



**PRÉFET
DES HAUTES-
ALPES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction des Politiques Publiques,
Pôle Coordination et Instruction,
Cellule Développement Durable**

Gap, le **18 MAI 2022**

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N°05-2022-05-18-00005
déclarant d'utilité publique le projet d'aménagement du carrefour RN85/RD942 dit « carrefour de Tallard », sur les communes de Tallard et La Saulce.

**La préfète des Hautes-Alpes
Chevalier de la Légion d'honneur
Chevalier de l'Ordre national du Mérite**

- VU** le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- VU** le Code de l'urbanisme ;
- VU** le Code de la voirie routière ;
- VU** le Code de l'environnement ;
- VU** le Code des transports ;
- VU** la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;
- VU** l'arrêté du préfet des Hautes-Alpes portant délégation de signature ;
- VU** la concertation publique dont les modalités sont fixées par l'arrêté préfectoral n°05-2018-11-19-007 du 19 novembre 2018, qui s'est déroulée du 10 au 28 décembre 2018 et le bilan de la concertation ;
- VU** la concertation inter-service qui s'est déroulée du 10 août 2021 au 10 octobre 2021 et son bilan ;
- VU** la décision de l'Autorité Environnementale n° : F-093-19-C-0136 du 16 janvier 2020 après examen au cas par cas, dispensant le projet d'évaluation environnementale ;
- VU** l'avis du directeur départemental des finances publiques de Vaucluse en date du 28 janvier 2020 ;
- VU** le dossier transmis par la DREAL PACA et reçu en préfecture des Hautes-Alpes les 06 décembre 2021 et 09 décembre 2021, pour être soumis à enquête conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire ;
- VU** la décision n°E21000126/05 du 02 décembre 2021 par laquelle la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille a désigné M. Roland LINOSSIER en qualité de commissaire enquêteur chargé de conduire ces enquêtes ;

VU l'arrêté préfectoral n°2021-DPP-CDD-74 du 14 décembre 2021 portant ouverture d'une enquête conjointe d'utilité publique et parcellaire préalable à la déclaration d'utilité publique et aux acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de l'aménagement du carrefour RN85/RD942 dit « carrefour de Tallard », sur les communes de Tallard et La Saulce ;

VU les pièces constatant que l'avis d'ouverture d'enquête a été, conformément aux dispositions de l'article R 112-14 du Code de l'expropriation, publié, affiché et inséré dans deux journaux locaux diffusés dans tout le département et habilités à recevoir les annonces judiciaires légales les 06 janvier 2022 et 20 janvier 2022, et que le dossier et les registres d'enquête sont restés déposés pendant 33 jours consécutifs, du 17 janvier 2022 au 18 février 2022 inclus, en mairies de Tallard et La Saulce ;

VU le rapport, les conclusions motivées et l'avis favorable sans réserve du commissaire enquêteur sur l'utilité publique du projet en date du 16 mars 2022 ;

VU le courrier du 29 mars 2022 par lequel la Préfète des Hautes-Alpes a notifié à la Directrice de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ;

CONSIDERANT que le plan général des travaux est annexé au présent acte (annexe 2) ;

CONSIDERANT que le document exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet annexé au présent acte (annexe 1) ;

Sur Proposition du Secrétaire Général de la préfecture des Hautes-Alpes ;

ARRÊTE

Article 1 :

Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'aménagement du carrefour RN85/RD942 dit « carrefour de Tallard », sur les communes de Tallard et de La Saulce, conformément au dossier d'enquête et au plan général des travaux figurant à l'annexe 2 du présent arrêté.

Article 2 :

L'État, représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence Alpes Côte d'Azur, est autorisé à engager les procédures qui lui permettront d'acquérir, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, les immeubles bâtis ou non bâtis nécessaires à la réalisation de l'opération. Les expropriations devront être accomplies **dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du présent arrêté.**

Article 3 :

Le présent arrêté sera publié par voie d'affichage durant deux mois en mairies de Tallard et de La Saulce. Les maires de ces communes seront chargés de certifier l'accomplissement de cette formalité. Il sera également publié au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture des Hautes-Alpes.

Article 4 :

Le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Marseille dans les deux mois suivant sa publication.

La juridiction administrative compétente peut également être saisie par l'application Télérecours citoyens, accessible à partir du site www.telerecours.fr, dans ce même délai.

Article 5:

Sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté :

Le Secrétaire Général de la Préfecture des Hautes-Alpes,
La directrice régionale de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du
logement de la région Provence Alpes Côte d'Azur
Le Maire de la commune de Tallard,
Le Maire de la commune de La Saulce,

La préfète,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a cursive representation of the name Martine Clavel.

Martine CLAVEL

Annexes : 2

- motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet
- plan général des travaux

Annexe 1 : Motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet d'aménagement du carrefour RN85/RD942, dit « carrefour de Tallard »

Le présent document expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet d'aménagement du carrefour RN85/RD942, dit « carrefour de Tallard », sur les communes de Tallard et La Saulce.

Il constitue l'annexe à l'arrêté de déclaration d'utilité publique visée par l'article L122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ».

A cet égard, il reprend les éléments essentiels figurant dans le dossier soumis à enquête, auquel il ne saurait se substituer. Il conviendra de se reporter systématiquement à ce dossier afin de qualifier de façon détaillée le caractère d'utilité publique du projet d'aménagement du carrefour de Tallard.

1. Présentation du projet

a) Contexte

Le département des Hautes-Alpes regroupe plus de 140 000 habitants¹ et fait l'objet d'une forte attractivité touristique, principalement en été et en hiver, grâce notamment aux stations de ski et à la montagne en général. Cette forte attractivité implique des périodes de congestion importantes lors des périodes de chassés-croisés hivernaux et estivaux.

Le projet d'aménagement du carrefour de Tallard concerne la section de la RN85 située entre le carrefour giratoire de sortie d'A51 sur la commune de La Saulce et le carrefour de la RN85 et de la RD942 sur la commune de Tallard.

Les communes de Tallard et La Saulce se situent à proximité immédiate de l'autoroute A51 et sont le point de passage obligé d'un important flux de circulation.

Actuellement, un carrefour à feu tricolore est existant au niveau de la jonction entre la RN85 et la RD942.

b) Caractéristiques du projet et avancement des études et procédures

Le projet consiste à transformer le carrefour RN85/RD942, dit « carrefour de Tallard » en carrefour giratoire.

Des études ont démontré que la circulation au niveau de ce carrefour est rendue extrêmement difficile, en raison d'une part, de la concentration des flux touristiques et, d'autre part, des périodes de pointes journalières régulières qui entraînent des congestions importantes sur la zone.

De nombreuses réflexions d'aménagement ont été menées dans le cadre de la réalisation du nouveau carrefour. Initialement, trois variantes avaient été envisagées en 2012, avec l'ajout de deux variantes complémentaires en 2018 prenant en compte les modes doux.

Une concertation publique s'est déroulée du 10 décembre 2018 au 28 décembre 2018 inclus, conformément à l'article L103-2 du Code de l'urbanisme.

Il ressort de la concertation publique que la totalité des participants ont été favorables à la création d'un giratoire et à l'intégration d'une voie douce (variante 4a).

Les cofinanceurs et principaux acteurs intéressés par le projet ont été réunis en mars 2019 lors d'un COPIL afin de retenir la variante 4a comme la variante définitive du projet car présentant le plus d'avantages notamment un gain avéré de fluidité du trafic, un faible impact sur le milieu naturel et de faibles coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation par rapport aux autres variantes étudiées.

1 Insee 2018

Cette variante consiste en :

- L'ajout d'une deuxième voie de circulation sur la RN85 dans le sens montant (sud-nord) depuis la sortie du giratoire de La Saulce jusqu'au pont du Rousine, puis sur 140m aux abords du carrefour RN85 / RD942.
- La création d'un giratoire, d'une largeur circulaire de l'anneau giratoire de 8,5m, en remplacement du carrefour à feux RN85 / RD942. Le giratoire à créer permettra des entrées/sorties depuis la RN85 nord (direction Gap), la RN85 sud (direction La Saulce), la RD942 et un accès vers la ZA de la Cote de Jalla :
 - 2voies en sortie vers la RN85 Sud ;
 - 2 voies en entrée en venant de la RN85 Nord.
- L'aménagement d'une voie verte dédiée aux déplacements en modes actifs (vélo et piétons) vers la ZAC de la Gandiere.
 - La voie sera positionnée à l'ouest de la chaussée de la RN85
 - Elle sera composée d'une voie bidirectionnelle de 3 mètres de large permettant aux vélos et piétons de se déplacer.
 - Cette voie sera séparée physiquement de la route.
- La création d'une passerelle de 3m de largeur pour permettre aux usagers de la voie verte de traverser le Rousine
- La création au droit du giratoire RN85 / RD942, d'une traversée en 2 temps via des îlots qui permettront de traverser le carrefour pour se raccorder sur les bandes cyclables existantes de part et d'autre de la chaussée de la RD942.

Le plan général des travaux annexé permet d'avoir une vision globale du projet.

Dans le cadre de la procédure administrative, l'autorité environnementale a été saisie et cette dernière a dispensé le projet d'étude d'impact.

Madame la préfète des Hautes-Alpes a lancé le 10 août 2021, une concertation inter-services, prévue par la circulaire du Premier Ministre du 05 octobre 2004. Le bilan de cette concertation a été signé par Madame la préfète le 19 novembre 2021.

N'ayant pas pu acquérir toutes les parcelles nécessaires par la voie amiable, la DREAL doit recourir à l'acquisition de parcelles par la voie de l'expropriation.

c) Mesures ERC visant à favoriser l'insertion du projet dans son environnement vis à vis de la biodiversité

- **Dégradation voire destruction d'habitats naturels et de la flore inféodée :**

Les mesures à mettre en œuvre pour limiter les effets des travaux sur les habitats sont de plusieurs ordres :

- Limiter strictement les emprises nécessaires, grâce à l'implantation d'une barrière de chantier installée au niveau des zones écologiquement les plus sensibles (lisières, bordure de haies), et piqueter les zones de traversées des pelouses sèches et des friches, de façon à visualiser les limites d'emprises.
Aucun engin ou personnel ne sera autorisé à aller au-delà des barrières de chantier et des piquetages ;

- Accéder aux zones à aménager via les chemins existants et le réseau routier, de façon à limiter l'empiètement des engins sur les habitats naturels (pelouses et friches notamment). Ceci permettra de limiter la dégradation des habitats dans les zones non prévues à être aménagées ;

- Limiter le risque de pollution accidentelle : une attention particulière sera donnée aux engins de chantier circulant dans tout le secteur des travaux : vérifier le bon état des engins de chantier ; prévenir le déversement de polluants (carburants, huile, etc.), avec mise à disposition de dispositifs de récupération de la pollution, permettant de limiter les dégradations en cas de déversements accidentels ; stocker les produits toxiques dans des bacs étanches (avec une capacité suffisante pour retenir tout le contenu stocké) ; effectuer la manipulation des produits toxiques et des remplissages des réservoirs sur des aires étanches et capables de retenir les éventuels déversements ; recenser, étiqueter et suivre les produits présentant une toxicité avérée. Les évacuer dans des centres de traitements

appropriés (tout comme l'ensemble des déchets de chantier) ; utiliser des produits moins nocifs lorsque cela est techniquement possible : huiles végétales ou huiles biodégradables, essence d'alkylate ;

- Exporter les produits de coupe des abattages d'arbres des lisères et des zones de friche, pour ne pas amender les terrains non concernés à proximité. Les déchets verts seront envoyés en déchetterie.

- **Propagation d'espèces exotiques envahissantes :**

Les mesures à mettre en œuvre pour limiter les effets de la propagation des espèces exotiques envahissantes sont :

- Trier les terres des zones concernées par des espèces exotiques envahissantes (EEE) lors de l'ouverture des emprises. En effet, la terre végétale superficielle contient la banque de graines des EEE, en général ayant un fort pouvoir de multiplication et de colonisation des terres dénudées et remaniées. Des méthodes de gestion spécifiques aux EEE concernées seront mises en œuvre : trier les terres issues de zones avec présence de ces EEE ; les évacuer immédiatement en déchetterie adaptée, sans stockage sur site de façon à limiter la propagation éolienne des graines ; éliminer les résidus (déchets verts) par exportation vers une déchetterie adaptée (valorisation possible) ; proscrire les moyens de lutte chimique. En outre, les terres concernées ne seront pas réutilisées lors du chantier des aménagements (terrassements légers, accotements) ;

- Nettoyage systématique des outils et engins ayant évolué au sein d'une zone concernée par les EEE ;

- Limitation de la circulation des engins dans des zones en présence d'un foyer d'EEE : les engins pourront pénétrer la zone une fois seulement après que les espèces soient éliminées manuellement et la terre contaminée exportée. Après évolution dans le foyer mis à nu, les engins et outils seront nettoyés pour éviter la contamination de secteurs sains.

- **Risque de destruction ou de dérangement d'individus d'espèces protégées :**

De façon à limiter les risques de destruction et de dérangement d'individus lors des travaux, il convient de mettre en œuvre les mesures suivantes :

- Adapter le planning des premiers travaux d'ouverture des emprises, soit à l'automne : le début des premiers travaux (débranchage, décapage, défrichage) peut commencer entre octobre et novembre. Cette mesure permettra de largement diminuer l'attractivité de la zone pour les espèces hivernantes ; les espèces nicheuses sur site ayant déjà abandonné le nid ou la zone de reproduction. En outre, cette période reste celle où les différentes espèces commencent à être les moins mobiles (reptiles notamment), ce qui permet de fixer les individus, et diminuer ainsi les risques de traversée de la zone de chantier. Pour les oiseaux, il n'y a pas de risque de destruction d'adulte, de nichée ou de jeune à l'envol : la période d'octobre à novembre marque un risque faible de présence de tels individus. Pour le Campagnol amphibie, seuls des adultes mobiles seront présents et donc non vulnérables ;

- Réaliser les premières ouvertures avec l'assistance d'un écologue, qui vérifiera la présence ou l'absence d'espèces. Si la présence est avérée, il sera réalisé au besoin : un déplacement des individus de Hérisson d'Europe, d'amphibiens, de reptiles hors zones de chantier dans des habitats favorables ; une inspection des arbres pouvant servir de gîte aux chiroptères par un chiropterologue en journée pour détecter la présence éventuelle d'individus à l'intérieur : recherche d'individus à la lampe à l'aide d'un miroir orientable ou d'un endoscope, de traces de guano. Le protocole suivant sera mis en œuvre avant tout abattage :

- marquage des arbres favorables à la bombe fluorescente pour les différencier des autres,
- bouchage des cavités intégralement « visitables » au crépuscule ou en pleine journée (avec des matériaux inertes tels que du textile), après vérification par un écologue de l'absence d'individus,
- Mise en place d'un système anti-retour (tel qu'un agrafage d'un film polyéthylène sur les entrées des gîtes potentiels) pour les cavités difficilement « visitables » dans leur intégralité. Ce film polyéthylène sera fixé dans l'arbre avec des clous, et agrafe sur lui-même

pour créer la forme de « chaussette ». Ce dispositif sera maintenu jusqu'au moment de l'abattage des arbres.

- Accéder au chantier depuis le réseau routier existant prolongé par les chemins existants, de façon à limiter les emprises sur les habitats préservés et limiter ainsi un risque d'écrasement d'individus ;

- Limiter de manière stricte les emprises, physiquement par une barrière de chantier (bâche plastique lisse), pour éviter que des engins n'empiètent sur des zones non nécessaires aux travaux, au sein desquelles des individus fuyant la zone pourraient se réfugier, ainsi que pour éviter la traversée d'individus dans les zones de chantier. Ceci principalement aux abords des lisières et des alignements arborés et haies. Un piquetage sera réalisé aux abords des friches par des piquets-bois.

• **Risque de destruction d'habitats protégés d'espèces animales :**

Les habitats concernés par les aménagements peuvent représenter des zones de reproduction, de repos et d'alimentation pour de nombreuses espèces (mammifères, chiroptères, reptiles, oiseaux...).

Les travaux auront pour effet la destruction d'une partie de ces habitats de vie. Une perte nette surfacique est donc à prendre en compte. De façon à limiter les effets de destruction des habitats d'espèces, les mesures suivantes devront être appliquées préalablement, durant et à la fin des travaux :

- Adapter le planning des premiers travaux d'ouverture des emprises, soit à l'automne : le début des premiers travaux (débroussaillage, décapage, défrichement) peut commencer entre octobre et novembre. Cette mesure permettra de largement diminuer l'attractivité de la zone pour les espèces hivernantes ; les espèces nicheuses sur site ayant déjà abandonné le nid ou la zone de reproduction.

En outre, cette période reste celle où les différentes espèces commencent à être les moins mobiles (reptiles notamment), ce qui permet de fixer les individus, et diminuer ainsi les risques de traversée de la zone de chantier. Pour les oiseaux, il n'y a pas de risque de destruction d'adulte, de nichée ou de jeune à l'envol : la période d'octobre à novembre marque un risque faible de présence de tels individus. Pour le Campagnol amphibie, seuls des adultes mobiles seront présents et donc non vulnérables ;

- Mettre en place un Système de Management Environnemental durant les travaux : démarche qualité environnement des entreprises intervenant dans le cadre du chantier, permettant de garantir le respect des engagements pris par le maître d'ouvrage en matière de préservation de l'environnement et de mettre concrètement en application les mesures environnementales lors des travaux ;

- Faire suivre le chantier par un expert environnement, permettant de détailler et contrôler toutes les précautions relatives à la préservation de l'environnement pendant les travaux ;

- Gérer les déchets de chantier, grâce à l'établissement d'un Schéma d'Organisation et de Suivi de l'Élimination des Déchets (SOSED) ;

- Limiter le risque de pollution accidentelle : attention portée aux engins de chantier circulant dans tout le secteur des travaux : vérifier leur bon état ; prévenir le déversement de polluants (carburants, huile, etc.), mise à disposition de dispositifs de récupération de la pollution ; stocker les produits toxiques dans des bacs étanches ; effectuer la manipulation des produits toxiques et des remplissages des réservoirs sur des aires étanches ; recenser, étiqueter et suivre les produits présentant une toxicité avérée. Les évacuer dans des centres de traitements appropriés (tout comme l'ensemble des déchets de chantier) ; utiliser des produits moins nocifs lorsque cela est techniquement possible : huiles végétales ou huiles biodégradables, essence d'alkylate ;

- Limiter strictement les emprises nécessaires, grâce à l'implantation d'une barrière de chantier installée au niveau des zones écologiquement les plus sensibles (lisières, bordure de haies), et piqueter les zones de traversées des pelouses sèches et des friches, de façon à visualiser les limites d'emprises. Aucun engin ou personnel ne sera autorisé à aller au-delà des barrières de chantier et des piquetages ;

- Accéder à la zone à aménager via les chemins existants et le réseau routier, de façon à limiter l'empiètement des engins sur les habitats d'espèces. Ceci permettra de limiter la dégradation des habitats dans les zones non prévues à être aménagées ;

- Remettre en état les zones d'emprises temporaires ;
- Mettre en place un programme de suivi régulier de l'utilisation par les espèces des zones préservées.

- **Dégradation accidentelle de la qualité des eaux :**

Afin de limiter au maximum les risques de pollution accidentelle du milieu récepteur et de maintenir la qualité des eaux actuelles, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

- Interdiction stricte de rejeter des produits polluants liquides dans le milieu naturel ;
- Les stations de lavage et d'entretien des engins seront équipées d'une aire étanche ;
- Les entreprises devront veiller au bon entretien de leurs engins et tout particulièrement à la fiabilité des circuits hydrauliques afin d'éviter toute fuite ;
- Les opérations de remplissage des réservoirs en carburant seront sécurisées (pistolets à arrêt automatique, contrôle de l'état des flexibles) ;
- Les terres souillées par les travaux seront évacuées vers des centres de traitement spécialisés, et ne seront pas stockées sans protection au sein des emprises du chantier ;
- Les produits dangereux sont étiquetés et entreposés dans un site identifié spécifiquement au sein des emprises du chantier. Les fiches de données de sécurité de chaque produit dangereux utilisé sur le chantier seront conservées en permanence par le responsable des travaux ;
- Un kit de dépollution sera mis à disposition dans chaque véhicule intervenant au sein des emprises du chantier ;
- Tous les intervenants sur le chantier auront à leur disposition un local sanitaire autonome, permettant d'éviter les rejets d'eaux usées sur le site des travaux ;
- Si une pollution est constatée, les matériaux souillés seront immédiatement enlevés puis évacués pour traitement dans un lieu agréé ;
- Les aires de stockage des hydrocarbures et autres produits dangereux, d'entretien et de lavage des véhicules, engins et matériels de chantier seront situées en dehors des zones soumises aux aléas hydrauliques et hydrologiques (zone de crue) afin de prévenir tout incident en termes de pollution accidentelle des eaux superficielles. Elles seront imperméabilisées et équipées de dispositifs de rétention (bac de rétention) et protégées des pluies. La collecte et l'évacuation des produits de vidange s'effectueront en fûts fermes vers des centres de traitement agréés. En cas d'avis de crue, le matériel et produits stockés seront retirés jusqu'à la levée du risque, ou stockés en surélévation par rapport au niveau de crue de référence ;
- En phase d'exploitation, un bassin multifonction sera en place au droit du nouveau giratoire de Tallard, et une fosse sera implantée le long de la voirie.

2. Caractère d'utilité publique

Les objectifs principaux de ce nouvel aménagement sont :

- * d'obtenir une meilleure fluidité du trafic, en particulier pendant les migrations dominicales estivales et hivernales en offrant une meilleure gestion du trafic de la RN85 et de la RD942 ;
- * de sécuriser les aménagements pour les usagers de l'ensemble des modes de déplacements routiers tout en limitant leurs impacts sur l'environnement.

La solution retenue pour cette opération répond aux enjeux de l'opération qui sont la réduction de la congestion et l'amélioration de la gestion du trafic entre la Route Nationale 85 et le réseau routier départemental (RD942) en direction du cœur de village de Tallard afin d'assurer une meilleure fluidité du trafic en particulier pendant les migrations dominicales estivales et hivernales.

De point de vue de la sécurité, la configuration giratoire est plus habituelle en site peri-urbain qu'une configuration à feux et la géométrie du giratoire implique une réduction des vitesses sur la RN85, ce qui constitue une amélioration notable de la configuration actuelle sur ce point pour les usagers des modes actifs. La création d'îlots permettra la traversée de la RN85 par les piétons et les cyclistes en 2 temps ce qui est plus sécuritaire. Le traitement de l'accès à l'aire d'arrêt permettra également de mettre en sécurité les piétons traversant cette zone ainsi que les usagers du bus dans le sens Sud-Nord. Dans le sens Nord-Sud, la création de l'arrêt de bus en encoche à la sortie du giratoire RN85/RD942 avec 2 places de stationnement en dépose-minute et une continuité piétonne assurée par les trottoirs participent également à la mise en sécurité des usagers. La réalisation de la voie verte permettra également d'écarter les usagers des modes actifs des flux de circulation sur la RN85 et ainsi de connaître des conditions de circulation beaucoup plus sécuritaires que celles présentées par la situation actuelle.

Le projet répond donc à l'enjeu de sécuriser les aménagements pour les usagers de l'ensemble des modes de déplacements routiers.

En ce qui concerne l'environnement acoustique de la zone d'étude, le choix du giratoire à la place du carrefour à feu permet de réduire le niveau acoustique autour du carrefour à feu du fait des décélérations et accélérations moins brutales qu'impose ce type d'aménagement.

En ce qui concerne la qualité de l'air, la variante retenue n'a pas d'impact significatif sur l'aire d'étude.

En ce qui concerne la flore, l'aménagement n'impacte que très peu les zones à enjeu fort et majeur. Concernant la faune, le giratoire nécessite d'élargir l'aménagement en partie ouest du carrefour de Tallard mais ces impacts sont très limités.

En ce qui concerne les continuités écologiques la section courante et l'ouvrage d'art sur le Rousine ne sont pas modifiés. Seul le giratoire pénalise la traversée située au droit du carrefour de Tallard mais cet impact est minime. L'ensemble des mesures visant à favoriser l'insertion du projet dans son environnement sont présentées ci-après.

En ce qui concerne l'aspect hydraulique du projet, la section courante et l'ouvrage d'art sur le Rousine ne sont pas modifiés et donc le projet n'impacte pas le fonctionnement hydraulique du Rousine. Par ailleurs l'aménagement permettra de traiter les eaux de ruissellement sur le giratoire via un bassin de traitement.

L'insertion de ce projet dans son environnement est aussi favorisée par un parti paysager qui permettra d'améliorer le confort visuel des riverains et des usagers de la route en masquant les éléments peu valorisants, en particulier la déchetterie, la ZAC des Gandières et la plateforme VEOLIA, de marquer la perception de la plaine alluviale, la ripisylve du Rousine et les larges ouvertures sur les reliefs et de préserver la biodiversité et limiter les espèces invasives.

Le coût du projet est estimé à 4 M€ TTC comprenant les dépenses d'études, d'acquisitions foncières et de travaux. Ce financement est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 dont le volet mobilité a été prolongé jusqu'en 2022 à hauteur d'assuré à parts égales, par l'État, la Région PACA et le Département des Hautes-Alpes.

Au regard de ses objectifs utiles aux nombreux usagers, le projet revêt un caractère d'utilité publique. Les inconvénients de cet aménagement, qui s'appuie pour l'essentiel sur la voirie existante, n'apparaissent pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il représente. En effet, les choix de conception témoignent d'une volonté de réduire au maximum les effets négatifs du projet. Le résultat du calcul de la valeur actualisée nette (VAN) socio-économique du projet est d'ailleurs positive.

3. Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été menée du 17 janvier 2022 au 18 février 2022, conformément au chapitre II du titre Ier du livre Ier du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Elle a porté sur l'utilité publique du projet d'aménagement lui-même.

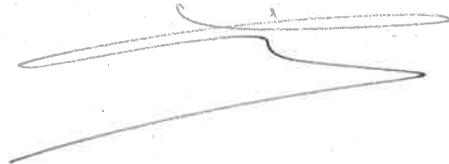
Le commissaire enquêteur a émis un avis favorable (sans réserve ni recommandation) en date du 16 mars 2022, à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du carrefour RN85/RD942 dit « carrefour de Tallard ».

En conséquence, au regard de l'ensemble des éléments ci-dessus, **l'utilité publique de ce projet est démontrée.**

Vu pour être annexé à l'arrêté préfectoral

n° 05-2022-05-18-00005 du **18 MAI 2022**

La préfète,



Martine CLAVEL

VU pour être annexé à
l'arrêté préfectoral en
date de **18 MAI 2022**
Gap, le **18 MAI 2022**

Annexe 2 : Plan général des travaux

