

PARTIE I

RESUME NON TECHNIQUE

1 ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

Le périmètre d'étude est situé au niveau du massif de La Baume, sur la commune de Sisteron, dans le département des Alpes de Haute-Provence (04).

Climatologie et qualité de l'air

Le climat est de type subméditerranéen à tendance montagnarde. Les températures hivernales sont basses, les étés secs. Les précipitations annuelles moyennes, à Sisteron, sont d'environ 700 mm/an, avec une moyenne mensuelle maximale en automne et en hiver, et minimale en été.

Concernant la qualité de l'air, aucune campagne spécifique n'a été effectuée sur le périmètre d'étude. Toutefois le trafic de l'autoroute induit une pollution à ses abords, avec notamment une concentration plus élevée en polluant dans le tunnel.

Géologie et hydrogéologie

Le périmètre d'étude est marqué par un relief dit « en feuilletage » de calcaire gris en bancs alternés de lits marneux formant le massif de La Baume (rive gauche de la Durance). Ce dernier est séparé du massif de l'Ubac (rive droite de la Durance) par la cluse de Sisteron. Le périmètre d'étude est situé dans une zone de sismicité Ib (zone de faible sismicité), et est soumis à un risque de chute de bloc élevé. Un Plan de Prévention des Risques a été prescrit le 31/12/2003, et est donc en cours d'élaboration.

Le système aquifère présent dans ces formations est de productivité moyenne à faible. Aucun captage pour l'alimentation en eau potable n'est présent sur le périmètre d'étude. Le seul captage pour l'alimentation en eau potable (AEP) situé dans la nappe de la Durance se situe en amont du périmètre d'étude, près du lieu dit « Les Prés Hauts ». Le périmètre d'étude ne présente aucune sensibilité hydrogéologique.

Hydrologie

Le périmètre d'étude est marqué par la Durance. La Durance et son affluent le Buëch confluent en amont de la cluse de Sisteron. La partie terminale de chacun des cours d'eau forme les deux branches de la queue de retenue de Saint Lazare. Les abords de la retenue sont anthropisés. En rive gauche où se situe le périmètre d'étude, l'espace disponible est limité et l'emprise des voies de circulation est importante (autoroute A51, RD 17). Un Plan de Prévention des Risques d'inondation est en cours d'élaboration et un Plan de Surfaces Submersibles concernant la Durance a été approuvé en 1961.

Ecologie

Le périmètre d'étude se situe dans l'étage subméditerranéen du chêne pubescent accompagné du pin sylvestre. La végétation présente au droit du tunnel, notamment au niveau des têtes sud, est marquée par la présence de pins sylvestres et d'essences

horticoles. La végétation rivulaire de la retenue est quant à elle profondément marquée par l'anthropisation, et ne présente pas d'enjeu écologique majeur.

La faune est caractérisée par la présence d'une avifaune aquatique au niveau de la retenue de Saint Lazare présentant un intérêt par sa surface d'eau plane, pour l'avifaune migratrice et/ou hivernante. En effet, située sur la voie migratoire de l'axe durancien, la retenue offre une aire de stationnement pour les Canards et Foulques en particulier. Concernant les espaces naturels situés dans le domaine autoroutier, ils ne présentent pas d'intérêt écologique particulier. Aucune espèce végétale et animale rare et/ou menacée n'a été inventoriée ou recensée.

Au niveau du contexte institutionnel, le périmètre d'étude est concerné par un site du réseau Natura 2000 (site de la Durance de Sisteron à Cadarache). Toutefois, le domaine public autoroutier concédé (DPAC) lui-même n'est pas situé à l'intérieur de ce site. Il n'est donc pas prévu d'aménagement dans un site du réseau Natura 2000.

Environnement humain

La commune de Sisteron est la troisième commune du Département des Alpes de Haute-Provence, après Manosque et Digne-les-Bains. Sa population totale compte 6.964 habitants (recensement INSEE de 1999). La principale activité économique s'articule autour de deux structures industrielles qui sont l'usine chimique de SANOFI et l'abattoir municipal.

La commune est desservie par la RN 85 (route « Napoléon ») qui assure la liaison Grasse – Grenoble par Gap, et qui traverse le centre-ville, ainsi que par la RN 75 vers (Grenoble par le Col de Lus la Croix Haute). Sisteron est donc située à un carrefour important, entre la côte méditerranéenne et les régions alpines. Sisteron est également desservie par des routes départementales qui ont un intérêt local important pour les échanges avec les communes avoisinantes du « Pays de Sisteron ». Ce sont la RD4, la RD951, la RD946 et la RD3. Cette position, qui assure à Sisteron un dynamisme commercial, est confortée depuis 1988 avec l'arrivée de l'autoroute A 51.

Au niveau des documents d'urbanisme, le périmètre d'étude est localisé en zone ND du Plan d'Occupation des Sols de la commune de Sisteron, approuvé par délibération du conseil municipal en date du 08/04/1993, modifié le 30/06/2004. La zone ND est une zone de protection des espaces naturels

Paysage et patrimoine

L'occupation actuelle du sol (agriculture, boisement, habitat ...) permet d'apprécier la présence des dominantes locales, et de mettre en évidence des entités plus ou moins affirmées. Le relief, le type d'occupation du sol, l'urbanisme, la nature des limites visuelles, l'ambiance générale sont autant de facteurs qui permettent d'analyser le paysage et de déterminer ainsi différentes unités paysagères. Le site peut donc se découper en cinq unités paysagères qui sont le village de Sisteron et retenue de St Lazare, les plaines de Sisteron et vallée de la moyenne Durance, la montagne de la Baume et son village, la vallée du Buëch et le bois du Molard. Le paysage est marqué par des éléments structurants l'espace qui sont la Citadelle, la Porte de Provence ou cluse de Sisteron, le massif du Bois du Molard, la montagne de la Baume, la retenue et la queue de retenue de Saint Lazare (confluence

Durance – Buëch), l'autoroute A51 et le pont de la Baume. L'approche de l'A51 au niveau du massif de la Baume, en rive gauche de la Durance permet d'avoir en provenance du nord ou du sud une vue sur le massif de la Baume, sur la Clue de Sisteron et sur le village et sa citadelle surplombant la retenue de Saint Lazare.

La place forte qu'était Sisteron n'a pu que sécréter un ensemble compact, condensé autour d'une citadelle abrupte. Le patrimoine bâti de la vieille ville, striée de longues rues sinueuses et planes recoupées par des traverses et ruelles plongeant directement vers la Durance, fait la qualité et l'attrait touristique de Sisteron. Malgré leur simplicité et rusticité, les bâtiments à usage d'habitation présentent néanmoins des éléments de qualité (ouvertures avec encadrements de pierres, habillage ouvragé, ferronneries, balcons...) qui donne à l'ensemble une valeur culturelle importante. De nombreux monuments historiques comme l'ancienne Citadelle, l'église des Dominicains et la chapelle Saint Marcel au hameau de la Baume ont été classés ou inscrits, au titre du code du patrimoine. Le périmètre d'étude est donc concerné par leur périmètre de protection. Aucun site classé ou inscrit et aucun vestige archéologique n'est concerné par le périmètre d'étude.

Synthèses des contraintes

Le tableau ci-dessous présente l'importance des enjeux environnementaux du site en général, et les contraintes par rapport au présent projet.

	Enjeux du site	Contrainte par rapport au projet
MILIEU PHYSIQUE		
Risque de chute de bloc		
Les eaux souterraines et superficielles		
MILIEU NATUREL		
Flore et faune		
Contexte institutionnel écologique	Sans objet	
MILIEU HUMAIN		
Le Plan d'occupation des Sols	Sans objet	
La circulation		
PATRIMOINE ET PAYSAGE		
Le patrimoine (monuments historiques et site naturel)		
Le paysage		

Valeur forte
 Valeur assez forte
 Valeur moyenne
 Valeur faible
 Valeur nulle

2 PRESENTATION DU PROGRAMME D'AMENAGEMENT

Le tunnel de La Baume est situé sur l'autoroute A 51 dans le département des Alpes de Haute-Provence (04), sur la commune de Sisteron. Ce tunnel est géré par ESCOTA, société des autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes.

L'ouvrage a une longueur d'environ 550 mètres et comprend deux tubes à circulation unidirectionnelle, autorisés au transport des marchandises dangereuses. Le tunnel de La Baume a été mis en service en 1989.

L'objet du projet est la mise à niveau de la sécurité de l'ouvrage. Elle est basée sur la mise en œuvre d'un programme de travaux d'amélioration, qui découle de la circulaire n° 2000-63 du 25 août 2000, relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national.

Conformément à cette circulaire, ESCOTA a établi courant 2003 :

- le dossier de sécurité du tunnel, conformément à l'annexe 1, paragraphes III.3.1. et III.3.2. de la circulaire précitée,
- le diagnostic de sécurité et le programme d'amélioration, établis conformément à l'annexe paragraphe III.3.2. de la même circulaire.

Sur cette base, et après avis du comité d'évaluation de la sécurité des tunnels routiers (CESTR), Monsieur le Préfet des Alpes de Haute-Provence a notifié à la société ESCOTA, en date du 13 avril 2004, d'une part la décision de maintenir en exploitation le tunnel, et, d'autre part, son avis sur le programme des travaux d'amélioration de la sécurité de cet ouvrage.

Les points d'intervention prévus dans ce programme sont :

- la réalisation d'une galerie de communication entre les tubes, pour les piétons ;
- la création de niches de sécurité aux têtes ;
- la reprise du niveau d'équipement, et la signalisation des niches existantes en tunnel ;
- la reprise complète des réseaux d'alimentation électrique et de communication ;
- la rénovation complète de l'éclairage ;
- l'augmentation du débit d'eau disponible sur le réseau de lutte incendie à la tête Sud du tunnel ;
- l'installation d'éléments de signalisation et de dispositifs d'arrêt aux têtes (notamment des barrières permettant la fermeture physique du tunnel en cas d'incident).

La plupart des travaux prévus dans le programme de mise à niveau de la sécurité du tunnel seront réalisés à l'intérieur de ce tunnel (notamment la galerie de communication inter-tubes, l'infrastructure des réseaux électriques et de communication, la signalétique, l'éclairage,...). Ils n'auront donc aucune incidence sur l'environnement.

Quelques aménagements doivent cependant être réalisés à l'extérieur des tunnels, et sont susceptibles d'induire des impacts sur l'environnement. Il s'agit notamment des équipements de signalisation et des dispositifs d'arrêt aux têtes, et de l'extension du local technique situé en tête Sud.

L'intégralité des travaux prévus au programme précité doit être achevée d'ici la fin de l'année 2008, conformément à la décision préfectorale. La réalisation de certains travaux a été engagée de façon anticipée, dès réception de la décision et de l'avis du Préfet des Alpes de Haute-Provence.

Ces travaux n'ont pas pour objet d'augmenter la capacité de l'autoroute, mais uniquement d'augmenter la sécurité des usagers, ainsi que celle des personnels d'exploitation et de secours. De ce fait, ils n'auront aucun effet sur l'évolution du trafic actuel.

3 IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ASSOCIEES

Impacts et mesures durant la phase chantier

Les effets liés à la réalisation du projet sont peu importants, en raison des caractéristiques du projet rappelées ci-après :

- les travaux sont réalisés entièrement dans les emprises de la concession de l'autoroute A51 (DPAC) ;
- les travaux principaux se dérouleront en tunnel, et ne seront ni visibles ni perceptibles depuis l'extérieur ;
- les travaux hors tunnels sont peu importants, et sont effectués sans exhaussement ;
- les différentes installations de chantier prévues sont à l'intérieur des emprises ESCOTA ;
- les circulations de chantiers utiliseront presque exclusivement l'autoroute.

Le premier impact va concerner les conditions de circulation sur l'autoroute durant les travaux. Il est en effet prévu de réaliser les travaux les plus importants en basculant la circulation de la chaussée en travaux vers la chaussée opposée (dans cette situation, une seule chaussée est alors exploitée avec une circulation à double sens).

Néanmoins, cette situation provisoire se fera hors périodes hivernale et estivale (périodes touristiques), de manière à ne pas créer de gêne significative pour les usagers.

Il n'est donc pas prévu de congestion liée aux travaux (pas de bouchons), ni de report de trafic sur le réseau secondaire.

D'autres impacts seront occasionnés, comme l'émission de poussière lors du creusement de la galerie, et des nuisances sonores liées aux engins. Toutefois ces impacts temporaires restent très modérés compte tenu de la nature des travaux.

En matière de risque de pollution des eaux durant la phase chantier, et compte tenu de la sensibilité du secteur (La Durance), les aires de stationnement des engins de chantier et le stockage s'effectueront à l'intérieur du domaine autoroutier, sur des plates-formes aménagées temporairement (assainissement), afin d'éviter tout risque de pollution du milieu naturel.

Impacts et mesures durant la phase d'exploitation de l'ouvrage

Le projet ne présente aucun impact négatif significatif sur l'environnement, mais plutôt des impacts positifs :

- en améliorant la protection du milieu naturel vis-à-vis des pollutions : amélioration du réseau d'assainissement du tunnel, permettant d'acheminer les eaux de chaussée en tunnel vers un bassin de récupération étanche existant, pour la récupération des pollutions accidentelles. Ce bassin n'occasionne aucun rejet vers le milieu naturel ;

- en améliorant la sécurité des usagers en général, et celle des riverains en cas d'accident de véhicules transportant des marchandises dangereuses (VTMD).

Le projet n'augmente pas les emprises autoroutières, et les travaux envisagés sont compatibles avec le règlement du POS (valant PLU) de la commune de Sisteron.

4 IMPACTS SUR LA SANTE ET COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS LIEES AU PROJET

Le projet lui-même n'est pas de nature à entraîner une augmentation dans l'évolution du trafic sur l'autoroute A51. De ce fait les incidences sur la santé et sur les coûts collectifs des pollutions se limitent à la phase de chantier.

Les impacts induits par les travaux, sur la santé et sur les coûts collectifs des pollutions, sont négligeables.

5 COUT DES MESURES D'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT ENVISAGEES

Le coût des mesures d'insertion envisagées s'élève à environ 29.000 € TTC, en valeur janvier 2005.

6 METHODOLOGIE D'EVALUATION UTILISEE ET AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT

L'analyse de l'état initial de l'environnement se base sur la consultation d'organismes compétents en matière d'environnement et de données bibliographiques. Les données sont ensuite traitées par thème et synthétisées.

La réalisation et la mise en forme du dossier ont été menées par le bureau d'étude SEMAPHORES MEDIATERRE, en collaboration avec les services d'ESCOTA.

