



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Le **Mercredi 18 décembre 2013** à 19h00 le Conseil Municipal légalement convoqué, s'est réuni en séance publique dans la salle du 1^{er} étage de la CCB, sous la présidence de **Monsieur Gérard FROMM, Maire**.

CONVOCAATION

Date	12/12/2013
Affichage	12/12/2013

Etaient Présents : GUIGLI Catherine, MARCHELLO Marie, MARCADET Didier, GUERIN Nicole, PETELET Renée, POYAU Aurélie, DJEFFAL Mohamed, NICOLOSO Alain, PONSART Marie-Hélène, PROREL Alain, PEYTHIEU Eric, CODURI Laetitia, FABRE Mireille, AIGUIER Yvon, BRUNET Pascale, JALADE Jacques, BOVETTO Fanny, DAVANTURE Bruno, VALDENNAIRE Catherine.

NOMBRE DES MEMBRES DU CONSEIL MUNICIPAL

En Exercice	Présents	Procurations et Absents
33	20	13

Etaient Représentés :

CIRIO Raymond pouvoir à MARCADET Didier.
DAERDEN Francine pouvoir à PONSART Marie-Hélène.
DUFOUR Maurice pouvoir à PETELET Renée.
JIMENEZ Claude pouvoir à PROREL Alain.
RAPANOEL Séverine pouvoir à MARCHELLO Marie.

THEME : URBANISME 1.

OBJET : APPROBATION DU BILAN DE LA MISE A DISPOSITION DU PUBLIC DE L'ETUDE D'IMPACT DU DOSSIER DE CREATION DE LA ZAC CŒUR DE VILLE ET DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE.

Absents-Excusés :

CIRIO Raymond, DAERDEN Francine, MUSSON Pascal, DUFOUR Maurice, JIMENEZ Claude, RAPANOEL Séverine, ESTACHY Monique, SIMOND Stéphane, FERRUS Christian, NUSSBAUM Richard, ESCALLIER Karine, ROUBAUD Sabin, SEZANNE Philippe.

Secrétaire de Séance : DJEFFAL Mohamed.



Rapporteur : Aurélie POYAU.

Contexte de l'opération :

La Ville de Briançon a organisé un concours d'aménagement qui a permis d'engager une réflexion sur les grandes orientations urbaines à développer dans la ville basse et pour mettre en oeuvre une opération d'aménagement urbain et paysager sur le site de la caserne Berwick et de la caserne Colaud.

Les terrains des anciennes casernes offre l'opportunité de la création et de la structuration d'un nouveau quartier aménagé selon la procédure d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) qui permet clairement d'accompagner l'ensemble du projet urbain de la ville basse.

Le principal enjeu est de développer un véritable quartier de centre ville s'appuyant sur une programmation mixte : activités, habitat, commerces et services, équipements publics. La requalification de l'axe avenue du Général Barbot / Avenue du 159^{ème} RIA et la création d'un parc urbain structurent l'opération projetée. Ainsi, la ZAC devient à la fois une centralité mais aussi une porosité entre la ville haute et la ville basse, entre l'axe Nord-Sud, entre les parcs existants et le nouveau parc créé.

Cette zone jusque-là non accessible au public ouvre un nouvel espace permettant de créer un parc, des logements, des équipements culturels, sportifs et de loisirs, des bureaux et de l'activité. En périphérie de cette zone se situent un tissu de maisons individuelles, de logements collectifs et une place importante pour la réorganisation de la ville basse (la place de l'Europe).

La zone d'aménagement concerté Cœur de Ville va se construire en plusieurs étapes en associant la reconversion des emprises militaires qui s'opèrera par la réutilisation et la requalification de neuf bâtiments considérés comme remarquables par leur qualité architecturale, leur implantation structurante et leur possibilité d'évolution vers d'autres usages en favorisant leur mixité fonctionnelle.

La zone d'aménagement concerté Cœur de Ville comprendra les composantes urbaines suivantes :

- un pôle résidentiel,
- un pôle culturel,
- un pôle innovation économique,
- un pôle commercial et d'activités,
- un pôle ludique et sportif,
- un pôle d'équipements publics,

pour une surface totale de plancher d'environ 80 000 m².



La Ville de Briançon a décidé d'engager la réalisation de cette opération selon la procédure de zone d'aménagement concerté et les études préalables à cette opération ont été réalisées durant l'année 2013. Elles ont préparé la phase administrative de création de ZAC, conformément à l'article R311-2 du code de l'urbanisme, qui est soumise à l'approbation du conseil municipal. Dans ce cadre, une étude d'impact a été réalisée et soumise à l'avis de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). Cette dernière a émis un avis en date du 4 octobre 2013 auquel un mémoire en réponse a été apporté.

Procédure :

L'étude d'impact prévue dans le cadre du dossier de création de la ZAC Cœur de Ville a été envoyée à la DREAL de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 5 août 2013. La DREAL a formulé un avis en date du 4 octobre 2013 ; une réponse à l'avis de l'autorité environnementale a été adressée pour information à la DREAL le 4 novembre 2013.

Conformément à l'article L122-1-1 du code de l'environnement, une mise à disposition du public de l'étude d'impact, de l'avis de l'autorité environnementale et de la réponse à l'avis de l'autorité environnementale, accompagné du projet de rapport de présentation du dossier de création de ZAC, a été organisée par la Ville de Briançon.

Un arrêté du Maire n°60-2013 en date du 06/11/2013 a fixé les modalités de mise à disposition du public de l'étude d'impact, les dates de mise à disposition et le texte de l'avis à publier.

La publicité relative à cette mise à disposition a été assurée par l'affichage d'un avis en mairie, par publication de l'avis dans deux journaux diffusés dans le département des Hautes-Alpes (Alpes et Midi le 8 novembre 2013 et le Dauphiné Libéré le 11 novembre 2013) et par la mise en ligne sur le site internet de la Ville de Briançon.

La mise à disposition du public s'est déroulée du mardi 20 novembre au mercredi 4 décembre 2013 dans les locaux du service de l'urbanisme, place du Champ de Mars. Un registre a été disposé pour recueillir les observations éventuelles du public.

Le bilan de cette mise à disposition a été élaboré et est soumis à l'approbation du présent conseil municipal.

Vu le code général des collectivités locales,

Vu le code de l'urbanisme,

Vu le code de l'environnement et notamment l'article L122-1-1,

Vu l'arrêté du Maire n°60-2013 en date du 06/11/2013 fixant les modalités de mise à disposition de l'étude d'impact et de l'avis de l'autorité environnementale,

Vu le bilan de mise à disposition de l'étude d'impact et de l'avis de l'autorité environnementale,

CONSIDERANT qu'aucune observation recevable n'a été formulée durant la période destinée à cet effet,

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal décide :

- D'approuver le bilan de mise à disposition du public de l'étude d'impact de la ZAC Cœur de Ville et de l'avis de l'autorité environnementale ;
- D'indiquer que la présente délibération fera l'objet d'un affichage en Mairie de Briançon pendant un mois et sera publiée au recueil des actes administratifs de la commune conformément à l'article R.2121-20 du code général des collectivités territoriales ;
- D'autoriser Monsieur le Maire, ou, en cas d'empêchement, un adjoint, à signer, au nom et pour le compte de la commune, toute pièce de nature administrative, technique ou financière nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

POUR : 24

CONTRE : 0

ABSTENTION : 1 (*VALDENNAIRE Catherine*).

Et les membres présents ont signé au registre après lecture.

POUR EXTRAIT CERTIFIE CONFORME.

Le Maire,

Gérard FROMM



TRANSMIS LE 23 DEC. 2013
PUBLIÉ LE 23 DEC. 2013
NOTIFIÉ LE 31 DEC. 2013

Cœur de
projet urbain **VILLE**

Projet de Zone d'Aménagement Concerté

MISE À DISPOSITION DU PUBLIC
DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DU DOSSIER DE CRÉATION DE LA ZAC CŒUR DE VILLE
ET DE L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (conformément à l'article
L.122-1-1 du code de l'environnement)

BILAN DE LA MISE A DISPOSITION DU PUBLIC



Décembre 2013

1- Objet de la mise à disposition du public

La Ville de Briançon a organisé un concours d'aménagement qui a permis d'engager une réflexion sur les grandes orientations urbaines à développer dans la ville basse et pour mettre en oeuvre une opération d'aménagement urbain et paysager sur le site de la caserne Berwick et de la caserne Colaud.

Les terrains des anciennes casernes offre l'opportunité de la création et de la structuration d'un nouveau quartier aménagé selon la procédure d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) qui permet clairement d'accompagner l'ensemble du projet urbain de la ville basse.

Le principal enjeu est de développer un véritable quartier de centre ville s'appuyant sur une programmation mixte : activités, habitat, commerces et services, équipements publics. La requalification de l'axe avenue du Général Barbot / avenue du 15-9 et la création d'un parc urbain structurent l'opération projetée. Ainsi, le site devient à la fois une centralité mais aussi une porosité entre la ville haute et la ville basse, entre l'axe Nord-Sud, entre les parcs existants et le nouveau parc créé.

La zone d'aménagement concerté Cœur de ville va se construire en plusieurs étapes en associant la reconversion des emprises militaires qui s'opèrera par la réutilisation et la requalification de neuf bâtiments considérés comme remarquables par leur qualité architecturale, leur implantation structurante et leur possibilité d'évolution vers d'autres usages en favorisant leur mixité fonctionnelle.

La zone d'aménagement concerté Cœur de ville comprendra les composantes urbaines suivantes :

- un pôle résidentiel,
- un pôle culturel,
- un pôle innovation économique,
- un pôle commercial et d'activités,
- un pôle ludique et sportif,
- un pôle d'équipements publics,

pour une surface totale de plancher d'environ 80 000 m².

La Ville de Briançon a décidé d'engager la réalisation de cette opération selon la procédure de zone d'aménagement concerté et les études préalables à cette opération ont été réalisées durant l'année 2013. Elles ont préparé la phase administrative de création de ZAC, conformément à l'article R311-2 du code de l'urbanisme, qui est soumise à l'approbation du conseil municipal. Dans ce cadre, une étude d'impact a été réalisée et soumise à l'avis de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). Cette dernière a émis un avis en date du 4 octobre 2013 auquel un mémoire en réponse a été apporté.

2- Modalités administratives

L'étude d'impact prévue dans le cadre du dossier de création de la ZAC Cœur de ville a été envoyée à la DREAL de la région Provence-Alpes-Côte d'azur le 5 août 2013. La DREAL a

formulé un avis en date du 4 octobre 2013 ; une réponse à l'avis de l'autorité environnementale a été adressée pour information à la DREAL le 4 novembre 2013.

Conformément à l'article L122-1-1 du code de l'environnement, une mise à disposition du public de l'étude d'impact, de l'avis de l'autorité environnementale et de la réponse à l'avis de l'autorité environnementale, accompagné du projet de rapport de présentation du dossier de création de ZAC, a été organisée par la Ville de Briançon.

Un arrêté du Maire n°60-2013 en date du 6 novembre 2013 a fixé les modalités de mise à disposition du public de l'étude d'impact, les dates de mise à disposition et le texte de l'avis à publier.

La publicité relative à cette mise à disposition a été assurée par l'affichage d'un avis en mairie, par publication de l'avis dans deux journaux diffusés dans le département des Hautes-Alpes (Alpes et Midi le 8 novembre 2013 et le Dauphiné Libéré le 11 novembre 2013) et par la mise en ligne sur le site internet de la Ville de Briançon.

L'avis était ainsi rédigé :

**DOSSIER DE CRÉATION DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ
CŒUR DE VILLE**

Par arrêté n°60-2013, le Maire de Briançon fixe les modalités de la mise à disposition du public de l'étude d'impact du dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté « Cœur de ville ».

Cette mise à disposition du public s'effectuera du mardi 20 novembre au mercredi 4 décembre 2013 inclus, dans les locaux du service de l'urbanisme, 2 place du Champ de Mars, 05100 Briançon, aux jours et horaires suivants : du lundi au vendredi de 9H00 à 12H00 et de 14H00 à 16H30,

Documents mis à disposition :

- *l'étude d'impact*
- *l'avis de l'autorité environnementale en date du 4 octobre 2013,*
- *la réponse à l'avis de l'autorité environnementale,*
- *le projet de rapport de présentation de la zone d'aménagement concerté Cœur de Ville.*

La mise à disposition du public s'est déroulée du mardi 20 novembre au mercredi 4 décembre 2013 dans les locaux du service de l'urbanisme, place du Champ de Mars. Un registre a été disposé pour recueillir les observations éventuelles du public.

3- Observations du public

Le registre mis à disposition du public, ouvert et clôturé régulièrement, a fait l'objet de remarques exclusivement formulées par l'association ASECO, association pour la sauvegarde de l'environnement, du cadre de vie du quartier Chancel, et déposées sous la signature de M. Quignon.

Ces remarques se répartissent en quatre parties : remarques sur le plan juridique et administratif, remarques concernant l'impact environnemental, autres questions précises et remarques complémentaires

3-1 remarques sur le plan juridique et administratif

1°) L'ASECQ revient sur la « délégation de la CCB » pour réaliser la ZAC Cœur de ville :

- Il a déjà été répondu plusieurs fois sur ce point, déjà posé au cours des réunions de concertation .

Q : le projet de ZAC n'est-il pas du ressort de la communauté de communes du briançonnais (ASECQ) ?

R : seules les ZAC à vocation économique (zones d'activités) et d'intérêt communautaire sont de la compétence de la CCB, ce qui ne peut être le cas de la ZAC Cœur de ville qui n'est ni à vocation économique, ni d'intérêt communautaire puisque des programmes d'habitat, de commerces, de services et d'équipements culturels ou sportifs sont prévus et que l'opération n'est pas d'une importance indéniablement stratégique à l'égard du développement économique du briançonnais, au sens de l'article 5214-16-1 du code général des collectivités locales. Cette ZAC est donc de la compétence de la commune de Briançon et aucune demande de délégation n'est à obtenir.

2°) L'ASECQ demande pourquoi aucun commissaire enquêteur n'a été désigné pour recueillir les observations des citoyens.

R : la procédure de mise à disposition du public de l'étude d'impact résulte de l'application de l'article L122-1-1 du code de l'environnement organisant une mise à disposition du public de l'étude d'impact, de l'avis de l'autorité environnementale et de la réponse à l'avis de l'autorité environnementale, accompagné du projet de rapport de présentation du dossier de création de ZAC, ce qui vient d'être fait. Il ne s'agit pas d'une enquête publique, mais d'une mise à disposition des documents auprès du public. Pour cette raison, il n'y a donc pas d'enquête ni de commissaire enquêteur.

3-2 remarques concernant l'impact environnemental

L'ASECQ précise qu'elle porte un intérêt certain au projet Cœur de ville, mais qu'elle attire l'attention sur l'écoulement des flux de circulation qui en résulterait, point qui est notamment signalé dans l'étude d'impact.

1°) L'ASECQ demande comment seront organisés les flux de trafic liés aux aménagements de la ZAC Durance et les approvisionnements de la chaufferie Colaud.

R : La création de la ZAC Cœur de ville est l'occasion de réorganiser la circulation en centre ville. Le rapport de présentation de la ZAC en indique les principales caractéristiques.

Les voiries/réseaux actuels ont été étudiés. De cette étude est issue une proposition d'une colonne vertébrale de distribution qui « ossature » la ville depuis les quartiers de la gare en passant par la place de l'Europe puis en remontant une grande avenue qui mène au centre commercial. Cette colonne vertébrale sera requalifiée et élancera, à partir de la place de l'Europe, la montée vers le vieux Briançon par un ouvrage d'art requalifié à la fois dans la manière de le lire et dans la manière de traiter son sol. Cette montée est un élément très fort de l'histoire de la ville. Il est envisagé de créer un sens unique descendant de manière saisonnière évitant ainsi la traversée abusive des automobilistes qui veulent éviter le

contournement de la ville pour rejoindre Gap. Cette solution évitera les bouchons et les nuisances automobiles au cœur de la ville.

Il est proposé une rocade de contournement qui permet de traverser la ville et de soulager l'ouvrage d'art de la grande montée. Ce dispositif trouve sa solution générale dans la partie Nord. La fourche située près du Bricorama est la source d'embouteillages importants. Sa suppression est proposée pour la reporter vers le centre commercial qui devient finalement un gigantesque rond-point à doubles voies.

Ce grand dispositif de réseaux libère la route d'accès aux stations, évite les bouchons et donne à Briançon un rythme de réseaux à son échelle sans nuire à la nécessaire porosité touristique.

Concernant l'approvisionnement de la chaufferie, les livraisons seront regroupées tous les 3 ou 4 jours et seront effectuées à des horaires n'impactant pas la circulation des briançonnais dans la journée.

Les autres remarques de portée générale ne résultent pas du projet Cœur de ville.

3°) L'ASECQ demande si les comptages de trafic appréhendent les problèmes d'écoulement à toutes les périodes de l'année, si de nouveaux comptages ne seraient pas utiles et si la RN 94 aura la capacité à absorber l'ensemble du trafic.

R : L'analyse sur le trafic induit décrite page 215 et suivantes de l'étude d'impact démontre que l'augmentation du trafic lié à la ZAC Cœur de ville sera réparti sur l'avenue du général Barbot et sur la nouvelle voie de desserte qui permettront de répartir les nouveaux flux de circulation qui pourront absorber environ 10% de circulation supplémentaire.

Pour la RN 94, l'augmentation de trafic est estimée à 7% sur le carrefour Grande Boucle, ce qui limitera l'impact sur la fluidité globale de la circulation.

De nouveaux comptages seront réalisés au cours de l'élaboration des études de réalisation de ZAC pour préciser ou compléter divers points particuliers.

3-3 autres questions précises

1°) L'ASECQ demande ce qu'est la « relocalisation de la maison du parc ».

R : Il y a sans doute confusion. Il est prévu dans le projet Cœur de ville de réhabiliter le bâtiment n°13 de la caserne Berwick pour y installer la « maison du projet » (et non du parc) de la ZAC Cœur de ville en bordure du parc urbain qui sera créé dans la ZAC. Cet espace de 380 m² permettrait d'accueillir un espace permanent de présentation du projet Cœur de ville et de relocaliser des services communaux. Il ne s'agit donc pas de la maison du parc national des Ecrins ni de la maison du parc du Briançonnais comme la question pourrait le faire penser.

2°) Qu'est ce que la « nouvelle voirie » mentionnée en page 216 de l'étude d'impact et son impact sur la circulation ?

R : Il s'agit d'une nouvelle liaison créée sur l'emplacement du stand de tir et reliant le chemin de la Tour au croisement de la rue Roger Froger en traversant l'avenue du général Barbot à

l'emplacement de la future place du marché. Le nouveau trafic de circulation engendré par cette voie sera absorbé par le nouveau plan de circulation mis en place à cet effet.

3-4 remarques complémentaires

L'ASECQ apporte ensuite des remarques supplémentaires à la suite de la première réunion de la commission mobilité organisée dans le cadre des études de la ZAC Cœur de ville.

L'ASECQ donne son point de vue sur un certain nombre de craintes, de doutes ou de réflexions liées principalement aux déplacements ou à la circulation, mais n'étant pas toutes en lien direct avec le projet de la ZAC Cœur de ville, comme :

- la création d'un nouveau point noir au débouché de la rue Roger Froger devant le casino,
- des problèmes attendus sur la cohabitation de départ de télécabine et l'utilisation de la rue Roger Froger,
- des doutes sur l'opportunité de mise en sens unique de la partie basse de la rue de la République,
- la nécessité d'un autre rond-point au niveau de l'arrivée du boulevard du Lautaret,
- le rajout d'arrêts de bus autour de la rocade secondaire et sur le boulevard du Lautaret,
- la création d'une gare routière dans l'espace militaire du square Narvick,
- des doutes sur la possibilité de rendre autonome la circulation sur la RN 94,
- la nécessité de créer un nouveau pont sur la Durance pour fluidifier les entrées et sorties de la circulation intra-urbaine sud,
- la nécessité de conserver un minimum de places de parkings extérieures à proximité des commerces de l'avenue du 15/9 et de la poste.

Concernant les places de stationnement, il est précisé que trois zones de stationnement seront créées : la première à la place du stand de tir (90 places), la seconde autour de la future place du marché (derrière la caserne Colaud 50 places), la troisième devant le skate-park (30 places) ; de plus une trentaine de places longitudinales seront disposées le long des avenues. Il faudra également valoriser l'utilisation des parkings proches, notamment le parking Chancel. Enfin, les programmes d'habitat et les autres fonctions urbaines disposeront de leurs propres parkings privés.

En conclusion de ses remarques, l'ASECQ joint les notes et courriers déjà diffusés au cours des réunions de concertation du public et auxquels il a été répondu dans le rapport du bilan de la concertation.

Enfin l'ASECQ revient sur la nécessité de « travailler en liaison avec le département, la RN 94 étant devenue maintenant une route départementale » selon l'ASECQ. Cette affirmation est erronée, puisque la RN 94 est toujours une route nationale telle qu'elle figure dans la liste des routes gérées par l'Etat sur le site du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, et reste donc de la compétence de l'Etat.

4- Conclusions

Les observations formulées dans le cadre de la mise à disposition du public des documents concernant l'analyse environnementale du projet ne remettent pas en cause l'opération d'aménagement proposée par la Ville sous forme de zone d'aménagement concerté pour le projet Cœur de ville. Elles appuient le projet en appelant l'attention sur des points fonctionnels et proposent de poursuivre les réflexions lors des étapes suivantes.

Le présent bilan de cette mise à disposition est soumis à l'approbation du présent conseil municipal.

Il sera affiché en mairie, au service de l'Urbanisme, et mis en ligne sur le site Internet de la Ville pendant 1 mois à compter de la délibération du Conseil Municipal approuvant ce bilan.

Annexes

- *arrêté du Maire n° 60-2013*
- *publications dans la presse*
- *registre contenant les observations du public*
- *étude d'impact*
- *avis de l'autorité environnementale en date du 4 octobre 2013*
- *réponse à l'avis de l'autorité environnementale du 4 novembre 2013*

DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES
VILLE DE BRIANCON

ARRÊTÉ du MAIRE n° 60-2013

OBJET : Mise à disposition du public de l'Etude d'Impact de la ZAC « Cœur de ville ».

Le Maire de Briançon,

Vu l'article L. 122-1 du Code de l'environnement,

Vu l'article L. 122-1-1 du Code de l'environnement,

Considérant que le projet de création de la ZAC « Cœur de ville » nécessite la réalisation d'une étude d'impact,

Considérant que cette étude d'impact est soumise à l'avis de l'autorité environnementale,

Considérant que la Commune souhaite mettre à disposition du public cette étude avant toute décision d'approbation,

ARRÊTE



ARTICLE 1 : Les documents suivants seront mis à disposition du public afin que chacun puisse en prendre connaissance et formuler ses observations éventuelles sur le registre prévu à cet effet :

- l'Etude d'impact
- l'Avis de l'autorité environnementale sur cette étude, en date du 04/10/2013
- la réponse à l'avis de l'autorité environnementale
- le projet de rapport de présentation de la Zone d'Aménagement Concerté « Cœur de ville ».

ARTICLE 2 : Cette mise à disposition s'effectuera du Mardi 20 Novembre 2013 au Mercredi 4 Décembre 2013 inclus, dans les locaux du :

Service de l'urbanisme
2 Place du Champ de Mars
05100 Briançon

Aux jours et horaires suivants :
Du Lundi au Vendredi, de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30

ARTICLE 3 : Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public seront prises en considération pour prendre la décision d'approbation.

ARTICLE 4 : Le présent arrêté fera l'objet d'un affichage et d'une publication dans DEUX journaux d'annonces légales diffusés dans le département.

ARTICLE 5 : Conformément aux dispositions du Code de Justice Administrative, le Tribunal Administratif de Marseille peut être saisi par voie de recours formé contre le présent arrêté pendant un délai de deux mois commençant à courir à compter de la date de la plus tardive des dates suivantes :

- date de réception en Sous-Préfecture de Briançon.
- date de sa publication et/ou de sa notification.

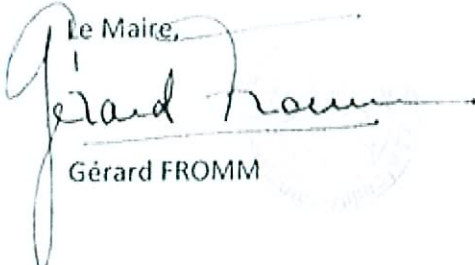
Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale, cette démarche suspendant le délai de recours contentieux qui recommencera à courir soit :

- à compter de la notification de la réponse de l'autorité territoriale.
- deux mois après l'introduction du recours gracieux en l'absence de réponse de l'autorité territoriale pendant ce délai.

ARTICLE 6

Monsieur le Directeur Général des Services est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié dans les conditions réglementaires habituelles, publiée au recueil des actes administratifs de la Commune, et transmise aux :

Fait à Briançon, le 06.11.2013

Le Maire,

Gérard FROMM

Alpes Midi - Avis publié le 08/11/2013

X

AVIS

Objet : dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté « Cœur de ville »

Par arrêté n° 60-2013, le Maire de BRIANÇON fixe les modalités de la mise à disposition du public de l'Etude d'Impact du dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté « Cœur de ville ».

Cette mise à disposition s'effectuera du mardi 20 novembre 2013 au mercredi 04 décembre 2013 inclus, dans les locaux du : Service de l'Urbanisme - 2 Place du Champ de Mars - 05100 BRIANÇON

Aux jours et horaires suivants : du lundi au vendredi, de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30

Documents mis à disposition :

- l'Etude d'impact
- l'Avis de l'autorité environnementale sur cette étude, en date du 04 octobre 2013
- la réponse à l'avis de l'autorité environnementale
- le projet de rapport de présentation de la Zone d'Aménagement Concerté « Cœur de ville ».

?

?

Dauphiné Libéré - Avis publié le 11/11/2013

AVIS

Dossier de création de la zone d'aménagement concerté " Cœur de ville "

Par arrêté n° 60-2013, le maire de Briançon fixe les modalités de la mise à disposition du public de l'étude d'impact du dossier de création de la zone d'aménagement concerté " Cœur de ville ".

Cette mise à disposition s'effectuera du **mardi 20 novembre au mercredi 4 décembre 2013 inclus**, dans les locaux du Service de l'urbanisme, 2, place du Champ-de-Mars, 05100 Briançon.

Aux jours et horaires suivants :

du lundi au vendredi, de 9 h à 12 h et de 14 h à 16 h 30.

Documents mis à disposition :

- l'étude d'impact
- l'avis de l'autorité environnementale sur cette étude, en date du 4/10/2013
- la réponse à l'avis de l'autorité environnementale
- le projet de rapport de présentation de la zone d'aménagement concerté " Cœur de ville ".

483337700

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE des Hautes-Alpes

COMMUNE de BRIANCON

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

pour :

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (S.C.O.T.)

PLAN LOCAL D'URBANISME (P.L.U.)

CARTE COMMUNALE

(i) INSTALLATIONS CLASSÉES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

DELIMITATION DES ZONES D'ASSAINISSEMENT (COLLECTIF OU NON COLLECTIF), DES ZONES NÉCESSITANT DES MESURES DE MAÎTRISE DU DÉBIT, DE L'ÉCOULEMENT, DE LA COLLECTE OU DU STOCKAGE DES EAUX PLUVIALES.

AUTRES : Dossier de création de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) "CŒUR DE VILLE"

relatif à : la mise à disposition du public de l'étude d'impact du dossier de création de la ZAC "CŒUR DE VILLE"

(ii) Cocher la case correspondante.

METROPOLE D'ALPES - Alpes 328560

OBJET DE L'ENQUÊTE

*Dossier de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC)
"CŒUR DE VILLE"*

ARRÊTÉ D'OUVERTURE D'ENQUÊTE

Arrêté n° *60-2013* en date du : *06/11/2013*

de Monsieur le Maire de : **BRIANÇON**

(1)

de Monsieur le Préfet de :

(1)

Président de la

commission d'enquête :

Membres titulaires : M. qualité

M. qualité

M. qualité

M. qualité

M. qualité

Membres suppléants : M. qualité

M. qualité

M. qualité

M. qualité

Durée de l'enquête : *15 jours*

Date d'ouverture : *20/11/2013* Date de clôture : *04/12/2013*

Siège de l'enquête : *Service de l'urbanisme 2, champ de Mars 05100 BRIANÇON*

Lieux, jours et heures de consultation du dossier d'enquête :
*du lundi au vendredi de 9^h00 à 12^h00
et de 14^h00 à 16^h30*

CE REGISTRE D'ENQUÊTE

comportant: feuillets non mobiles cotés et paraphés par le Commissaire enquêteur ou le Président de la commission d'enquête est destiné à recevoir les observations du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par écrit au nom du Commissaire enquêteur ou du Président de la commission d'enquête à

**RÉCEPTION DU PUBLIC PAR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
OU PAR LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

- Le Commissaire enquêteur ou le Président de la commission d'enquête recevra le public au siège de l'enquête :

le	de	heure	à	heure
le	de	heure	à	heure
le	de	heure	à	heure
le	de	heure	à	heure
le	de	heure	à	heure

- Le Commissaire enquêteur ou le Président de la commission d'enquête recevra le public à (2)

le	de	heure	à	heure
le	de	heure	à	heure
le	de	heure	à	heure
le	de	heure	à	heure
le	de	heure	à	heure

- Une réunion publique a été, n'a pas été (3) organisée par le Commissaire enquêteur ou le Président de la commission d'enquête

Le rapport et les conclusions du Commissaire enquêteur ou du Président de la commission d'enquête sont tenus à la disposition du public dès leur réception dans chacune des mairies où s'est déroulée l'enquête et à la préfecture de chaque département concerné.

(1) Cocher la case correspondante.
(2) Indiquer autre lieu de réception du public (Mairie de ...)
(3) Rayer la mention inutile.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Commentaires ASECQ sur étude d'impact projet Cœur de ville

Association ASECQ

Association pour la Sauvegarde de l' Environnement, du Cadre de vie du Quartier Châtelet



PROJET CŒUR DE VILLE

**REMARQUES CONCERNANT L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL
ET LES AVIS FORMULES PAR L'AUTORITE COMPETENTE**

Après un premier examen auprès du service de l'Urbanisme, effectué le 21 novembre 2013, des documents présentés (dossier et avis) concernant l'étude d'impact environnemental du Projet "cœur de ville", nous estimons pouvoir apporter, dès à présent, quelques remarques

Sur le plan juridique et administratif

1. La ville de Briançon est désignée dans les dossiers présentés comme étant Maître d'ouvrage ; nous supposons, étant donné l'importance économique du projet, qu'elle a obtenu une délégation de la part de la CCB, comme nous l'avions précédemment suggéré, en raison des attributions officielles de la CCB en ce qui concerne la création de ZAC (cf annexe 1)
Sinon la Ville de Briançon porterait l'entière responsabilité de ce projet et de son Impact environnemental.
2. D'après les Responsables du Service de l'urbanisme, aucun Commissaire Enquêteur n'est désigné pour recueillir les observations faites par les citoyens et pour formuler un avis de synthèse. Nous supposons donc que les remarques faites seront soumises à l'autorité compétente en matière environnementale pour un nouvel avis ?

Concernant l'Impact Environnemental

Rappelons tout d'abord que nous avons eu l'occasion, dès sa première présentation, de dire tout l'intérêt que nous portions à ce beau projet, mais que nous avons, par contre, immédiatement fait part de nos craintes en ce qui concerne l'écoulement des flux de trafic qui en résulteraient.(cf annexe 2)

Nous notons, à cet égard, que l'**Autorité Environnementale nous rejoint quand elle parle, dans son avis, au 3° paragraphe, de "l'enjeu important de l'intégration urbainecompte tenu de la situation en milieu urbain et des phénomènes d'engorgement déjà observés "**.

De plus, nous tenons, après notre examen des dossiers, à énoncer au sujet de l'impact sur la circulation les remarques suivantes :

- Parmi les projets susceptibles d'interférer avec le "cœur de ville"
Ne sont pris en compte ni dans le bilan initial, ni dans les projets pouvant interférer :

- les aménagements prévus à proximité de la ZAC Durance (centre commercial avec son afflux de clients et les livraisons, les logements sociaux, résidence services....)

ACQ

Commentaires ASECO sur étude d'impact projet Cœur de ville



- la chaufferie au bois située à la limite nord du projet, avec ses approvisionnements nécessaires en bois quotidiennement avec des semi-remorques.

Or ces 2 aménagements sont, à notre avis, susceptibles d'entraîner des flux de trafic importants dont l'écoulement, en ce qui concerne tout particulièrement le sens de circulation Nord-Sud est à étudier avec soin.

En effet, comme exposé par ailleurs (cf note annexes 3 et 4), ceci pose le problème suivant : en période de fort trafic, sur la RN94, comment les véhicules venant du Nord peuvent-ils avoir accès au pont à priori prévu sur la Durance après le confluent avec la Guisane (comment éviter d'avoir à couper le flux de voitures venant en sens inverse) ? Emprunter un autre itinéraire à travers le Centre ville ?

- Le Schema intitulé "TRAFIC AU CORDON DU CENTRE VILLE" nous amène à formuler les remarques suivantes:

- les comptages qui datent du mois de Juin 2003 seraient à actualiser avant d'intégrer les nouveaux flux induits

En supposant que ceux-ci aient été correctement estimés (ce qui reste à démontrer compte tenu de la non prise en compte des aménagements prévus vers la ZAC Durance) le tableau présenté p.216 fait apparaître une augmentation de trafic global de 23%, dont :

- +12,5% rue Général Barbot
- +37,6% sur la RN94

Dans son état actuel (cf nombre de points noirs cf annexe 2), on est en droit de s'interroger sur la capacité de la RN94 à absorber ce supplément de trafic particulièrement en période de fort trafic.

-ces comptages donnent le trafic journalier au mois de juin ; il conviendrait, pour appréhender véritablement les problèmes d'écoulement du trafic, de connaître, également, les flux de trafic instantanés aux heures de pointes et en période de fort trafic (période à identifier : plutôt Juillet - Août et/ou Mars - Avril en principe ?)

-il apparaît, d'après les données chiffrées portées sur le schéma, qu'en certains noeuds du Réseau la Loi de Kirchhoff relative à l'écoulement du trafic (somme des flux sortants égale somme des flux entrants) ne semble pas vérifiée avec des écarts parfois assez grands (exemple du cas particulièrement important, compte tenu des modifications de circulation proposées, du nœud situé à l'intersection de la chaussée et du Boulevard du Lautaret. S'agit-il d'une mauvaise lecture ou interprétation de notre part des valeurs indiquées?

Autres questions précises

-Il est question de la relocation de la Maison du Parc, qui entraînerait une augmentation de trafic. Qu'est-ce que c'est ? Où est-elle située actuellement ?

-Pouvez-vous décrire exactement ce qu'est la « nouvelle voirie » mentionnée en page 216 ? Est-ce limité à la voie Est-Ouest du stand de tir ? Comprend-elle aussi la rue

Commentaires ASECO sur étude d'impact projet Cœur de ville



René Froger ? Si c'est le cas , le point noir du bout de cette rue , au niveau du casino, se confirmera.

Remarques supplémentaires à la suite de la première Commission Mobilité ,
communiquées en leur temps aux services de l'Urbanisme

- **Création d'un nouveau point noir au bout de rue René Froger** (au niveau du casino) . La rue Froger n'a pas de débouché direct ce qui implique soit d'aller emprunter à droite "le point noir déjà existant" devant le garage Peugeot ,soit de revenir vers le carrefour situé en haut de l'avenue du Général De Gaulle déjà pas mal encombré. : étude approfondie sur les conditions de circulation sur la RN94 à entreprendre
- **Problèmes attendus , sur la « co-habitation » du départ du télécabine du Prorel et l'utilisation de la rue René Froger** comme axe important de circulation « interne » en tant que rocade, notamment en période de vacances d'hiver, considérant la présence de nombreuses résidences , dont les Cros (avec crèche , bibliothèque , CCAS, salles communales..) le long de cette rue, par l'arrivée de la passerelle et la traversée à pied de cette rue par les skieurs.
- **Doutes sur l'opportunité de la mise en sens unique de la partie basse de la rue de la République.** En tous les cas, un réaménagement complet du rond-point du bas de la Chaussée avec élargissement et amélioration de la visibilité sera opportun.
- **Nécessité d'un autre rond-point au niveau de l'arrivée du Bld du Lautaret vers La Bérard**, permettant aux véhicules descendant du Champ de Mars et passant sous l'hôpital de pouvoir tourner à gauche et emprunter la voie dite « secondaire » vers le centre commercial Grand 'Boucle et vers le centre ville (incluant les bus).
- **Rajout d'arrêts de bus autour de cette rocade secondaire** et sur le Bld du Lautaret (pour desservir les nouveaux bâtiments prévus vers l'ancienne perception).
- **Création d'une vraie gare routière** dans l'espace créé dans l'enceinte militaire au niveau du square Narvik, avec navettes pour les voyageurs arrivant à la gare SNCF, sous réserve que les bus puissent circuler et rejoindre la RN au plus court (voies réservées aux bus et vélos ?).
- **Doutes sur la possibilité d'indépendance de la route « nationale »** , considérant les nombreuses habitations sur le Serre-paix et sur la route de Puy Saint Pierre entre autres, même si l'idée de rendre la circulation extra-urbaine plus indépendante donc plus fluide est indéniablement bonne. Ne faudrait-il pas considérer la RN 94 comme un « périphérique » et prévoir les aménagements nécessaires pour des entrées / sorties , afin de pousser les utilisateurs à prendre cette nationale et entrer dans la ville au plus proche de leur destination.
- **Possibilité de fluidifier les entrées et sorties de la circulation intra-urbaine sud** vers l'extérieur, notamment pour desservir le futur centre commercial de la Durance, par l'intermédiaire d'un nouveau pont sur la Durance entre la rue Jean Moulin et la nationale au niveau de la base actuelle d'hélicoptères. Les accès à ce pont par les

Commentaires ASECC sur étude d'impact projet Cœur de ville



véhicules venant du Nord et du Sud seraient à étudier de façon appropriée.

- **Nécessité de conserver un minimum de places de parking extérieures**, à proximité des commerces de la rue du 159 et de la Poste, ceci d'autant plus que les places gratuites de parking vers la Caisse d'Épargne disparaîtraient avec le projet « seniors », même si l'idée de pousser les automobilistes à utiliser les parkings couverts actuels est excellente. Cependant des parkings gratuits doivent rester à disposition pour les personnes venant des environs et travaillant sur Ste Catherine. Une autre alternative serait l'instauration d'un abonnement forfaitaire ou d'une carte d'accès privilégié, financièrement intéressants pour ces travailleurs.

En conclusion

Les remarques exposées ci-dessus concernent essentiellement l'impact du projet sur les conditions de circulation qui, pour nous, constituent un problème majeur. ; ces remarques seront complétées et précisées par la lecture (ou relecture) des notes déjà diffusées par nos soins, mises en annexe.

Bien entendu il ne faut pas oublier de citer, par ailleurs, la responsabilité que prennent les citoyens Briançonnais, par le canal de leur municipalité, dans une participation à l'élaboration et la réalisation de ce grand projet dans le cadre de la concertation mise en œuvre. Nous attendons à ce que les remarques faites par les citoyens soient au moins prises en compte et argumentées par les maîtres d'œuvre.

A Briançon, le 28 novembre 2013

Annexes

Annexe 1 : Lettre de l'ASECC à la mairie, du 02 mai 2013, paragraphe 2

Annexe 2 : Lettre de l'ASECC à la mairie, du 02 mai 2013, paragraphe 1

Annexe 3 : Énumération des points noirs par l'ASECC, le 27 mai 2013, insérée dans livre ouvert au public

Annexe 4 : Lettre du 18 novembre 2013 adressée par G. Roux à Mme Poyau

Annexe 1

« Il paraît impossible de progresser dans un projet de l'importance envisagée, sans travailler en liaison avec le Département (la RN 94 étant maintenant une départementale).

Mais, au moins, dans un premier temps, avec la Communauté de Communes (CCB) qui, compte tenu de la Délibération du Conseil municipal de Briançon du mardi 22 Juillet 2008, portant sur les modifications statutaires de la Communauté de Communes, est normalement en charge de l'aménagement de ce type de ZAC (cf extrait joint de la Délibération concernée) qui est manifestement stratégiquement et économiquement importante avec ses futurs commerces et le pôle d'entreprises.

Le fait que la ville de Briançon y soit largement représentée ne lui permet pas, pour autant, de se substituer à la CCB. Par contre si la CCB manque de moyens pour conduire une telle étude, il serait logique que, par une Délibération ad hoc du Conseil intercommunautaire,

Page 4 sur 7

Commentaires ASECO sur étude d'impact projet Cœur de ville



la CCB délègue à la Ville de Briançon la conduite de l'opération, sous réserve d'être régulièrement informée et de pouvoir approuver le projet avant qu'il ne soit "arrêté" Conseil municipal de Briançon.

Il paraît éminemment souhaitable qu'un projet de cette envergure, dont la durée paraît devoir s'étaler sur plusieurs années, démarre sur des bases juridiques claires et puisse se poursuivre quelles que soient les évolutions politiques à venir.

Par ailleurs le projet aurait plus de poids auprès du Département car il apparaîtrait comme un point important du développement de l'extrémité nord du dit Département. »
Briançon, le 02 mai 2013

Annexe 2

« Une première remarque concerne l'idée, exprimée en réunion publique, d'établir sur la chaussée (rue de la République) une circulation en sens unique, dans le sens ascendant. Ceci suppose une analyse précise qualitative et quantitative du flux descendant actuel et l'examen des conditions futures d'écoulement du dit flux.

Par ailleurs il convient de souligner que la suppression du flux descendant serait, à priori, de nature à augmenter la circulation au rond point situé près de la place de l'Europe, donc favorable à un écoulement du trafic Nord-Sud, via l'avenue du 159^e RIA, le rond point place de l'Europe, l'avenue Petsche, le rond point en haut de l'avenue Général de Gaulle, cette avenue, la rue Jean Moulins et la rive gauche de la Durance jusqu'au pont au sud de la Zone industrielle sud. Est-ce vraiment le but recherché ??

Un risque est alors à éviter à tout prix : en période de fort trafic sur la RN94, le détournement vers la liaison décrite ci-dessus d'une forte proportion de trafic interurbain qui n'a rien à faire en ville et qui transformerait la dite liaison en une véritable RN94 bis avec tous les inconvénients qui en résulteraient pour les citadins (pollutions diverses accrues...).

Il est donc impératif, à notre avis, de rendre le trafic suffisamment fluide sur la RN94, voire d'en faire un véritable périphérique.

Ceci suppose d'en éliminer les points noirs et d'étudier des points d'accès et de sortie, compatibles, quant à leur capacité d'écoulement, avec l'écoulement normal du trafic interurbain en période de fort trafic (à cet égard de simples ronds points semblent insuffisants)

Ceci suppose, vraisemblablement également, un pont supplémentaire sur la Durance, après le confluent Guisane-Durance pour faciliter l'accès aux constructions et aménagements prévus à l'emplacement occupé actuellement par le bâtiment de l'Equipement (projet ASSETS). »

Briançon, le 02 mai 2013

Annexe 3

« Actuellement la circulation dans Briançon et dans sa périphérie immédiate s'avère particulièrement difficile à certaines périodes. L'adjonction de nouveaux pôles d'activités importants notamment:

- Le projet Cœur de ville
- Les aménagements prévus dans la ZAC Durance (à l'emplacement du bâtiment de la DDE)

risque fort, si l'on n'y prend garde, de créer de nouvelles difficultés difficiles à surmonter. C'est la raison pour laquelle il convient d'étudier, sans tarder, en quelque sorte "LA FAISABILITE DYNAMIQUE" des projets présentés.

Pour ce faire il convient, dès à présent, de recenser les points noirs présents et potentiels

ACQ

Commentaires ASECO sur étude d'impact projet Cœur de ville



qui vont surgir à l'occasion de la mise en place effective de ces projets.

Sans être exhaustif :on peut ,dès à présent, faire un premier recensement de ces points

1) Sur la périphérie ,le long de la RN94 :

- les conditions d'accès au pont prévu au confluent de la Guisane et de la Durance
- la circulation au feu rouge situé à l'entrée de Briançon(carrefour RN94-route de Puy Saint – Pierre)
- l'accès piétons au nouveau magasin Bricorama,qui implique actuellement la traversée de la RN94(aménagement d'un passage sous le pont ?)à réaliser rapidement dans le cadre de la "Voie Verte"(problème de Sécurité en jeu !)
- le carrefour (RN94-rue Froger)
- les conditions de fonctionnement du rond point prévu à la Grande Boucle et la condition d'accès à la pépinière d'entreprises.

2) En Ville

- l'écoulement du trafic au rond point de la place de l'Europe
 - l'écoulement du trafic au rond point de l'avenue Général De Gaulle et de la rue Maurice Petsche
 - l'écoulement du trafic au rond point de l'avenue Général De Gaulle et de la rue Jean Moulin
 - etc...
- L'étude des conditions à réaliser pour un écoulement fluide du trafic en de tels points s'avère particulièrement urgente si l'on souhaite la réussite des projets en Cours ».

A Briançon le 27 Mai 2013

Annexe 4

Il est absolument nécessaire d'éviter que la réalisation des nouvelles structures proposées dans le cadre des grands projets en cours (projet cœur de ville, constructions prévues au voisinage de la ZAC Durance)ne soit de nature à intensifier la circulation dans Briançon ce qui irait à l'encontre des Objectifs du plan de déplacement urbain.

Aussi est il important d'élaborer un plan de circulation qui soit à la hauteur des Enjeux proposés. Pour les raisons exposées ci-après,il apparaît quasiment impossible d'élaborer un tel plan sans y inclure les conditions de circulation sur la RN94 ,en effet :

1° Tout d'abord,si ,au plan général, le fait de distinguer le trafic urbain du trafic interurbain sur la RN94,présente un intérêt indéniable ,il n'en reste pas moins qu'une interdépendance certaine entre la circulation dans la ville et la circulation sur la RN94 subsiste et doit être prise en considération ;en effet:

-En premier lieu, une partie non négligeable du trafic local restera amenée à traverser ou à emprunter la RN94,comme,par exemple,au carrefour situé au feu rouge devant le garage Peugeot(se référer ,à ce sujet,à la liste des points noirs énumérés dans une note annexée au cahier de remarques, lors de la phase précédente de concertation)

-De plus ,le risque de créer de nouveaux points noirs dans le cadre des études en cours n'est pas à négliger, si une étude approfondie sur les conditions de circulation sur la RN94 n'est pas entreprise ;ainsi :

Par exemple,le pont prévu sur la Durance, juste après le confluent avec la Guisane est surtout intéressant pour les automobilistes venant du Nord (ceux qui viennent du sud pouvant à l'entrée sud de Briançon traverser ,au carrefour,le pont et remonter la rive gauche de la Durance sans problème).

Commentaires ASECCQ sur étude d'impact projet Cœur de ville



. Or ,pour emprunter le nouveau pont, les voitures venant dans le sens Nord-sud devront tourner sur la gauche et couper la file de voitures venant en sens inverse,ce qui, en période de fort trafic, posera un sérieux problème de sécurité,qui ne pourra être réglé par un simple marquage au sol dans la partie centrale de la chaussée ,comme le propose le représentant de l'architecte.

2° D'une façon plus générale,par ailleurs,la circulation rendue difficile sur la RN94 ,à certaines périodes ,du fait des points noirs existants(ou à venir,!)ne peut qu'inciter les automobilistes à chercher une voie de contournement à travers la ville ;en particulier :
. Par l'avenue du 159°RIA et par le carrefour de la place de l'Europe(rendu plus fluide par la suppression du sens descendant dans la chaussée) en direction de l'avenue Général De Gaulle

. Ou par l'avenue du 159°RIA et la future "Rocade"

3° Par ailleurs,si la "Rocade" proposée présente un intérêt certain dans sa partie Nord entre le chemin de la Tour et la rue Froger,par contre la circulation le long de la rue Froger pose problème en raison :

. d'une part de la présence de nombreuses résidences le long de cette avenue
. d'autre part de la présence des skieurs venant de la passerelle et amenés à traverser la rue ,(l'ambiance "touristique " risque de s'en trouver dégradée sans oublier les problèmes de sécurité)

.de plus, la rue Froger n'a pas de débouché direct ,au sud ,ce qui implique soit d'aller emprunter à droite "le point noir" devant le garage Peugeot ,soit de revenir vers le carrefour situé en haut de l'avenue du Général De Gaulle déjà pas mal encombré.

En définitive ,il semblerait plus opportun de rechercher pour cette 2°partie de la "Rocade un autre itinéraire,par exemple :une jonction en haut de la rue Froger avec la RN94 . ce qui pourrait permettre de régler ,par ailleurs, la question du débouché de la rue Froger dans sa partie Nord

4°Enfin il convient de redire,ici, qu'avant qu'une décision définitive ne soit prise au sujet de la suppression du Sens descendant de la chaussée,il est nécessaire qu'une analyse qualitative et quantitative des flux de trafic actuels dans ce sens soit réalisée pour que l'impact d'une telle décision puisse être estimé

Bien entendu ces différentes remarques ne prétendent pas avoir un caractère exhaustif,mais elles sont ,à mon avis, particulièrement importantes . Il ne faudrait surtout pas,en effet,comme dit plus haut, que la réalisation des différentes structures,actuellement prévues dans le cadre des grands projets en cours, (projet "cœur de ville"à proprement parler, aménagements de la ZAC Durance.....)soit de nature à intensifier les Flux de trafic à travers la Ville ,ce qui irait à l'encontre des objectifs recherchés dans le cadre du plan de déplacement urbain .

C'est la raison pour laquelle il convient de compléter ces grands projets par un plan de circulation qui soit à la hauteur des enjeux .Un tel plan ne peut ignorer j'en suis persuadé ,le rôle que doit jouer la RN94(et ses aménagements nécessaires) dans l'écoulement des différents flux de trafic ;ne pas vouloir en tenir compte serait,à mon avis, une grave erreur ;

Erreur ,si cet aspect du problème n'était pas pris en considération,dont la Ville de Briançon serait alors seule à porter la Responsabilité.

à Briançon le 14 Novembre 2013

ACQ

Page 7 sur 7

F. QUIGNON
06 84 09 71 58

PRÉFET DE LA REGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
de Provence-Alpes-Côte d'Azur

STELAC
Unité Politique des Territoires
Pôle environnement-évaluation environnementale
des plans et programmes

Adresse postale :
DREAL PACA
STELAC/UPT/pôle EE
16 rue Zattara
CS 70248
13331 – Marseille cedex 3

Affaire suivie par : Jean-Luc BETTINI
jean-luc.bettini@developpement-durable.gouv
Tél. 04 91 00 52 25
Site internet : [http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/
evaluation-environnementale-r290.html](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/evaluation-environnementale-r290.html)

Marseille, le

04 OCT. 2013

La Directrice Régionale

à

Monsieur le Directeur de
l'Agence Régionale d'Équipement et d'Aménagement
PACA

29 Boulevard Charles Nédélec
13 331 Marseille Cedex 03



Avis de l'Autorité environnementale
sur le dossier de création de la ZAC « *Coeur de Ville* »

Dossier : ZAC « *Coeur de Ville* »

Maître d'ouvrage : Commune de Briançon (05)

Date de réception du dossier par l'Autorité environnementale : 05 août 2013

SOMMAIRE

1. Contexte juridique

2. Présentation du projet de ZAC

3. Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale

4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration environnementale dans le projet de ZAC

- 4.1. Présentation du projet de ZAC
- 4.2. Analyse des effets du projet de la ZAC
- 4.3. Résumé non technique

5. Conclusion

Avis élaboré sur la base du dossier composé des pièces suivantes :

Dossier de réalisation de la ZAC « *Coeur de Ville* » comportant :

- l'étude d'impact d'août 2013

1. Contexte juridique

Compte-tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (dite Autorité environnementale), conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement.

Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale est le préfet de région. Pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la DREAL. Par arrêté préfectoral 2013 191-0002 en date du 10 juillet 2013, la directrice de la DREAL a délégué la signature du préfet de région pour signer l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge d'autoriser ou d'approuver le projet.

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise à l'Autorité environnementale. Le dossier comporte l'ensemble des documents exigés aux articles R512-2 à R512-10.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'Autorité environnementale le 05 août 2013.

Selon l'article R122-13 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant cette réception.

Le présent avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de recueillir les remarques du public, dans les conditions fixées par l'article R122-9 du code de l'environnement :

- mise à disposition du public dans les conditions fixées par les articles L122-1-1 et R122-9 du code de l'environnement,
- avis rendu public par voie électronique sur le site internet de l'autorité autorisatrice.

Le présent avis sera mis en ligne sur le site internet de la DREAL en tant qu'Autorité environnementale conformément aux dispositions du décret du 29 décembre 2011.

Le présent avis de l'Autorité environnementale porte sur le dossier de création de la ZAC « *Coeur de Ville* » sur la base du dossier d'étude d'impact.

2. Présentation du projet de ZAC

La commune de Briançon compte 12 103 habitants (année 2010), sur un territoire de 2 800 hectares situé en partie nord-est du département des Hautes-Alpes, à 1 326 m d'altitude, entre le Parc National des Ecrins et le Parc Naturel Régional du Queyras, au confluent de la Durance et de la Guisane. Elle est membre de la Communauté de Communes du Briançonnais (CCB). Le territoire communal n'est pas couvert par un SCoT¹ approuvé (SCoT du Briançonnais en cours d'élaboration (p.47)).

Le présent dossier de création concerne l'aménagement d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) d'une superficie d'environ 11,56 hectares située en milieu urbain, au cœur de la basse ville sur le site des anciennes casernes militaires de Colaud et Berwick, entre le secteur Grand Boucle

¹ Schéma de Cohérence Territoriale

au nord et le quartier Sainte-Catherine au sud, de part et d'autre de l'avenue du Général Barbot et du 159^{ième} RIA². Le périmètre de la ZAC est délimité (voir plan de situation) :

- au sud, par l'avenue de la République et l'avenue M. Petsche,
- à l'ouest, par la RN94.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par la commune de Briançon. L'Agence Régionale d'Équipement et d'Aménagement (AREA) PACA est mandataire du maître d'ouvrage.

Le principal objectif de l'élaboration de cette ZAC est la redynamisation du cœur de ville, dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain fondée sur la réalisation d'un nouveau pôle de centralité et de vie accueillant un programme mixte de logements et d'activités tertiaires et commerciales (p.31,32).

3. Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale

Le périmètre d'accueil de la ZAC « *Coeur de ville* » se présente initialement comme un espace urbain du centre ville de Briançon, déjà artificialisé à 85% (p.169), occupé essentiellement par d'anciennes casernes, « *aujourd'hui fragmenté et discontinu* » (p.59).

L'analyse de l'état initial de l'environnement, abordée dans ses composantes physique, naturelle, et cadre de vie, conduit à la mise en évidence des enjeux suivants, essentiellement de type urbain :

- intégration urbaine et insertion paysagère du projet de ZAC, en liaison notamment avec le centre ville, et les autres projets tels que la création d'une passerelle vers le téléphérique du Prorel et le réaménagement du Champ de Mars pour les bus (p.255),
- altérations du cadre de vie, en termes de nuisances potentielles diverses (ambiance sonore, qualité de l'air, pollution des sols, trafic et déplacements,...) subies (proximité d'infrastructures routières bruyantes, p.141), ou induites par la ZAC,
- préservation de la qualité des eaux de surface (Durance, Guisane), ou des circulations souterraines (p.65), en liaison avec les modalités d'assainissement du secteur (eaux usées et pluviales),
- protection de la biodiversité en termes d'espèces protégées (Bouvreuil pivoine, aigle royal, chiroptères, p.177), ou de fonctionnalité écologique (prairies jouxtant la ZAC, carte p.168),
- maîtrise de la consommation énergétique et des rejets de gaz à effet de serre (p.115).

Les principaux enjeux environnementaux sont pour l'essentiel correctement recensés et localisés dans le cadre d'une présentation claire et bien structurée. Ils font l'objet d'une synthèse récapitulative et hiérarchisée en fin de chapitre (p.191). A noter toutefois dans ce tableau que l'enjeu important de l'intégration urbaine sous l'appellation de déplacements, aurait mérité une qualification en niveau 2 (au lieu du 1 proposé), compte tenu de la situation en milieu urbain et des phénomènes d'engorgement déjà observés.

En matière de risques naturels, l'étude d'impact indique que le site d'implantation de la ZAC n'est concerné par aucun risque naturel, que ce soit au titre des glissements de terrain (p.70), des affaissements miniers (p.70), ou des inondations (p.79).

L'analyse de l'état initial de l'environnement s'appuie sur un certain nombre d'études et de données spécifiques et quantitatives représentatives du contexte local, pour ce qui concerne notamment

² Régiment d'Infanterie Alpine

l'étude des sols (sondages réalisés, p.61), le trafic routier (p.100), l'ambiance sonore (modérée, p.148), le diagnostic faune-flore (p.169).

4. Analyse du dossier et de la démarche d'intégration environnementale dans le projet de ZAC

4.1. Présentation du projet de ZAC

Le programme prévisionnel d'aménagement de la ZAC « *Coeur de Ville* », positionnée essentiellement dans une logique de renouvellement urbain, prévoit (p.31) :

- la construction de 800 logements (collectif, petit collectif, individuel groupé) – 54 330 m² de surface de plancher (SDP),
- un secteur d'activités économiques - 20 780 m² de SDP, répartis comme suit :
 - commerces – 5 840 m²,
 - bureaux – 5 840 m²,
 - équipements communaux – 9 100 m²,
- la création d'un parc urbain de 2,3 ha au cœur de la caserne Berwick.

La réalisation de la ZAC implique également la démolition d'une partie des bâtiments militaires présents sur le site (15 300 m², p.34).

L'aménagement prévisionnel de la ZAC réparti en 13 lots est présenté sur le plan de zonage fonctionnel (plan masse, p.33).

La réalisation des travaux, en plusieurs phases, s'étalera sur une quinzaine d'années entre 2005 et 2030 (p.36).

4.2 Analyse des effets du projet de ZAC

Considérations d'ordre général

La déclinaison des incidences de la ZAC est dans l'ensemble cohérente avec la liste des enjeux (milieu physique, naturel et cadre de vie) identifiés lors de l'analyse de l'état initial de l'environnement.

Effets cumulés avec d'autres projets

La mise en œuvre de la ZAC « *Coeur de Ville* » s'inscrit dans un environnement urbain en mutation. Plusieurs projets, en cours ou à venir, sont susceptibles d'interférer avec la réalisation de la ZAC.

– les « projets relevant du programme d'aménagement » (au titre de l'article R.122-3 du code de l'environnement) :

L'étude d'impact n'identifie aucun projet au titre de cette rubrique, susceptible de présenter un lien fonctionnel avec la ZAC « *Coeur de Ville* ».

- les « autres projets connus » (au titre de l'article R.122-5 du code de l'environnement) :

L'étude d'impact recense 6 projets :

- la création d'une micro-centrale hydro-électrique sur la Durance dite chute du Fontenil,
- le remplacement du télésiège de Monquitaine et l'aménagement d'une piste bleue,
- le terrain de camping de l'Isle du Rosier,
- la construction du télésiège à pinces débrayables du Chalvet à Montgenèvre,
- la création du télésiège du Préron à Pelvoux,
- le lotissement du Clôt Enjaime à Montgenèvre.

Sont également pris en compte dans un souci d'exhaustivité, 2 autres projets situés dans la ville de Briançon, bien que ne relevant pas à proprement parler du décret du 29/11/2011 (p.255).

- la création d'une passerelle reliant le télécabine du Prorel au parking de la ZAC Chancel,
- le réaménagement du champ de Mars pour les bus.

Ces opérations ne sont ni décrites ni cartographiées (sauf le lotissement du Clôt d'Enjaime, p.254). Les effets cumulés sont présentés de façon succincte pour ce qui concerne un certain nombre de thématiques environnementales (p.255 à 257).

Cette présentation gagnerait à être restructurée sous la forme d'une évaluation des effets cumulés de l'ensemble des 9 projets (dont la ZAC « *Coeur de Ville* ») sur quelques items marquants tels que la consommation d'espace, les espaces naturels remarquables, la biodiversité, les continuités écologiques et les déplacements.

Cette estimation, dont le degré de précision est fonction des données disponibles et du degré d'avancement des projets, devra être affinée au stade du dossier de réalisation de la ZAC, sur la base des différentes études (trafic, pollution de l'air et des sols, ambiance sonore, insertion urbaine,...) réalisées ou complétées à cette occasion.

Insertion paysagère

L'insertion paysagère de la ZAC « *Coeur de Ville* » dans son environnement urbain constitue un enjeu important du projet.

Le site d'accueil de la ZAC intercepte le périmètre de protection du site inscrit des fortifications de Briançon (cité Vauban, p.110). Huit bâtiments militaires constitutifs des casernes présentes sur le site sont porteurs d'un « *caractère patrimonial affirmé* » qui mérite d'être conservé (p.34). De belles perspectives visuelles vers les montagnes environnantes sont ouvertes depuis le site (p.159).

La dimension paysagère et patrimoniale semble bien prise en compte dans le projet. Les principales mesures envisagées pour atténuer l'effet de mutation paysagère liée à la restructuration du site portent essentiellement sur un parti pris d'aménagement qui s'appuie sur les lignes de force de la trame historique existante (p.287), la conservation des 8 bâtiments militaires remarquables, la création d'un parc urbain de 2 ha et la préservation des vues lointaines (p.287). Il est précisé par ailleurs que l'avis de l'ABF sera sollicité dans le cadre de l'élaboration du projet (p.218).

Toutefois, l'étude d'impact pourrait présenter, en complément des indications fournies, une vue d'ensemble permettant d'apprécier de façon globale l'impact paysager de la ZAC sur la silhouette urbaine des quartiers concernés et leurs environs.

Intégration urbaine

- Liaisons fonctionnelles

La connexion de la future ZAC avec son environnement urbain constitue un enjeu majeur du projet.

L'étude d'impact précise (p.32) que la réalisation de la ZAC « *Coeur de Ville* » est un élément important en matière de développement du potentiel urbain du secteur, notamment pour ce qui concerne :

- le renforcement de l'identité de la ville,
- la requalification des espaces de circulation existants favorisant les mobilités douces,
- la requalification des espaces publics,
- le développement de la cohérence urbaine entre les différents pôles de centralité.

L'aménagement de la ZAC se répartit sur deux grands secteurs fonctionnels : caserne Berwick et caserne Colaud, de part et d'autre de l'avenue du Général Barbot et du 159^{ième} RIA.

L'objectif d'intégration urbaine à la fois interne et externe de la ZAC « *Coeur de Ville* » est conforté par des dispositions telles que :

- la structuration du site par l'avenue du Général Barbot (nord-sud entre la Grande Boucle et le centre ville) et un axe est-ouest entre l'avenue du Lautaret et la rue Roger Froger,
- l'aménagement en zone 30 de ces 2 axes structurants (p.35),
- la mise en place de modes de déplacements doux internes et externes (p.32, 217).

Toutefois, la déclinaison opérationnelle de ces grandes orientations reste peu développée dans l'exposé du projet (p.29 à 36) et dans l'évaluation des incidences (p.217). Elle n'est pas représentée (cheminements piétonniers, pistes cyclables, desserte en transports en commun,...) au niveau des éléments graphiques illustrant la configuration prévisionnelle de la ZAC (dont plan masse p.33).

L'étude d'impact ne fait pas mention des dispositions visant à limiter l'effet de coupure de la ZAC lié à l'avenue du Général Barbot, actuellement pièce maîtresse du réseau viaire du centre ville de Briançon, soumise à un trafic important (10 300 véhicules/jour, p.100).

L'étude d'impact fait état à la fois d'un « *réseau de transports en commun peu développé sur Briançon* » (p.215), et d'une « *bonne desserte du projet* » (p.217). Ce point mérite d'être clarifié.

La rubrique consacrée à l'intégration urbaine du projet (structuration générale, modes de placements doux, transports en communs, ...) devra faire l'objet de développements plus conséquents lors de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC.

- Trafic et stationnement

Quelques dysfonctionnements en termes de saturation de trafic sont signalés dans le centre ville (carrefour Barbot / Provence, giratoires Grand Boucle et Petsche / République, p.100).

L'offre de stationnement ne pose pas de problème particulier tant au niveau du centre-ville de Briançon (2 480 places) que du site d'accueil de la ZAC (470 place le long de l'axe Barbot / 159^{ième} RIA).

Pour ce qui concerne la situation future, après mise en service de la ZAC, la simulation réalisée fait ressortir (p.215 à 217) :

- une augmentation globale de trafic de 4 500 véhicules par jour,

- un besoin en stationnement de 1 040 places (dont 800 en sous-terrain) pour l'usage des résidents.

Il n'est pas précisé explicitement si les niveaux de trafic présentés, bien que fondés sur une hypothèse haute du nombre de véhicules (p.215) concernent les créneaux horaires les plus chargés (heures de pointe du matin et du soir, notamment).

Par ailleurs, cette étude quantitative ne présente pas de conclusion sur le degré d'acceptabilité de cette augmentation de trafic sur les axes voisins de la ZAC (avenue du Général Barbot, avenue du 159ième RIA, RN94, avenue de la République).

En particulier, une augmentation de trafic de l'ordre de 25% (10 300 véhicules/jour actuellement, contre 13 000 après réalisation de la ZAC) est prévue sur l'axe Général Barbot/159ième RIA (p.216). La compatibilité de cette augmentation très significative du nombre de véhicules avec l'objectif de pacification (future zone 30) de cet axe structurant du projet doit faire l'objet de justifications plus approfondies. Une réflexion plus large, à l'échelle de la commune, sur les circulations et les modes de déplacement pourrait permettre de mieux appréhender l'impact de la ZAC sur le trafic urbain.

Milieu naturel

- Espaces naturels remarquables

Le périmètre de la ZAC « *Coeur de ville* » située en milieu urbain n'intersecte aucun périmètre à statut (inventaire ou réglementaire) (p.161 à 168). Il est indiqué (p.169) que 85% de la surface du site sont artificialisés.

Les principaux espaces naturels remarquables situés dans le voisinage de la ZAC, à une distance comprise entre 500 m et 40 km, sont listés et pour certains cartographiés (p.164) ; ils comprennent :

- 2 ZNIEFF³ terrestres de type I,
- 4 ZNIEFF terrestres de type II,
- 1 site Natura 2000 : SIC⁴ « *Clarée* »,
- 1 Arrête Préfectoral de Protection du Biotope (APPB),
- 1 réserve naturelle,
- 1 réserve ONF⁵,
- le Parc National des Ecrins,
- 1 ENS⁶ au col de Vars.

La carte (p.164) doit être complétée afin de représenter l'ensemble des espaces naturels remarquables listés ci-dessus.

La parcelle de prairie de montagne jouxtant en limite Est le périmètre de la ZAC (et même empiétant sur celui-ci à hauteur des 15% non urbanisés) doit faire l'objet d'une attention particulière en termes d'impacts potentiels de la ZAC.

Par ailleurs, l'évaluation succincte des effets de la ZAC sur les sites Natura 2000 (p.246), bien que conclusive, ne présente pas un degré de précision suffisant répondant aux attendus de ce que doit contenir une étude d'incidence Natura 2000 prévue par la réglementation en vigueur (articles R.414-19 à R.414-23 du code de l'environnement).

³ Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

⁴ Site d'Intérêt Communautaire – *Directive Habitats*

⁵ Office National des Forêts

⁶ Espace Naturel Sensible

En effet, les ZAC sont soumises à obligation d'évaluation d'incidences Natura 2000, que leur localisation géographique soit comprise ou non dans le périmètre d'un site Natura 2000.

L'étude d'incidence Natura 2000 à réaliser doit rendre compte des effets à distance, notamment en matière de continuités écologiques, ainsi que des effets cumulés éventuels avec d'autres projets (voir rubrique effets cumulés ci-avant).

- Espèces biologiques protégées

Le recensement des espèces biologiques protégées présentes sur le site de la ZAC a été effectué dans le cadre d'une approche bibliographique, complétée par des investigations de terrain. Le diagnostic faune-flore, partiellement retranscrit dans l'étude d'impact. (p 169 à 187) n'est pas joint en annexe. Son auteur, unique pour l'ensemble des compartiments biologiques (spécialisé à la fois en botanique, ornithologie, herpétologie, pour les papillons et les chauves-souris) n'est pas précisé autrement que par son titre universitaire (p.329).

L'inventaire naturaliste met en évidence une certaine sensibilité de l'aire d'étude pour 2 espèces d'oiseaux à enjeu (le Bouvreuil pivoine et l'Aigle royal, p.173), et 5 espèces de chauves-souris (dont la Noctule commune, p.179).

Toutefois, l'étude d'impact souligne le caractère insuffisant de ce diagnostic (p.334). Il est précisé que les compléments nécessaires seront apportés au stade du dossier de réalisation de la ZAC notamment pour les chiroptères et la flore. Il est nécessaire que cette seconde prospection fasse également ressortir de façon plus nette la présence ou non d'impacts de la ZAC sur les espèces ayant motivé la désignation du site Natura 2000 « Clarée » (voir rubrique Natura 2000 ci-avant).

Les impacts du projet sur les espèces protégées sont bien explicités (destruction d'habitats, dérangement des espèces, perte de territoire vital, p.241 à 244).). Toutefois, l'exposé présente un caractère général peu ciblé sur les éléments mis en avant par le diagnostic faune-flore (arbres à cavité, Bouvreuil pivoine, aigle royal, chiroptères, ...). Les mesures envisagées (réduction, compensation, p.289 à 295) portant essentiellement sur le maintien d'espaces ouverts au niveau de parc urbain (plan masse p.33) gagneraient à être précisées.

En matière d'espèces protégées, il est rappelé que l'atteinte aux individus, la perturbation et la dégradation des habitats, sont interdites, sauf procédure exceptionnelle de dérogation (article L.411-2 du code de l'environnement).

- Continuités écologiques

L'étude d'impact souligne la fonctionnalité écologique relativement importante du site de la ZAC malgré son caractère urbain marqué (p.179). Le réseau de continuités écologiques locales est identifié et cartographié (p.168).

La remarque formulée ci-dessus concernant le caractère trop général de la caractérisation des incidences (p.289) et des mesures vaut également pour les continuités écologiques.

Des précisions sont nécessaires notamment pour ce qui concerne les modalités de préservation de la trame verte entre le massif de Cercès et le massif de l'Infernet, ou le maintien de la connexion écologique de la ZAC avec la prairie en partie Est (plan masse p.33).

On notera à ce propos que l'aménagement de la ZAC tel que figuré sur le plan masse (p.33) prévoit une urbanisation linéaire en partie est du périmètre de nature à renforcer l'enclavement du parc urbain.

Assainissement et milieux récepteurs

La préservation de la qualité des eaux de surface (Durance et Guisane), et souterraines (p.200) constitue un enjeu important du projet de ZAC.

Les conditions d'assainissement de la future ZAC sont abordées de façon succincte. L'état du réseau existant n'est pas précisé.

L'étude d'impact indique (p.205) que la ZAC ne prévoit aucun rejet direct vers la Durance et la Guisane (p.205), et que « le projet pourra se raccorder en différents points sur les réseaux existants » (p.206). En revanche, elle ne précise pas explicitement si la station d'épuration Pur'Alpes dispose d'une capacité de traitement suffisante pour absorber le surcroît d'effluents générés par la mise en oeuvre de la ZAC « *Coeur de Ville* » (p.206).

Les modalités de collecte et de traitement des effluents de la ZAC devront être précisées dans le cadre du dossier loi sur l'eau (DLE), notamment pour ce qui concerne l'opportunité de gestion des eaux pluviales par infiltration (p.267) liée à la bonne perméabilité de la couche alluvionnaire de surface (p 61).

L'Autorité environnementale rappelle que, en application de la directive européenne n° 91/271/CEE du 21 mai 1991 relative aux eaux résiduaires urbaines (directive ERU), la mise à niveau des dispositifs d'assainissement constitue un préalable à toute extension de l'urbanisation.

Risques naturels

L'étude d'impact indique que le périmètre d'accueil de la ZAC, situé hors zonage du PPRn de Briançon, n'est concerné ni par le risque inondation (p.79 à 81), ni par le risque mouvement de terrain (p.70 à 72).

Cadre de vie et santé publique

- *Ambiance sonore*

Les mesures réalisées rendent compte d'une ambiance sonore préexistante modérée sur le site de la ZAC (p.148 à 151).

En ce qui concerne l'état futur, la simulation effectuée (p.234 à 237) fait apparaître que la mise en service de la ZAC induit :

- un niveau sonore acceptable en bordure de la « voirie nouvelle »,
- la nécessité d'une protection acoustique de part et d'autre de la RN94.

Toutefois, les conclusions de l'étude d'impact (p.234 à 237) nécessitent quelques précisions. En effet au vu des cartes produites (p.236, 237) toutes les voiries existantes représentées semblent affectées du même niveau sonore tant en situation diurne que nocturne. Dès lors, il conviendrait de mieux expliciter pourquoi seuls les bâtiments proches de la RN94 nécessitent une protection particulière vis à vis des nuisances sonores.

- *Qualité de l'air*

Les mesures effectuées sur le périmètre opérationnel font apparaître un respect des seuils réglementaires pour l'ensemble des polluants atmosphériques, à l'exception des particules présentes à une teneur élevée (p.135).

La simulation effectuée (p.230, 231) fait ressortir une augmentation significative de la dégradation de la qualité de l'air au niveau de l'avenue du Général Barbot, suite à la réalisation de la ZAC.

Les mesures proposées (éviter, réduire) portent essentiellement sur la limitation du trafic automobile sur l'emprise de la ZAC (p.282).

- Synthèse cadre de vie et santé publique

L'aménagement de la ZAC « Coeur de Ville » prévoit d'une part un accroissement de population par la création de 800 logements, et d'autre part une augmentation en termes de trafic et de stationnement.

L'enjeu sanitaire lié à l'usage des véhicules à moteur est donc important sur ce projet.

L'étude d'impact doit être plus conclusive sur le degré d'acceptabilité du projet vis à vis de la qualité du cadre de vie et de la santé humaine, les niveaux d'exposition aux nuisances, notamment pour ce qui concerne les résidents des futurs logements, et les usagers des bâtiments sensibles, et les mesures à mettre en œuvre pour la protection du cadre de vie des habitants. Le volet sanitaire de l'étude d'impact (p.303 à 303) pourra utilement être complété dans ce sens.

On notera les effets contradictoires de la mise en œuvre d'une zone 30 sur l'avenue du Général Barbot. En effet cette disposition phare du projet est présentée à la fois comme ayant un effet bénéfique sur la réduction des nuisances sonores (p.286), mais également comme facteur d'augmentation des émissions de polluants atmosphériques (p.232).

Volet énergétique

L'aspect énergétique est bien pris en compte dans le cadre du projet de ZAC « Coeur de Ville ».

Une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, prévue par l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, a été réalisée. Elle n'est pas jointe en annexe au dossier. Ses éléments marquants sont retranscrits dans l'étude d'impact (p.118 à 130). Une opportunité en matière d'approvisionnement de la ZAC en énergies renouvelables existe pour le solaire (photovoltaïque et thermique), la géothermie, le bois énergie, la récupération sur les eaux grises et la cogénération.

Cette étude devra donner lieu à des propositions concrètes au stade du dossier de réalisation de la ZAC lorsque les caractéristiques du projet seront connues de façon plus précise.

Par ailleurs, des prescriptions visant à l'optimisation énergétique du projet pourront efficacement être insérées dans un cahier des charges destiné aux aménageurs ou aux acquéreurs de parcelles.

Urbanisme réglementaire

Il est précisé (p.48) que la ZAC « Coeur de Ville » située en zone urbaine UBa est compatible avec le PLU de Briançon approuvé le 11 février 2008.

4.3 Résumé non technique

Le résumé non technique devra faire l'objet des adaptations nécessaires afin de prendre en compte les observations figurant dans le présent avis.

5. Conclusion

Le projet de ZAC urbaine « *Coeur de Ville* » traduit une volonté de prise en compte de l'environnement.

L'opération s'inscrit dans une démarche pertinente de reconstruction de la ville sur la ville, garante de la bonne gestion du territoire communal et limitant la consommation d'espaces vierges.

L'aménagement aura des effets positifs en termes de requalification architecturale, urbaine et paysagère du quartier.

L'étude d'impact du projet, globalement de qualité, rend compte de l'évolution de cette partie de la ville dans ses composantes environnementales et paysagères.

Toutefois, l'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de compléter et de préciser le dossier sur les points suivants :

- l'intégration fonctionnelle du projet dans son environnement urbain en particulier en termes de déplacements,
- le cadre de vie et la santé humaine,
- les modalités d'assainissement du site,
- la production d'une étude d'incidences Natura 2000 conforme avec la réglementation,
- l'inventaire naturaliste permettant de mieux caractériser la richesse écologique du site.

Au vu des enjeux majeurs en termes d'intégration urbaine, l'Autorité environnementale recommande que le futur dossier de réalisation présente un excellent niveau de précision concernant les prescriptions architecturales et paysagères, et les fonctionnalités urbaines (déplacements, accès aux équipements et services, ...).

En outre, afin de donner à cette nouvelle opération un caractère exemplaire, la commune pourrait envisager de s'inscrire dans la démarche Ecoquartier initiée par l'Etat, qui permet de s'assurer de la bonne prise en compte des dimensions du développement durable dans le cadre d'un projet d'aménagement et de construction. Cette démarche marquerait l'engagement pour un aménagement durable de ce nouveau quartier et pourrait déboucher, si l'opération réalisée en respecte les conditions, sur l'obtention du label délivré à l'échelle nationale.

Le Directeur Régional Adjoint de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement



Laurent NEYER

1 . EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

D'après le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011, les projets connus sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- « ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 et d'une enquête publique ; »
- « ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public. »

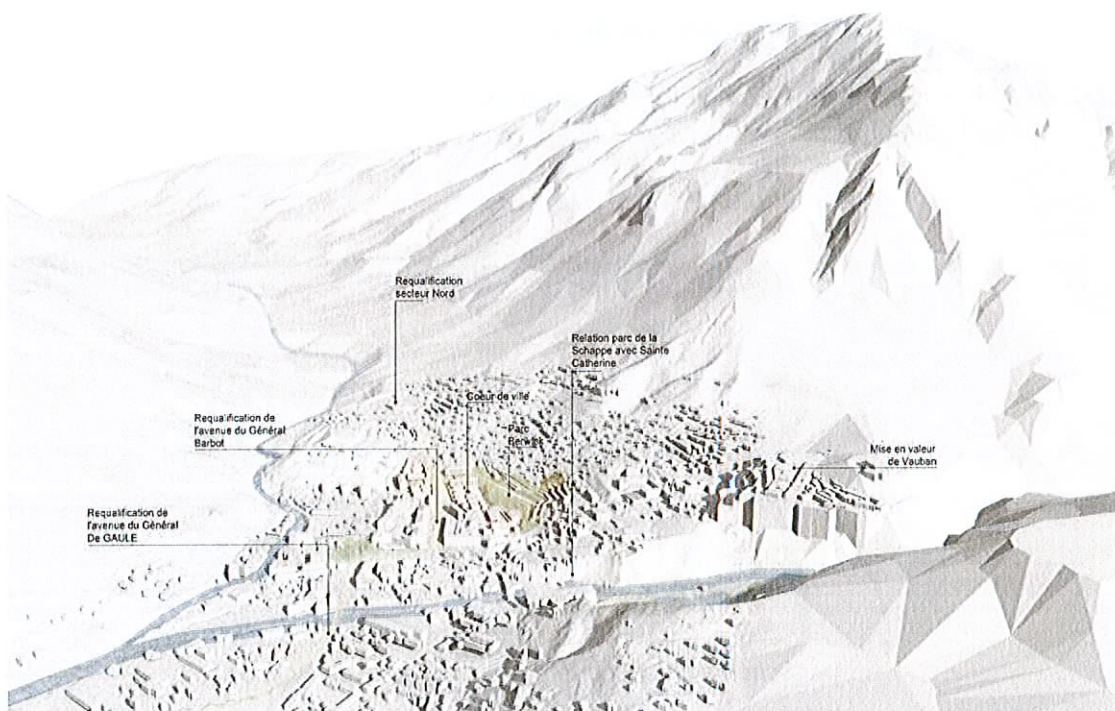
Six projets connus au sens de la réglementation sont en effet recensés à proximité du Cœur de ville de Briançon, mais comme précisé dans l'étude d'impact (p 253-254), cinq (3 projets de télésièges, une microcentrale, construction de mobil home) des six projets ont d'ores et déjà été mis en œuvre. Ces projets sont donc intégrés à l'état initial et ne font donc pas l'objet d'une analyse des impacts cumulés.

Seul, le projet de lotissement du Clot d'Enjaime sur la commune de Montgenèvre présente certaines interactions avec le projet de la ZAC Cœur de Ville. Compte tenu de l'éloignement du projet de lotissement (10 km), de la déconnexion des bassins versants et de sa nature (logements majoritairement à vocation touristique), les effets cumulés sont décrits proportionnellement aux enjeux identifiés pour ces des deux projets (p 255 à 257) :

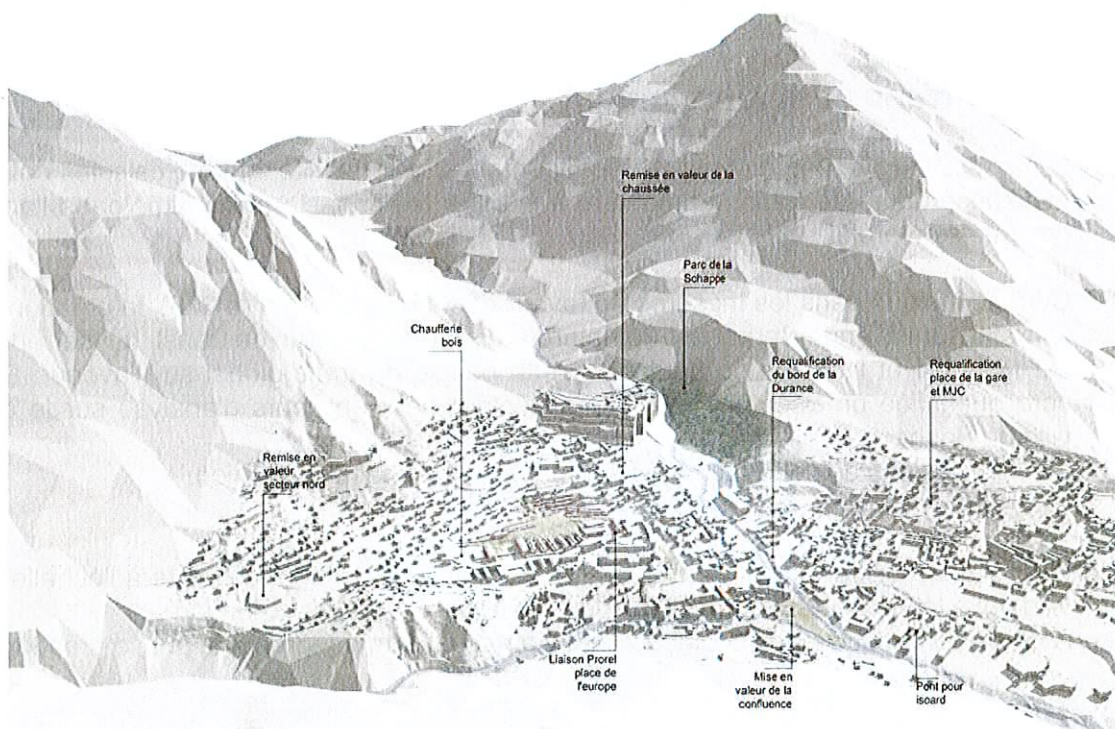
- Consommation d'espace : le projet cœur de ville consiste à requalifier un site déjà urbanisé et ne consomme pas de nouveaux espaces, il n'y a donc pas d'impact cumulés des deux projets,
- Espaces naturels remarquables et biodiversité : le projet cœur de ville s'étend sur un site déjà urbanisé qui ne permet pas le développement d'habitats remarquables et accueille par conséquent des espèces ubiquistes et anthropophiles favorisées par la trame verte urbaine (arbres plantés en alignement). Il n'y a donc pas d'impact cumulé entre les deux projets,
- Déplacements : l'impact cumulé principalement limité à la période hivernale et a été décrit en page 256 de l'étude d'impact.

2 . INSERTION PAYSAGERE

Les illustrations suivantes viennent compléter les éléments paysagers fournis dans l'étude d'impact (p 239 à 240 et p 287 à 288).



Vue sur le projet cœur de ville en direction de la vallée de la Guisane (Source APLF)



Vue sur le projet cœur de ville en direction de la vallée de la Durance (Source APLF)

4 . MILIEU NATUREL

4.1 . Méthodologie

Le site d'étude (11 ha environ) s'inscrit dans un contexte urbain très marqué, au cœur de la ville de Briançon, de part et d'autre de l'Avenue du Général Barbot. 85% de la surface du site d'étude est occupée par des surfaces artificialisées :

- les casernes militaires inhabitées, voiries et parkings représentent 75 % de la surface totale du site (surfaces imperméabilisées)
- Quelques espaces verts avec des arbres d'ornement ponctuent le site (10 % de la surface totale du site).
- 15 % de la superficie restante est principalement constituée par de la prairie et des boisements de frênes (sud-est de la zone d'étude).

Les caractéristiques des habitats présents au sein du contexte urbain dans lequel ils s'insèrent ne sont pas favorables à la présence d'une biodiversité affirmée. En conséquence et comme indiqué dans la méthodologie p. 329, la fréquence des inventaires a été adaptée au contexte urbain du site qui présente une forte artificialisation.

Compte tenu de la météorologie printanière capricieuse en 2013, des températures saisonnières en dessous des normales et d'un hiver long, l'inventaire floristique du mois d'avril a été fortement perturbé. L'inventaire complémentaire conduit en mai-juin pour la flore précoce, les chiroptères et l'avifaune permettra de couvrir la période printanière en complément des périodes hivernale et estivale déjà investiguées.

La personne ayant réalisé les inventaires faunistiques et floristiques est un écologue naturaliste spécialisé en entomologie (stage de 5 et 6 mois sur les Rhophalocères et libellules au CEN aquitaine et CEN Savoie) et en chiroptérologie (stage chiroptère de 7 mois au CORA Faune Sauvage et formation d'une semaine sur la détection acoustique des chiroptères encadré par M.Barataud). Son expérience et ses connaissances naturalistes en herpéthologie et ornithologie (bénévole LPO : col de migration, camp de baguage, STOC...) sont suffisantes pour conduire l'analyse et les inventaires de l'ensemble des différents groupes en milieu urbain.

4.2 . Les espèces biologiques protégées

La caserne est située à la Frange urbanisée de Briançon avec des habitats anthropisés rencontrés en périphérie.

Comme indiqué aux pages 172 et 173, le site accueille des espèces hivernantes tel que le Bouvreuil pivoine, le Sizerin flammé ou le Chocard à bec jaune au même titre que les habitats urbains voisins. En période de reproduction, seules sont présentes des espèces ubiquistes anthropophiles.

Comme indiqué dans l'état initial p. 173, l'Aigle royal est observé de passage, en vol au-dessus du site à plus d'un kilomètre d'altitude (couloir aérien). Les habitats artificialisés présents sur le site d'étude ne sont pas favorables à une halte pour cette espèce.

Concernant les chiroptères, aucun gîte n'a été identifié sur le site d'étude. Des points d'écoute nocturnes ont été réalisés aux pieds des bâtiments qui n'ont pu être visités durant la journée du 3 juillet afin de déceler les éventuelles sorties de gîte. Comme indiqué p. 174 dans le rapport, l'activité chiroptérologique moyenne est faible sur le site. Les chauves-souris utilisent les milieux naturels essentiellement localisés au niveau des prairies et boisements du site, pour la chasse et le transit entre des sites de chasse. La

en 2008, cette station collecte les rejets de 8 communes du Brianconnais (Briancon, Le Monetier-les-Bains, Montgenevre, Puy Saint-Andre, Saint-Chaffrey, La Salle-les-Alpes, Val-des-Pres, Villard Saint-Pancrace) qui compte moins de 20 000 équivalents habitants et est en capacité d'accueillir les eaux usées de la ZAC estimées  environ 300 m³ par jour en moyenne, soit moins de 3% des eaux traitées actuellement par la station.

Des études complémentaires seront réalisées dans le cadre du dossier loi sur l'eau pour préciser les capacités d'infiltration des sols au droit des ouvrages envisagés ainsi d'affiner les dimensionnements des aménagements hydrauliques projets.

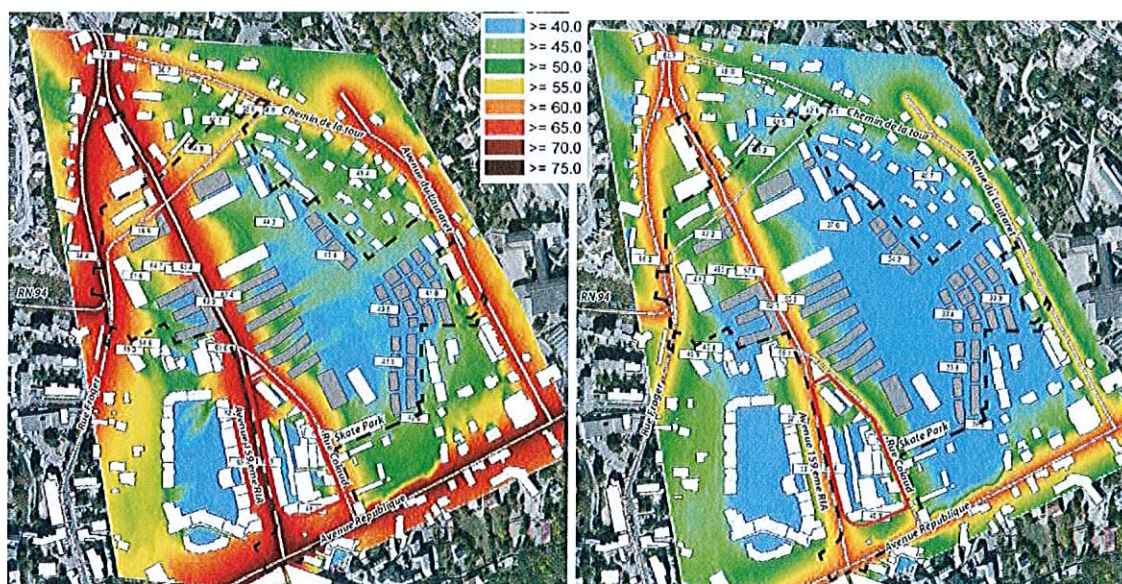
Ces études complémentaires permettront en conséquence d'approfondir les impacts en phase réalisation et les mesures éventuellement nécessaires  mettre en œuvre.

6 . AMBIANCE SONORE

La modélisation acoustique réalisée dans le cadre de l'étude d'impact présente une cartographie diurne (6h-22h) et une cartographie nocturne (22h-6h), qui illustrent les niveaux sonores sur le secteur du projet Ceur de Ville.

Chaque voirie présente des niveaux sonores différents entre le jour et la nuit, la modélisation acoustique se basant sur les données de trafic routier de jour et de nuit.

Les cartes présentées dans l'étude d'impact (p 236, 237) sont les suivantes :



Cartographie sonore diurne

Cartographie sonore nocturne

Les cartes ci-dessus confirment que le trafic de la RN94 constitue la principale source de nuisance sonore.

Seuls les bâtiments situés dans la bande de 100 mètres de part et d'autre de cet axe nécessitent une protection particulière vis-à-vis de bruit car cette voirie est classe en catégorie 3 par le classement sonore des voies routières.

Le classement sonore des voies routières impose la mise en œuvre de mesure d'isolement acoustique pour les nouveaux bâtiments d'après l'article 5 de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et  l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, modifié le 23 juillet 2013.