



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

<

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement Durable**

**Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le projet de sécurisation de la RM2205 (PR25) vis-à-vis des
chutes de blocs sur la commune de Saint-Sauveur-sur-Tinée
(06)**

N°MRAe
2021APPACA30 / 2841

PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L22-1 et R122-7 du code de l'environnement, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur la base du dossier de projet de sécurisation de la route métropolitaine 2205 au droit du PR25 vis-à-vis des chutes de blocs situé sur le territoire de la commune de Saint-Sauveur-sur-Tinée (06). Le maître d'ouvrage du projet est la métropole Nice Côte d'Azur.

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- une note de présentation du projet.

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 8 septembre 2020), cet avis a été adopté le XX en « collégialité électronique » par Jean-François Desbouis, Sandrine Arbizzi, Sylvie Bassuel et Jean-Michel Palette, membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par l'arrêté du 11 août 2020, *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 le présent avis.*

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par l'autorité compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 du même code, il en a été accusé réception en date du 29 mars 2021. Conformément à l'article R122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 31 mars 2021 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 22 avril 2021 ;
- par courriel du 31 mars 2021 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 27 avril 2021.

Sur la base des travaux préparatoires de la Dreal et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-7 du code de l'environnement, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II, le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#) et sur le [site de la DREAL](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1, cette décision prendra en considération le présent avis.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.

L'article L122-1 du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. La MRAe recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe¹ serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et

1 ae-avis@paca.developpement-durable.gouv.fr

de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

SYNTHÈSE

Le projet de sécurisation de la route métropolitaine 2205 (RM 2205) vis-à-vis des chutes de blocs au niveau du PR 25 a pour objet la sécurisation de trois vallons situés au nord de Saint-Sauveur-sur-Tinée (06), dans un secteur raide et instable correspondant à la forêt domaniale de Saint-Sauveur, où 14 vallons présentent des risques d'éboulement et/ou de laves torrentielles. Des filets pare-blocs existent dans le versant mais leur entretien est rendu difficile par le manque d'accessibilité du secteur et certains ne sont plus opérationnels. La métropole Nice Côte d'Azur souhaite mettre en place de nouveaux dispositifs de sécurisation de la RM 2205 sur trois de ces vallons (C, D et E) permettant également de limiter les entretiens annuels. Le projet prévoit :

- la création d'un merlon pare-blocs sur un linéaire de 25 m le long de la route au niveau du vallon C ;
- la mise en place de deux écrans pare-blocs sur un linéaire de 60 m au niveau du vallon D ;
- la construction d'une galerie pare-blocs sur 40 m, équipée de digues sur le toit pour canaliser les chutes de blocs et les laves torrentielles, au niveau du vallon E ;
- la mise en place de trois avaloirs de sécurité en amont de chaque ouvrage.

La première phase des travaux, considérés comme travaux d'urgence et correspondant à la mise en place des avaloirs en amont, a été réalisée en 2019, mais l'étude d'impact présentée concerne bien l'ensemble du projet.

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la protection de la RM 2205 (unique itinéraire desservant la vallée de la Tinée) contre les risques naturels (chutes de blocs et laves torrentielles), qui constitue l'objet même du projet et sa justification ;
- la préservation des milieux naturels et des espèces ;
- la préservation de la qualité du paysage le long de cet itinéraire touristique.

La MRAe relève des insuffisances du dossier sur la description d'ensemble des travaux, la contextualisation du projet à l'échelle de l'itinéraire routier, la précision de la mesure d'adaptation de la période des travaux et la qualité du volet paysager.

La MRAe recommande notamment de :

- préciser le contexte du projet au regard de l'exposition aux risques de l'ensemble des vallons de la forêt domaniale de Saint-Sauveur ainsi que le devenir des ouvrages existants qui ne seraient plus fonctionnels ;
- compléter et préciser la description du projet dans toutes ses composantes et les prendre en compte dans leur ensemble dans la démarche d'évaluation environnementale. ;
- clarifier et détailler la mesure d'adaptation de la période des travaux sur l'année et en préciser la mise en œuvre effective pour les travaux déjà réalisés ;
- revoir la qualification des impacts résiduels du projet sur le paysage et approfondir les mesures d'intégration paysagère et architecturale des ouvrages au stade de leur définition précise, notamment pour la galerie (étude architecturale spécifique).

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

1 Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	6
1.1 Contexte, nature et périmètre du projet.....	6
1.2 Description du projet.....	8
1.3 Procédures.....	9
1.3.1 Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....	9
1.3.2 Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....	10
1.4 Enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	10
1.5 Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	10
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	11
2 Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....	12
2.1 Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	12
2.1.1 Habitats naturels, espèces, continuités écologiques.....	12
2.1.2 Évaluation des incidences Natura 2000.....	13
2.2 Paysage.....	14

Avis

1 Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

1.1 Contexte, nature et périmètre du projet



Figure 1: Plan de situation. Source : étude d'impact

La métropole Nice Côte d'Azur gère un réseau de routes métropolitaines constitué notamment par les anciennes routes départementales situées sur son territoire. Parmi elles, la route métropolitaine 2205 (RM 2205) dessert l'ensemble de la vallée de la Tinée, depuis sa confluence avec le Var jusqu'en amont de Saint-Etienne-de-Tinée. Cette route constitue l'unique accès à Saint-Etienne-de-Tinée et aux stations d'Isola 2000 et Auron et, au-delà, à la vallée de l'Ubaye par le col touristique de la Bonnette.

La vallée de la Tinée étant particulièrement encaissée, la route parcourt majoritairement des gorges, accrochée au flanc de pentes très raides, présentant de nombreux risques de chutes de blocs et de glissements de terrain. C'est notamment le cas de la partie située immédiatement en amont de Saint-

Sauveur-sur Tinée, où la route longe la Tinée en rive gauche, dominée par la très raide forêt domaniale de Saint-Sauveur ; cette dernière est parcourue de nombreuses ravines où des phénomènes de laves torrentielles ou de chutes de pierres sont fréquemment observés.

Le dossier présenté indique que sur ce tronçon d'environ 2 km (du PR 25 au PR 27), une étude de faisabilité géotechnique a été réalisée en 2004-2005 dans le but de protéger la RM 2205. Cette étude a identifié 14 vallons (ou ravines) sur le linéaire sujets à de fréquents événements de type chutes de blocs et laves torrentielles notamment au niveau des vallons C (ravin du Coulalet), D, E (vallon du Frachet) et I (vallon des Crêtes).



Figure 2: Localisation des vallons C; D, E et I. Source : étude d'impact.

Le risque a été évalué élevé et très élevé pour les vallons C et E, moyen pour le vallon I et faible à moyen pour le vallon D. Le dossier ne précise pas le niveau de risque des dix autres vallons. Des ouvrages de sécurisation sont présents sur certains de ces vallons (écrans pare-blocs, seuils et barrages) ; le dossier indique que ceux-ci sont régulièrement impactés, que leur entretien reste peu aisé du fait du manque d'accessibilité et que certains dispositifs ne sont plus fonctionnels, en particulier les écrans pare-blocs situés dans les vallons C, D et E.

L'objectif du projet est de permettre la mise en place de nouveaux dispositifs de sécurisation de la RM 2205 vis-à-vis des chutes de blocs, plus efficaces et limitant les entretiens annuels. Le projet se limite aux vallons C, D et E. Le dossier précise que « ces trois vallons récupèrent la plus grande surface du bassin versant du Frachet, induisant une fréquence d'événements parmi la plus élevée sur l'ensemble des 14 vallons » et indique qu'« il a alors été privilégié l'étude et la sécurisation en premier

des vallons C, D et E ». Cela laisse sous-entendre que d'autres vallons pourront être sécurisés ultérieurement en fonction de l'évolution observée du niveau de l'aléa, sans que soient précisés à ce stade les travaux envisagés. Le dossier ne précise pas non plus le devenir des ouvrages existants dont certains ne sont plus fonctionnels.

Aux termes de l'article L 122-1 du code de l'environnement le projet « doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage ».

La MRAe préconise a minima de préciser le contexte du projet au regard de l'exposition aux risques de l'ensemble des vallons de la forêt domaniale de Saint-Sauveur ainsi que le devenir des ouvrages existants qui ne seraient plus fonctionnels.

1.2 Description du projet

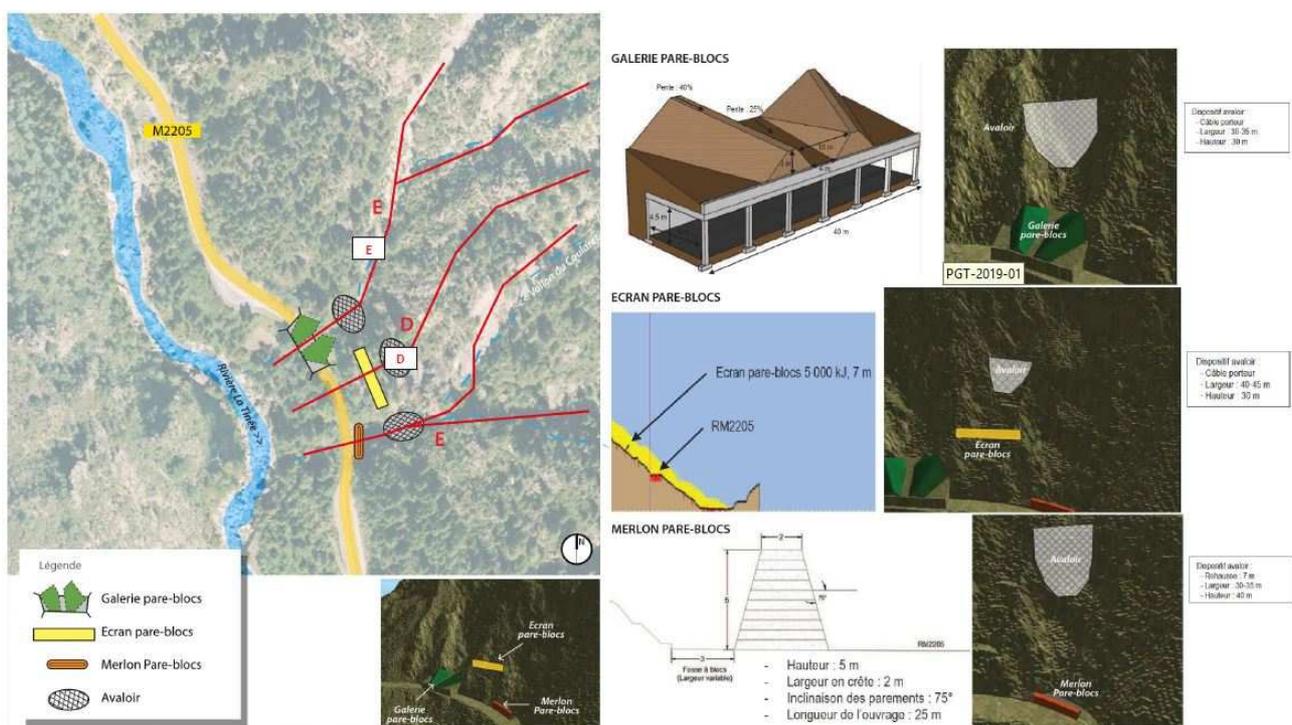


Figure 3: plan général des travaux. Source : étude d'impact.

Le projet prévoit :

- la création d'un merlon pare-blocs sur un linéaire de 25 m le long de la route au niveau du vallon C ;
- la mise en place de deux écrans pare-blocs sur un linéaire de 60 m au niveau du vallon D ;
- la construction d'une galerie pare-blocs sur 40 m, équipée de digues sur le toit pour canaliser les chutes de blocs et les laves torrentielles, au niveau du vallon E ;
- la mise en place de trois avaloirs de sécurité en amont de chaque ouvrage.

Au niveau du vallon D, un grillage suspendu est prévu le long de la route en complément de l'écran pare-blocs. Cet équipement apparaît sur certains plans, mais n'est décrit par l'étude d'impact qu'au titre de l'analyse des effets du projet en phase exploitation sur le risque de chute de pierres.

Les travaux seront réalisés majoritairement depuis la RM 2205 sauf pour les parades amont (avaloirs) pour lesquels l'hélicoptage sera utilisé pour l'acheminement des matériaux. Les personnels utiliseront des sentes existantes.

La réalisation des travaux est prévue en trois phases :

- phase 1 (2019, travaux déjà réalisés, cf. paragraphe suivant) : mise en place des trois avaloirs sur les vallons amont ;
- phase 2 (2020) : réalisation du merlon pare-blocs sur le vallon C et des écrans pare-blocs sur le vallon D ;
- phase 3 (2021-2023) : réalisation de la galerie pare-blocs sur le vallon E.

Les dates prévues pour la réalisation des phases 2 et 3 sont à actualiser.

La création du merlon en lui-même nécessite un apport de matériaux de 800 m³.

Les travaux préalables à la réalisation du merlon engendrent des déblais de 400 m³ issus pour partie du terrassement du talus amont (nécessaire à la création d'une « fosse à blocs » de largeur suffisante entre le merlon et le versant) et pour partie des déblais nécessaires à la mise en place de l'assise du merlon. Selon le dossier, ces déblais ne sont pas réutilisables en matériau d'apport.

La construction de la galerie générera quant à elle 500 m³ de déblais nécessaires à la réalisation de ses fondations et ancrages. Le phasage des travaux ne permet cependant pas de réutiliser ces matériaux pour la construction du merlon.

La MRAe recommande de préciser le devenir des déblais issus de la réalisation de la galerie.

1.3 Procédures

1.3.1 Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet de sécurisation de la RM 2205 (PR25) vis-à-vis des chutes de blocs, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, a été soumis à étude d'impact par arrêté préfectoral du 07/09/2018 à l'issue d'un examen au cas par cas², conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement au titre de la rubrique 6.a) « *Construction de routes classées dans le domaine routier de l'État, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale* » du tableau annexe du R122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017.

Un recours gracieux a été sollicité par la Métropole afin de demander la dispense d'étude d'impact de la phase 1 du projet, cette dernière revêtant un caractère d'urgence, du fait de la fréquence et de l'importance des chutes de blocs sur le secteur considéré, mettant en jeu la sécurité des usagers de la route.

Par retour du préfet de région du 1^{er} mars 2019, la réalisation anticipée de la phase 1 du projet a été admise sous responsabilité du maître d'ouvrage, à condition que les engagements pris (amenée des

² http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/f09318p0254_ap.pdf

matériels par hélicoptère, mise en défens de certaines zones à enjeux) soient mis en œuvre et que l'ensemble du projet, y compris la phase 1, soit évalué au sein d'une seule étude d'impact.

1.3.2 Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

Le projet relève de la déclaration de projet régie par l'article L126.1 du code de l'environnement.

1.4 Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la sécurisation de la RM 2205, unique itinéraire desservant la vallée de la Tinée, vis-à-vis des risques naturels (chutes de blocs et laves torrentielles), qui constitue l'objet même du projet et sa justification (à démontrer) ;
- la préservation des milieux naturels et des espèces ;
- la préservation du paysage le long de cet itinéraire touristique.

1.5 Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Formellement, l'étude d'impact comprend les divers aspects de la démarche d'une évaluation environnementale. L'ensemble des thématiques attendues pour ce type de projet sont abordées. Toutefois, leur développement ne paraît pas toujours proportionné aux enjeux. Ainsi par exemple, le dossier aborde longuement la thématique de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore pour conclure à une incidence négligeable du projet. A l'inverse, la thématique du paysage est traitée de manière sommaire, alors qu'elle aurait mérité une étude plus approfondie.

D'une manière générale, le dossier manque de précision sur la description et la localisation des différents aménagements. Les travaux de la phase 1 qui ont déjà été réalisés pourraient être décrits et localisés de manière plus précise et l'étude gagnerait en objectivité si elle présentait, dans un chapitre dédié, le retour d'expérience sur ces premiers travaux (respect des engagements, difficultés particulières ayant engendré des incidences).

Comme précisé au paragraphe 1.2 ci-dessus, un grillage suspendu est prévu en complément des écrans pare-blocs, le long de la route (vallon D). Cet équipement n'est décrit par l'étude d'impact qu'au paragraphe VI.3.1.3. c) au titre de l'analyse des effets du projet en phase exploitation sur le risque de chute de blocs. Il conviendrait d'en préciser les caractéristiques et de le prendre en compte dans la qualification des incidences du projet sur le paysage et le milieu naturel comme dans la définition des mesures associées.

Au même paragraphe, l'étude d'impact évoque des travaux de type « *parades actives clouage, ancrage, minage* » envisagées pour sécuriser des blocs qui dépasseraient la capacité de protection des parades passives (galerie, filets, merlon).

D'autres équipements sont évoqués au gré des différentes parties du dossier ; ils auraient mérité d'être rassemblés en un seul et même chapitre complet décrivant le projet et auraient mérité une description plus précise. C'est notamment le cas du dispositif prévu pour assurer la transparence hydraulique au niveau du vallon C, évoqué sommairement en tant que mesure de réduction des effets du projet sur les eaux superficielles.

La MRAe recommande de compléter et préciser la description du projet dans toutes ses composantes et de les prendre en compte dans leur ensemble dans la démarche d'évaluation environnementale (évaluation des incidences et mesures associées).

1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

L'étude d'impact présente les raisons du choix de la zone d'intervention. Cette partie mériterait d'être plus étayée et contextualisée comme préconisé plus haut. La zone d'intervention est donc constituée des vallons C, D et E.

Le dossier présente ensuite l'analyse de trois solutions dont deux concernent toutefois encore le vallon I :

- solution 1 : mise en place d'une ligne d'écrans pare-blocs sur 125 m (vallons C, D, E) et 50 m (vallon I) ;
- solution 2 : installation d'un merlon avec déviation du tracé de la route (vallons C, D, E uniquement) ;
- solution 3 : création d'une galerie pare-blocs (vallons C, D, E et I).

Le dossier présente un tableau multicritère incluant des critères environnementaux et des critères de faisabilité technico-économique, de facilité d'entretien, de gêne pour la circulation en phase travaux et d'aléa résiduel. La qualification des impacts environnementaux (milieu naturel et paysage), représentée par des « + » et des « - » n'est pas argumentée.

Dans un premier temps, la solution 3 avait été privilégiée car l'aléa résiduel de chutes de blocs et laves torrentielles était minime et l'entretien de l'ouvrage moindre par rapport aux autres solutions. Toutefois, l'étude présente ensuite une solution 4, indiquant que la solution 3 a finalement paru au maître d'ouvrage trop onéreuse et trop impactante sur le trafic routier en phase travaux. Cette solution 4 constitue la solution finalement choisie, objet du présent dossier, mixant les trois types d'ouvrages au niveau des vallons C, D et E, le vallon I n'étant plus concerné par les travaux pour des raisons non explicitées. Le même type de tableau comparatif que précédemment est présenté pour les solutions 3 et 4, avec là encore, un déficit d'argumentation de l'évaluation des impacts environnementaux.

Le choix final est guidé notamment par son efficacité vis-à-vis des risques, sa faisabilité technique et économique et la minimisation de la gêne à la circulation en phase travaux.

La MRAe recommande d'expliquer l'attribution des « + » et des « - » aux impacts de chacune des solutions présentées, de façon à mieux argumenter le choix retenu, dont l'abandon du vallon I, au regard des enjeux environnementaux identifiés.

2 Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1 Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.1.1 Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

Etat initial

Le projet se situe au sein de l'aire d'adhésion du parc National du Mercantour, de la ZNIEFF³ de type 1 « Mont Raya-Cayre d'Archas-Mont Giraud » et à proximité immédiate de la ZNIEFF de type 1 « Forêt de la Fracha-Montagne de l'Estrop ». Il est inclus dans un réservoir de biodiversité identifié au SRADDET⁴ (« forêt de la Tinée ») et à proximité immédiate d'un corridor écologique aquatique (« la Tinée »). Le projet touche également la zone humide « la Tinée » au niveau du vallon du Coulalet (vallon C), répertoriée à l'atlas départemental des zones humides.

Le dossier fait état de ces différents zonages, mais les cartes présentées sont peu lisibles. Concernant les zones humides, il précise que « *ce caractère humide n'est pas significativement représenté à l'échelle de l'aire d'étude qui reste dominée par des formations mésoxérophiles liées aux pentes rocheuses, éboulis grossiers où aucun écoulement permanent ou source ne sont recensés* ». Cette affirmation, en contradiction avec l'inventaire des zones humides du département, mériterait d'être étayée pour ce qui concerne le vallon du Coulalet. Pour rappel, la loi du 24 juillet 2019 a modifié la méthode de caractérisation des zones humides qui doit considérer de manière alternative les critères relatifs au type de sol (hydromorphe) et au type de végétation (hydrophile).

La MRAe recommande de préciser, sur la base d'une analyse pédologique et floristique, le caractère du vallon du Coulalet répertorié à l'inventaire départemental des zones humides.

L'étude d'impact s'appuie sur le résultat d'analyses bibliographiques et d'inventaires réalisés de février à septembre 2019. Ces inventaires ont permis d'identifier plusieurs espèces protégées et à enjeu, présentes ou susceptibles d'être présentes dans l'aire d'étude. Concernant la flore, deux stations d'une espèce floristique protégée, à enjeu local jugé fort (Cheilanthes de Maranta), ont été recensées dans l'aire d'étude. L'une de ces deux stations est directement concernée par l'emprise de la potence d'un des filets avaloirs. Les enjeux faunistiques sont également modérés à forts comme le signale l'étude d'impact. La zone d'étude constitue l'habitat de nombreux passereaux et un territoire de chasse pour le Grand Duc d'Europe dont la présence est attestée non loin de la zone de travaux, ainsi que l'Autour des Palombes et le Pic noir. De nombreuses espèces de chauve-souris y ont également été observées. Deux espèces de lézard (Lézard des murailles et Lézard à deux raies) ont été contactées. La Couleuvre d'Esculape, bien que non observée, est jugée présente dans l'aire d'étude, compte tenu des habitats favorables à cette espèce.

Enfin, un peuplement important d'une espèce végétale exotique envahissante (Ailanthé du Japon) est signalée le long de la route au niveau du vallon du Coulalet, où sont prévus les travaux liés à

3 Zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique

4 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

l'implantation du merlon. Cette espèce devra faire l'objet d'une attention particulière afin d'en éviter sa prolifération.

Impacts bruts et résiduels, mesures d'évitement et de réduction

Concernant le Cheilanthès de Maranta, une mesure d'évitement est proposée, par la mise en défens des stations repérées. Toutefois, selon le dossier, le retour d'expérience des premiers travaux montre qu'une des deux stations n'a pu être évitée qu'aux deux tiers. Le nombre d'individus impactés est estimé de 0 à 4, avec un impact résiduel qualifié de négligeable.

Concernant l'avifaune, les chiroptères et la petite faune, des impacts potentiels ne sont pas évalués (risque de piégeage de la petite faune dans les supports verticaux des mêmes équipements). Par ailleurs, la mesure d'évitement E3, qui concerne l'adaptation de la période des travaux sur l'année, précise que la phase de déboisement concentre l'essentiel des impacts et nécessite la plus grande attention dans la définition du planning. Une part importante de ces travaux de déboisement ayant eu lieu en 2019, il serait là encore intéressant de disposer des éléments relatifs au calendrier effectif de réalisation dans le retour d'expérience.

La MRAe recommande de clarifier et détailler la mesure d'adaptation de la période des travaux sur l'année et d'en préciser la mise en œuvre effective pour les travaux déjà réalisés via un retour d'expérience.

La présence de l'Ailanthé du Japon dans le ravin du Coulalet nécessite des précautions particulières pour éviter de dynamiser la population en place et de favoriser son expansion. La mesure de réduction (dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes) y répond en prévoyant leur arrachage et leur évacuation pour incinération. Des mesures de précaution supplémentaires mériteraient d'être mentionnées en apportant un soin particulier au ramassage des débris d'arrachage lors de leur manipulation et chargement.

2.1.2 Évaluation des incidences Natura 2000

Une évaluation des incidences Natura 2000 est jointe au dossier. Le site Natura 2000 le plus proche (FR9301556 – ZSC⁵ « Massif du Lauvet d'Ilonse et des Quatre cantons – Dôme de Barrot – Gorges du Cians ») est situé à 1,5 km du projet.

Les enjeux qui concernent les habitats et les espèces d'intérêt communautaire sont listés et analysés. Un habitat d'intérêt communautaire « Éboulis siliceux à éléments grossiers et chaos rocheux » est concerné par l'emprise des travaux, sur environ 500 m². Les espèces animales d'intérêt communautaire contactées dans la zone d'étude sont soit en transit, soit utilisent cet espace pour l'alimentation. Il s'agit de chiroptères (Grand rhinolophe, Petit rhinolophe, Barbastelle d'Europe et Murin à oreilles échancrées) et d'oiseaux (Autour des Palombes, Buse variable et Épervier d'Europe). Aucune espèce végétale d'intérêt communautaire n'est présente dans la zone d'étude.

Sous réserve de l'application des mesures d'évitement et de réduction proposées et des recommandations déjà émises ci-dessus, la MRAe n'a pas d'observation sur l'évaluation des incidences Natura 2000 et ses conclusions.

5 Zone spéciale de conservation

2.2 Paysage

Compréhension du projet

L'étude d'impact présente le projet par des documents graphiques séquencés qui rendent difficile la lecture globale du projet. Elle propose des coupes, des plans et des schémas décontextualisés et sans lien entre les uns et autres. Cela complexifie l'appropriation du dossier.

Pour une meilleure compréhension du projet dans son ensemble, la MRAe recommande de compléter le dossier par un plan masse détaillé de l'ensemble du projet, situant les diverses coupes, plans de détail et schémas.

État initial

L'étude d'impact fait référence à l'atlas des paysages des Alpes-Maritimes. Elle présente les unités paysagères concernées par le projet et reprend la carte des enjeux sur la commune de Saint-Sauveur-sur-Tinée, où la problématique d'instabilité des terrains en amont de l'infrastructure était identifiée.

Elle intègre un reportage photographique du site, accompagné d'un plan de situation qui permet de visualiser le lieu.

Au regard de l'importance du relief dans ce secteur, des coupes accompagnées d'un plan de localisation auraient permis de mieux appréhender les travaux dans le site et par la suite de mieux apprécier l'intégration du projet dans son environnement.

Afin d'objectiver la sensibilité du paysage aux travaux envisagés (qualifiée de forte à juste titre), il serait utile de compléter le dossier par un reportage photographique sur les aménagements similaires déjà réalisés, complété par l'analyse de leur qualité architecturale et de leur insertion paysagère afin de disposer là encore d'un retour d'expérience.

Description des effets sur le paysage

L'analyse des effets sur le paysage est pertinente et objective pour chaque solution technique étudiée.

Toutefois, l'étude conclut à une faible modification de la qualité paysagère du site, conclusion qui n'est pas partagée par la MRAe, même si elle est consciente que la combinaison de dispositifs sur un même site, tous justifiés par la nature des risques à traiter, rend difficile leur insertion dans le paysage de la vallée. Le paysage sera sensiblement modifié sur cette section qui créera un événement ponctuel sur l'itinéraire. Les divers aménagements envisagés (avaloirs, merlon, écran pare-blocs et galerie), malgré les tentatives d'insertion paysagère, resteront très prégnants à l'échelle du site et créeront une modification, ponctuelle mais notable, du paysage sur cet itinéraire touristique,

Mesures envisagées pour limiter les impacts du projet sur le paysage

L'étude d'impact propose des mesures pour limiter les effets du projet sur le paysage par type d'intervention :

- concernant le merlon, elle met en place une végétalisation de l'ouvrage. Celui-ci restera un élément artificiel posé en bloc le long de la route et dont les effets sont visibles dans le photomontage présenté page 132 de l'étude d'impact. Une barrière anti-franchissement accentuera la présence de cet ouvrage ;

- concernant l'insertion des écrans pare-blocs et des avaloirs, les enjeux sont bien identifiés dans le dossier, mais les mesures ne sont pas suffisantes pour intégrer ce type d'ouvrage afin d'en limiter le contraste avec le milieu (défrichage minimum...);
- concernant la galerie, des précisions doivent être apportées au niveau de l'appui de la structure en aval de la route. D'un point de vue architectural, cet ouvrage ne répond qu'à des problèmes techniques et manque d'un travail de conception à la hauteur des enjeux paysagers.

La MRAe recommande de revoir la qualification des impacts résiduels du projet sur le paysage et, en cohérence avec le caractère touristique de l'itinéraire, d'approfondir les mesures d'intégration paysagère et architecturale des ouvrages au stade de leur définition précise, notamment pour la galerie (étude architecturale spécifique).