limiter la consommation d'espaces naturels et d'éviter les zones à enjeux (ripisylves de la Bléone, Torrent des Duyes...) par leur proximité de la route nationale existante.

Dans le secteur de Mallemoisson, les variantes 2B et 3 ont un impact plus fort sur le milieu naturel que les variantes 1 et 2A du fait de leurs tracés qui s'éloignent davantage de la route existante (les tracés sont plus proches de la forêt domaniale de Mallemoisson et des espaces naturels liés). Il convient de noter cependant que plusieurs zones à enjeux sont évitées. Avec un tracé qui s'éloigne beaucoup plus de la route existante par rapport aux autres variantes et qui longe la ripisylve

de la Bléone, la V4 traverse des zones à enjeux significatifs pour le milieu naturel.

En synthèse, sur le critère « milieu naturel », les variantes 1 et 2A sont les moins impactantes, les V2B et V3 le sont un peu plus. La V4 l'est fortement.

	V1	V2A	V2B	V3	V4
Milieu naturel	■	■	■	■	■

PETIT VOCABULAIRE ENVIRONNEMENTAL

Les **espèces protégées** font l'objet d'une protection réglementaire par application de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature qui instaure les réserves naturelles, les arrêtés de biotope, la protection des espèces et les études d'impact (avec une définition d'un choix de variantes).

Espèce patrimoniale : notion subjective qui attribue une valeur d'existence forte aux espèces qui sont plus rares que les autres et qui sont bien connues. Par exemple, cette catégorie informelle (non fondée écologiquement) regrouperait les espèces prises en compte au travers de l'inventaire ZNIEFF, les espèces Natura 2000, des espèces menacées... (source : Inventaire National du Patrimoine Naturel)

Les **continuités écologiques** comprennent les réservoirs de biodiversité, espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche et les corridors écologiques, qui permettent la libre circulation des organismes vivants (faune et flore) et leurs accès aux zones nécessaires à l'accomplissement de leur cycle vital (reproduction, croissance, alimentation ou abri).

Une **zone humide** est une région où le principal facteur d'influence d'un milieu est l'eau

Le **réseau Natura 2000** est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales et de leurs habitats. Les zones Natura 2000 comprennent les Zones de Protection Spéciale (ZPS) (directive « oiseaux ») et les zones spéciales de conservation (ZSC) (directive « habitats, faune, flore »).



²⁴ Pour assurer une sécurisation de l'itinéraire, tous les accès directs à la RN85 seront regroupés et raccordés en sécurité à l'infrastructure (cf. encadré : le rétablissement sécurisé des accès à la RN85 p.48).

²⁵ Emprises, barrière à l'extension de zones à urbaniser, bâti existant, espaces boisés classés traversés.



ACTIVITÉS AGRICOLES

La thématique « Activités agricoles » se base sur l'analyse des critères suivants :

- pertes de surface liées à l'emprise routière et aux délaissés de culture,
- impact sur les réseaux d'irrigation,
- conséquences sur le fonctionnement des exploitations (isolement de bâtiments agricoles ou sièges d'exploitation),
- rallongement de parcours.

La variante 4 est très impactante compte tenu de la perte de

surface agricole et des surfaces de délaissés générées très importantes (43,5 hectares contre 16 à 20 ha pour la V1 et la V2A.).

Les variantes 2B et 3 sont moyennement impactantes pour les pertes de surface liées à l'emprise routière du projet et celles liées aux délaissés (entre 26 et 30 ha). Elles perturbent peu la structuration des réseaux d'irrigation, le fonctionnement des exploitations et les rallongements de parcours contrairement à la V1 et la V2A qui s'avèrent plus impactantes sur ces aspects.

En synthèse, sur le critère « activités agricoles », les V2B et V3 apparaissent comme les moins perturbantes. Les V1 et V2A le sont moyennement et la V4 l'est davantage.

	V1	V2A	V2B	V3	V4
Activités agricoles	■	■	■	■	■
Pertes de surfaces (agricoles et délaissés)	16 ha	20 ha	26 ha	30 ha	43,5 ha

EAU ET SOL

Les thématiques suivantes composent le critère « Eau et sol » :

- Hydraulique fluviale et routière
- Hydrogéologie
- Géologie – Terrassement

Le fonctionnement de la Bléone et le risque inondation de la rivière ont été étudiés. La comparaison des variantes d'un point de vue d'hydraulique fluviale a notamment porté sur les aménagements hydrauliques nécessaires pour que le lit de la Bléone ne subisse pas de modifications dans son fonctionnement notamment en cas de crue de la rivière. C'est ce que l'on appelle « assurer la transparence hydraulique ».

Le linéaire des ouvrages de transparence hydraulique à prévoir est ainsi proportionnel avec la longueur du projet routier situé dans la zone inondable concernée par la crue «centennale». Il en ressort que **les variantes 1 et 2A disposent du linéaire d'ouvrages hydrauliques le plus faible et s'avèrent ainsi être les moins impactantes.**

Les linéaires de transparence hydraulique nécessaires pour l'écoulement des crues de la Bléone sont de :

- 650 m à 745 m pour les V1 et V2A
- 930 m à 1055 m pour les V2B, V3 et V4 du fait de leurs tracés de la déviation de Mallemoisson entre la Maison de Pays et la RD17 plus proches de la Bléone

En termes d'assainissement routier (hydraulique routière), la nature, le nombre et la position des bassins de rétention à prévoir sont plus ou moins impactants selon les variantes. Sur cet aspect, la V1 et la V2A sont les plus impactantes et la V4 la moins. Les études seront approfondies à l'issue de la concertation publique.

La variante 4 a l'impact le plus important sur le rétablissement des écoulements des bassins versants naturels à prévoir (autre volet de l'hydraulique routière) en proposant le plus grand nombre d'ouvrages de rétablissement à ce stade d'études.

En matière d'impact sur l'hydrogéologie (distribution et circulation de l'eau souterraine dans le sol et les roches), les variantes 1, 2A et 2B sont les moins impactantes.

En ce qui concerne le terrassement (volumes de remblais, hauteurs maximales de déblais/remblais), la V4 est la plus impactante car elle nécessite notamment le volume maximum de matériaux d'apport extérieur et insensibles à l'eau à prévoir.

Les V1 et V2A ont besoin de moins de matériaux d'apport.

En synthèse, les variantes 1 et 2A sont les moins impactantes sur la thématique « eau et sol » avec notamment le moins d'ouvrages hydrauliques à prévoir (excepté pour les bassins routiers) et un faible impact sur les écoulements naturels de la Bléone.

A contrario, la variante 4 présente un impact élevé sur cette thématique avec d'importantes compensations à prévoir pour assurer sa transparence dans le milieu hydraulique local.

Les variantes 2B et 3 sont moyennement impactantes avec un linéaire important situé en zone inondable (en cas de crue «centennale») et un rétablissement des écoulements naturels à prévoir plus significatif que la V1 et la V2A.

	V1	V2A	V2B	V3	V4
Eau et sol	■	■	■	■	■



PETIT VOCABULAIRE D'HYDRAULIQUE

Hydraulique fluviale : traite essentiellement de l'écoulement à surface libre de l'eau dans les cours d'eau naturels ou artificiels

Une crue centennale est une crue dont la probabilité d'apparition est chaque année de 1/100.

Les ouvrages de transparence hydraulique désignent les ouvrages à mettre en place sous la plateforme routière de façon à rétablir au maximum le fonctionnement hydraulique actuel de la Bléone et réduire les impacts induits par l'implantation du remblai en zone inondable (par ex. trouée sous le remblai).

Enrochement : entassement de roches au fond de l'eau en pied d'ouvrage, de berge ou de talus pour servir de fondations et empêcher les affouillements (creusement des berges).

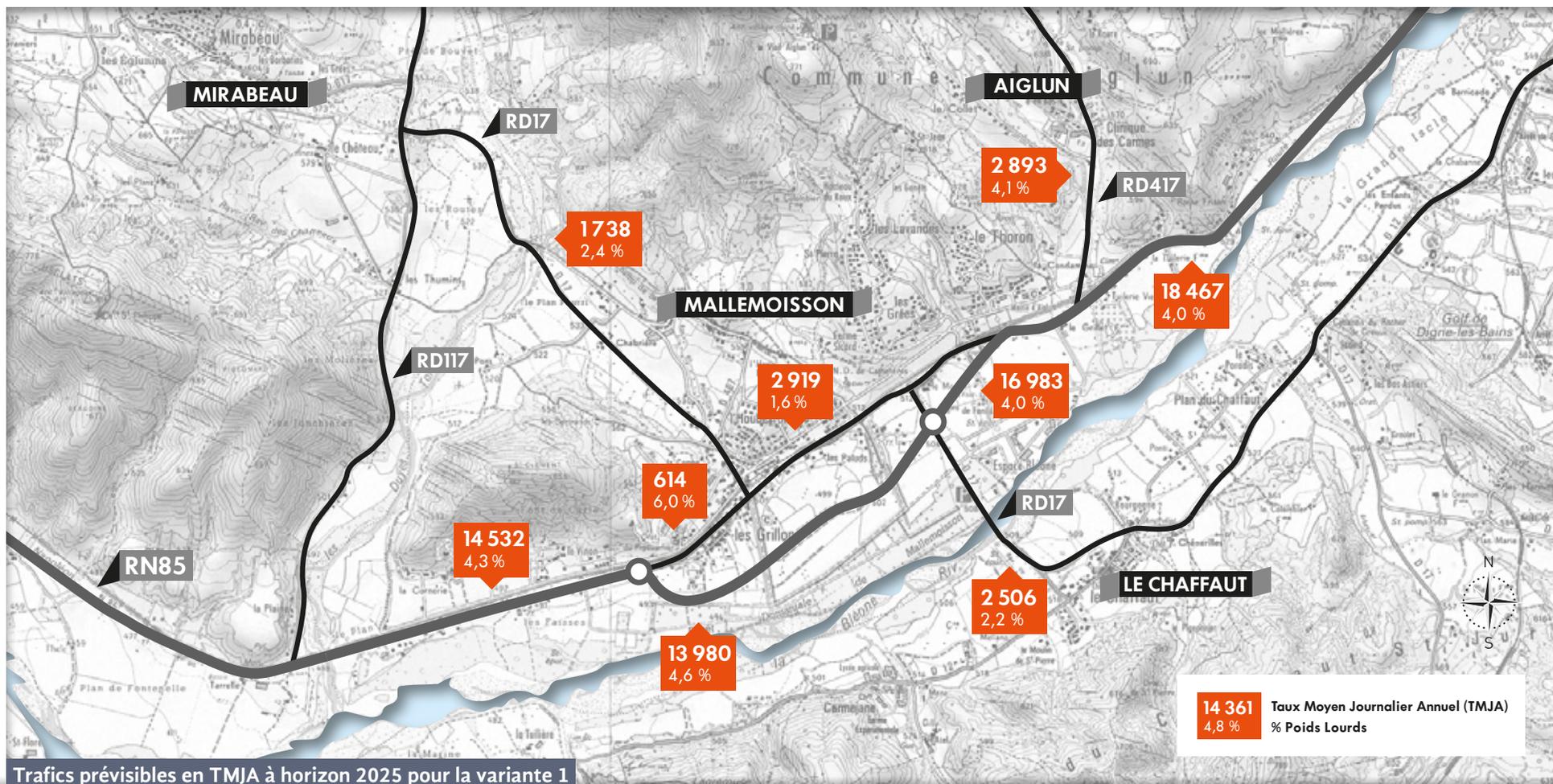
Remblai : masse de matière rapportée pour élever un terrain ou combler un creux.

Hydraulique routière : couvre le rétablissement des écoulements naturels, l'assainissement des plateformes de chaussée, le drainage et la lutte contre la pollution routière

L'assainissement routier concerne les volets suivants : le rétablissement des écoulements naturels, la collecte et l'évacuation des eaux superficielles dans l'emprise de la route, la collecte et l'évacuation des eaux internes c'est-à-dire le drainage, la lutte contre la pollution routière et la préservation de la ressource en eau.

Les ouvrages de rétablissement désignent les ouvrages permettant d'assurer la continuité des écoulements superficiels des bassins versants interceptés par la route vers la Bléone (affluents de la Bléone, écoulements pluviaux amont...) sous la plateforme routière (ex. cunette, buse...).

Lit majeur/ lit mineur : le lit désigne tout l'espace occupé, en permanence ou temporairement, par un cours d'eau. On distingue le lit majeur du lit mineur, ce dernier étant la zone limitée par les berges. Le lit majeur est l'espace occupé par le cours d'eau lors de ses plus grandes crues.



QUALITÉ DE LA DESSERTE

Sur cette thématique, les variantes ont été comparées selon : la fiabilité du temps de parcours, la lisibilité de l'itinéraire, la sécurité routière et l'accessibilité à la Maison de Pays.

En termes de **fiabilité du temps de parcours**, la mise en place d'une déviation de Mallemoisson proposée par les 5 variantes améliore et fiabilise les temps de parcours en évitant la traversée de la commune. Sur l'ensemble de l'itinéraire soumis à

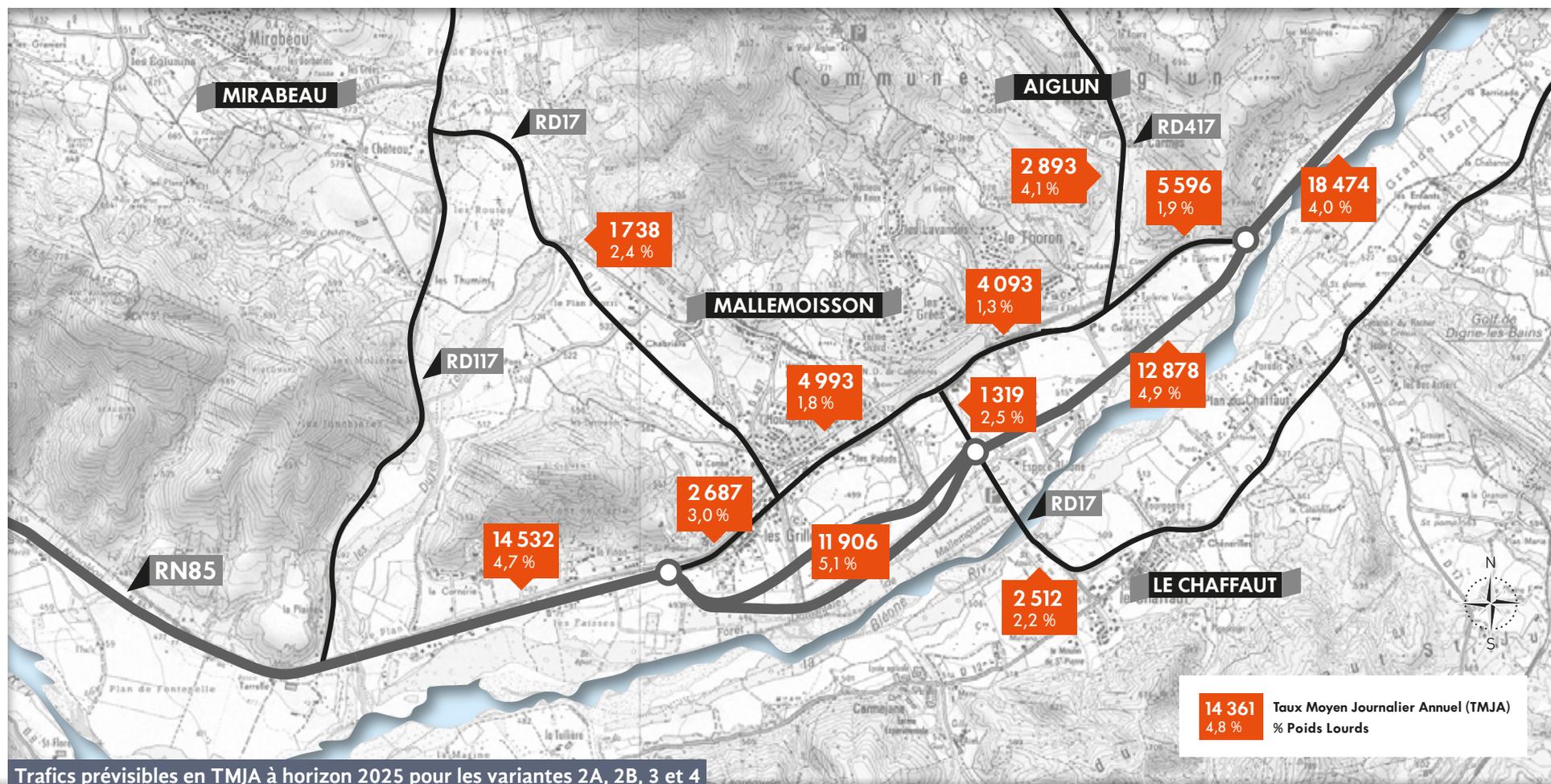
concertation, la V1 est cependant la moins performante sur cet aspect en proposant le moins de créneaux de dépassement.

Concernant la **cohérence des aménagements proposés**, la V3 est la moins lisible pour l'usager car elle comporte des aménagements à caractéristiques autoroutières (2X2 voies) succédant à des aménagements de sécurité dits «sur place».

Il est important de préciser qu'en termes de **sécurité routière**,

l'ensemble des variantes d'aménagement prévoit le regroupement des accès directs à la RN85 pour les raccorder de manière sécurisée. De plus, les aménagements envisagés sur les variantes tels que la création de créneaux de dépassement et de carrefours aménagés améliorent la sécurité de l'itinéraire.

L'ensemble des variantes assure un accès sécurisé à tous les flux vers la **Maison de Pays** pour renforcer l'accessibilité et la visibi-



lité de la structure. Les variantes 1, 2A, 3 et 4 offrent l'accès le plus facilité à la Maison de Pays par un giratoire traditionnel. Les cartes ci-dessus indiquent le report de trafic apporté par la déviation de Mallemoisson à horizon 2025 selon la variante retenue. Le remplacement de l'actuel carrefour à feux entre la RD17 et l'actuelle RN85 à l'ouest de Mallemoisson (dit « carrefour de l'Europe ») par un giratoire n'a pas d'influence notable sur la concurrence entre

les trafics déviés et les trafics en traversée de Mallemoisson. En termes de report de trafic, la variante 1 permet de déléster 13 980 véh/jour en traversée de Mallemoisson mais son raccordement plus court que les autres à la RN85 actuelle ne permet pas de dévier le tronçon qui comprend le trafic le plus important de 16 983 à 18 467 véh/jour (entre la RD17 et le lieu dit du Météore).

La déviation de Mallemoisson par les variantes 2A à 4 permet de déléster la traversée urbaine de 11 906 véh/jour (sur la partie ouest) à 12 878 (sur sa partie est) de trafic depuis la Maison de

	V1	V2A	V2B	V3	V4
Qualité de la desserte	■	■	■	■	■

²⁰ Cf. encadré « le rétablissement sécurisé des accès à la RN85 », en page suivante

LE RÉTABLISSEMENT SÉCURISÉ DES ACCÈS À LA RN85

Le projet a pour objectif principal l'amélioration de la sécurité sur l'itinéraire pour les usagers et les riverains. En ce sens, l'ensemble des variantes proposées prévoit le groupement des accès directs à la RN85 (accès agricoles et privés) pour assurer leur raccordement sécurisé à la voie aménagée.

Les schémas détaillant le rétablissement des cheminements agricoles et privés seront étudiés précisément après la présente phase de concertation publique pour la variante d'aménagement retenue. Sont présentés aujourd'hui les grands principes et enjeux du rétablissement des accès.

Pays jusqu'au lieu dit du Météore.

En synthèse, sur le critère « qualité de la desserte », la variante 4 est la plus performante, les V1, V2A et V3 le sont un peu moins et la V2B est la moins bonne sur ce critère.

COÛT

Les variantes 1 à 4 ont été construites pour assurer une cohérence des aménagements sur l'itinéraire présentant des niveaux de service et aussi des impacts croissants.

Les variantes 1 et 2A qui proposent principalement des aménagements « sur place » et une déviation de Mallemoisson proche du village sont les moins onéreuses.

La variante 4 est la plus onéreuse avec des sections en tracé neuf majoritairement en lit majeur de la Bléone.

La V2B et la V3 sont plus chères que la V1 et la V2A du fait du tracé long de la déviation de Mallemoisson au droit du village sur la section Maison de Pays/RD17.

	V1	V2A	V2B	V3	V4
Coût	68 M€	73 M€	111 M€	105 M€	151 M€

SYNTHÈSE DE LA COMPARAISON DES VARIANTES PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS OU ENJEUX DE L'OPÉRATION

	Variante 1	Variante 2A	Variante 2B	Variante 3	Variante 4
Acoustique et Qualité de l'air					
Cadre de vie					
Milieu naturel					
Activités agricoles					
Eau et sol					
Qualité de la desserte					
Coût					

Très peu impactant	Peu impactant	Moyennement impactant	Très impactant

ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER LES IMPACTS : LA DÉMARCHE APPLIQUÉE AU PROJET

Le réaménagement d'une route existante ou la création d'une nouvelle route a nécessairement une influence sur le territoire concerné, qu'il s'agisse de l'environnement humain ou de l'environnement naturel. L'identification et l'évaluation de ces impacts sont indispensables à la construction de projets qui assurent le meilleur compromis possible entre la satisfaction des besoins de transports auxquels ils doivent répondre et la préservation de l'environnement traversé.

Cette approche peut influencer le choix d'une variante. Des équipements ou des dispositifs complémentaires permettent de réduire, ou le cas échéant, compenser les impacts résiduels. Les principaux impacts du projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85 ainsi que les mesures envisagées sont explicités ci après. Cependant, compte tenu du niveau d'avancement des études, cette approche devra être poursuivie. En effet, au terme des études préalables et sur la base des choix que le maître d'ouvrage aura fait à l'issue de la concertation publique, des études spécifiques seront conduites pour traiter l'ensemble de ces sujets.

Elles conduiront à la production d'un dossier d'étude d'impact qui sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP.

ACOUSTIQUE PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES

Le projet est conçu et sera réalisé conformément aux prescriptions réglementaires en vigueur.

En cas de construction d'une route nouvelle ou de modification significative d'une route existante, les bâtiments riverains antérieurs à l'aménagement ont droit à une protection acoustique si nécessaire.

Le projet soumis à la présente concertation est concerné par les dispositifs réglementaires²² relatifs au bruit « en cas de construction d'une route nouvelle » (pour les variantes présentant des tracés neufs) et « en cas de modification significative d'une route existante » (pour les aménagements sur place notamment prévus).

MISE EN ŒUVRE SUR LE PROJET - PROTECTIONS PROPOSÉES

L'ambiance sonore représente un enjeu dans le cadre du projet au regard de l'amélioration du cadre de vie notamment en traversée de Mallemoisson.

Des premières propositions de protections sont formulées :

- Mise en place de **protections à la source** en bordure des sections en tracé neuf face à des bâtiments groupés (au minimum : 2 bâtiments). Les protections de type « écran acoustique » apparaissent les mieux adaptées à ce stade.
- Mise en place de **protections par isolation de façades** pour les bâtiments isolés situés en bordure de tracé neuf et pour tous les bâtiments situés en bordure des sections en aménagement sur place sur les zones où le projet se rapproche du bâti (hors Points Noirs Bruits – PNB²³).
- Au niveau du traitement des PNB pour les sections en aménagement sur place, de par leur position en bordure des sections de voies existantes, c'est une isolation de façade qui est retenue à ce stade de l'étude comme mesure de protection.

Pour la variante de tracé retenue à l'issue de la concertation publique, les études acoustiques seront poursuivies et affinées pour dimensionner le type de protection.

En effet, les bâtiments identifiés comme à protéger à ce stade de l'étude feront l'objet d'une vérification affinée lors de l'analyse de la solution retenue.



²² Se reporter à l'annexe « Réglementation acoustique » pour connaître le détail des principes relatifs au bruit à considérer dans la réalisation d'un projet routier

²³ L'annexe « Réglementation acoustique » précise les définitions réglementaires à la notion de Point Noir Bruit.

QUALITÉ DE L'AIR

PRINCIPES GÉNÉRAUX

L'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air est obligatoire pour tout projet de création ou de réaménagement de route.

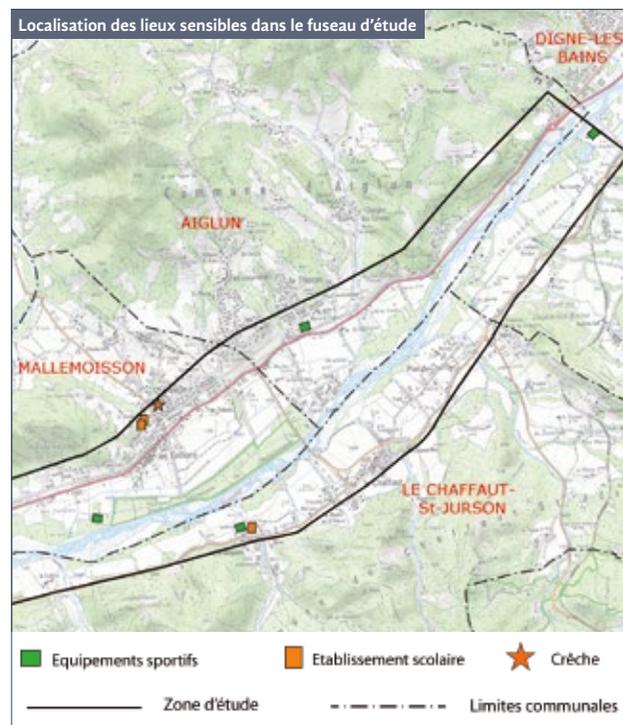
MISE EN ŒUVRE SUR LE PROJET

Le secteur d'études pris en considération est situé entre les communes de Malijai et de Digne-les-Bains.

La zone d'étude a été définie en prenant appui sur les propositions de tracés à l'étude et la RN85 élargie à une bande de 300 m de part et d'autre des voiries pour tenir compte des continuités : soit tout ou partie des communes de Malijai, Mirabeau, Mallemoisson, Aiglun, Le Chaffaut St Jurson et Digne-les-Bains.

L'impact que peut avoir la qualité de l'air dépend des concentrations en polluants dans l'air mais également du type de population présente. Les lieux sensibles correspondent aux établissements regroupant les personnes les plus sensibles. Ainsi, les points sensibles répertoriés au niveau de la zone d'étude sont les écoles, les maisons de retraite, les hôpitaux, les établissements sportifs...

L'ensemble des éléments sur la qualité de l'air sera présenté dans le dossier d'études d'impact préalable à l'enquête publique préalable à la DUP.



CADRE DE VIE

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85 est conçu en prenant en considération la qualité de vie des habitants.

Il s'agit notamment de veiller à **maintenir les pratiques ou usages liés aux espaces naturels du territoire** (accessibilité au Haras de Fontenelle, à la forêt de Mallemoisson : chemins de randonnées, accrobranche, non perturbation des cheminement de la faune pour l'activité cynégétique) et à **conserver voire créer les circulations** correspondantes aux pratiques de circulation attachées au territoire (liaisons piétonnières et cyclables...).

Il s'agira également d'éviter autant que possible de porter préjudice au **patrimoine bâti** emblématique du territoire de la basse vallée de la Bléone.

Les principaux enjeux **paysagers** à considérer autour du projet sont les suivants :

- Assurer la qualité et la perception des paysages remarquables
- Préserver le paysage agricole et naturel
- Maintenir les principales ouvertures visuelles
- Soigner l'insertion de la RN85 dans le paysage

Des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation



seront approfondies après le choix d'une variante d'aménagement préférentielle pour tenir compte de ces différents enjeux.

MILIEU NATUREL

Dans le cadre des études qui seront menées sur la variante retenue après la concertation, un inventaire précis de toutes les espèces et habitats potentiellement impactés par le projet sera finalisé et permettra de préciser les mesures d'atténuation ou de compensation en cas d'impacts non réductibles.

Le territoire concerné regroupe de nombreuses espèces protégées ou à enjeu important de conservation.

Aussi, les différents groupes d'espèces transitent par les trames vertes et bleues, certains corridors étant empruntés par de nombreux groupes (ex : torrent des Duyes, forêt de

Mallemoisson...) qui peuvent constituer de véritables zones de refuge pour les espèces. Les déplacements de la faune s'opèrent donc perpendiculairement à l'actuelle RN85 (par le biais des affluents de la Bléone, déplacement dit « transversal ») mais également parallèlement à la route nationale (par le biais de la ripisylve de la Bléone et de ses adoux, déplacement dit « longitudinal »).

À ce stade d'avancement des études, les mesures d'atténuation des impacts proposées sont :

- éviter en phase travaux les périodes sensibles pour les espèces patrimoniales (cycle de reproduction des espèces) ;
- adapter les modes opératoires du chantier (limitation des emprises et de l'impact sur les zones humides...) ;
- rétablir ou améliorer les continuités écologiques ;

- préserver les habitats des insectes, amphibiens et chauves souris.

L'ensemble des mesures à prévoir pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur le milieu naturel sera précisé dans le cadre du dossier d'étude d'impact, pièce constitutive du dossier d'enquête préalable à la DUP.

ACTIVITÉS AGRICOLES

L'agriculture occupe une place importante dans le Val de Bléone (secteur du département concerné par le projet). La fragmentation d'une parcelle cultivée peut avoir des répercussions pour son exploitant (surface exploitable diminuée, manque d'accès...). Elle peut entraîner également une fermeture du milieu et un changement de la fonctionnalité écologique de ce milieu.





La thématique agricole fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre du projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains au vu des importants enjeux qui s'y rattachent.

Les variantes ont en effet des impacts différents sur les espaces agricoles selon leur longueur ou localisation. Pour assurer la préservation de l'unité des espaces agricoles traversés, le maintien des infrastructures d'irrigation et l'accès au parcellaire, les variantes ont vocation à être localisées au maximum en bordure des espaces agricoles pour éviter des effets de rupture.

En matière de **réduction** des impacts sur l'activité agricole, la principale mesure consiste à rétablir les accès, les cheminements pour le matériel agricole et les réseaux d'irrigation.

Selon le niveau d'impact sur les activités agricoles, des **mesures compensatoires** collectives peuvent venir améliorer les espaces agricoles : remaillage des canaux d'irrigation/fossés/haies agricoles, aide à des projets collectifs, restructuration foncière par des échanges parcellaires amiables...

ENJEUX HYDRAULIQUES

LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES NATURELS DU TERRITOIRE

Les risques naturels sont particulièrement présents sur le territoire d'étude avec 4 types de risques différents répertoriés : risque inondation, risque mouvement de terrain, risque sismique (sismicité moyenne) et risque feux de forêt.

Le risque feu de forêt sera pris en considération par le respect de mesures de prévention en phase travaux et en phase d'exploitation (ex : débroussaillage).

Le risque inondation représente un enjeu fort sur le territoire du projet d'aménagement. En effet, la présence de zones inondables représente une contrainte forte avec la nécessaire transparence des écoulements à prévoir par la réalisation d'ouvrages et la compensation de tout remblai.

Les 5 communes concernées par le projet disposent d'un Plan de Prévention des Risques Inondations : Aiglun, Malijai, Digne-les-Bains, Mallemoisson et Mirabeau (en cours d'élaboration).

Le projet s'inscrit dans un territoire où les **enjeux hydrauliques** sont très importants. Les études menées s'attachent à la prise en compte de ces enjeux dans la réalisation du projet. Ainsi, toutes les variantes améliorent l'état actuel.

Les mesures pour éviter et/ou réduire l'impact du projet sur le milieu hydraulique local, voire compenser en cas d'impacts non réductibles, seront affinées pendant la phase d'étude de la solution retenue :

- Le projet devra notamment assurer la protection de la ressource en eau pour qu'aucun rejet direct ne soit fait dans le milieu naturel (création d'ouvrages).
- Des mesures seront également prises pour assurer la transparence hydraulique avec le rétablissement des écoulements naturels
- Toutes les eaux de ruissellement sur la chaussée seront collectées et traitées avant rejet grâce à un réseau d'assainissement (superficiel) et des bassins multifonctions avant d'être rejetées dans le milieu naturel.
- Le respect des prescriptions liées à la présence de périmètres de protection des captages d'eau potable doit faire également partie des mesures à prévoir.

CONDITIONS DE RÉALISATION DE L'OPÉRATION

PRINCIPAUX ACTEURS DU PROJET

Le projet d'aménagement de la desserte de Digne-les-Bains par la RN85, entre Malijai et Digne-les-Bains, est une opération dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'État – Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, représenté par la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence-Alpes-Côte-d'Azur, instance régionale déconcentrée.

Le maître d'ouvrage s'est entouré, pour mener les études techniques, de différentes compétences de prestataires ou partenaires publics (DDT04, Chambre d'agriculture 04, CEREMA, SMAVD, SMAB...) ainsi que de cabinets d'études et intervenants privés (Ingérop, Egis Eau, SEGED, CIA Acoustique...).

La conduite du projet a été menée et sera poursuivie en mobilisant les instances de concertation locales (comités de pilotage, groupes de travail...) permettant d'enrichir le contenu de l'opération de l'expertise et du point de vue des acteurs du territoire, qu'ils soient institutionnels, consulaires ou associatifs.

COÛT ET FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

La réalisation d'un projet routier, ici sous maître d'ouvrage unique, l'État représenté par la DREAL PACA (Service Transports et Infrastructures – Unité Maîtrise d'Ouvrage), nécessite un financement important, le plus souvent apporté dans le cadre d'une convention de co-financement associant les collectivités publiques concernées ou intéressées par l'opération.

En effet, suite au rapport de la Commission « Mobilité 21 » (cf. supra), cette opération a vocation à relever des contractualisations pluriannuelles passées entre l'État et les collectivités locales : Contrats de Plans État Région (CPER) ou Programme De Modernisation des Itinéraires routiers (PDMI).

Le financement de l'amélioration de la desserte de Digne-les-Bains sera ainsi assuré par un co-financement entre l'État, la région PACA et le Conseil Général des Alpes-de-Haute-Provence (la répartition entre chaque co-financeurs sera définie dans le cadre du CPER 2015-2020).

PROCHAINES ÉTAPES DE L'OPÉRATION

APRÈS LA CONCERTATION L300-2

Au terme de la période de concertation publique, un bilan sera établi par l'État (représenté par la DREAL PACA), maître d'ouvrage, à l'horizon du printemps 2015. Ce bilan sera rendu public et fera l'objet d'une diffusion, notamment par sa mise en ligne sur le site internet de la DREAL PACA.

Les aménagements qualitatifs retenus et les conclusions de la concertation publique seront pris en considération pour l'élaboration du dossier d'enquête préalable à la DUP.

Ce n'est qu'après l'obtention de la DUP que les différentes étapes opérationnelles (acquisitions foncières, définition précise des travaux à réaliser...) pourront commencer en vue d'une mise en service des aménagements financés au CPER 2015-2020.

LES PROCHAINES ÉCHÉANCES

Les étapes clés qui suivront la période de concertation et le choix des aménagements retenus pour la suite des études sont les suivantes :

2016

Enquête préalable à la DUP : elle se tiendra sur la base du dossier d'études préalables portant sur les aménagements retenus à l'issue de la concertation ;

Déclaration d'Utilité Publique : après l'enquête publique et sur la base du rapport de la commission d'enquête, la DUP du projet sera prise par arrêté préfectoral ;

Procédures complémentaires liées aux acquisitions foncières, aux diverses autorisations (lois sur l'eau, espèces protégées, archéologie...) la finalisation des études et la consultation des entreprises ;

2017

Démarrage des travaux (sous réserve d'inscription au prochain CPER 2015-2020)

2020

Mise en service des premiers aménagements de la RN85
Poursuite de la réalisation des aménagements aux CPER suivants

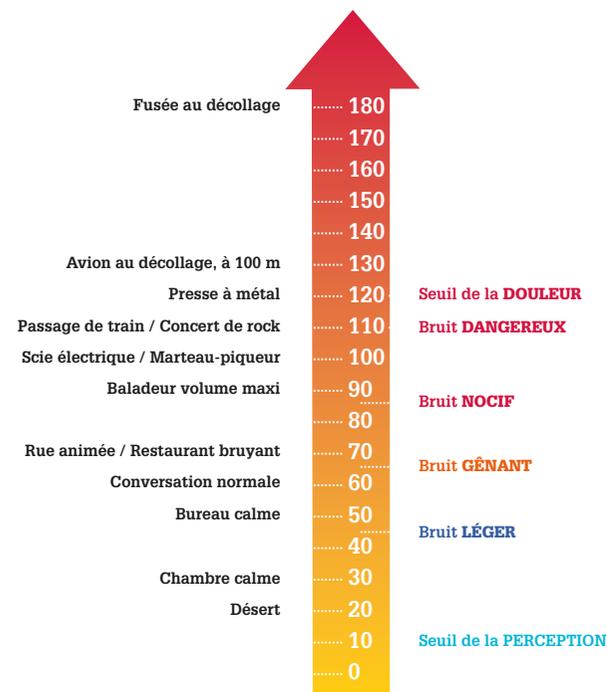
ANNEXES

RÉGLEMENTATION ACOUSTIQUE

EN CAS DE CRÉATION D'UNE NOUVELLE ROUTE

Lorsqu'une route nouvelle est construite, ce qui est le cas pour partie sur la présente opération sur les portions de tracés neufs envisagés, les principes ci-après s'appliquent. Le projet doit être conçu de façon à ce que sa contribution sonore ne dépasse pas, en façade des bâtiments riverains, des niveaux fixés par la réglementation et exprimés par un indicateur spécifique, le LAeq, envisagé sur deux périodes, le jour (de 06h00 à 22h00) et la nuit (de 22h00 à 06h00).

Échelle du bruit (en dB)



NIVEAUX SONORES MAXIMUM À RESPECTER

Caractéristiques des constructions	Si ambiance sonore initiale modérée		Si ambiance sonore initiale non modérée	
	Jour (06h00 – 22h00)	Nuit (22h00 – 06h00)	Jour (06h00 – 22h00)	Nuit (22h00 – 06h00)
Établissements de santé, de soin et d'action sociale sauf salles de soins et de repos	60 dB(A)	55 dB(A)	60 dB(A)	55 dB(A)
Salles de soins et de repos	57 dB(A)		57 dB(A)	
Établissements d'enseignement	60 dB(A)		60 dB(A)	
Logements	60 dB(A)	55 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
Bâtiments à usage de bureaux	65 dB(A)			

Ces niveaux sonores sont appréciés sur le long terme (généralement 20 ans après la mise en service prévisible) afin de dimensionner des dispositifs de protections pérennes pour les riverains.

Ces niveaux réglementaires dépendent de deux éléments :

- De l'ambiance sonore extérieure initiale, c'est-à-dire du niveau de bruit constaté avant la réalisation du projet, qui pourra être qualifiée de « modérée » ou « non modérée » selon des critères établis ;
- De la nature de la construction (logement, établissement de santé, établissement d'enseignement, bureaux...)

Pour qualifier l'**ambiance sonore initiale**, des mesures in situ sont réalisées à 2 m en avant de la façade des constructions et permettent de caractériser le niveau de bruit (exprimé par le LAeq) :

- Si le LAeq jour est inférieur ou égal à 65 dB(A) et le LAeq nuit < 60 dB(A), on dit que l'**ambiance sonore initiale est modérée** ;
- Dans les autres cas, on dit que l'**ambiance est non modérée**.

À noter que l'appréciation de ce critère d'ambiance sonore modérée ou non modérée est recherchée pour des zones homogènes d'un point de vue de l'occupation du sol et non bâtiment par bâtiment. Chaque fois que les niveaux sonores ainsi calculés au niveau des constructions dépasseront les seuils réglementaires (cf. tableau), des protections acoustiques devront être intégrées au projet de façon à ce que cette contribution soit rabaisée en-dessous desdits seuils.

Ces protections peuvent être soit des **protections dites « à la source »** (écrans ou murs antibruit, merlons, traitement paysager...) soit des **protections en façade des constructions** quand les protections « à la source » sont techniquement ou économiquement impossibles voire très difficiles à mettre en œuvre. Des solutions peuvent parfois être des protections mixtes associant les deux types de mesures.

Le coût de ces dispositifs de protection, quelle que soit leur nature, est intégré au montant de l'opération.

RÉAMÉNAGEMENT D'UNE ROUTE EXISTANTE

Lorsque le projet consiste à réaménager une route existante, ce qui est le cas pour une partie du présent projet (aménagement sur place), d'autres règles s'appliquent.

La réglementation impose la mise en œuvre de protections acoustiques à la condition que deux critères soient satisfaits :

- Les travaux en question doivent être « significatifs » (modernisation, augmentation de vitesse réglementaire avec travaux sur la voie, augmentation de capacité hors travaux d'entretien, aménagements ponctuels) ;
- L'aménagement conduira à accroître de plus de 2 dB(A) le niveau sonore, cette évolution devant s'apprécier entre le niveau sonore à terme (c'est-à-dire 20 ans après la mise en service du projet) sans l'aménagement prévu et le niveau sonore à terme avec l'aménagement prévu.

Si ces deux conditions sont remplies, le projet doit alors respecter les exigences suivantes :

- Si la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux est inférieure aux valeurs du précédent tableau, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux ;
 - Exemple pour un logement en période diurne : si la contribution initiale de la route à transformer est inférieure ou égale à 60 dB(A), sa contribution après transformation devra respecter ce seuil de 60 dB(A).
- Dans le cas contraire, la contribution sonore, après travaux, ne doit pas dépasser la valeur existant avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.
 - Exemple pour un logement en période diurne : si la contribution initiale de la route à transformer est supérieure à 60 dB(A), sa contribution après transformation ne devra pas dépasser la valeur initiale et, dans tous les cas ne pas dépasser 65 dB(A).

Le respect de ces exigences est vérifié et mis en œuvre comme pour les nouvelles routes : modélisation à 20 ans après la mise en service de la contribution sonore et intégration éventuelle au projet de protections acoustiques pour ne pas dépasser les seuils réglementaires.

NOTION DE « POINT NOIR BRUIT » :

pour le bruit routier, un « point noir bruit » est un bâtiment d'habitation, de santé, de soins, d'enseignement ou d'action sociale (crèches, haltes-garderies, foyers d'accueil, foyers de réinsertion sociale...) vérifiant d'une part un critère acoustique (cf. définition suivante) et d'autre part un critère d'antériorité (cf. infra) par rapport à l'infrastructure concernée.

Critère acoustique : ce critère est vérifié lorsque le bâtiment est situé dans une zone où le bruit est dit critique, c'est-à-dire que l'indicateur acoustique LAeq atteint ou dépasse 70 dB(A) en période de jour et/ou 65 dB(A) en période de nuit.

Notion d'antériorité : la mise en œuvre de protections acoustiques sur un projet routier est réglementairement obligatoire uniquement pour des constructions antérieures à l'aménagement de la route. Il est prévu pour les autres bâtiments que la protection soit laissée à la charge et à la responsabilité du constructeur du bâtiment et non au gestionnaire de l'infrastructure.

Les règles fixant le droit à la protection pour les bâtiments riverains d'un projet sont édités par l'article R571-51 du code de l'environnement

COÛT DÉTAILLÉ PAR VARIANTE

COÛT DES VARIANTES PAR SECTION (EN M€ TTC)

	Malijai Maison de pays	Déviations ouest Maison de pays-RD17	Déviations est RD17-Météore	Météore Rocher coupé	Total
Variante 1	14	46	4	4	68
Variante 2A	15,5	46	7,5	4	73
Variante 2B	15	84,5	7,5	4	111
Variante 3	20,5	73	7,5	4	105
Variante 4	66,5	73	7,5	4	151
Linéaire (en km)	6,7	2	2,2	1,3	

COÛT KILOMÉTRIQUE PAR SECTION (EN M€ TTC)

	Malijai Maison de pays	Déviations ouest Maison de pays-RD17	Déviations est RD17-Météore	Météore Rocher coupé
Variante 1	2,1	23	1,8	3,1
Variante 2A	2,3	23	3,4	3,1
Variante 2B	2,2	42,2	3,4	3,1
Variante 3	3,1	36,5	3,4	3,1
Variante 4	9,9	36,5	3,4	3,1

GLOSSAIRE

AEP : Alimentation en Eau Potable

ANAH : Agence Nationale de l'Habitat

ASA : Association Syndicale Autorisée

BAC : Bassin d'Alimentation de chaque Captable

CC : Communauté de communes

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CEA : Commissariat à l'Énergie Atomique

CEREMA : Centre d'études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

CETE Méditerranée : Centre d'Études Techniques de l'Équipement (depuis le 1er janvier 2014, le CETE Méditerranée et devenu le CEREMA DTerMer, direction territoriale Méditerranée)

CPER : Contrat de Plan État Région

dB : décibels

DDT : Direction Départementale des Territoires

DIRMED : Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée

DREAL PACA: Direction Régionale de l'Équipement, de l'Aménagement et du Logement Provence-Alpes-Côte-d'Azur

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

LAeq : de l'Anglais Level Acoustic Equivalent (niveau acoustique équivalent)

LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs

MEEDDM : Ministère de l'Énergie, de l'Écologie, du Développement Durable et de la Mer

OPAH RU : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat de Renouvellement Urbain

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

PDMI : Programme De Modernisation des Itinéraires

PNB : Point Noir Bruit

PR : Point de Repère ou Point Routier

PRAS : Programme Régional d'Aménagements de Sécurité

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

SIREDO : Système informatisé de recueil de données de la DIRMED

SMAB : Syndicat Mixte de l'Aménagement de la Bléone

SMAVD : Syndicat Mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

SNIT : Schéma National des Infrastructures de Transport

TMJA : Taux Moyen Journalier Annuel

VÉH / JOUR : Véhicules par jour

ZNIEFF : Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique





Réalisation : Nicaya / Studio Magellan - Crédits photographiques : Laurent Carte, DR. Images 3D aménagements : CEREMA



**Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement PACA**

Service Transports Infrastructures - Unité Maîtrise d'ouvrage
16 rue Zattara - 13332 Marseille Cedex 3 - Tél. : 04 91 28 40 40

www.paca.developpement-durable.gouv.fr