



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la rocade de Gap (05), section centrale

n°Ae : 2011- 61

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 23 novembre 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de rocade de Gap (Hautes-Alpes), section centrale dite « de Charance ».

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Rauzy, Guth, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Rouquès, Schmit, Ullmann, Vernier.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Vestur, MM. Féménias, Letourneux

*
* * *

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète des Hautes-Alpes par courrier du 24 août 2011 et le dossier complet a été reçu le 29 août 2011.

L'Ae rend un avis sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet. Cet avis est fondé sur les documents transmis par le maître d'ouvrage (le dossier d'enquête publique) numérotés de A à H et, en annexes, sur l'évaluation appropriée des incidences des sites Natura 2000 et sur le bilan de la concertation interservices.

L'Ae a consulté la préfète des Hautes-Alpes au titre de ses attributions en matière d'environnement par courrier du 30 août 2011 et a pris en compte son avis du 20 octobre 2011.

L'Ae a consulté le ministère chargé de la santé par courrier du 30 août 2011.

L'Ae a pris connaissance de l'avis de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques du 11 octobre 2011, et de celui de la direction départementale des territoires en date du 13 octobre 2011, adressés à Madame la préfète des Hautes-Alpes.

L'Ae a pris connaissance de l'avis adressé par le Conservatoire botanique national le 26 avril 2011 à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence – Alpes – Côte d'Azur (DREAL PACA).

Sur le rapport de Madame Annick GUERBER LE GALL et Monsieur François VAUGLIN, dans lequel les recommandations principales sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

1 Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

La ville de Gap (05) connaît de forts embouteillages aux heures de pointe et à l'occasion des déplacements touristiques saisonniers. Cette situation résulte d'une configuration très centralisée des axes de déplacements. Il est donc envisagé de construire une déviation de l'agglomération.

Ce programme comporte trois sections, la section centrale dite « de Charance » correspondant au projet sur lequel porte le présent avis. La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence – Alpes – Côte d'Azur (DREAL PACA) est le maître d'ouvrage.

L'étude d'impact est clairement présentée.

Toutefois, l'Ae recommande de mieux étayer la présentation du choix réalisé entre les variantes étudiées, et d'examiner d'autres variantes à la construction de la rocade ou a minima en accompagnement de celle-ci, visant par exemple à une réorientation des déplacements vers d'autres modes de transports dans une optique de développement durable.

Le bilan du projet n'est pas établi au regard des objectifs qui ont été fixés. En particulier, il apparaît que la congestion du centre ville ne sera pas significativement soulagée. L'Ae recommande de présenter une synthèse de l'atteinte à long terme des objectifs.

La prise en compte de l'environnement par le projet présente certaines faiblesses.

L'enjeu environnemental majeur découle des effets de l'étalement urbain, qui risque d'être très nettement accru par le projet, et ce dans un contexte paysager et écologique remarquable.

C'est pourquoi l'Ae :

- recommande que les mesures décrites dans l'étude d'impact pour éviter, atténuer, ou à défaut, compenser les impacts du projet soient l'objet d'un engagement précis du maître d'ouvrage,
- recommande que le maître d'ouvrage s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que les atteintes du projet sur les sites Natura 2000 restent « non notablement dommageables » y compris dans la phase d'exploitation,
- souligne la nécessité pour la ville de définir d'autres mesures sur l'urbanisme, les circulations et les transports pour limiter l'étalement urbain tout en décongestionnant le centre ville,
- préconise que soit réalisée et portée à la connaissance du public une synthèse des pressions incitant à l'étalement urbain.

En outre, l'Ae rappelle que toute destruction d'espèces protégées ou de leur habitat nécessite d'obtenir préalablement une dérogation, et recommande de compléter les études de bruit.

L'Ae émet par ailleurs un certain nombre d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé ci-après.

*

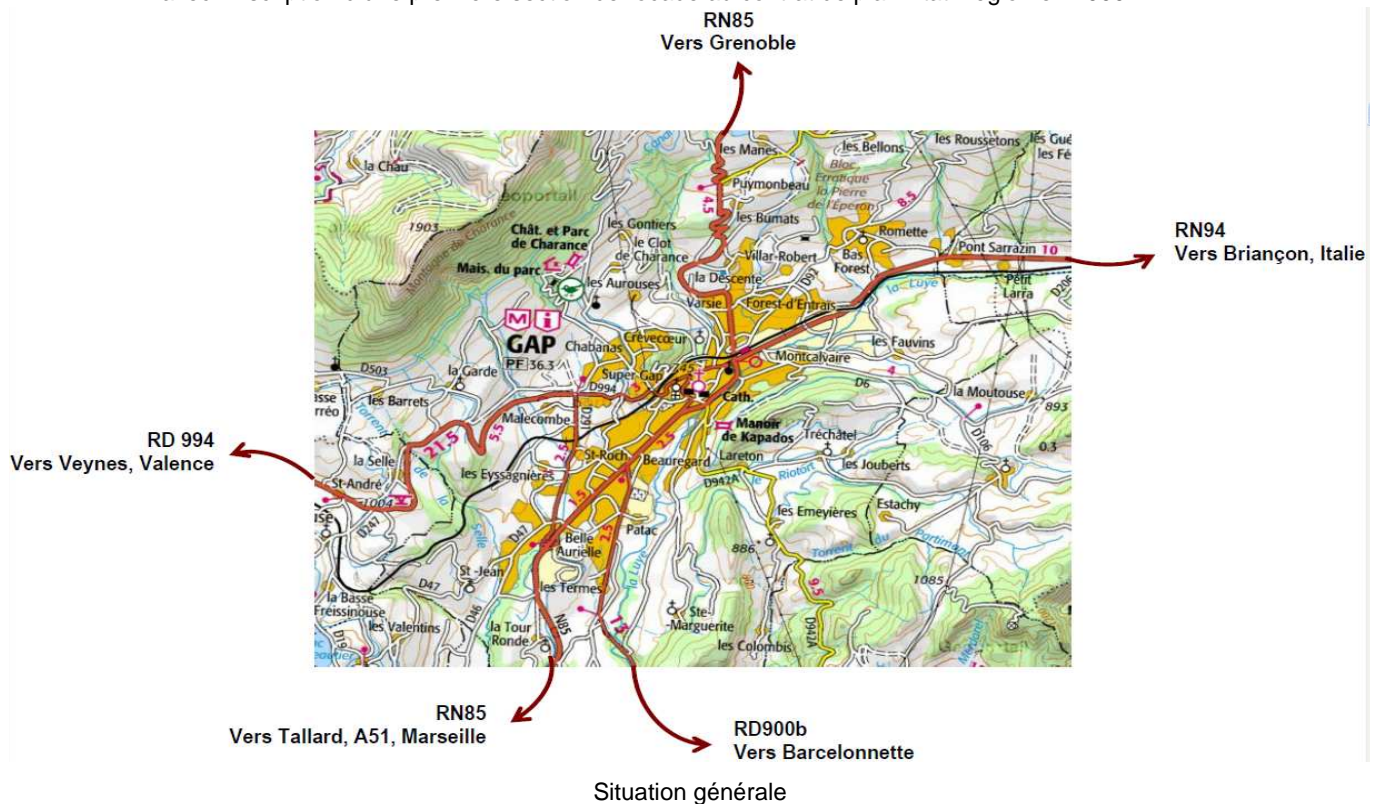
* *

Avis détaillé

1 Le contexte et la présentation du projet

1.1 Le contexte

La RN 85 (aussi appelée « route Napoléon ») passe par le centre de Gap. Le projet de sa déviation a fait l'objet d'études dès les années 1970 et le plan d'occupation des sols (POS) est modifié en 1974 pour accueillir une telle infrastructure. Cependant, la perspective de la réalisation de la liaison autoroutière Grenoble – Sisteron a eu pour effet de différer le projet, avant que celui-ci revienne sur le devant de la scène avec l'inscription d'une première section de rocade au contrat de plan État-Région en 2000.

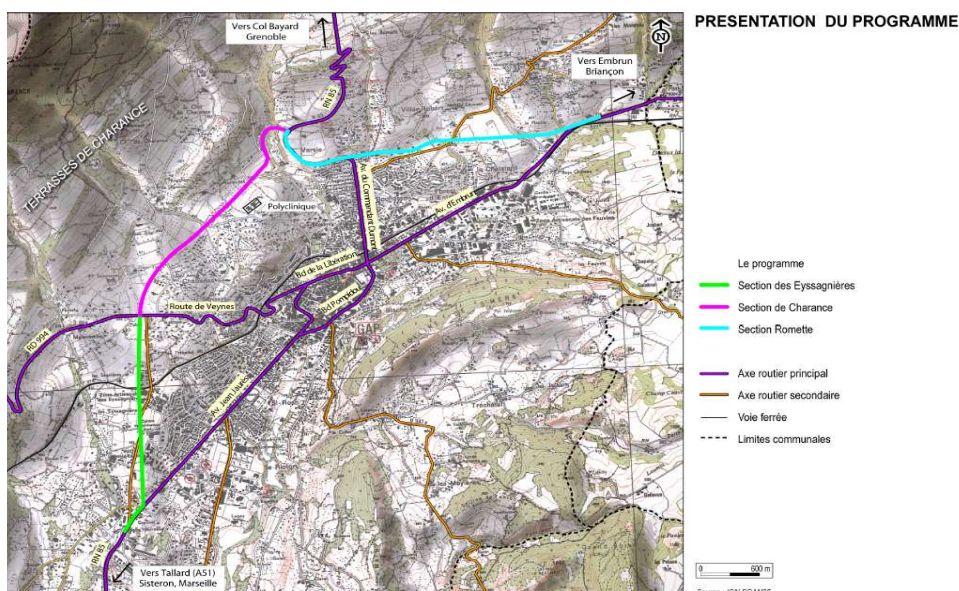


Le projet vise à éviter le centre ville en reliant la route de Marseille (RN 85) située au sud de Gap à la route de Briançon (RN 94) située à l'est en croisant la route de Veynes (RD 994) à l'ouest. Les principaux objectifs poursuivis sont :

- desservir et participer à la structuration des quartiers périphériques et des zones d'activités en intégrant l'identité des sites traversés : urbains, péri-urbains et naturels,
- améliorer la sécurité dans la traversée du centre-ville,
- dévier le trafic de transit et d'échanges en provenance des pénétrantes qui convergent actuellement sur les boulevards ceinturant l'hypercentre de Gap (RN 85 nord-sud, RD 994) et permettre de conduire une requalification urbaine et en faveur des piétons, des deux roues et des transports en commun.

En raison de l'importance des financements à mobiliser, le projet de rocade constitue un programme en trois phases : la section ouest dite « des Eyssagnières », la section centrale dite « de Charance », et la section est dite « de Romette ».

La première partie de ce programme est l'objet du présent projet. La section centrale dite « de Charance » a été retenue en premier lieu car elle est décrite comme répondant « de manière significative » aux objectifs poursuivis.



Situation détaillée : la section dite « de Charance » est de couleur rose.

1.2 La présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet de rocade sur la section centrale dite « de Charance » représente un linéaire de 2,9 km entièrement situé sur la commune de Gap. Il relie la RD 994 à la RN 85 en traversant les quartiers de Chabanas, de Charance et des Aurouzes avant de franchir le torrent de Bonne.

L'opération vise à créer une voie bidirectionnelle (2x1 voie) sur laquelle la vitesse serait limitée à 70 km/h, doublée d'une « voie verte » destinée aux vélos et piétons. Elle comportera :

- quatre giratoires au droit des voies suivantes : RD 994, avenue de Charance, chemin des Aurouzes, RN 85,
- un passage inférieur pour le rétablissement du chemin de Chabanas,
- un passage supérieur pour le rétablissement du chemin des Peupliers²,
- deux ouvrages d'art au droit du torrent de Bonne : un viaduc et une paroi clouée.

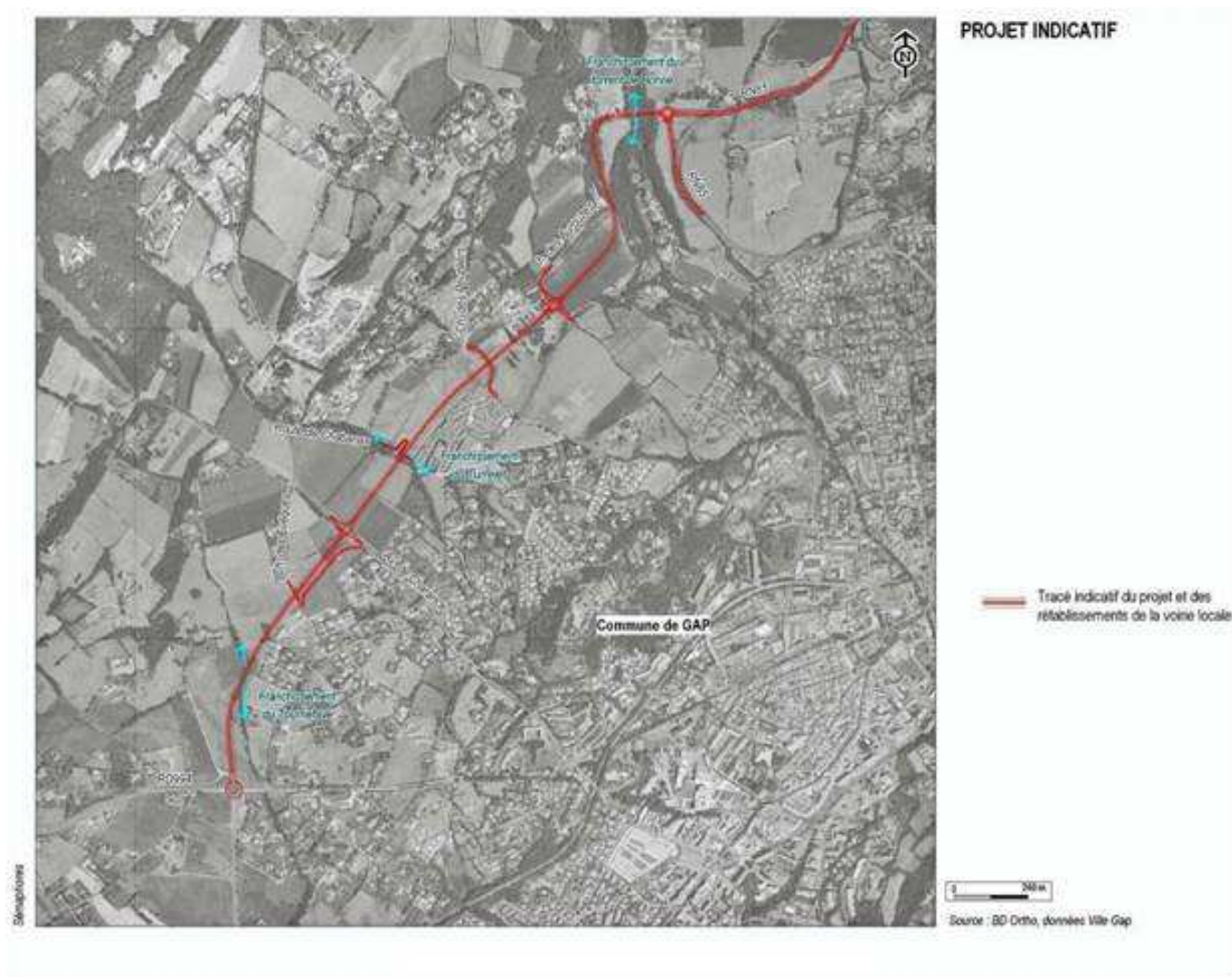
Le chemin des Évêques sera rétabli pour les piétons et les vélos (avec un feu tricolore sur la rocade) et dévié et rétabli via l'avenue de Charance pour la circulation motorisée.

Des passages en déblai et en remblai seront nécessaires, mais le maître d'ouvrage a recherché un parcours le plus proche possible de la topographie pour réduire le besoin de déblais et remblais.

Ces aménagements permettront de rétablir les cheminements agricoles.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de préciser la manière dont la voie verte sera organisée au droit des rétablissements et giratoires.

2 Le dossier indique que le rétablissement du chemin des Peupliers sera supérieur en page E192 et inférieur en page E197, et qu'il sera l'un ou l'autre en pages E29 et E256. Les rapporteurs ont compris de leur visite et du dossier qu'il serait supérieur. Cette ambiguïté devra être supprimée.



Tracé et rétablissements liés au projet

2 Les procédures relatives au projet

Ce projet est placé sous la maîtrise d'ouvrage de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence – Alpes – Côte d'Azur (DREAL PACA).

Le dossier fourni est celui de l'enquête publique, qui portera sur la déclaration d'utilité publique et sur la mise en compatibilité du POS de Gap³, procédure nécessaire pour ajuster la réserve figurant au POS depuis 1974 à l'emprise exacte du projet de rocade qui sera réalisé. De plus, 14 850 m² d'espaces boisés classés dans le secteur de la boucle de Varsie doivent être déclassés.

Par ailleurs, une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau⁴ sera engagée ultérieurement.

Pour réaliser le franchissement du torrent de Bonne, une autorisation de défrichement⁵ sera nécessaire.

D'autre part, le POS de Gap est en cours de révision pour un passage en plan local d'urbanisme (PLU), et le schéma de cohérence territorial (SCoT), document de planification stratégique à l'échelle intercommunale, est en cours d'élaboration.

3 Articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme.

4 Articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.

5 Article L.311.1 du code forestier.

3 L'analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact comporte toutes les parties prescrites par l'article R.122-3 du code de l'environnement. En particulier le IV° de cet article⁶ est appliqué : le dossier comporte une partie spécifique (« II : Appréciation des impacts du programme ») dédiée à l'analyse des impacts de l'ensemble du programme de la rocade.

Le dossier porte ensuite à raison sur les impacts spécifiques de la section dite « de Charance ».

3.1 L'analyse de l'état initial

Urbanisme

La maîtrise de l'urbanisation péri-urbaine est un des enjeux majeurs paysagers et de développement durable du gapençais, couplé au traitement des zones commerciales d'entrée de ville qui ne permettent pas actuellement une transition ville-campagne harmonieuse (page E50).

Ainsi, la rocade est présentée (page E57) comme un point de contact entre la ville et la campagne.

De manière cohérente, l'agenda 21 de Gap, qui a été validé en février 2011 (page E151), comporte l'objectif de « se fixer des règles pour lutter contre l'étalement urbain ».

Or le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU, devenu caduc) de 1975 (page E147), dont il est rappelé qu'il constitue à ce jour l'unique réflexion intercommunale relative à la planification de l'espace, prévoyait de contenir l'urbanisation à l'intérieur de la déviation nord, mais qu'à long terme (au-delà de 1985), l'urbanisation dépasserait la limite de la rocade nord en bordure de la route de Veynes.

Force est de constater que des constructions sont d'ores et déjà présentes de part et d'autre de l'emplacement du projet. Deux nouveaux lotissements sont en cours de construction de chaque côté de la future rocade (page E129) et un projet d'éco-quartier au nord-ouest de la rocade et au nord de la route de Veynes est prévu (entre le rond point du « Sénateur » et le « Petit Séminaire »).

Les six programmes d'aménagement d'ensemble (PAE) définissent les cahiers des charges des terrains ouverts à l'urbanisation. Ces terrains dépassent largement la limite de la rocade (pages E148 et suivantes), et l'état initial précise que les PAE « n'engagent pas la collectivité dans une démarche de développement durable ni de limitation de l'étalement urbain ».

L'Ae recommande d'ajouter une synthèse des diverses orientations stratégiques d'urbanisme et des projets en cours ou à venir, afin d'éclairer le public sur l'enjeu central de l'étalement urbain.

Hiérarchisation des enjeux

En fin de l'analyse de l'état initial, les différents enjeux environnementaux sont hiérarchisés. L'un de ces enjeux est intitulé « documents d'urbanisme » et se trouve de fait limité aux enjeux réglementaires. Il est classé comme un enjeu moyen.

L'Ae recommande d'élargir cet enjeu en intégrant l'urbanisme et l'étalement urbain, alors classé comme enjeu fort.

Les enjeux liés aux espèces végétales et animales à enjeu de conservation sont bien présentés, mais il n'existe pas de document faisant la synthèse des populations et habitats dont la présence est avérée ou fortement probable sur le site ou à proximité.

L'Ae recommande d'ajouter à l'étude d'impact une carte de synthèse des recensements floristiques et faunistiques.

Trafic

Les données liées au trafic permettent de poser le diagnostic de saturation du centre urbain qui motivent le projet (pages E157 et suivantes). En complément, la pièce « F : Évaluation socio-économique » apporte des précisions supplémentaires. Le trafic de Gap étant fortement marqué par d'importantes variations saisonnières et journalières et intra-journalières, l'une des motivations importantes du projet est d'apporter une meilleure gestion de la pointe, laquelle est faiblement caractérisée dans le document.

L'Ae recommande de compléter les informations fournies par des estimations du trafic à différentes

⁶ Cet article dispose : « [...] Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. »

heures de la journée et à différents moments significatifs dans l'année au regard de l'ensemble du trafic annuel.

3.2 L'analyse des variantes et les raisons du choix

3.2.1 Le but poursuivi et le choix réalisé

Le trafic routier de Gap est de 115.000 véhicules par jour⁷ dont la moitié est constituée de trafic interne de quartier à quartier. Le transit est de 15.000 véhicules par jour, soit 13% du total. Le centre urbain est actuellement un lieu de passage quasi obligatoire pour traverser Gap.

De plus, le préambule de l'évaluation des incidences Natura 2000 rappelle au sujet du projet de contournement routier de Gap que « l'objectif premier est de désengorger le centre de Gap saturé par les flux de véhicules provenant des axes Aix-en-Provence/Grenoble et Aix-en-Provence/Briançon ».

Partant de ce constat et des objectifs rappelés ci-dessus (1.1), quatre variantes sont présentées. C'est l'option d'un contournement par le nord et l'ouest sur une voie urbaine qui a été retenue.

Le choix, majeur, entre les différentes variantes du programme présentées pages E40 et suivantes est traité très superficiellement. Il repose sur un tableau comparant les contraintes liées à chaque tracé selon des évaluations qui, en l'état des explications sommaires fournies, sont nettement sujettes à débat⁸.

L'Ae recommande de mieux étayer l'argumentation préalable au choix réalisé.

L'étude de trafic⁹ estime qu'en 2015, la rocade section « Charance » construite, 5 % des usagers de la rocade seront en transit sur un total de 11.600 véhicules par jour. En 2035, la part du transit n'évolue pas (3 à 5 %), sur un total de 15.800 véhicules par jour.

Il résulte des cartographies présentées pages E252 et suivantes (et pages 39 à 44 de la pièce F) que les endroits « saturés » ou « très saturés » dans le centre de Gap resteront classés dans ces mêmes catégories après réalisation du projet. Il semble donc, contrairement aux commentaires textuels qui les accompagnent, que le projet ne conduit pas à une dé-saturation significative des zones les plus critiques, alors que le traitement des ralentissements dans le centre était l'un des enjeux du projet.

De plus, l'étude affirme (page E256) de manière optimiste qu'en délestant le centre ville, les transports en commun pourront le réinvestir (aucune réflexion ou avant-projet allant en ce sens ne sont mentionnés).

Plus globalement, le dossier n'évalue pas l'atteinte par le projet des objectifs qui avaient été fixés.

L'Ae souligne que la persistance à long terme d'axes « très saturés » en centre ville nécessite d'autres mesures sur l'urbanisme, les circulations et les transports dans Gap, comme évoqué plus haut.

Pour l'information du public, et en prévision d'un certain nombre de conséquences inéluctables sur l'environnement, l'Ae recommande de présenter une synthèse de l'atteinte à long terme des objectifs du projet.

3.2.2 Les variantes du programme

Si une « variante nulle » consistant à ne rien faire est évacuée en quelques lignes dans la présentation des variantes au projet (pages E179 et suivantes), le dossier ne comporte en revanche pas d'examen d'une variante qui résulterait d'une réflexion sur la réorientation des déplacements vers d'autres modes de transports dans une optique de développement durable de la ville.

Pourtant, compte tenu de la nature largement majoritaire du trafic local, une telle variante serait plus que bienvenue.

En effet, le choix de rocade retenu augmentera le flux de trafic à long terme et la réduction des émissions de gaz à effet de serre ne repose que sur les améliorations techniques extérieures au projet, attendues sur les carburants et les véhicules (page E296). Or le problème de congestion de Gap étant essentiellement lié au trafic local, un changement des comportements pourrait être envisagé à partir d'aménagements

7 dont 5% de poids lourds. Ces estimations résultent d'une étude de trafic réalisée par le CETE Méditerranée en janvier 2011 (page E157).

8 En particulier pour ce qui concerne la comparaison du transit capté, de l'impact environnemental, et des difficultés géologiques (pour ce dernier point, la lecture de la carte géologique fournie pourrait même conduire, en l'absence d'arguments supplémentaires, à une conclusion inverse).

9 La pièce « F : Évaluation socio-économique » repose sur une étude du CETE Méditerranée qui a utilisé des mesures de trafic réalisées de 2004 à 2009. L'Ae recommande de présenter les points de mesure cités pages 28 et 29 sur une carte.

infrastructurels visant à un report modal des usagers sur les transports en commun.

Gap dispose de quatre parcs relais. Celui d'Eyssagnières, situé à l'entrée ouest de la ville à proximité du giratoire de la route de Veynes (à l'entrée de la future rocade), est dimensionné pour 50 places et peu aménagé. En comparaison, le centre ville dispose de 3 860 places de stationnement et de 2 500 places sur l'espace public.

La forte multiplication des parcs relais, la réduction de l'espace consacré à la voiture dans le centre ville, une organisation plus efficace des transports en commun, et la suppression du passage à niveau proche du rond point du Cèdre¹⁰ pourraient apporter une réponse différente au problème posé.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'examiner d'autres variantes à la construction de la rocade qui, s'agissant d'écouler essentiellement du trafic local, permettent d'atteindre les objectifs fixés.

Au sein du programme, deux variantes sont envisagées pour le projet de la section dite « de Charance » : une « grande voie 70 » (vitesse limitée à 70 km/h, carrefours et feux tricolores tous les 350 à 500 m, avec trottoirs) et une « déviation d'agglomération » (vitesse limitée à 90 km/h ou 70 km/h, et des giratoires tous les 700 à 1 400 m). Le choix de la « déviation d'agglomération » est notamment justifié parce qu'« elle apparaît comme une coupure urbaine ».

Par ailleurs, le choix spécifique d'une rocade urbaine comportant de nombreux giratoires permettra par la suite de créer de nouvelles branches desservant les zones d'habitat diffus.

Enfin, l'augmentation de la capacité de la desserte locale comporte le risque d'appel de nouveaux flux de circulation qui pourraient engendrer de nouvelles zones de congestion.

L'Ae constate qu'il augmente donc le risque d'un étalement urbain et qu'il comporte un risque d'appel de nouveaux flux de circulation, tous deux difficiles à maîtriser.

3.2.3 Les variantes du projet

L'Ae recommande de compléter systématiquement les comparaisons entre les deux variantes du projet par la prise en compte de considérations liées à l'environnement (pages E181 et suivantes).

À une échelle plus locale du projet, des variantes liées aux carrefours et rétablissements de voies sont correctement étudiées. Le choix relatif au franchissement du ruisseau de Tournefave conduira à le déplacer sur un linéaire d'environ 200 m¹¹.

D'autre part, l'un des objectifs du projet est de permettre une requalification urbaine en faveur des circulations douces (pages E57 et E179). Il est seulement fait état de la création d'un réseau cyclable et piéton autour de la rocade (la « voie verte »).

L'Ae souligne qu'il n'est toutefois pas fait état de projet de requalification urbaine, notamment dans le centre ville, permettant d'atteindre cet objectif.

3.3 L'analyse des impacts et des mesures de réduction d'impact.

Le dossier comporte en partie « V : impacts du projet et mesures associées » les mesures envisagées pour répondre aux prescriptions de l'article R.122-3 II 4°. Or cette partie est présentée comme un ensemble de suggestions du cabinet ayant réalisé l'étude d'impact au maître d'ouvrage¹², certaines de ces suggestions s'adressant en outre au futur exploitant de la rocade.

Ces suggestions ne constituent pas, en l'état actuel de leur présentation, le texte qui doit être soumis au public par lequel le maître d'ouvrage s'engage.

L'Ae recommande que les mesures sur lesquelles le maître d'ouvrage s'engage soient clairement présentées au public.

Elle invite le maître d'ouvrage à reprendre l'ensemble des suggestions formulées en partie V et à préciser les échéances, le coût prévisionnel et le suivi (et ses modalités) sur lesquels il s'engage.

L'Ae souligne par ailleurs la fragilisation des mesures compensatoires (en particulier celles qui visent à maintenir les continuités et fonctionnalités écologiques) en cas de poursuite de l'étalement urbain.

10 Ce passage à niveau provoque de forts embouteillages aux heures de pointe (page E157).

11 Le schéma présenté en page E183 sans légende n'est pas compréhensible

12 Il en va ainsi notamment pour les mesures décrites aux paragraphes 2.1.1 page E202 (qualité de l'air), 2.1.3.1 (eaux de surface), 2.2 (environnement naturel), 3.3.4.2 (chiroptères), 3.3.5.1 (amphibiens), 3.3.7 (zones humides), 3.3.8.5 (mares), 3.3.8.6 (compartiments biologiques), 3.8 (paysage).

Les impacts du projet aux extrémités de la nouvelle rocade sur les voies existantes sont présentés au niveau de la RN 85, mais pas autour du rond point du « Sénateur » sur la route de Veynes.

L'Ae recommande de compléter l'étude par une présentation des effets de la rocade sur la voirie existante au niveau du rond point du « Sénateur » (RD 994).

La présentation de scénarios d'évaluation des impacts est réalisée à long terme (2035). L'Ae apprécie que ces scénarios comportent la rocade entièrement réalisée, ainsi que la seule section centrale de « Charance » en raison des incertitudes qui pèsent encore sur la réalisation des autres sections.

3.3.1 Les impacts en phase travaux

La présence d'Ambrosie et de Renouée du Japon, espèces invasives, est avérée sur le site du projet.

Par ailleurs, deux cours d'eau permanents sont présents sur le tracé prévu.

Enfin, deux stations de Gagée des Champs sont présentes en marge du projet.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de prendre les mesures nécessaires permettant d'épargner les stations de Gagée des Champs, de prévenir les pollutions et dégradations des cours d'eau permanents, et d'éviter la dispersion des espèces invasives.

Dans ce but, l'Ae recommande que les mesures suggérées en pages E204 à E209 soient l'objet d'un engagement explicite du maître d'ouvrage.

Sous cette réserve, l'impact du chantier serait correctement pris en compte.

3.3.2 Les impacts permanents

L'Ae recommande que les mesures suggérées en pages E210 à E280 soient l'objet d'un engagement explicite du maître d'ouvrage.

Sur les eaux

Le dossier évoque une surface imperméabilisée de 40 ha en page E234¹³.

L'analyse des impacts sur l'écoulement des eaux est présentée en page E232 de manière minimaliste, le document renvoyant au dossier loi sur l'eau¹⁴ à venir. La capacité des bassins de rétention n'est pas indiquée, pas plus que les hypothèses retenues pour la pluie décennale envisagée.

Le maître d'ouvrage prévoit de demander son avis à l'exploitant de la rocade pour les choix relatifs aux ouvrages de gestion des eaux pluviales (page E232). Or la présentation des critères de choix et, succinctement, des alternatives possibles serait souhaitable dans l'étude d'impact.

Le dossier ne comporte pas d'étude hydraulique routière à ce stade.

L'Ae recommande de préciser les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour la gestion des eaux de surface.

Les zones humides identifiées dans la zone d'étude du projet représentent 1,7 ha. En pages E233 et E241, il est indiqué que 5 070 m² de zones humides seront détruites, sans que cette surface n'ait été justifiée, ni présentée.

Par ailleurs, le dossier rappelle que l'application du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône – Méditerranée oblige à compenser à hauteur de 200 % les zones humides détruites¹⁵. Des pistes sont évoquées pour compenser à hauteur de 8 700 m² environ, les compléments et précisions étant renvoyées au dossier loi sur l'eau.

Le ruisseau (non permanent) de Tournefave devra être dévié sur 200 m, sans que l'aménagement réalisé soit expliqué.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de cartographier la partie des zones humides qui seront détruites et de fournir les surfaces et aménagements qui seront engagés en compensation en application du SDAGE.

Sur les milieux naturels

13 Mais une consommation d'une trentaine d'hectares seulement en page E246 : il conviendra de lever cette ambiguïté.

14 En application des articles L214-1 et suivants du code de l'Environnement.

15 En page E241, la compensation à 200% est traduite par une compensation de l'ordre « 1/2 » de la surface détruite, alors qu'il s'agit d'une compensation de « 2/1 » (2 m² compensés pour 1 m² détruit).

Sites Natura 2000

L'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 est jointe au dossier. Elle conclut qu'après application de mesures compensatoires, les atteintes du projet ne sont pas susceptibles d'affecter ces sites de manière significative au stade de l'avant projet sommaire.

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que les atteintes du projet sur les sites Natura 2000 restent « non notablement dommageables » y compris dans la phase d'exploitation.

Les objectifs et mesures contractuelles de gestion du site « Dévoluy-Durbon-Charance-Champsaur » (site d'intérêt communautaire (SIC) FR9301511 situé à 2 km du projet) comportent entre autres les objectifs de :

- « reconnecter les parties amont et aval du Turrelet pour permettre l'extension de la population d'Écrevisses à pieds blancs »,
- « prendre des mesures favorables aux habitats utilisés comme territoire de chasse par les chauves-souris »,
- « prendre des mesures favorables à la conservation du Sonneur à ventre jaune ».

D'autre part, le projet porte une atteinte jugée « modérée » aux espèces suivantes et à leurs habitats sur ce site Natura 2000 : Écrevisse à pattes blanches, Sonneur à ventre jaune, Grand Rinolophe, Grand Murin.

Des mesures d'atténuation ou, à défaut, de compensation sont définies de manière cohérente avec les orientations de gestion des sites Natura 2000 voisins. Ces mesures proposées prennent en compte l'existence de liens fonctionnels entre les sites Natura 2000 et celui du projet, mais restent souvent formulées au conditionnel (pages 96 et suivantes).

Ainsi le franchissement des cours d'eau du Turrelet et de Bonne serait réalisé sans intervenir sur leur lit. L'usage d'un mode conditionnel dans l'étude d'impact n'engage pas clairement le maître d'ouvrage, en particulier pour les deux torrents précités (page E207).

L'Ae recommande que ces mesures, décrites en pages 96 et suivantes du dossier Natura 2000, soient l'objet d'un engagement ferme du maître d'ouvrage.

En particulier, l'Ae recommande que le maître d'ouvrage s'engage à ne pas modifier les lits des cours d'eau du Turrelet et de Bonne, y compris en phase travaux. Elle recommande que l'usage d'un pont-cadre pour franchir le Turrelet soit définitivement écarté.

L'évaluation des incidences du projet souligne, en page 101, qu'une légère modification du tracé (15 m) de la rocade dans le secteur sud permettrait de conserver deux arbres réservoirs de la biodiversité et une longueur de corridors de transit plus importante. Il est aussi souligné qu'il aurait été opportun d'enfouir la ligne électrique longeant ce secteur.

L'Ae recommande la mise en œuvre de ces deux préconisations.

Sur le site du projet

Huit espèces de chiroptères sont recensées (pages E123 et suivantes) comme espèces avérées et neuf comme espèces potentielles. En particulier, la Barbastelle d'Europe est une espèce (présence avérée) à enjeu local de conservation « très fort ».

Or il est souligné en page E237 que « le projet engendrera potentiellement une destruction d'individus », et que l'abattage d'arbres gîtes potentiels (qui pourraient abriter des individus tels que la Barbastelle d'Europe) induirait la destruction d'habitats.

Pour autant, l'étude d'impact estime que « rien ne justifie la saisine du CNPN » (conseil national de la protection de la nature) en raison des stratégies d'évitement.

De surcroît, l'étude d'impact indique en page E236 que la construction du pont-aqueduc sur le torrent de Bonne risque de conduire à « des impacts forts pour le Chabot commun ».

L'Ae rappelle que toute destruction d'habitat ou d'individus protégés nécessite d'obtenir préalablement une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées¹⁶.

L'Ae apprécie la présentation dans l'étude d'impact d'un bilan des impacts sur les fonctionnalités écologiques et sur les effets cumulatifs (pages E237 et E238).

Sur le patrimoine, les paysages et l'urbanisme

Selon une étude du CETE Méditerranée en 2007, une évolution trop forte des pratiques et usages ou du

16 Articles L.411-1 à L.411-6 et R.411-1 à R.411-17 du code de l'environnement.

développement du bâti font courir le risque au paysage de perdre son identité et sa spécificité (page E51). Le développement de l'urbanisation pavillonnaire peut concourir à la banalisation (page E53).

De plus, le château de Charance aura une vue directe sur certaines parties de la future rocade, même si depuis son parc, la rocade devrait être masquée par les haies créées.

Les mesures envisagées sont présentées de manière imprécise, le dossier renvoyant à un travail à réaliser avec un maître d'œuvre paysagiste.

Enfin, il est curieusement proposé d'affecter les délaissés et carrefours de l'ouvrage à une vocation d'équipements ou d'activités s'adressant au quartier ou à la ville (page E274).

L'Ae recommande de décliner les intentions générales qui sont présentées pages E274 et E275 en mesures précises sur chaque partie de la rocade, et de préciser l'intention relative aux délaissés.

La contradiction entre un étalement urbain contenu à l'intérieur de la rocade et la pression qui fait déjà dépasser cette limite virtuelle jalonne l'ensemble du dossier. L'absence de maîtrise de l'urbanisation et la consommation de milieux ouverts, certains constituant des habitats d'intérêt communautaire, d'autres des terres agricoles à « très forte potentialité » (pages E139 et E140) dans un département qui en a relativement peu, pourront être amplifiées par le projet, comme cela est souligné à de nombreuses reprises, notamment en pages E237¹⁷, E238¹⁸ et E245¹⁹.

Afin que ce projet et ses conséquences puissent être pris en compte dans les futurs débats qui auront lieu à l'occasion du passage du POS en PLU et lors de l'élaboration du SCoT, l'Ae recommande :

- ***qu'une synthèse des pressions incitant à l'étalement urbain soit ajoutée au dossier, en distinguant le développement de l'urbanisation à l'intérieur et à l'extérieur de la rocade et en prenant en compte le contexte (bocage, continuités écologiques, sites Natura 2000 et zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)),***
- ***que les impacts prévisibles en matière d'étalement urbain soient précisés et illustrés dans une cartographie synthétique.***

Sur les risques naturels

Les risques présents sur le passage de la rocade sont identifiés en page E92. Ils comprennent les risques d'inondations et de glissements de terrains.

La partie nord-est du projet, située à proximité du torrent de Bonne, prévoit de faire passer la route sur un sous-sol occupé par des « terres noires » composées de schistes argileux, dont la stabilité est incertaine à l'interface avec le cône de déjection en place.

Plus largement, l'état initial indique en page E81 que les matériaux rencontrés sont « de qualité médiocre et toujours sensibles à l'eau », que « des problèmes de stabilité apparaissent entre les terres noires et les dépôts glaciaires », et que « l'influence des eaux souterraines sera prépondérante sur la réalisation du chantier tant pour les problèmes de stabilité des déblais que pour permettre une bonne traficabilité. »

Les éléments présentés dans l'étude d'impact ne permettent pas d'estimer la bonne prise en compte technique de ces risques, le dossier se contentant d'affirmer que « le projet a été développé de manière à tenir compte des spécificités des terrains en place afin de garantir la stabilité des talus ».

L'Ae recommande d'étoffer cette présentation pour démontrer que les risques d'inondations et de glissements de terrains ont été correctement pris en compte tant pour la phase chantier qu'en exploitation.

Sur le bruit et la santé

Le projet existe administrativement depuis l'inclusion au POS de réserves pour sa réalisation (1974).

Une application stricte de l'article 9 du décret 95-22 du 9 janvier 1995 imposerait d'adopter des mesures contre le bruit seulement pour les constructions antérieures au 6 octobre 1978, date de parution de la première réglementation relative au bruit.

Le maître d'ouvrage a décidé d'appliquer le critère d'antériorité de manière plus généreuse, en retenant la

17 « ce nouveau projet viendra augmenter le phénomène de « consommation » des milieux ouverts situés en zones agricoles, dont certains sont identifiés comme habitats d'intérêt communautaire. »

18 Cinq projets sont cités, qui « viennent augmenter les effets de « consommation » d'espaces naturels et agricoles. »

19 « La réalisation de la section Charance de la rocade va améliorer l'accessibilité aux terrasses de Charance et favoriser le développement urbain. Il s'agit d'un effet indirect du projet et qui peut être plus destructurant que le projet lui-même s'il est mal encadré. »

date de publication de l'arrêté de classement sonore de la voie, soit le 25 mai 1999. Il en résulte que pour l'ensemble des bâtiments dont la date de délivrance de l'autorisation de construire est antérieure à cette date, la rocade est considérée comme une voie nouvelle : le maître d'ouvrage est tenu de prendre des mesures pour limiter l'impact sonore de son projet sur les habitations dont le permis de construire est antérieur au 25 mai 1999.

Ainsi, l'étude d'impact indique que 63 habitations impactées par le bruit bénéficieront de protections phoniques le long de la voirie ou d'isolations de façades.²⁰

Pour étayer ce besoin, le dossier présente le résultat de simulations acoustiques à long terme. Seuls les bâtiments dépassant le seuil de 60 dB(A) sont retenus, lorsqu'ils bénéficient du critère d'antériorité.

Toutefois, l'estimation du seuil sonore ne semble pas avoir été faite en distinguant l'ambiance sonore de jour et celle de nuit, les deux étant nécessaires²¹ quel que soit le critère d'antériorité retenu. En application de l'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995, le niveau sonore nocturne maximal « LAeq nuit » ne devra pas dépasser 55 dB(A).

De plus, l'Ae rappelle que les estimations des niveaux sonores doivent prendre en compte l'influence des conditions météorologiques sur la propagation des sons, comme le vent et la température²².

Enfin, deux habitations au moins (R94 et R95) présentent une valeur « LAeq jour » en 2035 atteignant ou dépassant 69 dB(A) après réalisation des mesures d'atténuation. La sensibilité des résultats de cette estimation aux hypothèses de calcul n'est pas précisée.

L'Ae recommande que les simulations acoustiques soient complétées par une estimation des intensités sonores de nuit et en tenant compte des conditions climatiques favorables à la propagation des sons.

L'Ae recommande que les mesures d'atténuation prévues soient adaptées en conséquence et que l'apparition de « points noirs » de bruit soit examinée et, le cas échéant, traitée.

3.4 Consommations énergétiques et coûts collectifs des pollutions et nuisances

L'augmentation du trafic prévue par rapport à la situation actuelle devrait être plus que compensée par les avancées technologiques concernant la motorisation des véhicules et la composition des carburants (page E296).

Toutefois, les estimations à long terme d'émissions de gaz à effet de serre sont caractérisées par une augmentation globale, même si les comparaisons des scénarios « avec projet » ou « sans projet » montrent que le projet entraînera de moindres émissions que s'il n'était pas réalisé²³.

L'Ae recommande de compléter cette présentation avec une brève synthèse de cette partie (VII), et en la replaçant dans le contexte des engagements de la France à réduire de 20 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 et de 75 % d'ici 2050.

L'Ae salue la présentation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre dus à la construction du projet routier (« énergie grise ») en page E297.

L'évaluation socio-économique montre que l'essentiel des effets de la rocade est la diminution du temps moyen passé sur la route par les usagers : -25 % en 2015 et -28 % en 2035. La hausse prévue du nombre de véhicules.km (+3 % en 2015 et +1 % en 2035) serait compensée par une fluidification globale des déplacements.

3.5 L'analyse des autres chapitres de l'étude d'impact

3.5.1 Le coût des mesures d'insertions environnementales

Le montant estimé des acquisitions foncières est de 6 M€. Le coût global du projet est de 37 M€, dont

20 La pièce « F : Évaluation socio-économique » indique toutefois en page 48 que « les effets en matière de bruit sont nuls ».

21 Article 4 du décret 95-22 déjà cité.

22 Article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995.

23 Il serait intéressant de disposer des estimations d'une variante à la construction de la rocade telle que suggérée ci-dessus en

3.2.

2,45 M€ pour les mesures prises en faveur de l'environnement.

Cette somme se décompose en protections acoustiques (1 M€), aménagements paysagers (0,8 M€), protection des milieux naturels, restauration et suivi (0,5 M€) et protections hydrauliques (0,15 M€).

Les remarques faites plus haut sur l'absence de clarté quant aux engagements réellement pris par le maître d'ouvrage sur les mesures compensatoires et leur suivi ne permettent pas de formuler de remarques sur l'estimation de leurs coûts.

3.5.2 Les méthodes utilisées

L'Ae n'a pas de remarque concernant les méthodes utilisées, présentées en pages E305 et suivantes.

3.5.3 Le résumé non technique

Le résumé non technique est clair et précis. Il est d'une lecture facile et agréable.

Il sera relevé cependant qu'en page E32, est indiqué que la mise en place de la section de Charance conduira à une « baisse significative » des nuisances sonores. L'Ae considère que cette affirmation reste à démontrer.

L'Ae recommande enfin de compléter le résumé non technique en tenant compte des recommandations faites précédemment dans le présent avis.