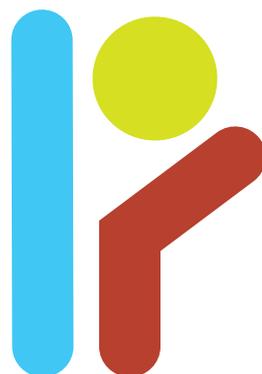


# Carrefour de Tallard

RN85 / RD942



## ANNEXES AU BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR





# SOMMAIRE

## 8. ANNEXES

|   |       |
|---|-------|
| 8.1. Arrêté préfectoral de lancement de la concertation .....           | p.3   |
| 8.2. Supports de communication et d'information.....                    | p.6   |
| 8.3. Articles de presse.....  | p.47  |
| 8.4. Contributions des registres.....                                   | p.54  |
| 8.5. Contributions via le formulaire d'expression en ligne .....        | p.93  |
| 8.6. Support de présentation et synthèses des 2 réunions publiques .... | p.105 |





# ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION





PREFÈTE DES HAUTES ALPES

Gap, le **19 NOV. 2018**

---

**Arrêté Préfectoral n° 05 - 2018 - 11 19 - 007**  
**fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation avec le public sur le projet d'aménagement de la Route Nationale n°85 sur les communes de la Saulce et de Tallard**

---

**La préfete des Hautes Alpes**  
**Chevalier de la Légion d'Honneur**

**Vu** le Code de l'environnement, notamment les articles L121-16 et suivants,

**Vu** le décret 2004-374 du 29/04/2004, relatif aux pouvoirs des préfets et à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements,

**Vu** la décision du ministre en charge des transports, datée du 06/01/17, portant commande des études de l'opération,

**Vu** le dossier de concertation se rapportant au projet,

**Considérant** qu'il appartient au préfet de fixer les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation,

**Considérant** que les modalités de concertation doivent permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions,

**Sur proposition** de la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Provence-Alpes-Côte d'Azur,

### **ARRÊTE**

**Article 1<sup>er</sup> :**

L'opération d'aménagement du carrefour RN85/RD942 dit « carrefour de Tallard » consiste à aménager la RN85 entre le carrefour à feux de la RN85/RN942 jusqu'au giratoire de la Saulce, distants de 800 m pour améliorer la fluidité du trafic.

L'opération a pour objectif d'améliorer les échanges entre la RN85 et le réseau routier départemental au droit de la commune de Tallard, tout en assurant une meilleure régulation du trafic.

**Article 2 :** La concertation publique relative au projet d'aménagement de la RN85 se déroulera sur la période du 10 décembre 2018 au 28 décembre 2018

**Article 3 :** Durant cette période, le dossier de concertation sera consultable :

- aux heures d'ouverture du public dans les locaux des mairies de Tallard et de La Saulce.
- sur le site internet de la DREAL PACA : [www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr) (rubrique : projets d'infrastructures routières).

**Article 4 :** Une rencontre avec le public sera organisée en présence des représentants du maître d'ouvrage. Ces réunions publiques se tiendront :

- le jeudi 13 décembre 2018 à 18h dans la salle polyvalente, 05110 LA SAULCE.
- le jeudi 20 décembre 2018 à 18h00, dans la salle polyvalente pl Gén de Gaulle, 05130 TALLARD .

**Article 5 :** Le public pourra s'exprimer de différentes manières :

- via un registre disponible dans les lieux d'accueil de la concertation ;
- via un formulaire d'expression dédié au projet et disponible sur le site internet de la DREAL PACA visé à l'article 3,
- lors des réunions publiques visées à l'article 4.

**Article 6 :** Les modalités de la concertation seront communiquées au public par le maître d'ouvrage par voie d'affichage dans les mairies de Tallard et de La Saulce, par affichage sur les lieux du projet et par voie dématérialisée sur le site internet de la DREAL PACA visé à l'article 3.

**Article 7 :** À l'issue de la concertation, un bilan sera établi. Il présentera le déroulement de la concertation, restituera les échanges ayant eu lieu avec le public et en dressera la synthèse. Le maître d'ouvrage indiquera les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Ce bilan sera rendu public le site internet de la DREAL PACA visé à l'article 3.

**Article 8 :** Le Secrétaire Général de la préfecture des Hautes-Alpes, la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Maire de Tallard, le Maire de La Saulce, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Hautes Alpes.

La préfète,

Pour la préfète et par délégation,  
La secrétaire générale  
de la préfecture des Hautes-Alpes

  
Agnès CHAVANON



# SUPPORTS DE COMMUNICATION ET D'INFORMATION



## Concertation publique sur l'aménagement du « carrefour de Tallard »

Article créé le 07/12/2018

Mis à jour le 07/12/2018

La concertation publique relative au projet d'aménagement du « carrefour de Tallard », inscrit au Contrat de Plan État-Région 2015-20 et cofinancé par l'État, la Région et le Département, se déroulera sur la période **du lundi 10 au vendredi 28 décembre 2018**.

**Carrefour de Tallard**  
RN85 / RD942



**CONCERTATION PUBLIQUE**  
du 10 au 28 décembre 2018



L'opération consiste à aménager l'échangeur actuel à feux tricolores RN 85 / RD 942 jusqu'au giratoire de La Saulce (accès à l'A51), distants de 800 mètres, afin d'améliorer les échanges entre la RN 85 et le réseau routier départemental tout en assurant une meilleure régulation du trafic, notamment lors des périodes de flux touristiques.



Cette concertation publique doit permettre à chaque personne le souhaitant de donner son avis sur les aménagements envisagés sur ce projet.

Le dossier de concertation est consultable dans les mairies de Tallard et de La Saulce, mais également sur le site internet de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL PACA) : [www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr).

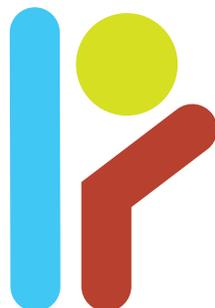
### Deux réunions publiques sont également prévues :

Le jeudi 13 décembre 2018 à 18h00 dans la salle polyvalente de La Saulce.

Le jeudi 20 décembre 2018 à 18h00 dans la salle polyvalente de Tallard

# Carrefour de Tallard

RN85 / RD942



## CONCERTATION PUBLIQUE

du 10 au 28 décembre 2018

# DOSSIER DE CONCERTATION



8/153

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



 **Hautes-Alpes**  
le département





## ÉDITO

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) met en œuvre les politiques publiques qui ont trait à l'aménagement durable des territoires, à l'énergie et à l'environnement. Elle contribue à apporter des réponses concrètes aux besoins quotidiens des populations.

Dans ce cadre et sur commande ministérielle, elle porte la maîtrise d'ouvrage du projet d'aménagement du carrefour de Tallard sur la RN85. Dans un souci d'exemplarité, la DREAL soumet le projet à une concertation publique. Celle-ci se déroulera du 10 au 28 décembre 2018 sur la base du présent dossier.

Le projet d'aménagement du carrefour de Tallard s'insère plus largement dans la politique volontariste de l'État d'amélioration de l'accessibilité des territoires Hauts-Alpins. Il est emblématique vu sa situation comme porte d'entrée sud du département.

La politique de l'État en faveur de la desserte de ce département s'illustre également par des projets de modernisation des axes RN85 / RD 1075 entre Grenoble et Sisteron ou encore la réalisation de la rocade de Gap dont la section centrale dite «Charence» est en phase travaux sur 3 km.

La vocation du présent dossier est de vous permettre de prendre connaissance du projet dans une version accessible et synthétique afin que vous puissiez, si vous le souhaitez, poser des questions complémentaires et/ou vous exprimer sur les variantes d'aménagement proposées. À cette fin, différentes modalités d'expression, dont vous trouverez le détail ci-après, sont mises en place.

À l'issue de la concertation, un bilan sera établi et présenté pour validation au Comité de Pilotage du Projet, présidé par Mme la Préfète des Hautes-Alpes. Ce bilan permettra à la DREAL d'effectuer le choix des aménagements à retenir pour la suite des études et d'ajuster, le cas échéant, le contenu du projet en fonction des avis exprimés. Les orientations ainsi retenues feront ensuite l'objet d'études complémentaires qui serviront de socle au dossier d'enquête publique, préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Je souhaite que cette démarche, par l'implication et la contribution du plus grand nombre, soit l'occasion d'enrichir ce projet pour la satisfaction de tous.

Bonne lecture.

**Corinne TOURASSE**  
*Directrice Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement*



# SOMMAIRE

## INTRODUCTION : L'ESSENTIEL DU PROJET .....p.6

|   |     |
|---|-----|
| Le projet d'aménagement<br>du Carrefour de Tallard..... | p.6 |
| Le périmètre de l'opération et la zone d'étude .....    | p.6 |
| Les acteurs du projet .....                             | p.7 |
| La concertation publique.....                           | p.8 |

## ÉTAT DES LIEUX.....p.9

|   |      |
|---|------|
| Situation.....  | p.9  |
| Constitution et fonctions .....   | p.9  |
| Conditions de déplacement (trafic) .....                                    | p.11 |
| Sécurité.....   | p.12 |
| Aménagement de la zone :<br>occupation des sols, agriculture.....           | p.12 |
| Cadre de vie : acoustique,<br>qualité de l'air, patrimoine et paysage ..... | p.12 |
| Milieu naturel : zones humides,<br>Natura 2000, espèces naturelles.....     | p.13 |
| Synthèse des enjeux .....   | p.14 |

## COMMENT RÉAMÉNER LE CARREFOUR DE TALLARD ?..... p.15

|  |      |
|--|------|
| Les 7 variantes soumises<br>à la concertation du public .....                      | p.15 |
| Construction des variantes.....  | p.15 |
| Variantes soumises à la concertation.....  | p.15 |
| Analyse comparative des variantes.....   | p.23 |
| Principes généraux des grilles d'analyse multicritères.....                        | p.23 |
| Synthèse de l'analyse comparative<br>des variantes soumises à la concertation..... | p.29 |
| Choix de la variante préférentielle du MOA .....                                   | p.30 |
| Mise en œuvre du projet.....   | p.31 |
| Les prochaines étapes du projet.....   | p.31 |



# INTRODUCTION : L'ESSENTIEL DU PROJET

## LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE TALLARD

Conformément à la commande ministérielle du 24 mars 2015, le projet d'aménagement du carrefour à feux de la RN85 / RD942 jusqu'au carrefour giratoire de la Saulce, vise à améliorer les échanges entre la Route Nationale 85 et le réseau routier départemental (RD942) en direction du cœur de village de Tallard.

Le principal enjeu de l'opération est une meilleure fluidité du trafic en particulier pendant les migrations dominicales estivales et hivernales. En effet, la RN85 et la RD942, axes structurants du département des Hautes Alpes, présentent des remontées de files importantes lors de ces périodes de saturations sur les deux axes ainsi que sur l'autoroute A51.

L'aménagement a pour objectifs de réduire la congestion et d'améliorer la gestion du trafic de la RN85 et de la RD942. Le projet réalisé permettra également de renforcer la sécurité de l'ensemble des usagers (véhicules légers, poids lourds, deux roues, cyclistes et piétons). Le programme initial de l'opération consiste à :

- **Élargir tout ou partie de** la RN85 entre A51-La Saulce et le carrefour de Tallard ;
- **Regrouper et rétablir** les accès riverains de la RN85 ;
- **Aménager le carrefour** à feux de Tallard ;
- **Aménager l'entrée et la sortie** de l'aire d'arrêt existante.

## LES DATES CLÉS DU PROJET

2010

**Lancement des études d'opportunité (phase 1) et définition de premiers scénarios d'aménagement**

2012

**Approfondissement des études et définition de scénarios d'aménagement**

2015

**24 mars 2015 :  
Commande ministérielle :  
- comparer des scénarios d'aménagement**

2017

**Avancement des études portant sur 3 principaux scénarios**

2018

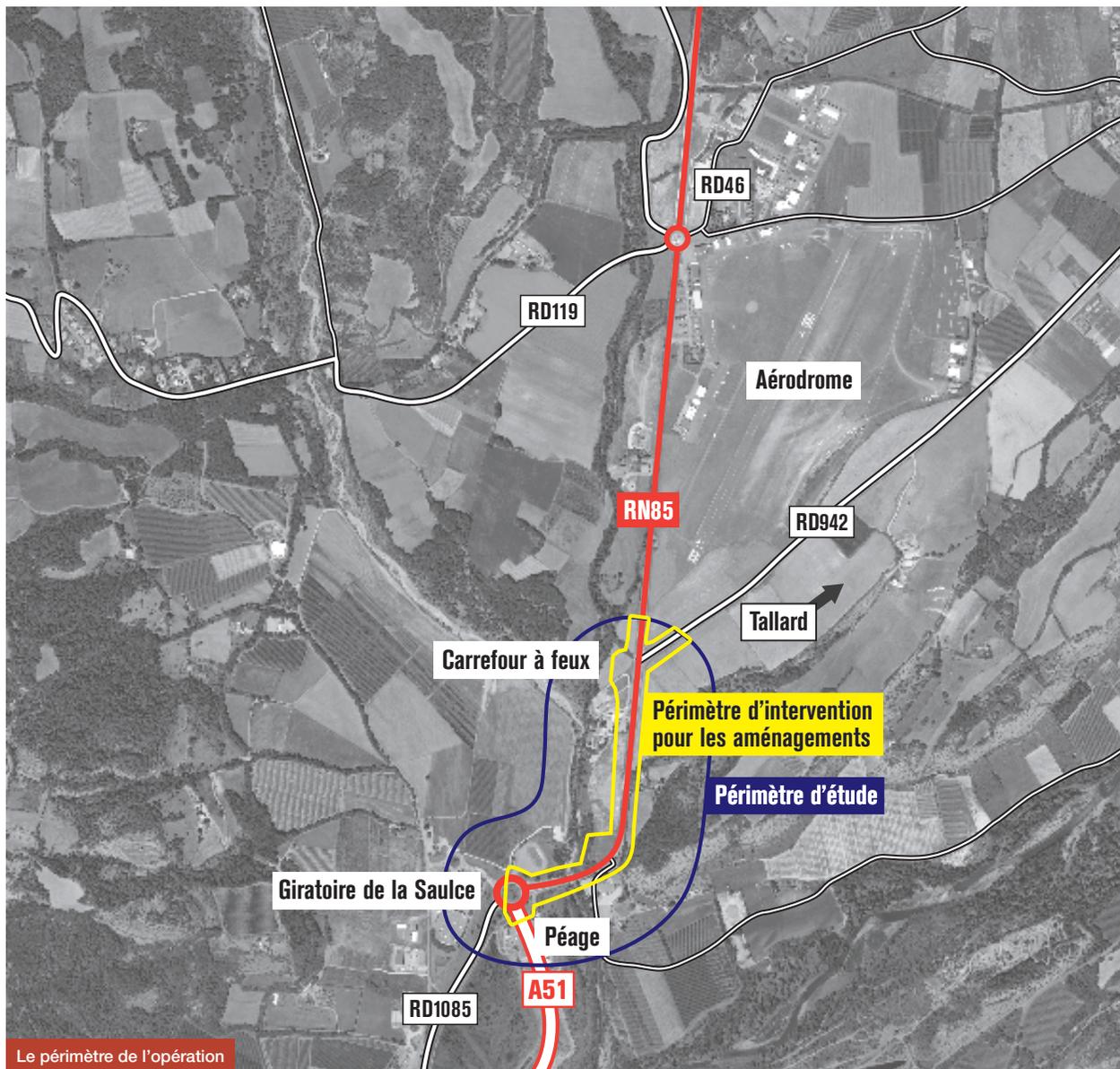
**Élaboration de 2 variantes complémentaires intégrant les mobilités actives (vélo et marche à pied)  
Fin 2018 : concertation publique**

## LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION ET LA ZONE D'ÉTUDE

**Le périmètre** concerné par l'aménagement est le suivant : le réseau routier à partir du carrefour giratoire de sortie de l'A51 sur le territoire de la commune de La Saulce jusqu'au carrefour de la RN85 et la RD942 sur le territoire de la commune de Tallard.

Les éléments de diagnostic réalisés sur les différentes thématiques (déplacement, trafic, environnement, ...) concernent **une zone d'étude** plus large que le périmètre concerné par l'aménagement. Elle est composée du franchissement du torrent Le Rousine, d'une zone semi-boisée et de parcelles agricoles exploitées pour certaines d'entre elles.





## LES ACTEURS DU PROJET

L'État est maître d'ouvrage du projet d'aménagement du carrefour de Tallard. La DREAL est responsable de la définition des objectifs, du calendrier, du budget et de la bonne réalisation du projet.

Elle est par ailleurs en étroite relation avec les différents partenaires qui exploitent les infrastructures concernées, à savoir :

- La DIRMED (Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée) qui exploite et entretient la RN85
- Le Département des Hautes-Alpes qui exploite et entretient la RD942 et la RD1085
- Les communes de Tallard et La Saulce

## LES INSTANCES DE GOUVERNANCE

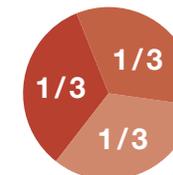
Pour un déroulement optimal du projet, la DREAL a mis en place des instances de gouvernance (comité technique et comité de pilotage) associant les différents partenaires et cofinanceurs :

- L'État, représenté par le Préfet des Hautes-Alpes et la DREAL PACA
- La Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Le Conseil Départemental des Hautes-Alpes
- Les Communes de Tallard et de La Saulce
- La Communauté d'Agglomération Gap-Tallard-Durance

## LE FINANCEMENT ET LES COFINANCEURS DU PROJET

Le projet est inscrit au Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020 pour un montant de 4 M€ TTC

La clé de répartition financière est la suivante : 1/3 État, 1/3 Région PACA, 1/3 Conseil Départemental.



## LA CONCERTATION PUBLIQUE

Conformément aux dispositions de l'article L121-16 du code de l'Environnement, la concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Le Maître d'ouvrage a prévu la mise en œuvre d'une concertation publique dont les modalités ont été définies par le Comité de Pilotage et ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral le 19 novembre 2018.

Cette concertation a pour objectif de permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler ses observations et propositions sur le projet présenté. Ainsi, du 10 au 28 décembre 2018 le dispositif d'information et de participation du public suivant sera mis en place.

### INVITER À PARTICIPER

Afin que chacun soit informé de la tenue de cette concertation et puisse y participer, ses modalités sont diffusées via l'ensemble des canaux de communication disponibles, à savoir :

- Les sites internet de la DREAL ([www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr)), de la commune de Tallard ([www.ville-tallard.fr](http://www.ville-tallard.fr)), de La Saulce (<http://www.lasaulce.fr>) ainsi que via des liens depuis le site de la préfecture des Hautes-Alpes ([www.hautes-alpes.gouv.fr](http://www.hautes-alpes.gouv.fr)).

- Un panneau réglementaire
- La publication au recueil des actes administratifs de la sous-préfecture des Hautes-Alpes d'un arrêté fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation avec le public sur le projet d'aménagement du carrefour de Tallard.

### INFORMER LARGEMENT

Pour que chacun puisse s'appropriier le projet, le dispositif repose sur une information complète, accessible, actualisée et intelligible par tous. Ainsi, sur toute la période de concertation, le public peut prendre connaissance des enjeux, caractéristiques, variantes et modalités de mise en œuvre du projet à travers le présent dossier de concertation.

Celui-ci est téléchargeable sur le site de la DREAL PACA, ([www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr)) et peut être consulté en mairie de Tallard et La Saulce et lors des 2 réunions publiques.

Par ailleurs, des panneaux d'information seront installés, durant toute la période de concertation, aux heures d'ouverture au public, dans les locaux des mairies de Tallard et La Saulce.

### RECUEILLIR LES AVIS DU PUBLIC

Par ailleurs, à titre individuel ou collectif (associations, représentants des communes et collectivités concernées, des services de l'état, chambres consulaires...), tous les riverains, habitants ou usagers... sont invités par le Maître d'ouvrage à formuler leurs remarques, commentaires, questions et avis sur le projet :

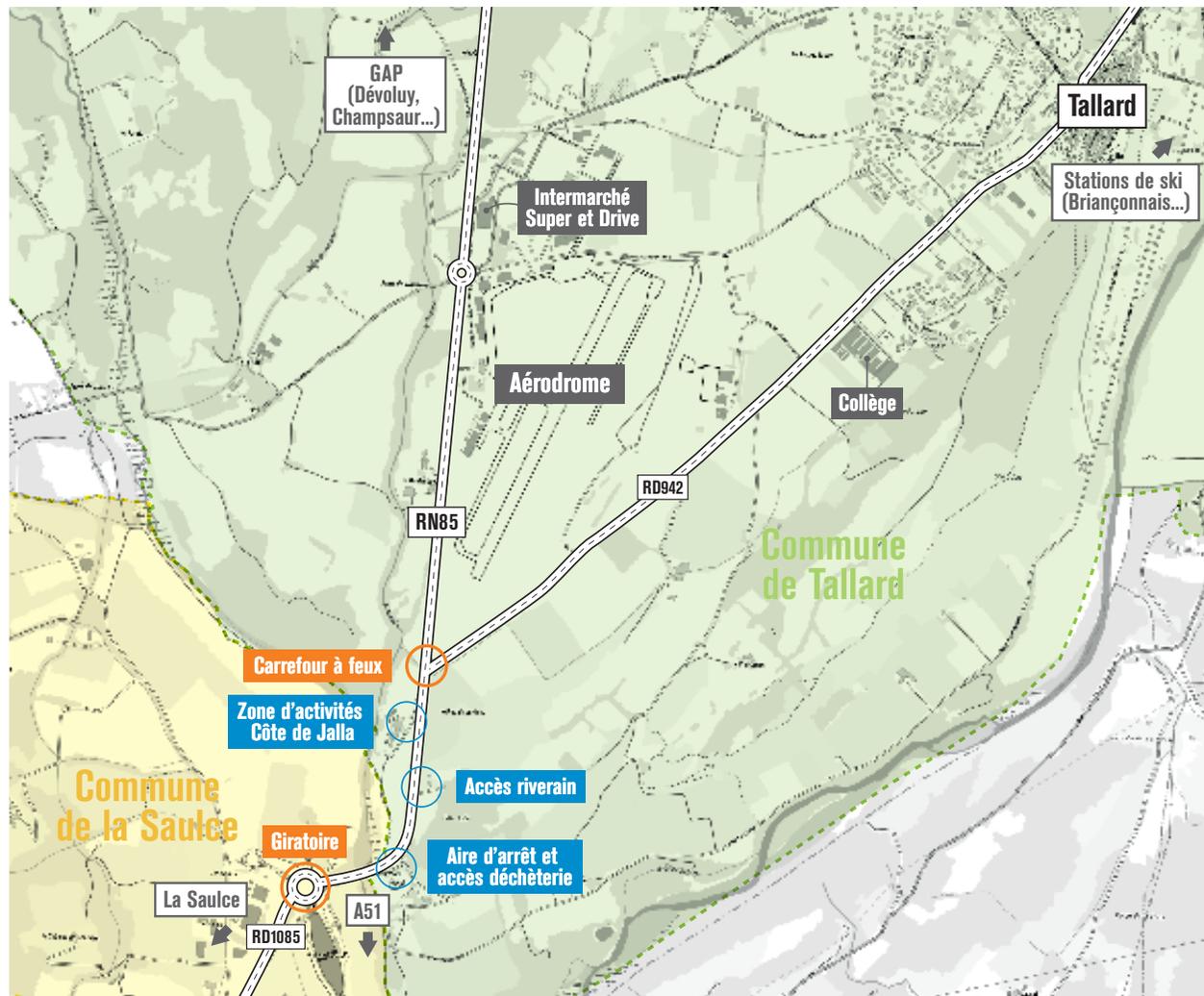
- lors des 2 réunions publiques qui auront lieu sur les communes de La Saulce et de Tallard ;
- sur le registre disponible en mairies de La Saulce et de Tallard ;
- sur le formulaire d'expression en ligne sur le site internet de la DREAL PACA à l'adresse [www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr)

### RÉALISER LE BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de la période de concertation, un bilan de la concertation sera rédigé et rendu public. Il présentera le déroulement de la concertation, l'analyse quantitative et qualitative de la participation ainsi que les enseignements et perspectives pour le projet.

Ce bilan sera mis en ligne sur les sites internet de la DREAL PACA et des communes de Tallard et de La Saulce.

# ÉTAT DES LIEUX



## SITUATION

La RN85 est une voie routière qui traverse le sud-Isère et les Alpes du sud. Elle relie le Pont-de-Claix au niveau de l'échangeur n°8 de l'autoroute A480 de Vizille (département de l'Isère) à l'autoroute A51 au niveau de La Saulce (département des Hautes-Alpes).

La section de la RN85 concernée par le projet se situe entre le carrefour giratoire de la sortie de l'A51 (commune de La Saulce) et le carrefour de la RN85 et la RD942 (commune de Tallard), distants l'un de l'autre de 800 mètres.

L'infrastructure routière s'inscrit principalement en milieu interurbain, joutée à l'est par une zone semi-boisée et quelques parcelles agricoles et au nord par l'aérodrome Gap-Tallard.

## CONSTITUTION ET FONCTIONS

La section concernée par le projet assure les fonctions principales suivantes :

- La desserte locale du centre villageois de la commune de Tallard, des zones d'activités de la Côte de Jalla et de la Gandière, de la déchetterie ;
- L'accès aux habitations riveraines de la RN85 ;
- La liaison depuis le sud (Marseille) vers Gap et les stations de sports d'hiver des Alpes du sud.

Le trafic actuel sur cette section de la RN85 est de l'ordre de 17 000 véhicules/jour (TMJA\* 2015) avec une proportion d'environ 6 % de poids lourds.

\* trafic moyen journalier annuel

À l'extrémité sud, le giratoire de La Saulce assure la fonction d'échanges entre l'A51 (provenance de Marseille), la RN85 (direction Gap), la RD1085 (direction Sisteron) et la zone d'activité de la Gandière.

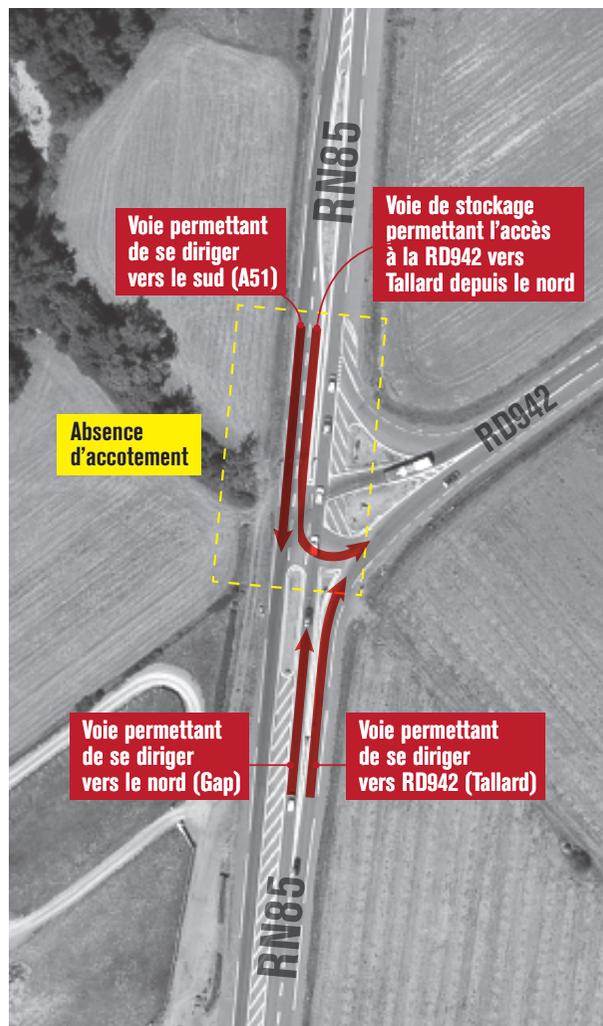
Les entrées dans le giratoire depuis l'A51 et la RN85 permettent le passage de 2 véhicules de front, tandis que les sorties des différentes branches présentent une unique voie de circulation.

La section de la RN85 concernée par le projet est composée d'une chaussée avec une voie par sens de circulation. La vitesse de circulation autorisée est de 50 km/h. La voie comporte un accès direct à une aire d'arrêt (en direction de Gap), couplé à un accès de desserte de la déchetterie.

Plus au nord, toujours en direction de Gap, la RN85 comporte un accès riverain sur la droite ainsi qu'une voie de tourne-à-gauche qui permet d'accéder à la zone d'activité des Piles.

Le carrefour de la RN85 et la RD942 est, quant à lui, régulé par des feux. Au droit du carrefour, la RN85 ne propose pas d'accotements, créant ainsi une discontinuité de l'itinéraire RD1085 – RN85 – RD942 pour les déplacements doux et notamment les vélos. A l'approche du carrefour, la vitesse maximale autorisée sur la RN85 s'élève à 70 km/h.

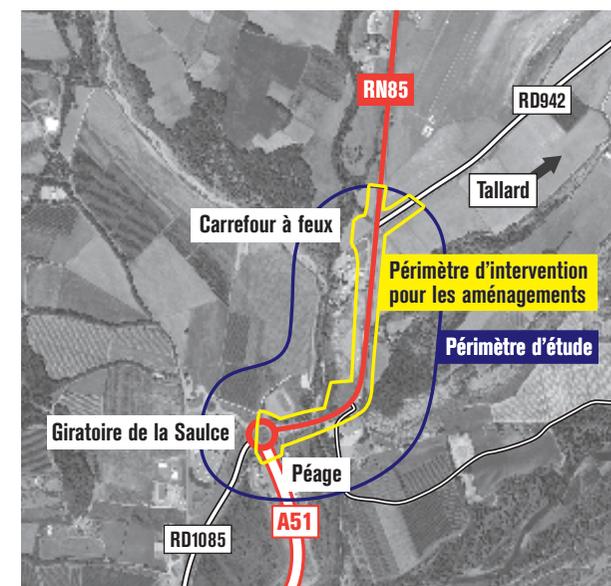
En provenance du sud, aux abords du carrefour, la RN85 se dissocie en 2 voies, l'une pour poursuivre le trajet vers le nord (direction Gap), l'autre permettant de récupérer la RD942.



Une voie de stockage permet d'accéder à la RD942 (vers Tallard). Une voie d'insertion permet aux usagers de la RN85 venant du nord d'accéder à la RD942 (vers Tallard). Une voie d'insertion permet aux usagers venant de la RD942 (depuis Tallard) de se diriger vers le sud sur la RN85.

Le périmètre de l'aménagement, illustré ci-dessous, a besoin, selon les variantes, d'emprises limitées à :

- 7 m à l'ouest de la RN85 entre les 2 carrefours, 10 m à l'est ;
- 50 m à l'ouest du carrefour RN85 RD942 envisagé pour la voie de rétablissement et la réalisation d'un bassin si nécessaire. Un emplacement est identifié pour un bassin, si nécessaire, à l'extrémité de la zone logistique ;



## CONDITIONS DE DÉPLACEMENT (TRAFIC)

À la sortie de l'autoroute A51, les communes de La Saulce et de Tallard se positionnent de fait comme des portes d'entrée du massif Alpin depuis les Métropoles littorales (marseillaise et toulonnaise notamment). La RN85 et la RD942 attirent sur cette zone une part importante de flux saisonniers de vacanciers.

Les déplacements quotidiens sont relativement bien supportés par les voiries existantes et le fonctionnement du carrefour à feux ne génère pas de saturation significative. Les déplacements en période de congés (hivernal et estival) et pendant les week-ends sont fortement impactés par des problématiques de congestion. Le fonctionnement du carrefour de Tallard en est en effet très dégradé en périodes de chassés-croisés.

Lors des pointes saisonnières, le samedi en direction des stations de sports d'hiver et le dimanche dans le sens station/vallée, le trafic augmente nettement et s'oriente majoritairement entre la RN85 et la RD942. Pendant les vacances scolaires et particulièrement celles de la zone Aix-Marseille/Nice, les conditions d'accès aux stations de ski des Alpes du Sud sont difficiles.

### Quatre phénomènes majeurs sont relevés au niveau du carrefour de Tallard :

#### Premier phénomène :

En sortie de l'A51, deux véhicules peuvent s'insérer sur le giratoire de La Saulce. Cependant, le giratoire n'est pas dimensionné pour permettre une sortie à deux véhicules de front en direction de Tallard / Gap.

Cette géométrie implique des retenues, à l'heure de pointe du matin, sur le giratoire mais également au niveau de la sortie de l'autoroute A51. A partir de 8h15, les embouteillages se forment et s'étendent ainsi au-delà de la barrière de péage de l'A51, générant une remontée de file sur l'autoroute pouvant atteindre 4km.

#### Deuxième phénomène :

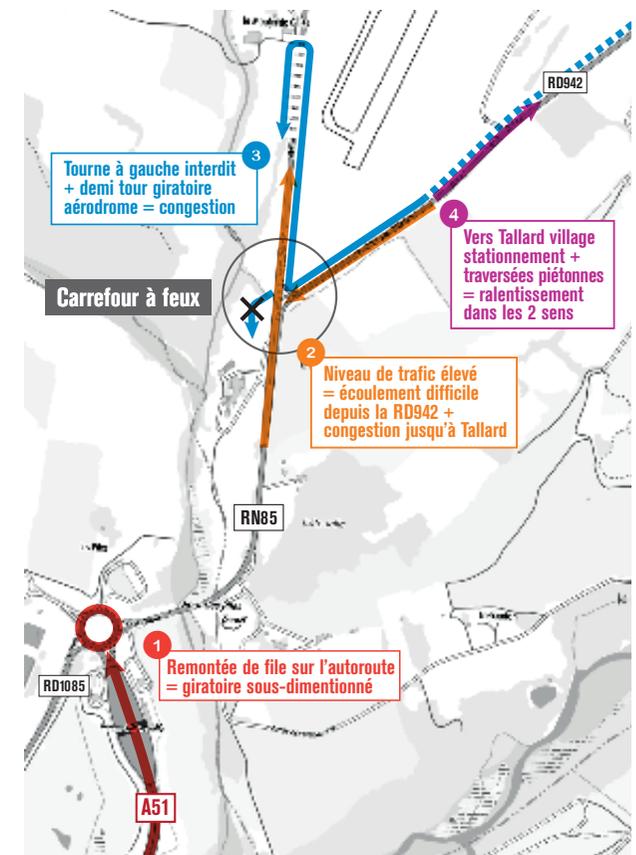
Les niveaux de trafic sur la RN85, traversant le carrefour sur la RN85, sont particulièrement élevés au droit du carrefour de Tallard, impliquant un écoulement difficile de la RD942. Dans le sens des retours des stations d'hiver, cette difficulté génère une saturation qui progresse continuellement jusqu'à atteindre Tallard, puis Lettret, jusqu'à la RD900B.

#### Troisième phénomène :

Une mesure d'exploitation a été mise en place en période de chassés-croisés, afin d'interdire le tourne-à-gauche depuis la RD942 vers la RN85 sud (en direction de l'A51). Elle permet d'éviter que les automobilistes soient complètement arrêtés et qu'ils puissent rouler « au pas », permettant ainsi un minimum de fluidité. Toutefois cette mesure provoque de très nombreux mouvements de demi-tour au niveau du giratoire de l'aéroport qui créent des congestions sur la RN85 nord, en provenance de Gap.

#### Quatrième phénomène :

La présence de stationnements et de nombreuses traversées piétonnes peut générer des congestions dans les deux sens de circulation.



## SÉCURITÉ

Dans le cadre du projet, un diagnostic de sécurité a été réalisé sur le périmètre de l'étude.

Un accident est recensé sur la période 2009-2016, il concerne une collision en intersection.

La section objet de l'étude ne comporte actuellement aucun aménagement sécurisé dédié aux modes actifs.

L'analyse de la structure des infrastructures a révélé deux principaux éléments pouvant être générateurs d'accidents :

- L'absence d'accotements pour la RN85 et la présence d'obstacles non protégés ;
- La présence d'un carrefour à feux à l'intersection entre la RN85 et la RD942, un type de carrefour peu adapté à un environnement de rase campagne.

## AMÉNAGEMENT DE LA ZONE : OCCUPATION DES SOLS ET AGRICULTURE

Le territoire d'étude est principalement composé d'espaces naturels et agricoles et comprend :

- Des habitations individuelles, qui sont peu nombreuses et situées à l'est et l'ouest de la RN85.
- Des aménagements à but commercial avec les zones d'activités occupent désormais une superficie importante de la zone d'étude. En effet, la zone de projet est bordée, d'une part du côté de Tallard par une zone logistique de grande superficie et, d'autre part, par la zone de la Gandière à La Saulce qui est en pleine extension. Au nord-est de la zone d'étude se situe également l'aérodrome de Tallard, qui contribue au développement touristique du territoire.
- Des boisements naturels qui se concentrent sur toutes les surfaces non cultivables.
- Des zones agricoles, principalement dédiées à la céréaliculture et à l'arboriculture, situées dans les surfaces planes non construites.

## CADRE DE VIE : ACOUSTIQUE, QUALITÉ DE L'AIR, PATRIMOINE ET PAYSAGE

### QUALITÉ DE L'AIR :

La qualité de l'air sur le périmètre du projet apparaît impactée par la pollution liée au trafic routier. En effet, les teneurs en dioxyde d'azote sont importantes à proximité directe de la RN85. Le taux de particules fines est quant à lui inférieur à la limite réglementaire (soit  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) mais reste toutefois élevé au niveau des carrefours (soit autour de  $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) et reste supérieur aux objectifs<sup>1</sup> de qualité (de  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ).

### ACOUSTIQUE :

La RN85 est génératrice de nuisances sonores, particulièrement en journée. Son ambiance sonore est classifiée de «non modérée»<sup>1</sup> mais, ne dépassant pas les seuils réglementaires au niveau des bâtiments, le site n'est pas classé en point noir bruit. La présence de bâtiments d'activités et d'habitations à proximité directe de la RN85 conduit à étudier l'impact de l'aménagement sur le niveau d'exposition au bruit.

### PATRIMOINE :

Les éléments remarquables de patrimoine, sites inscrits ou classés et monuments historiques, sont situés dans le cœur de l'agglomération de Tallard, ou dans sa proche périphérie. Ainsi, la préservation du patrimoine historique ou architectural ne constitue pas un enjeu majeur pour le projet d'aménagement du carrefour de Tallard.

<sup>1</sup> selon l'arrêté 2010-1250 du 21/10/10

<sup>2</sup> Une ambiance sonore non modérée est une zone dont les seuils sont supérieurs à 65 dB(A) le jour et 60dB(A) la nuit

## MILIEU NATUREL : ZONES HUMIDES, NATURA 2000, ESPÈCES NATURELLES

### FAUNE ET FLORE :

Plusieurs zones présentent des milieux naturels remarquables à proximité du projet, dont notamment :

- La Moyenne Durance, située en limite sud de la zone d'étude ;
- La Haute Durance, située à 3 km au nord-est de la zone d'étude ;
- La Montagne des pluis, située à 5 km environ à l'est de la zone d'étude ;

Avec la présence de plus de 260 espèces d'oiseaux, la vallée de la Durance représente l'un des sites les plus importants de France en matière de diversité de faune et flore.

Plus particulièrement, le site du projet représente un intérêt fort pour la faune et la flore puisqu'il concentre, sur un espace réduit, de nombreux habitats d'intérêt communautaire. De plus, la Durance assure une fonction de corridor, favorisant les migrations d'espèces, de diversification et de refuge permettant la survie de nombreuses espèces.

Compte-tenu de l'intérêt du site de la Durance au regard de la faune et la flore, celui-là comporte une zone protégée au titre de Natura 2000 afin d'assurer la préservation des milieux sensibles, plantes et animaux. La gagée des champs, une espèce végétale protégée au niveau national, identifiée aux abords est de la RN85, constitue le principal enjeu floristique de la zone d'étude.

Des investigations naturalistes sont nécessaires pour évaluer l'incidence du projet. Cette incidence pourra impliquer des demandes de dérogation pour la perturbation ou la destruction d'espèces protégées.

### RESSOURCE EN EAU ET ZONES HUMIDES :

Les principaux cours d'eau sont la rivière de La Durance, les torrents Le Rousine et Le Baudon. Le secteur d'étude est situé dans le périmètre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée-Corse, qui permet de fixer des orientations afin de garantir un « bon état » des eaux. Ceci implique d'étudier un assainissement de la route permettant de diminuer la dispersion de polluants dans le milieu naturel.

Trois zones humides sont identifiées dans le secteur d'étude :

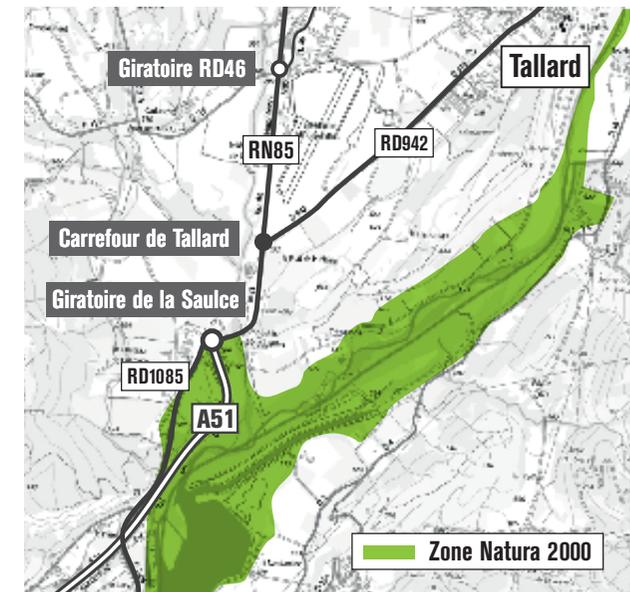
- Rousine
- Boudon
- Clonfluence Rousine Durance

Les zones humides constituent des terrains habituellement inondés ou gorgés d'eau de façon temporaire ou permanente. La végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année. Conformément au code de l'environnement, la procédure à suivre (déclaration ou demande d'autorisation) sera déterminée par la nature des aménagements qui seront au final retenus.

### RISQUE D'INONDATION :

La commune de Tallard est concernée par un risque inondation lié à la Haute Durance. La zone d'étude se situe quant à elle en majorité en zone inondable liée aux débordements du torrent le Rousine qui traverse puis prolonge la RN85 au droit de la zone.

Le risque inondation constitue ainsi un enjeu fort de la zone d'étude.



## SYNTHÈSE DES ENJEUX

Les principaux enjeux identifiés pour le projet d'aménagement du carrefour de Tallard sont :

- Les conditions de déplacement et de sécurité.
- Les incidences du projet au vu des objectifs pour la préservation des espèces édictés par Natura 2000. Ces incidences détermineront les procédures qu'il sera nécessaire de mener.
- La préservation de la qualité des eaux durant la phase travaux et également après la mise en service de l'aménagement.
- Le risque inondation.
- La prise en considération des nuisances acoustiques le cas échéant.

-  Enjeu faible
-  Enjeu modéré
-  Enjeu modéré à fort
-  Enjeu fort

| Milieu physique                                   |  |
|---|--|
| Topographie                                       |   |
| Documents de planification de la ressource en eau |   |
| Eaux souterraines                                 |   |
| Eaux superficielles                               |   |
| Zones humides                                     |   |
| Risques naturels - inondation                     |   |
| Risques naturels - mouvements de terrain          |   |
| Risques naturels - feux de forêt                  |  |

| Milieu naturel   |   |
|--|---|
| Zones de protection et d'inventaires du patrimoine naturel |  |
| Trames vertes et bleues                                    |  |
| Habitat*   |  |
| Flore  |  |
| Faune  |  |

| Milieu humain             |   |
|---------------------------|---|
| Population et habitat     |    |
| Zones d'activités         |    |
| Activités de loisir       |    |
| Agriculture               |    |
| Risque technologique      |    |
| Conditions de déplacement |    |
| Réseaux                   |    |
| Servitudes                |   |
| Projets urbains           |  |
| Qualité de l'air          |  |
| Bruit                     |  |
| Émissions lumineuses      |  |
| Patrimoine*               |  |
| Paysage                   |  |

# COMMENT RÉAMÉNAGER LE CARREFOUR DE TALLARD ?

## LES 7 VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION DU PUBLIC

### CONSTRUCTION DES VARIANTES

Afin d'assurer que le projet retenu corresponde au choix le plus opportun, plusieurs variantes d'aménagement ont été étudiées par le maître d'ouvrage.

Les études menées ont permis de faire émerger les variantes qui apparaissent comme pertinentes au regard des enjeux du projet. Ces variantes sont aujourd'hui soumises à la concertation.

Suite à la commande ministérielle du 24 mars 2015, trois premiers scénarios d'aménagement ont été étudiés par la DREAL puis partagés avec les partenaires techniques en 2017. En 2018, deux variantes complémentaires ont émergé des études menées par le maître d'ouvrage.

La poursuite du travail technique et des divers échanges avec les partenaires locaux ont permis au maître d'ouvrage de mieux intégrer dans ses réflexions la prise en compte des modes actifs dans ses propositions d'aménagement.

Ainsi, le présent dossier de concertation propose au total sept variantes avec deux options d'intégration des modes actifs (« a » ou « b ») :

- La variante 1 ;
- La variante 2 ;
- La variante 3 ;
- La variante 4a ;
- La variante 4b ;
- La variante 5a ;
- La variante 5b.

À ce stade des études, le maître d'ouvrage, compte-tenu de la comparaison des variantes, souhaite afficher sa préférence pour la variante 4a.

### VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

Toutes les variantes comprennent :

- le réaménagement de l'aire d'arrêt à l'entrée de la zone des Piles
- le regroupement des accès de la zone de la Côte de Jalla



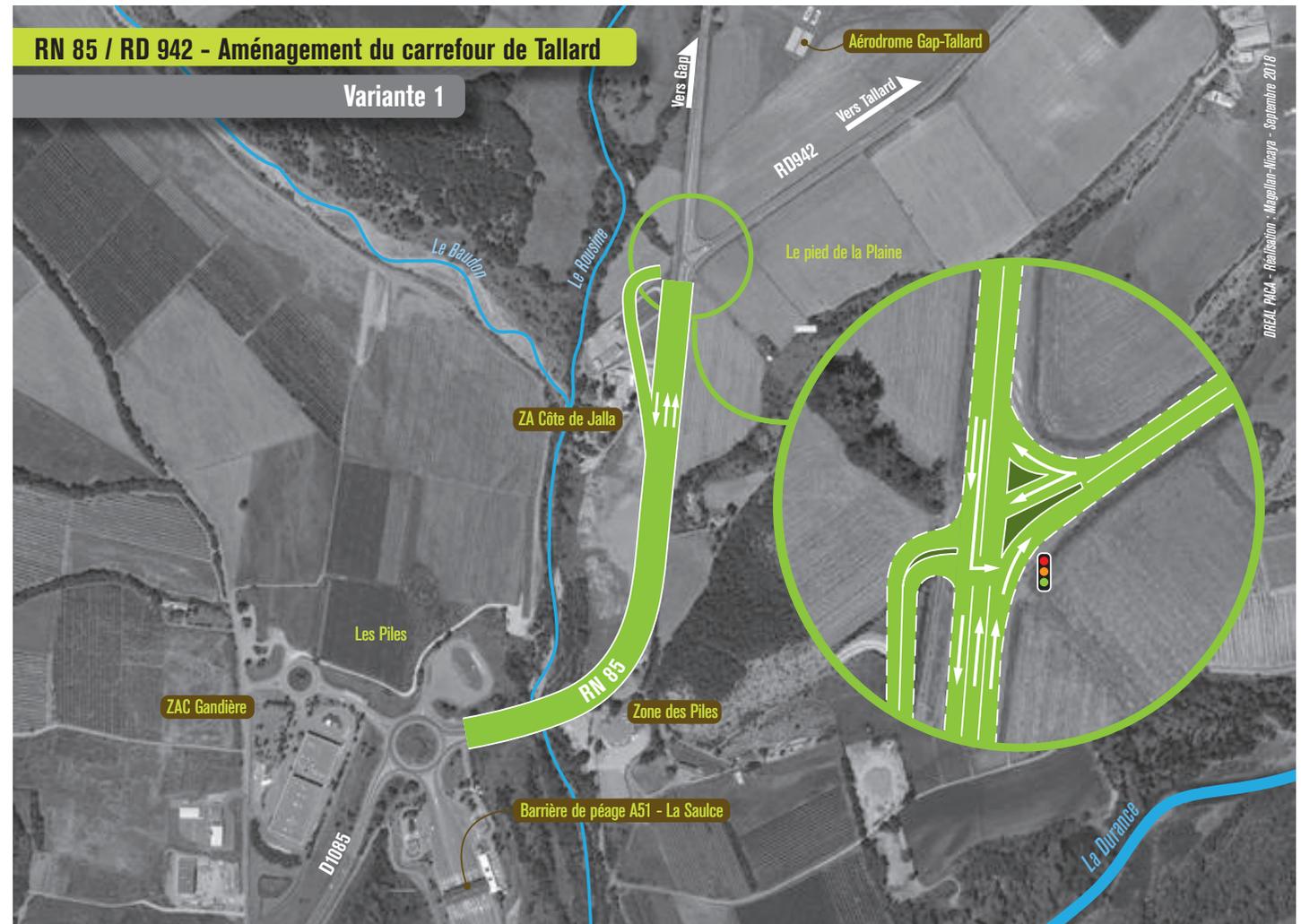
### Variante 1

La variante 1 consiste à :

Ajouter une deuxième voie de circulation sur la RN85 dans le sens montant (sud-nord) y compris l'élargissement de l'ouvrage de franchissement du Rousine et maintien du principe de fonctionnement par un carrefour à feu.

Les élargissements de chaussée comprennent une bande dérasée (utilisable par les cyclistes) de part et d'autre de la chaussée.

**Coût de la variante 1 : 4 M€**



## Variante 2

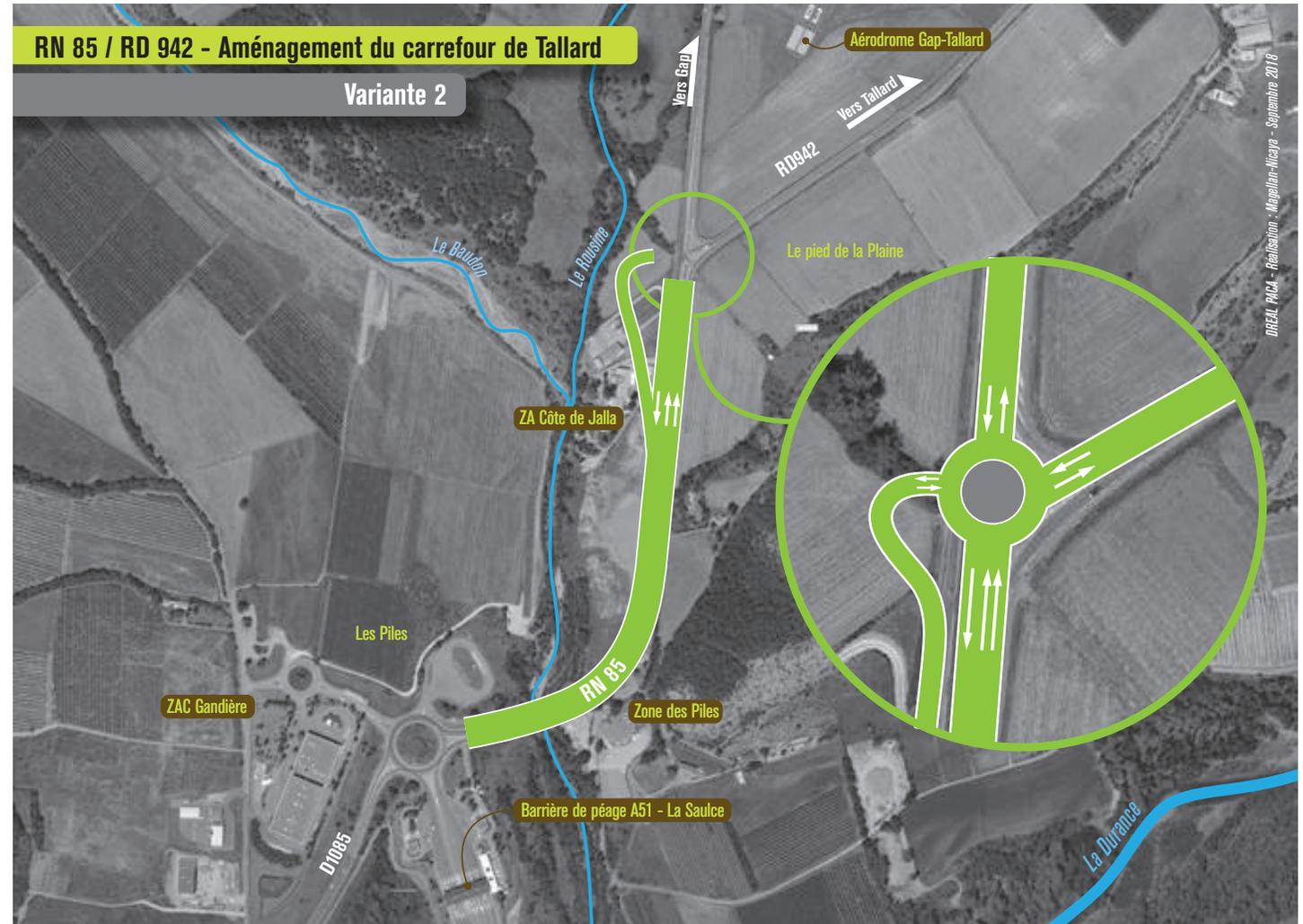
La variante 2 consiste à :

Ajouter une deuxième voie de circulation sur la RN85 dans le sens montant (sud-nord) y compris l'élargissement de l'ouvrage de franchissement du Rousine.

Créer un giratoire 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 Côte de Jalla.

Les élargissements de chaussée comprennent une bande dérasée (utilisable par les cyclistes) de part et d'autre de la chaussée

**Coût de la variante 2 : 5 M€**



### Variante 3

La variante 3 consiste à :

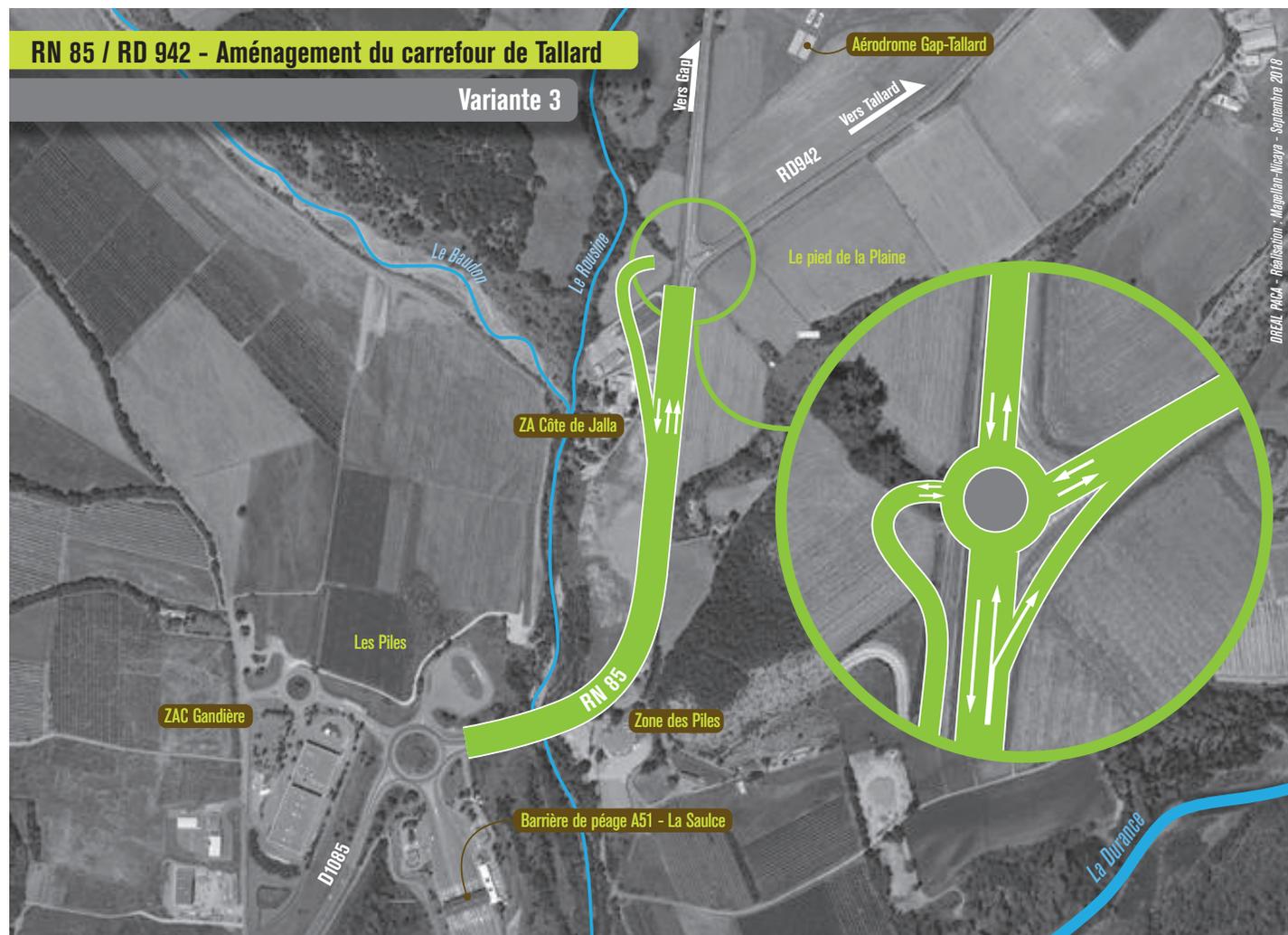
Ajouter une deuxième voie de circulation sur la RN85 dans le sens montant (sud-nord) y compris l'élargissement de l'ouvrage de franchissement du Rousine .

Créer un giratoire 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 Côte de Jalla.

La création d'un shunt avant le giratoire à créer depuis la RN85 sud en direction de la RD942.

Les élargissements de chaussée comprennent une bande dérasée (utilisable par les cyclistes) de part et d'autre de la chaussée.

**Coût de la variante 3 : 5,3 M€**



### Variante 4a (voie verte)

La variante 4a consiste à :

Ajouter 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.

Créer un giratoire 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 Côte de Jalla.

Aménager une voie verte dédiée aux déplacements en modes actifs (vélo et piétons). La voie sera positionnée à l'ouest de la chaussée de la RN85 et 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.

Le Rousine sera traversé par la voie verte via une passerelle de 3 mètres de largeur également. Au droit du giratoire RN85 / RD942, une traversée en 2 temps via les îlots permettra de traverser le carrefour pour se raccorder sur les bandes cyclables existantes de part et d'autre de la chaussée de la RD942.

**Coût de la variante 4a : 2,4 M€**



### Variante 4b (bandes multifonctionnelles)

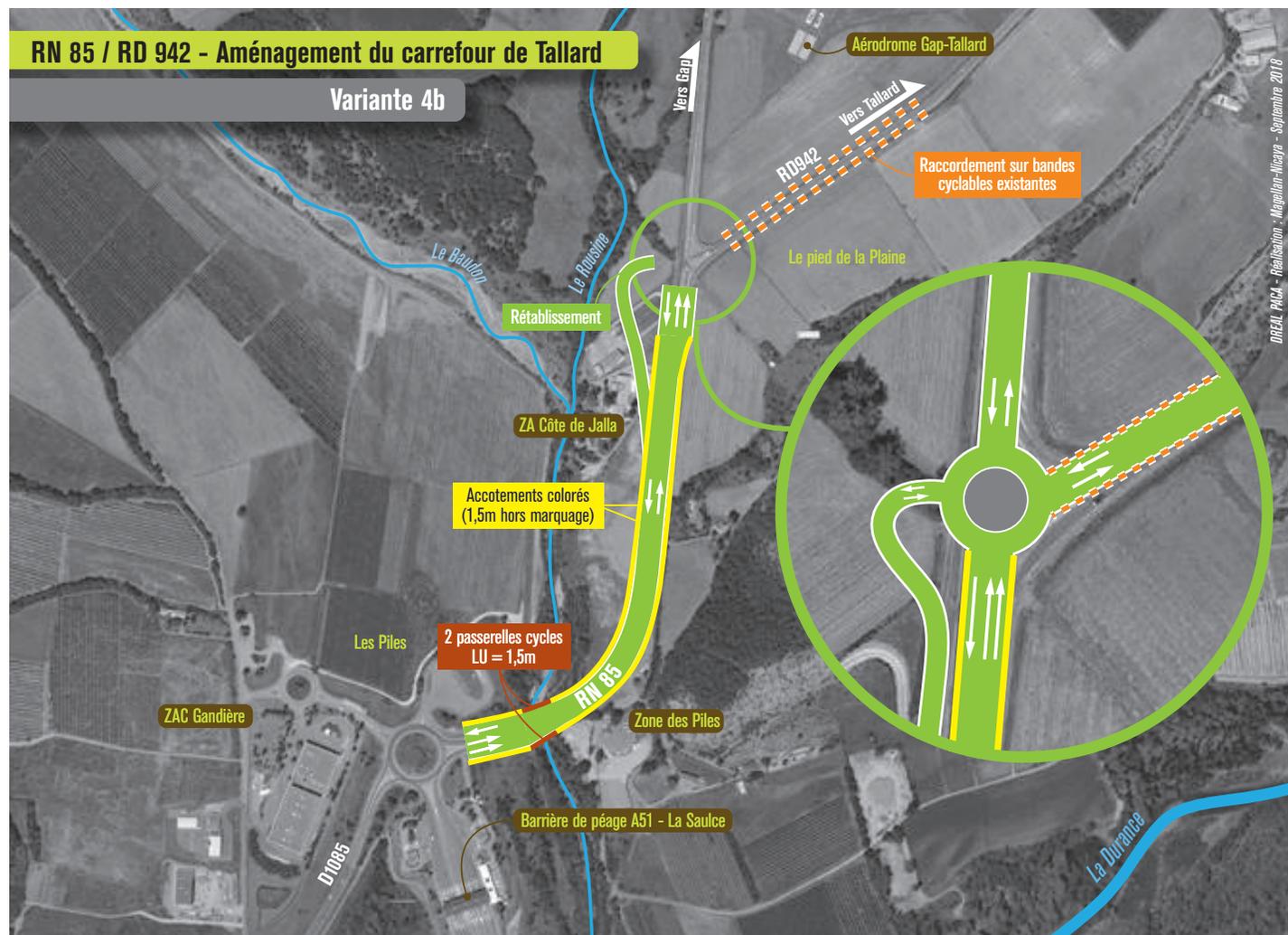
La variante 4b consiste à :

Ajouter 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.

Créer un giratoire 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 Côte de Jalla.

Aménager, de chaque côté de la chaussée de la RN85, depuis la sortie du giratoire de La Saulce et jusqu'à l'entrée du giratoire RN85 / RD942 à créer, un accotement coloré d'une largeur de 1,50 mètre permettant la circulation des cycles, des piétons... Le Rousine sera traversé, de part et d'autre, par deux passerelles pour les vélos et piétons d'une largeur de 1,50 mètre également. Ces bandes multifonctionnelles (vélos et piétons) se raccorderont aux bandes cyclables existantes de part et d'autre de la chaussée de la RD942.

**Coût de la variante 4b : 2,7 M€**



### Variante 5a (voie verte)

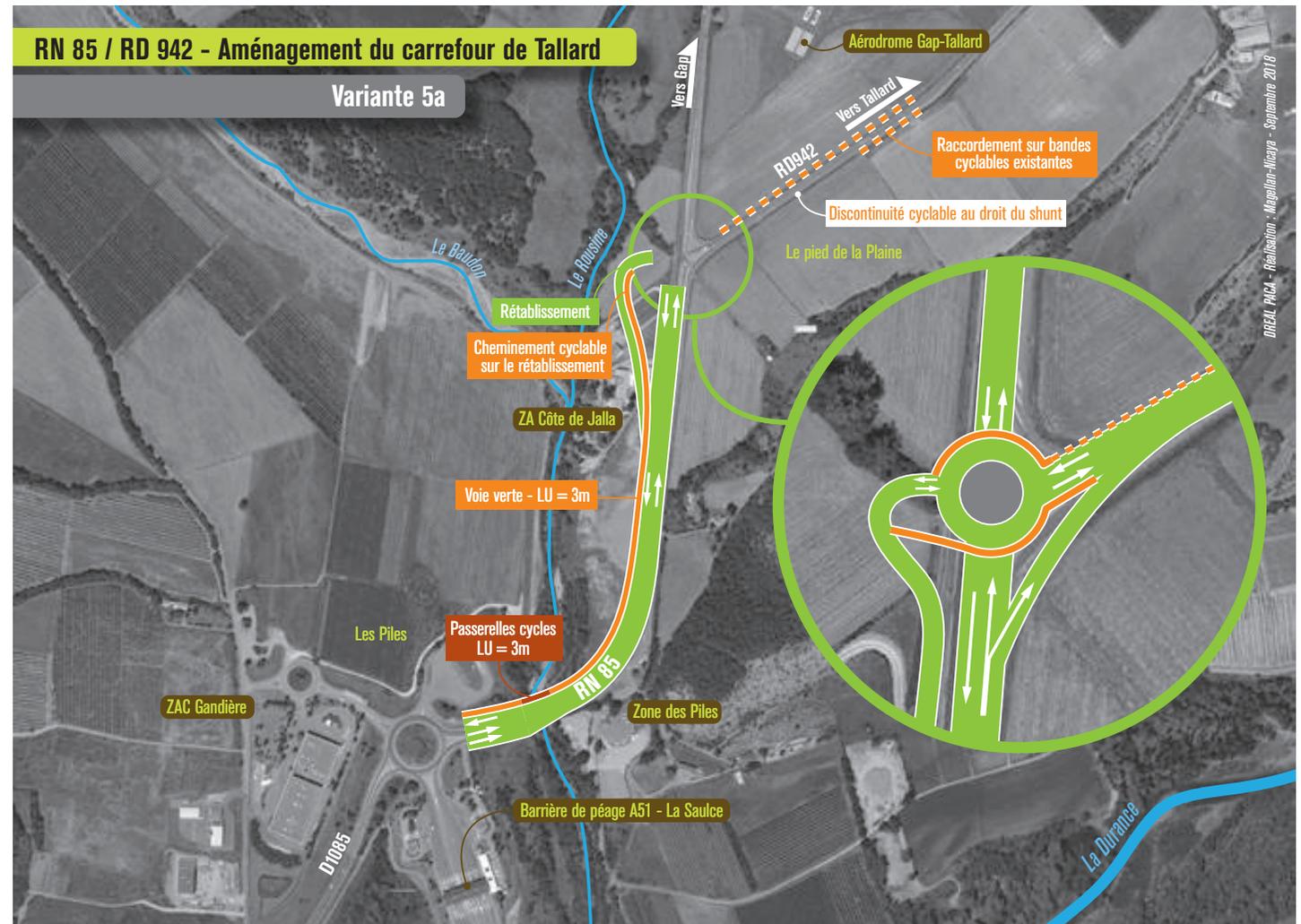
La variante 5a consiste à :

Ajouter 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 d'aménager une voie de shunt du giratoire à créer depuis la RN85 sud en direction de la RD942.

Créer un giratoire 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 Côte de Jalla.

Aménager une voie verte dédiée aux déplacements en modes actifs (vélo et piétons). La voie sera positionnée à l'ouest de la chaussée de la RN85 et 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. Le Rousine sera franchi par la voie verte via une passerelle de 3 mètres de largeur également. Au droit du giratoire RN85 / RD942 à créer, une traversée en 2 temps via les îlots permettra de parcourir le carrefour pour se raccorder sur les bandes cyclables existantes de part et d'autre de la chaussée de la RD942.

**Coût de la variante 5a : 2,7 M€**



### Variante 5b (bandes multifonctionnelles)

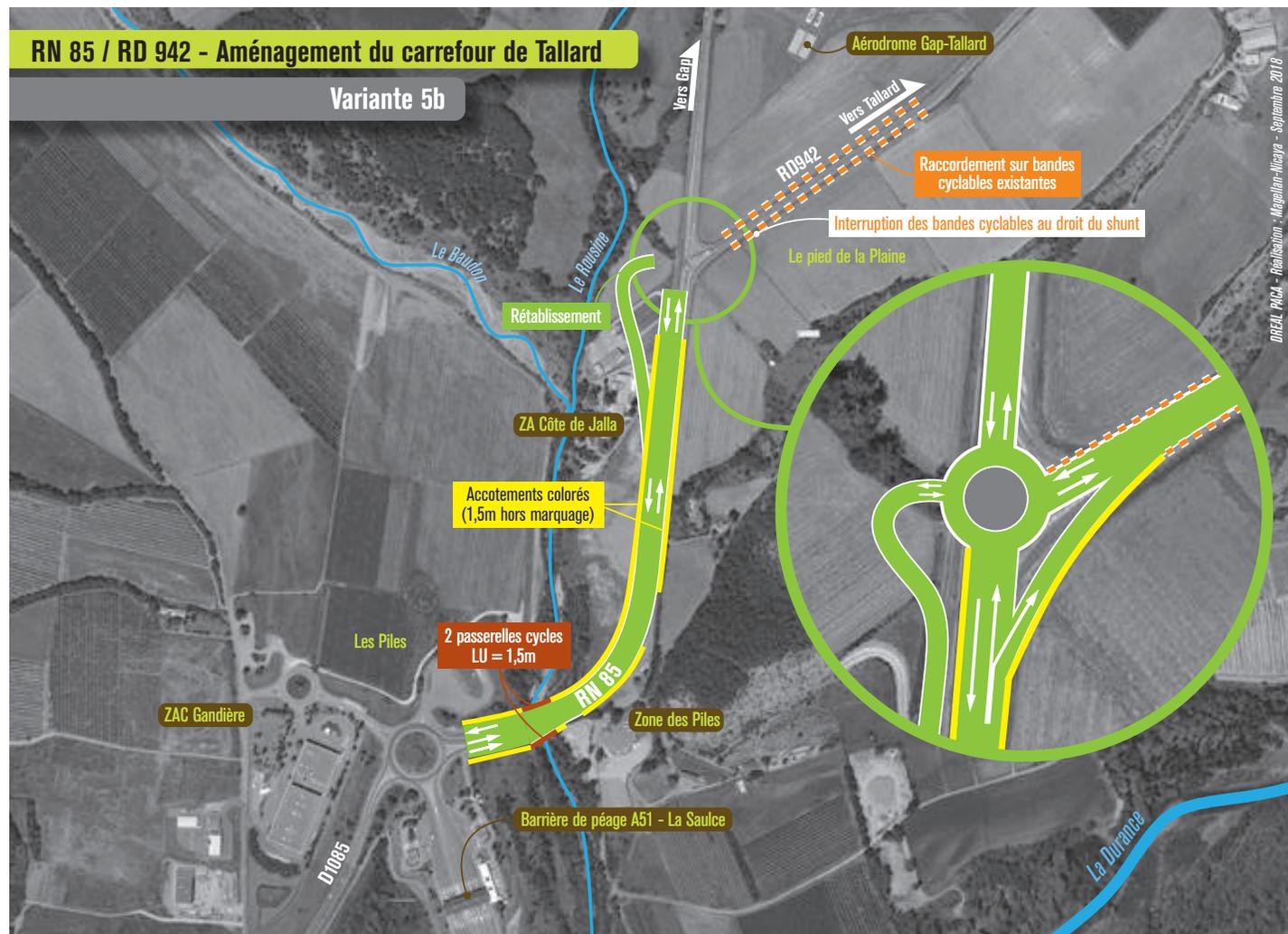
La variante 5b consiste à :

Ajouter 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 d'aménager une voie de shunt du giratoire à créer depuis la RN85 sud en direction de la RD942.

Créer un giratoire 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 Côte de Jalla.

Aménager, de chaque côté de la chaussée de la RN85, depuis la sortie du giratoire de La Saulce et jusqu'à l'entrée du giratoire RN85 / RD942 à créer, un accotement coloré d'une largeur de 1,50 mètre permettant la circulation des cycles et des piétons... Le Rousine sera traversé, de part et d'autre, par deux passerelles cycles d'une largeur d'1,50 mètre également. Ces bandes se raccorderont aux bandes cyclables existantes de part et d'autre de la chaussée de la RD942. La bande dérasée en provenance de la RN85 sud et en direction de la RD942 sera quant à elle prolongée le long du shunt du giratoire à créer.

**Coût de la variante 5b : 3,1 M€**



## ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

### PRINCIPES GÉNÉRAUX DES GRILLES D'ANALYSE MULTICRITÈRES

Afin de favoriser la compréhension des différentes variantes d'aménagement et de permettre leur comparaison, une grille d'analyse multicritères a été définie pour le projet.

Ces critères portent sur les thématiques suivantes :

#### Fonctionnement

- Fluidité de trafic
- Sécurité routière / lisibilité de l'aménagement
- Impact sur les autres modes de transport

#### Foncier

##### Cadre de vie

- Activités et services
- Paysage et patrimoine
- Acoustique
- Qualité de l'air

##### Milieus naturels

- Habitats naturels
- Faune et flore
- Continuités écologiques
- Qualité de l'eau

##### Coûts

- Investissements
- Entretien et exploitation



## Synthèse de la comparaison par critères

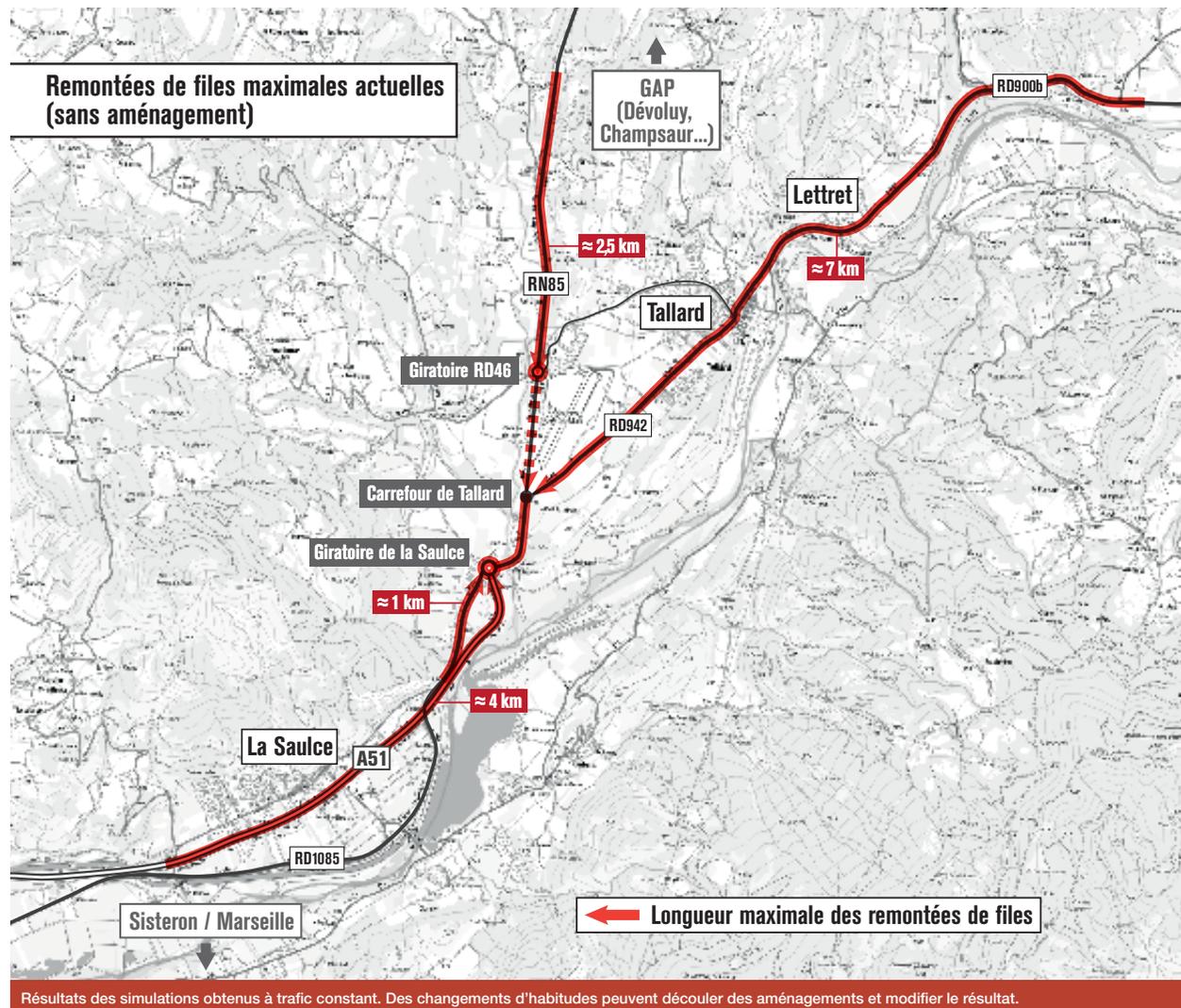
En matière de fonctionnement (fluidité de trafic, sécurité routière, impact sur les autres modes de transport) :

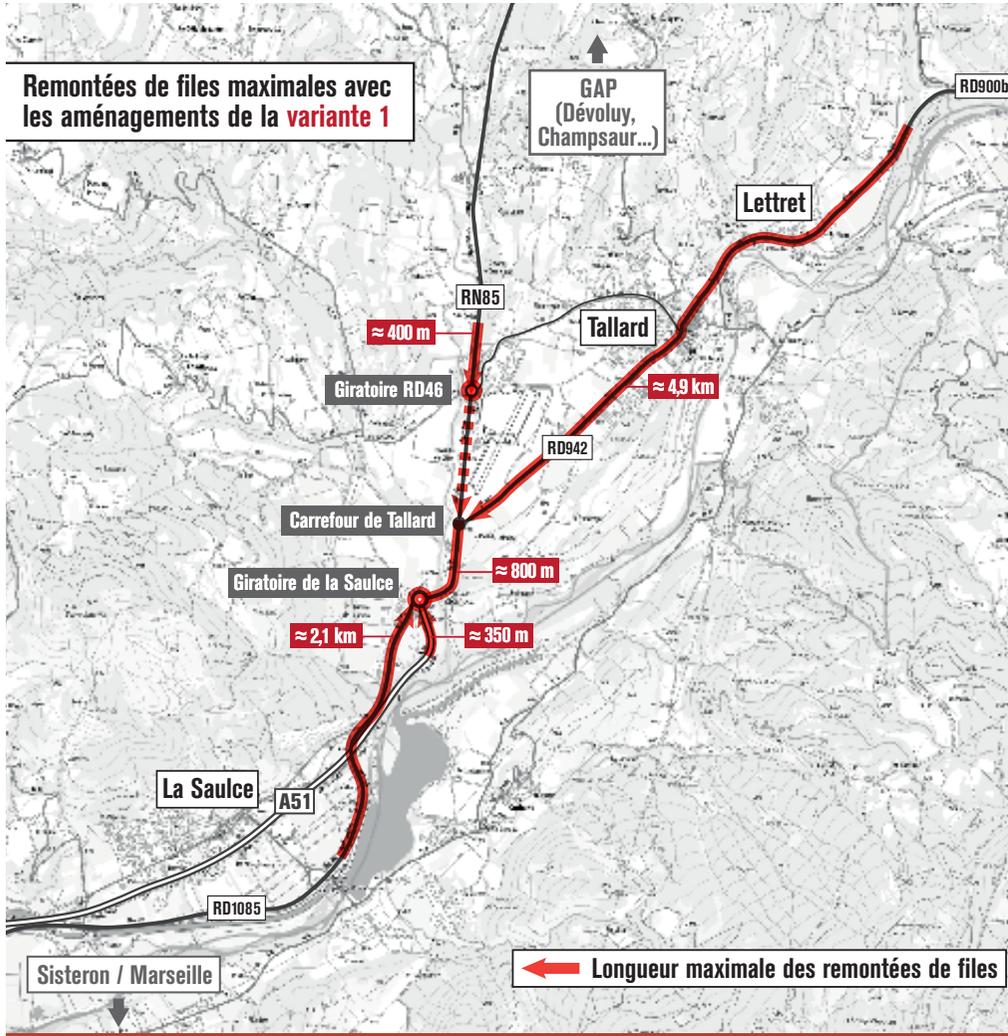
Les variantes qui présentent d'importants gains de fluidité pour la RD942 rendent plus difficile l'insertion sur le giratoire de l'A51 depuis la RD1085. Globalement, les variantes 2 et 3 apparaissent les plus intéressantes en matière de gain de temps de parcours par rapport à la situation actuelle. En effet, les jours de fort trafic elles permettent de réduire significativement les congestions de tous les axes. La variante 1 est, quant à elle, la moins performante car elle n'apporte un gain de temps de parcours que pour les usagers de la RN85 allant vers Gap. Les variantes 4 et 5 permettent un gain de temps de parcours s'élevant, en moyenne, à 90 % des bénéfices apportés par les variantes 2 et 3.

Les variantes 1 et 3 qui combinent une section à 3 voies et une affectation de voie sont défavorables à la lisibilité de l'aménagement. Les variantes avec voie verte permettent un cheminement plus sûr pour les modes actifs (vélo et marche à pied), cependant le shunt de la variante 5a est défavorable au cycliste du fait du risque plus important de cisaillement.

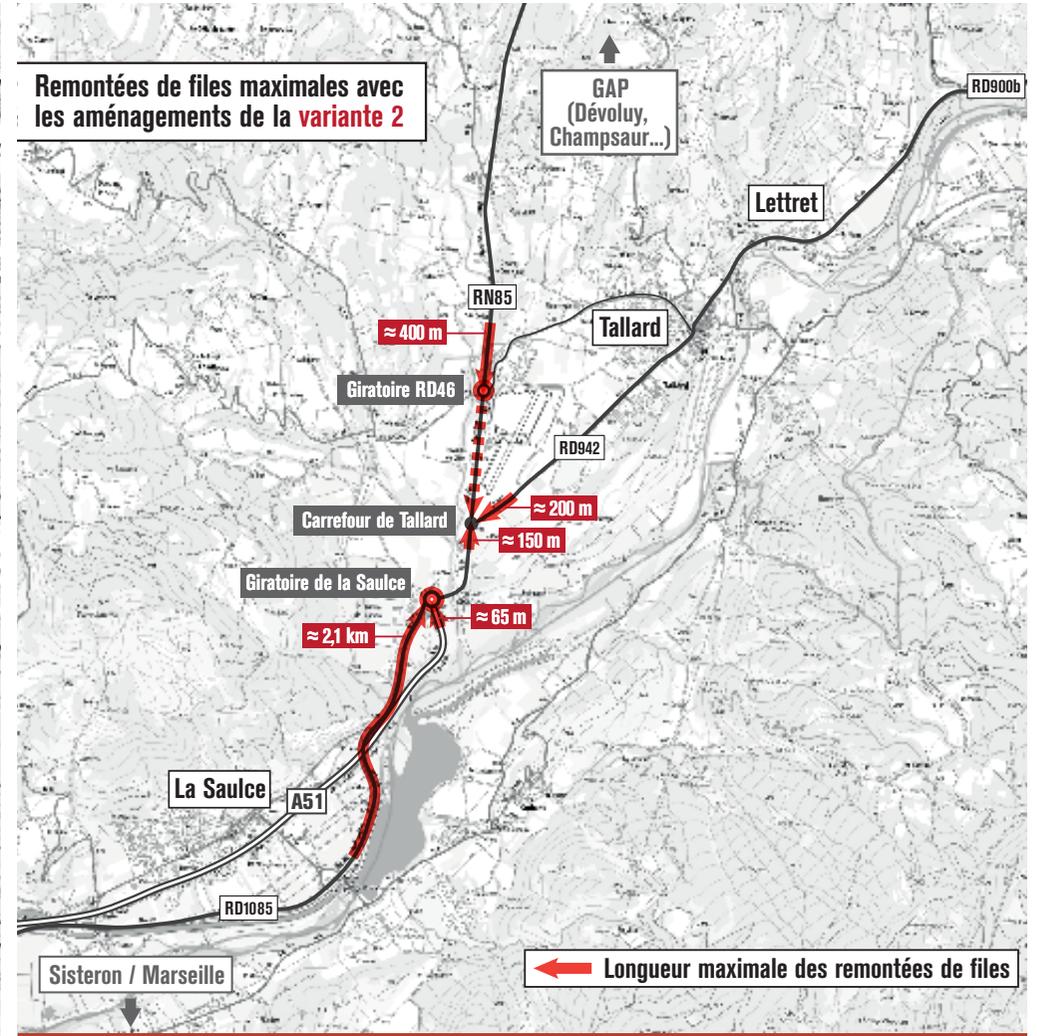
|  | V1 | V2 | V3 | V4a | V4b | V5a | V5b |
|--|----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| Gain en fluidité de trafic   | +  | +  | +  | +   | +   | +   | +   |
| Impact sur les autres modes de transports (cycles et transports en commun) | +  | +  | +  | +   | +   | +   | +   |
| Sécurité routière  | -  | +  | -  | +   | +   | +   | +   |

- = impacts négatifs ou défavorables / • = sans changement ou négligeable / + = gains favorables

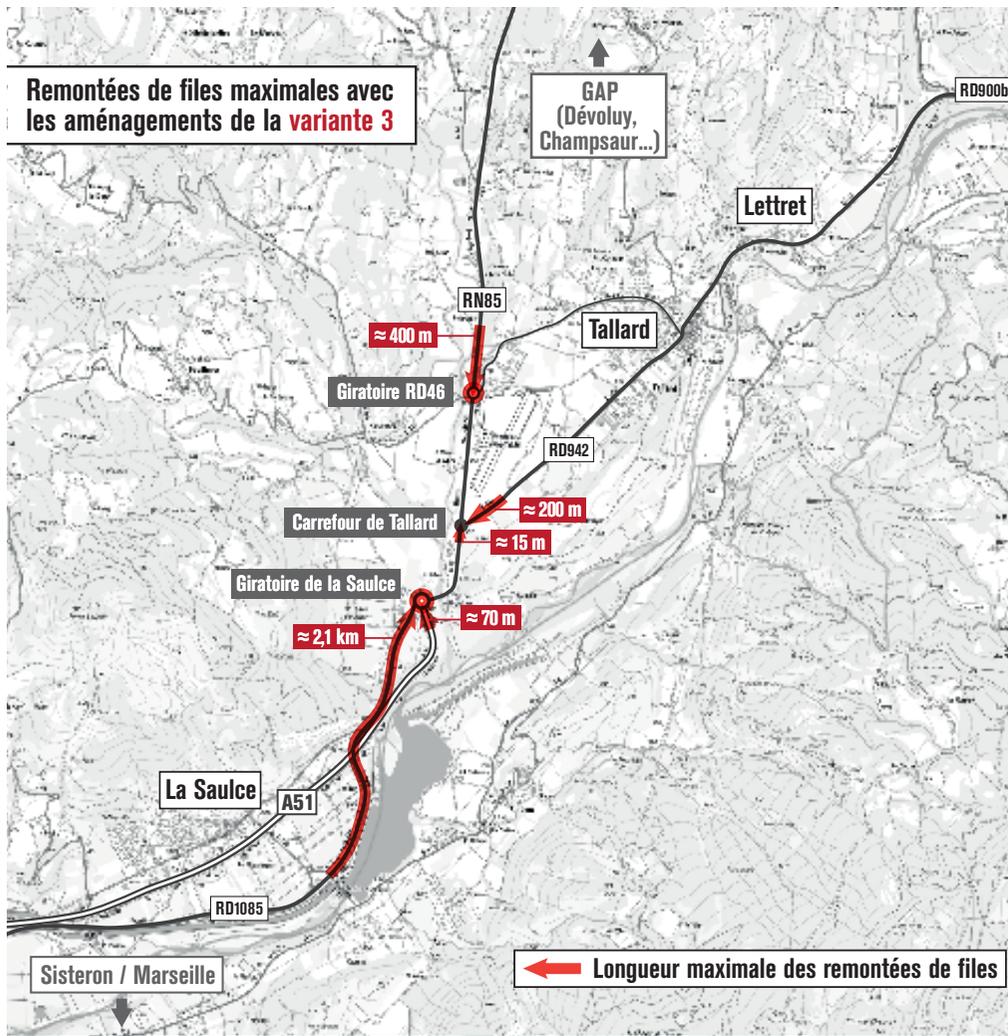




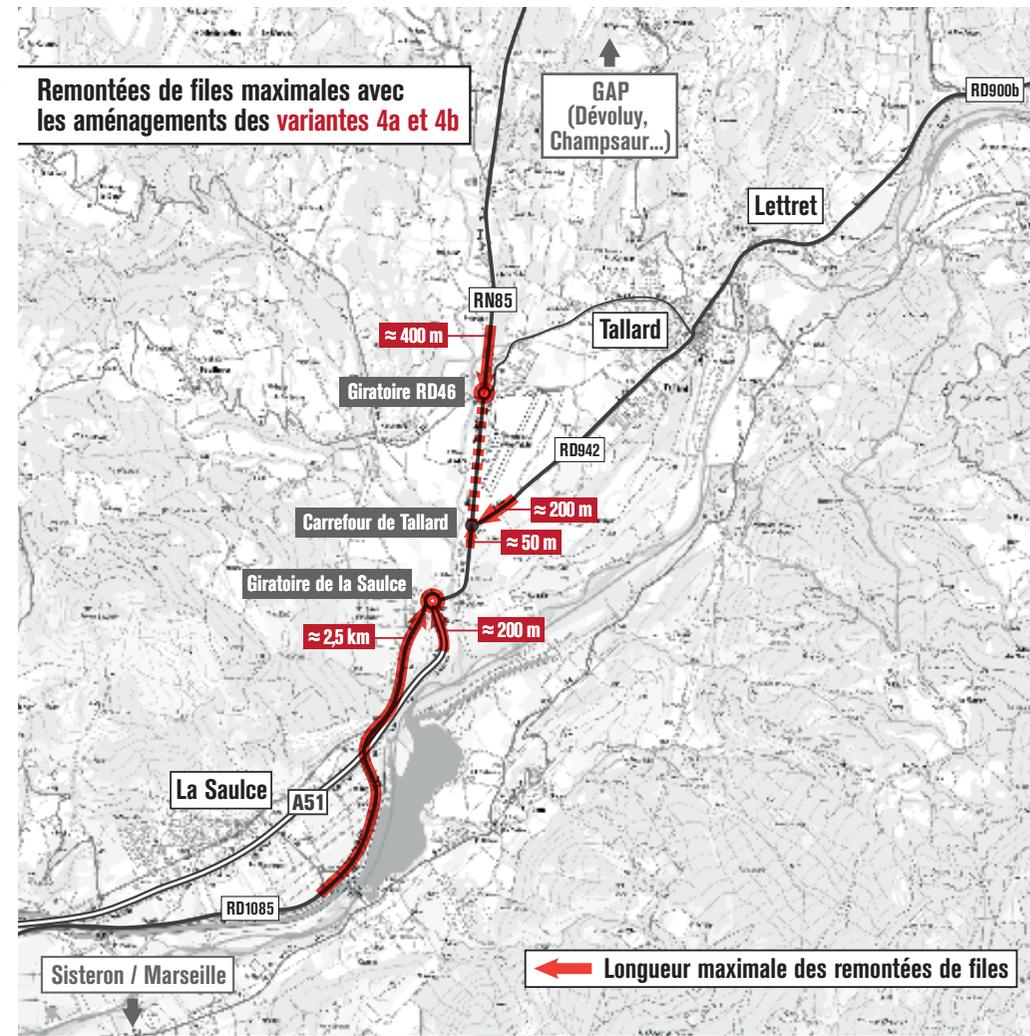
Résultats des simulations obtenus à trafic constant. Des changements d'habitudes peuvent découler des aménagements et modifier le résultat.



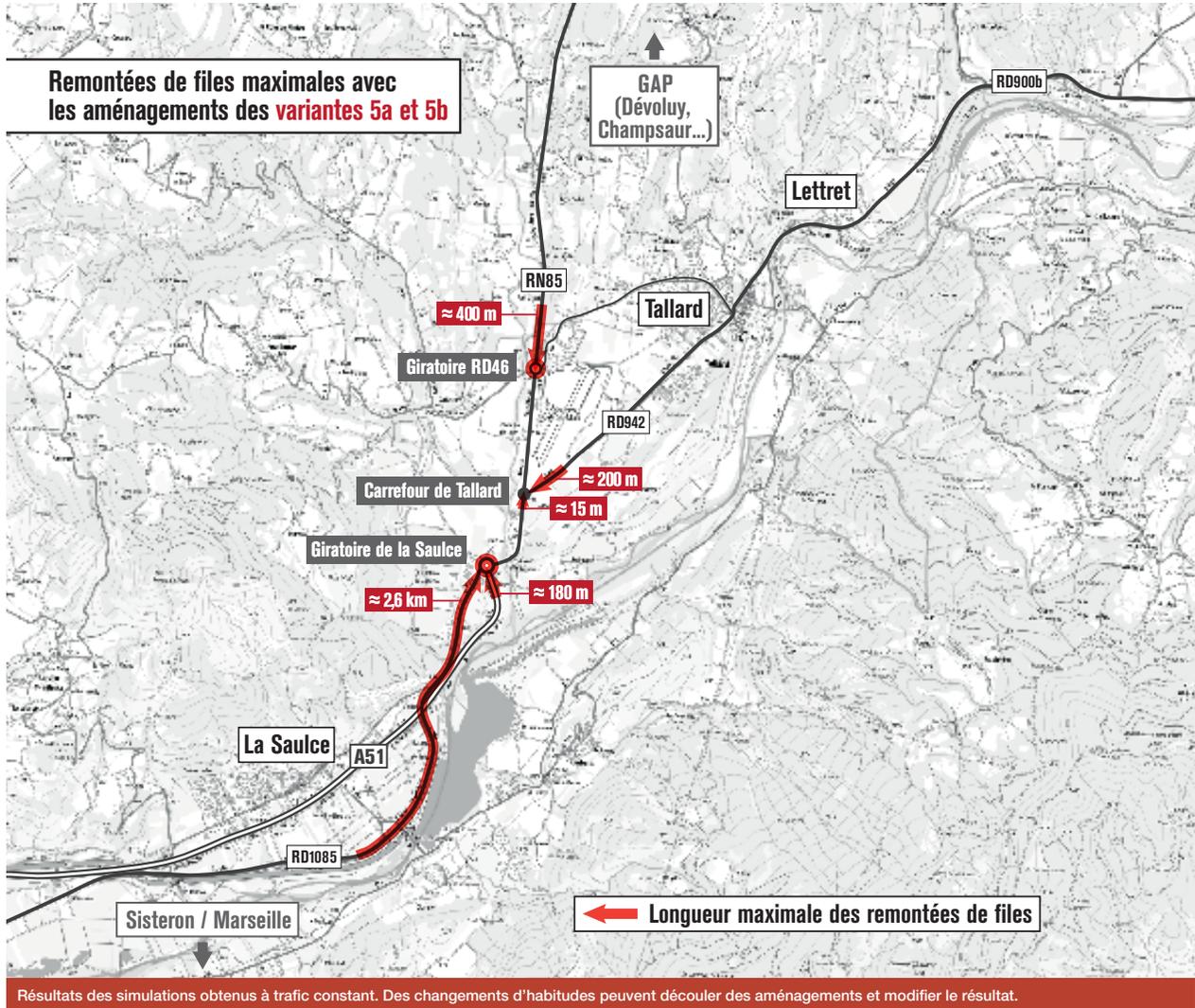
Résultats des simulations obtenus à trafic constant. Des changements d'habitudes peuvent découler des aménagements et modifier le résultat.



Résultats des simulations obtenus à trafic constant. Des changements d'habitudes peuvent découler des aménagements et modifier le résultat.



Résultats des simulations obtenus à trafic constant. Des changements d'habitudes peuvent découler des aménagements et modifier le résultat.



**En matière de foncier :**

L'ensemble des variantes nécessite de mobiliser du foncier complémentaire par rapport à la situation actuelle. La variante 1 est la moins impactante en matière de foncier puisqu'elle n'engendre pas d'aménagement supplémentaire de type giratoire ou shunt.

|         | V1 | V2 | V3 | V4a | V4b | V5a | V5b |
|---------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| Foncier | -  | -  | -  | -   | -   | -   | -   |

- = impacts négatifs ou défavorables / • = sans changement ou négligeable / + = gains favorables



### En matière de cadre de vie / acoustique :

Les variantes sont toutes favorables par l'amélioration des conditions d'accès aux zones d'activités. Elles ont un impact très faible sur la qualité de l'air et sur l'ambiance sonore, même si les giratoires sont perçus comme moins bruyants que les carrefours à feux. Les variantes avec voie verte permettent des aménagements paysagers plus qualitatifs. L'impact visuel des variantes comportant la création de voies supplémentaires ou de shunt est plus important.

|                           | V1 | V2 | V3 | V4a | V4b | V5a | V5b |
|---------------------------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| Activités et services     | +  | +  | +  | +   | +   | +   | +   |
| Paysages et patrimoine    | .  | +  | +  | +   | +   | +   | +   |
| Qualité de l'air et santé | .  | .  | .  | .   | .   | .   | .   |
| Acoustique                | .  | +  | +  | +   | +   | +   | +   |

- = impacts négatifs ou défavorables / . = sans changement ou négligeable / + = gains favorables

### En matière d'impact sur les milieux naturels :

Les variantes d'aménagement nécessitant de réaliser des travaux et de faire évoluer l'infrastructure existante, ont toutes un impact sur les milieux naturels (faune, flore, habitat naturel, continuités écologiques). La variante 4a se distingue par un impact modéré sur les continuités écologiques et l'absence d'impacts sur la faune, la flore et les habitats naturels. Les variantes augmentant la plate-forme de la RN85 au niveau de la zone boisée ont un impact non évitable sur une espèce végétale protégée. La variante 3 génère le plus d'impact sur les continuités écologiques du fait de l'élargissement de la plateforme (variantes 1,2 et 3) et de la réalisation du shunt au niveau d'un passage identifié de la faune (variantes 3, 5a et 5b).

Les variantes apportent toutes des améliorations en matière de qualité de l'eau, en effet sur les zones aménagées, un système d'assainissement des eaux routières sera réalisé. Les variantes 1, 2 et 3, 4b et 5b sont plus favorables car les 800m du projet seront traités, les autres variantes ne traitant que le carrefour et ses abords.

|                         | V1 | V2 | V3 | V4a | V4b | V5a | V5b |
|-------------------------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| Habitat naturel         | -  | -  | -  | .   | .   | .   | .   |
| Flore                   | -  | -  | -  | .   | -   | .   | -   |
| Faune                   | -  | -  | -  | .   | .   | .   | .   |
| Continuités écologiques | -  | -  | -  | -   | -   | -   | -   |
| Qualité de l'eau        | +  | +  | +  | +   | +   | +   | +   |

- = impacts négatifs ou défavorables / . = sans changement ou négligeable / + = gains favorables

### En matière de coût d'investissement / d'entretien et d'exploitation :

Les variantes 2 et 3 ont un coût d'investissement de 5M€ environ. Les variantes 1 et 5b ont un coût compris entre 3M€ et 4M€, les variantes 4a, 4b et 5a demandent un investissement inférieur à 3M€.

Les coûts d'exploitation pour les variantes 2, 3, 4b et 5b sont très proches des coûts actuels. Les surcoûts liés à une plus grande surface sont compensés par les économies réalisées sur l'entretien du feu tricolore. Les variantes avec voie verte (4 a et 5a) présentent un surcoût d'exploitation par rapport aux variantes 4b et 5b du fait de l'entretien de la voie verte.

|                           | V1 | V2 | V3 | V4a | V4b | V5a | V5b |
|---------------------------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| Investissement            | -  | -  | -  | -   | -   | -   | -   |
| Entretien et exploitation | .  | .  | .  | .   | .   | .   | .   |

- = impacts négatifs ou défavorables / . = sans changement ou négligeable / + = gains favorables

- - - . + + +

## SYNTHÈSE DE L'ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

### Lecture du tableau de comparaison :

Plus la couleur verte est forte, plus les aménagements proposés apportent des gains et sont favorables. Plus la couleur est jaune foncée, plus les impacts sont négatifs et défavorables. La couleur blanche signifie que le changement par rapport à la situation actuelle est négligeable, ou que les inconvénients compensent les avantages.

|  | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4a | Variante 4b | Variante 5a | Variante 5b |
|--|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Fonctionnement : fluidité de trafic, sécurité routière, lisibilité, impact sur les autres modes de transport | -          | +          | .          | +           | +           | +           | +           |
| Foncier  | -          | -          | -          | -           | -           | -           | -           |
| Cadre de vie : activités, services, paysage, patrimoine  | .          | +          | +          | +           | +           | +           | +           |
| Milieu naturel   | -          | -          | -          | .           | -           | .           | -           |
| Coûts d'investissement et d'exploitation   | -          | -          | -          | -           | -           | -           | -           |

- = impacts négatifs ou défavorables / . = sans changement ou négligeable / + = gains favorables



## Synthèse de la comparaison par variante

### Variante 1 :

La variante 1 présente l'avantage de conserver les possibilités de régulations variables offertes par le feu de signalisation. Elle apporte cependant une solution technique qui n'offre pas les meilleurs résultats de fonctionnement : elle n'apporte pas beaucoup d'amélioration par rapport au fonctionnement actuel du carrefour. Elle présente un impact environnemental important du fait de l'impact inévitable sur des stations de Gagées de champs. La création de deux voies montantes (direction Tallard et Gap) cumulée à l'affectation de voies ne rend pas l'aménagement lisible car il génère une ambiguïté avec une zone de dépassement, ce qui peut entraîner des comportements dangereux. Elle présente un coût important du fait de l'élargissement à 3 voies de la plate-forme et du pont du Rousine pour faire passer 3 voies.

### Variante 2 :

La variante 2 apporte une bonne réponse technique au problème de fonctionnement actuel du carrefour et permet une amélioration significative du niveau de congestion en période de pointe. Elle présente un impact environnemental important du fait de l'impact inévitable sur des stations de Gagées de champs. Elle présente un coût important du fait de l'élargissement à 3 voies de la plate-forme et du pont du Rousine pour faire passer 3 voies.

### Variante 3 :

La variante 3 apporte une bonne réponse technique au problème de fonctionnement actuel du carrefour et permet une amélioration significative du niveau de congestion en période de pointe. Elle présente un impact environnemental

important du fait de l'impact inévitable sur des stations de Gagées de champs. Le shunt apporte une faible amélioration du fonctionnement, alors qu'il génère des emprises et des coûts supérieurs. La création de deux voies montantes (direction Tallard et Gap) cumulé au shunt ne rend pas l'aménagement lisible car il génère une ambiguïté entre une zone de dépassement et une affectation de voies, ce qui peut entraîner des comportements dangereux. Elle présente un coût important du fait de l'élargissement à 3 voies de la plate-forme et du pont du Rousine pour faire passer 3 voies.

### Variantes 4a et 4b :

Les variantes 4a et 4b apportent une bonne réponse aux problèmes de fonctionnement et de sécurité, pour des impacts environnementaux très limités et un coût relativement limité. La variante 4a comprend la mise en place d'une voie verte qui offre un niveau de sécurité et de confort supérieur pour les piétons et les cyclistes, comparativement à la bande multifonctionnelle proposée dans la variante 4b.

### Variantes 5a et 5b :

Les variantes 5a et 5b apportent une bonne réponse aux problèmes de fonctionnement et de sécurité, pour des impacts environnementaux et un coût relativement limités. La création du shunt génère un impact environnemental assez fort sur une continuité écologique. La variante 5a comprend la mise en place d'une voie verte qui offre un niveau de sécurité et de confort supérieur pour les piétons et les cyclistes, comparativement à la bande multifonctionnelle proposée dans la variante 5b. Le shunt (variantes 5a et 5b) est défavorable aux cyclistes du fait du risque plus important de cisaillement.

## CHOIX DE LA VARIANTE PRÉFÉRENTIELLE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'analyse comparée des variantes soumises à la concertation au regard des différents critères a permis au maître d'ouvrage de dégager une solution préférée : **la variante 4a**.

En effet, la variante 4a permet un gain en fluidité de parcours, le principal objectif de l'opération et son impact sur le milieu naturel est réduit.

Elle présente également une solution sûre pour les usagers de la RN et pour les modes doux. Enfin, ses coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation sont relativement faibles comparés aux autres variantes.

## MISE EN ŒUVRE DU PROJET

À l'issue de la concertation et une fois les différents points de vue exprimés et consignés, un bilan de la concertation sera établi et rendu public (téléchargeable sur le site de la DREAL PACA, [www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr)). Ce bilan servira de support au maître d'ouvrage afin de prendre connaissance de l'avis des usagers, habitants et autres participants à la concertation concernant le projet et les variantes proposées. Il permettra de confirmer son choix de variante préférentielle, de la compléter si nécessaire ou d'en choisir une autre, qui sera approfondie dans la suite des études.

### LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET

**2019** : études et montage de dossiers pour l'Enquête unique d'Utilité Publique et d'Autorisation Environnementale ;

**2020** : déclaration d'utilité publique (2021 si obligation de réaliser une étude d'impact) ;

**2021 ou 2022** : début des travaux selon procédures.





RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



**Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement PACA**

16 rue Zattara - 13332 Marseille Cedex 3  
Tél. : 04 88 22 61 00

[www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr)

# Carrefour de Tallard

RN85 / RD942



## CONCERTATION PUBLIQUE

du 10 au 28 décembre 2018



## POUR VOUS INFORMER ET VOUS EXPRIMER :

### DEUX RÉUNIONS PUBLIQUES :

- **le jeudi 13 décembre** à 18h salle polyvalente de La Saulce, chemin de l'enclos, 05110 La Saulce
- **le jeudi 20 décembre** à 18h, dans la salle polyvalente, place du Général de Gaulle, 05130 Tallard

### DEUX EXPOSITIONS PUBLIQUES en mairie de La Saulce et de Tallard, aux heures d'ouverture au public :

- des panneaux d'information
- un registre est à votre disposition pour recueillir vos avis

### SUPPORTS NUMÉRIQUES :

- le site de la DREAL PACA : [www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr) (rubrique : projets infrastructures routières)
- des supports d'information téléchargeables
- un formulaire pour recueillir vos avis

### Et également des informations sur les sites de :

- la ville de Tallard : [www.ville-tallard.fr](http://www.ville-tallard.fr)
- la ville de La Saulce : [www.lasaulce.fr](http://www.lasaulce.fr)
- le site de la Préfecture des Hautes-Alpes : [www.hautes-alpes.gouv.fr](http://www.hautes-alpes.gouv.fr)



# LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE TALLARD

## LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION

Un aménagement du carrefour à feux actuel de la Route Nationale 85/Route Départementale 942, jusqu'au carrefour giratoire de la Saulce afin d'améliorer les différents échanges et assurer une meilleure fluidité du trafic notamment en période de migrations dominicales, estivales ou hivernales.

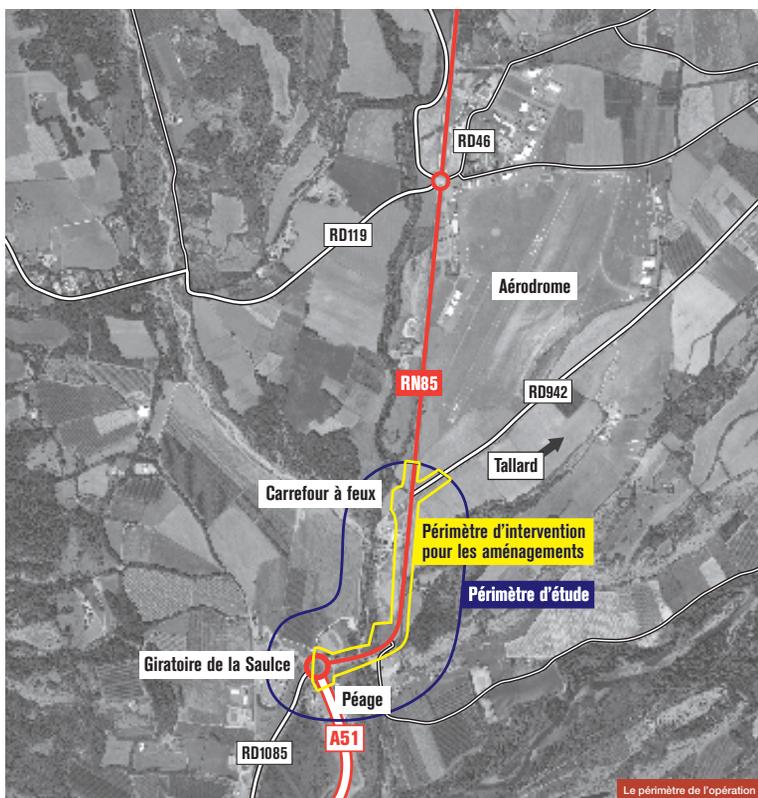
Le projet consiste à :

- Élargir tout ou partie de la RN85 entre A51-La Saulce et le carrefour de Tallard.
- Regrouper et rétablir les accès riverains de la RN85.
- Aménager le carrefour à feux de Tallard.
- Aménager l'entrée et la sortie de l'aire d'arrêt existante.

7 variantes d'aménagement sont proposées à la concertation.

## LES OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT

- Assurer une meilleure gestion des trafics sur la RN85 et la RD942, afin d'améliorer :
  - l'accessibilité des territoires Hauts-Alpins par le Sud du département,
  - l'accessibilité du coeur du village de Tallard.
- Renforcer la sécurité de l'ensemble des usagers (véhicules légers, poids lourds, deux roues, cyclistes et piétons).



## LES ACTEURS DU PROJET

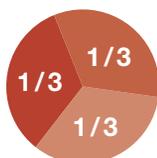
### LE MAÎTRE D'OUVRAGE : L'ÉTAT

La DREAL est responsable de la définition des objectifs, du calendrier, du budget et de la bonne réalisation du projet. Elle est en étroite collaboration avec les différents partenaires :

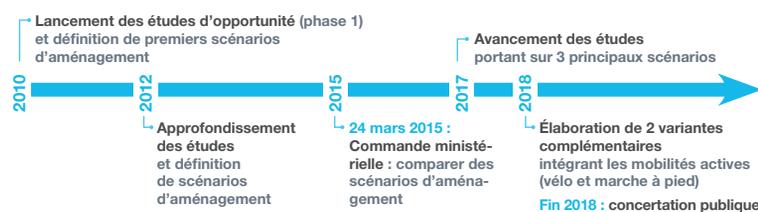
- La DIRMED (Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée) qui exploite et entretient la RN85.
- Le Département des Hautes-Alpes qui exploite et entretient la RD942 et la RD1085.
- Les communes de Tallard et La Saulce.

### LE FINANCEMENT ET LES COFINANCEURS DU PROJET

Le projet est inscrit au Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020 pour un montant de 4M€ TTC. Son financement se répartit de manière équivalente entre l'État, La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Département des Hautes-Alpes.



## LES DATES CLÉS DU PROJET



## POURQUOI UNE CONCERTATION PUBLIQUE ?

Conformément aux dispositions de l'article L121-16 du code de l'Environnement, la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité du projet, des objectifs et des caractéristiques principales du projet,
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que les impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Cette concertation publique réglementaire a notamment vocation à :

- informer le public, répondre à ses interrogations, recueillir son point de vue sur le projet, ses caractéristiques définies à ce stade,
- enrichir le projet et l'ajuster par la prise en compte des différents avis et propositions.

À l'issue de la période de concertation publique, la DREAL PACA, Maître d'Ouvrage de l'opération, établira un bilan de la présente concertation qui sera rendu public. Ce bilan permettra de confirmer son choix d'une variante préférentielle, de la compléter si nécessaire ou d'en choisir une autre, qui sera approfondie dans la suite des études.





## LE TERRITOIRE

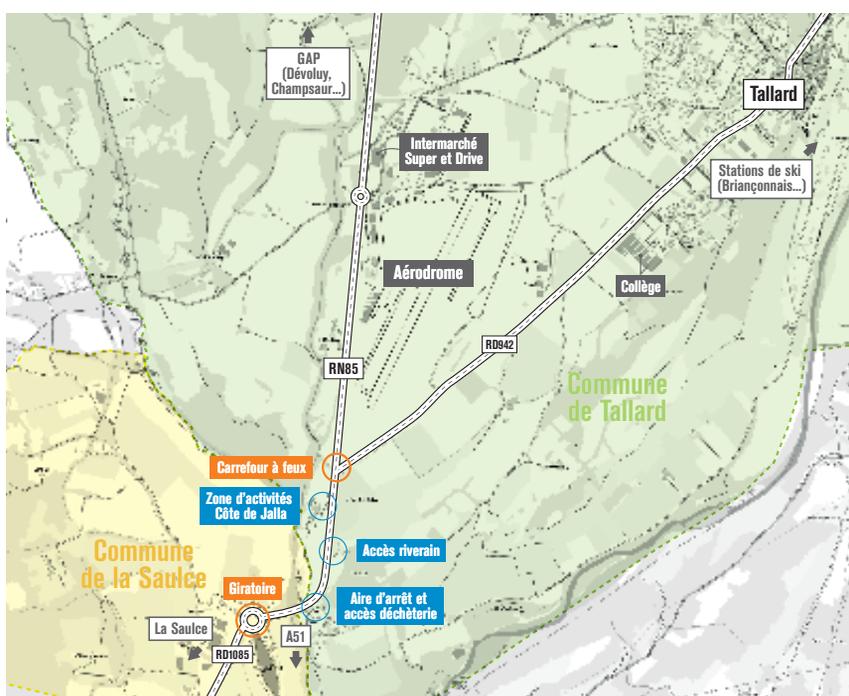
### PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Située sur les communes de la Saulce et de Tallard, à la sortie de l'autoroute A51, entre le carrefour giratoire (commune de La Saulce) et le carrefour de la RN85 et de la RD942 (commune de Tallard), la section concernée par l'aménagement assure les fonctions principales de :

- desserte locale du centre villageois de la commune de Tallard, des zones d'activités Côte de Jalla et de la Gandière, de la déchetterie,
- accès aux habitations riveraines de la RN85,
- liaison depuis le sud vers Gap et les stations de sports d'hiver des Alpes du sud, véritable porte d'entrée du massif Alpin depuis les métropoles littorales.

Le territoire est principalement composé d'espaces naturels et agricoles et comprend quelques habitations individuelles, des aménagements d'activités commerciales (zone logistique, zone de la Gandière et aéroport de Tallard). Sur le secteur, on note des éléments environnementaux ou de patrimoine remarquables :

- milieux naturels à proximité du projet et d'une zone protégée au titre de Natura 2000 dans le val de Durance,
- présence de plus de 260 espèces d'oiseaux,
- monuments historiques au cœur de Tallard ou à proximité.



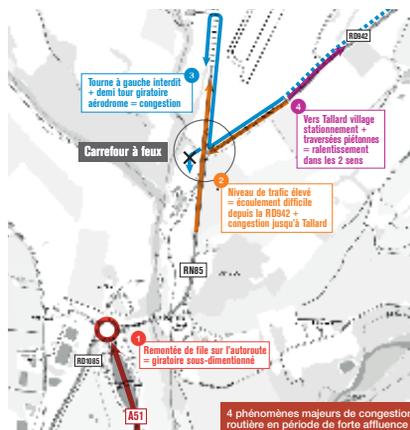
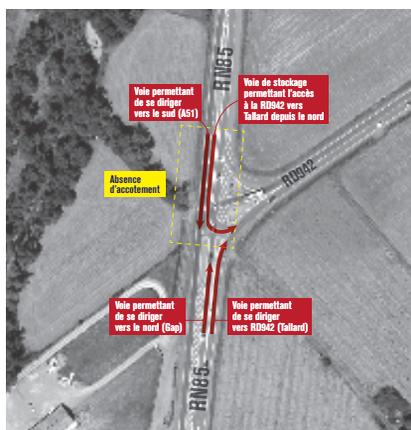
### CARACTÉRISTIQUES DES VOIES

La section de la RN85 concernée par le projet est composée d'une chaussée avec une voie par sens de circulation, à l'exception des entrées dans le giratoire de La Saulce depuis l'A51 et la RN85 permettant le passage de 2 véhicules de front.

Aux abords du carrefour à feux, dans les deux sens de circulation, la voie unique se dissocie, afin d'intégrer une voie de stockage permettant de relier la RN85 à la RD942.

Le trafic actuel sur cette section de la RN85 est de l'ordre de 17 000 véhicules par jour (TMJA<sup>1</sup> 2015). Les déplacements en périodes de congés (hivernale et estivale) et pendant les week-ends sont fortement impactés par des problématiques de congestion au niveau du carrefour.

<sup>1</sup> Trafic Moyen Journalier Annuel



### SITUATION ACTUELLE

#### EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

- L'absence d'accotement pour la RN85, créant une discontinuité de l'itinéraire RD1085-RN85-RD942 pour les déplacements doux et notamment les vélos.
- La présence d'un carrefour à feux à l'intersection entre la RN85 et le RD942, un type de carrefour peu adapté à un environnement de rase campagne.

#### CONCERNANT LE CADRE VIE

- Un impact du trafic routier sur la qualité de l'air avec des taux importants de particules fines et de dioxyde d'azote à proximité directe de la RN85.
- Des nuisances sonores constatées en journée<sup>2</sup>, qui ne dépassent cependant pas les seuils réglementaires au niveau des bâtiments.

#### MILIEU NATUREL

L'évaluation de l'incidence du projet nécessite d'actualiser les investigations naturalistes. Cette incidence pourra impliquer des demandes de dérogation pour la perturbation ou la destruction d'espèces protégées (gagée des champs, campagnol amphibie...).

#### RESSOURCES EN EAU ET RISQUE INONDATION

La qualité des eaux sera préservée conformément au Code de l'Environnement. La procédure à suivre (déclaration ou demande d'autorisation) sera déterminée par la nature des aménagements qui seront au final retenus. Le risque inondation sera pris en compte du fait de la présence de la zone inondable liée aux débordements du torrent du Rousine.



<sup>2</sup> Une ambiance sonore actuelle classée de « non modérée » c'est-à-dire située dans une zone dont les seuils sont supérieurs à 65 dB(A) le jour et 60dB(A) la nuit

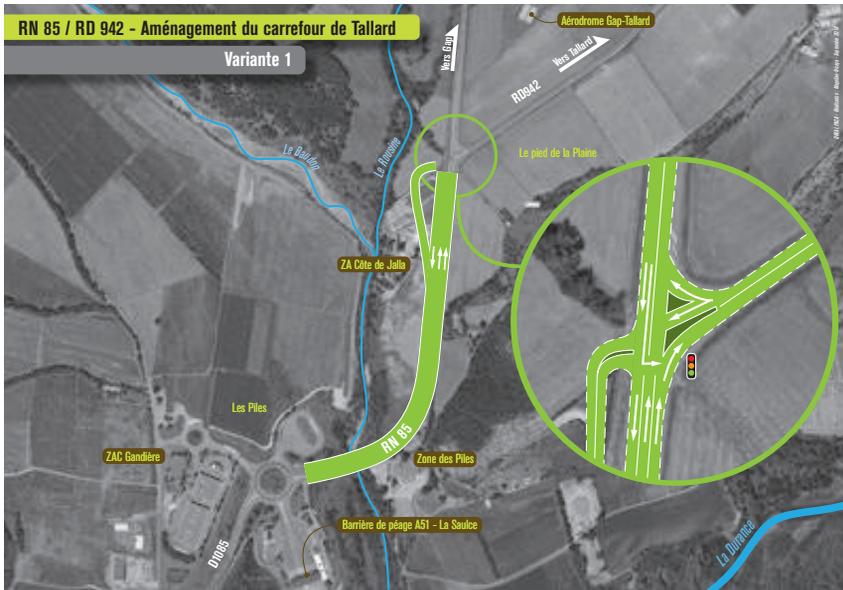




## LES VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

Sept variantes d'aménagement sont soumises à la concertation. Numérotées 1, 2, 3, 4a, 4b, 5a et 5b, toutes les variantes comprennent :

- Le réaménagement de l'aire d'arrêt à l'entrée de la zone des Piles.
- Le regroupement des accès de la zone de la Côte de Jalla.

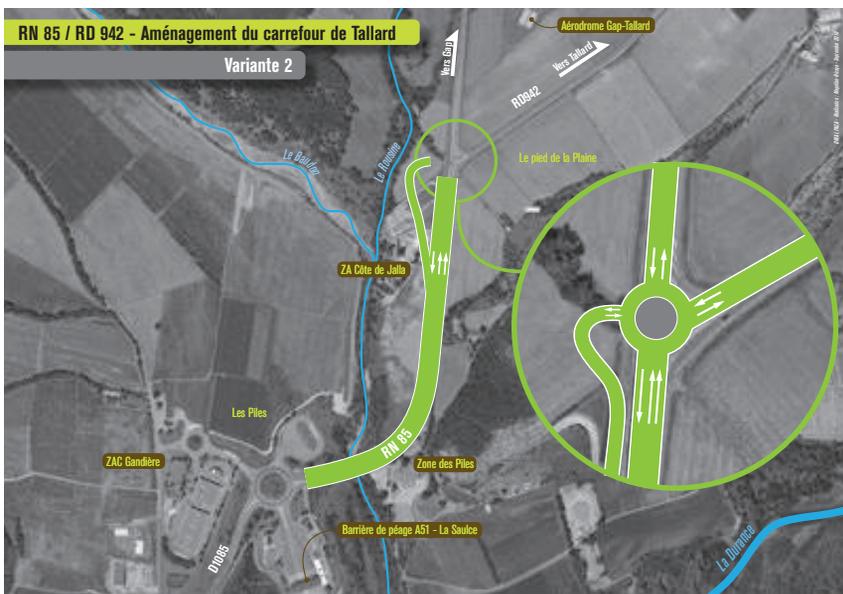


### VARIANTE 1

#### CARACTÉRISTIQUES

- Ajout d'une 2<sup>e</sup> voie de circulation sur la RN85 dans le sens montant (sud-nord)
- Élargissement de l'ouvrage de franchissement du Rousine
- Maintien du principe de fonctionnement par un carrefour à feu
- Élargissements de chaussée, avec création de bandes dérasées (utilisable par les cyclistes) de part et d'autre.

**Coût : 4 M€**

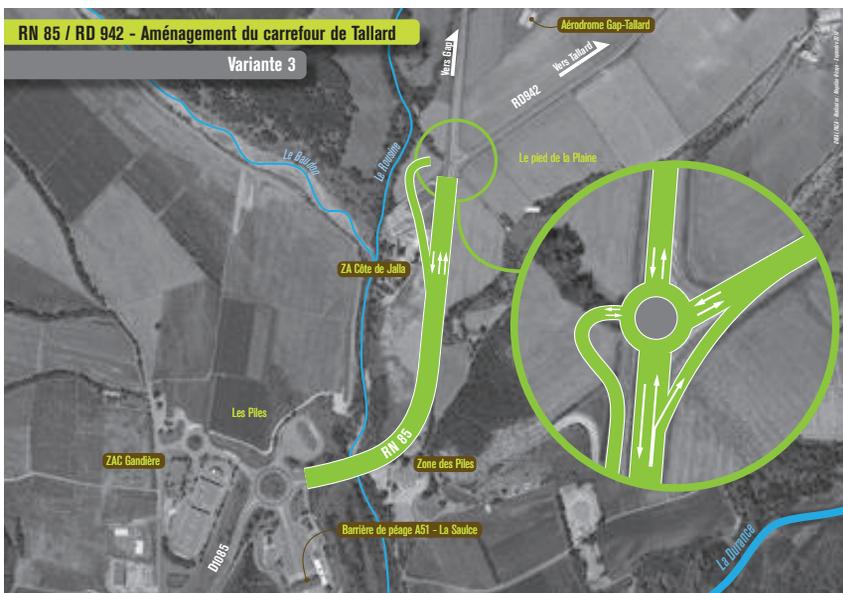


### VARIANTE 2

#### CARACTÉRISTIQUES

- Ajout d'une 2<sup>e</sup> voie de circulation sur la RN85 dans le sens montant (sud-nord)
- Élargissement de l'ouvrage de franchissement du Rousine.
- Création d'un giratoire en remplacement du carrefour à feux RN85 / RD942, qui 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 Côte de Jalla.
- Élargissements de chaussée avec création de bandes dérasées (utilisable par les cyclistes) de part et d'autre.

**Coût : 5 M€**



### VARIANTE 3

#### CARACTÉRISTIQUES

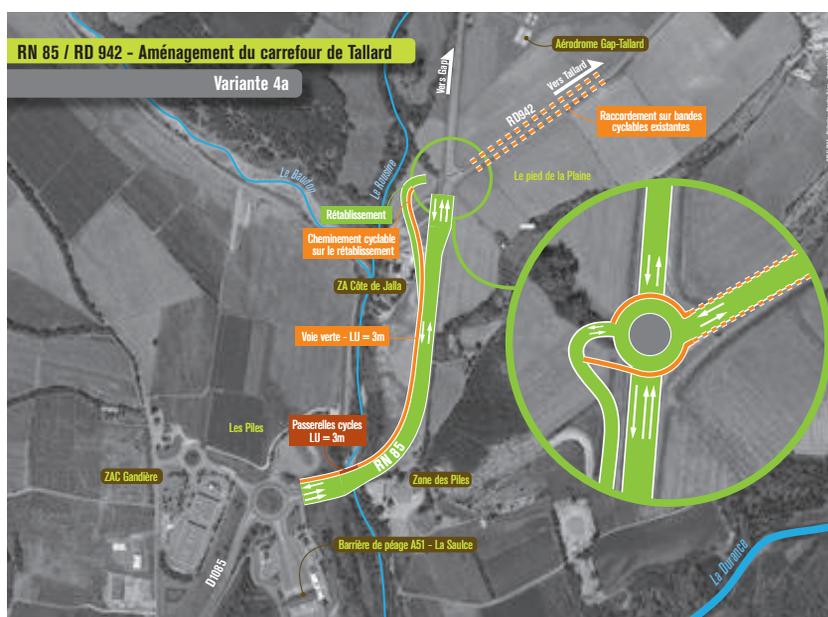
- Ajout d'une 2<sup>e</sup> voie de circulation sur la RN85 dans le sens montant (sud-nord)
- Élargissement de l'ouvrage de franchissement du Rousine.
- Création d'un giratoire en remplacement du carrefour à feux RN85 / RD942, qui permettra des entrées / sorties depuis la RN85 nord (direction Gap), la RN85 sud (direction La Saulce), la RD942 et un accès vers la ZA de la Côte de Jalla.
- Création d'un shunt avant le giratoire à créer depuis la RN85 sud en direction de la RD942.
- Élargissements de chaussée avec création de bandes dérasées (utilisable par les cyclistes) de part et d'autre.

**Coût : 5,3 M€**





## LES VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

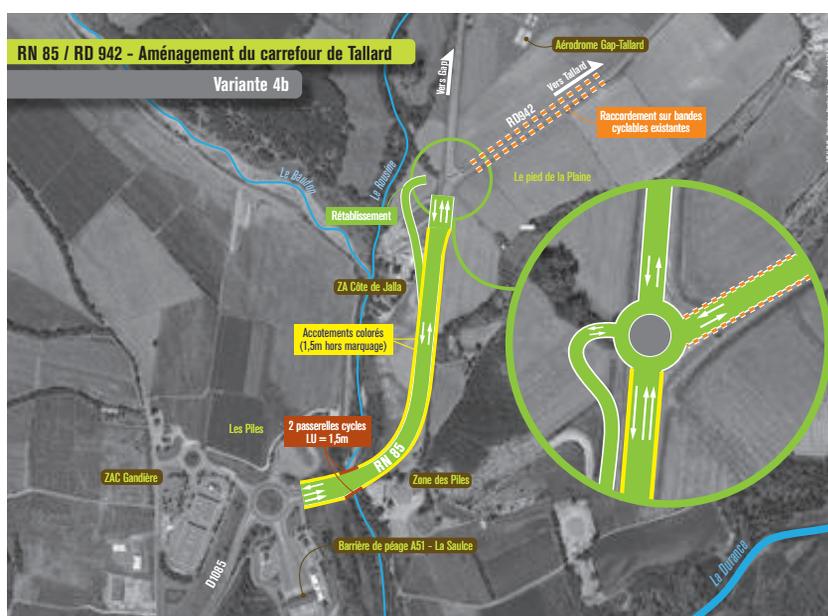


### VARIANTE 4A (VOIE VERTE)

#### CARACTÉRISTIQUES

- Ajout d'une 2<sup>e</sup> 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.
- Création d'un giratoire en remplacement du carrefour à feux RN85 / RD942, qui 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 Côte de Jalla.
- Aménagement d'une voie verte dédiée aux déplacements en modes actifs (vélo et piétons) 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. Le Rousine sera traversé par la voie verte via une passerelle de 3 mètres de largeur également. Au droit du giratoire RN85 / RD942, une traversée en 2 temps via les îlots permettra de traverser le carrefour pour se raccorder sur les bandes cyclables existantes de part et d'autre de la chaussée de la RD942.

Coût : 2,4 M€



### VARIANTE 4B (BANDES MULTIFONCTIONNELLES)

#### CARACTÉRISTIQUES

- Ajout d'une 2<sup>e</sup> 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.
- Création d'un giratoire en remplacement du carrefour à feux RN85 / RD942, qui 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 Côte de Jalla.
- Aménagement, de chaque côté de la chaussée de la RN85, depuis la sortie du giratoire de La Saulce et jusqu'à l'entrée du giratoire RN85 / RD942 à créer, un accotement coloré d'une largeur de 1,50 mètre permettant la circulation des cycles, des piétons... Le Rousine sera traversé de part et d'autre, par deux passerelles pour les vélos et piétons d'une largeur d'1,50 mètre également. Ces bandes multifonctionnelles (vélos et piétons) se raccorderont aux bandes cyclables existantes de part et d'autre de la chaussée de la RD942.

Coût : 2,7 M€



### VARIANTE 5A (VOIE VERTE)

#### CARACTÉRISTIQUES

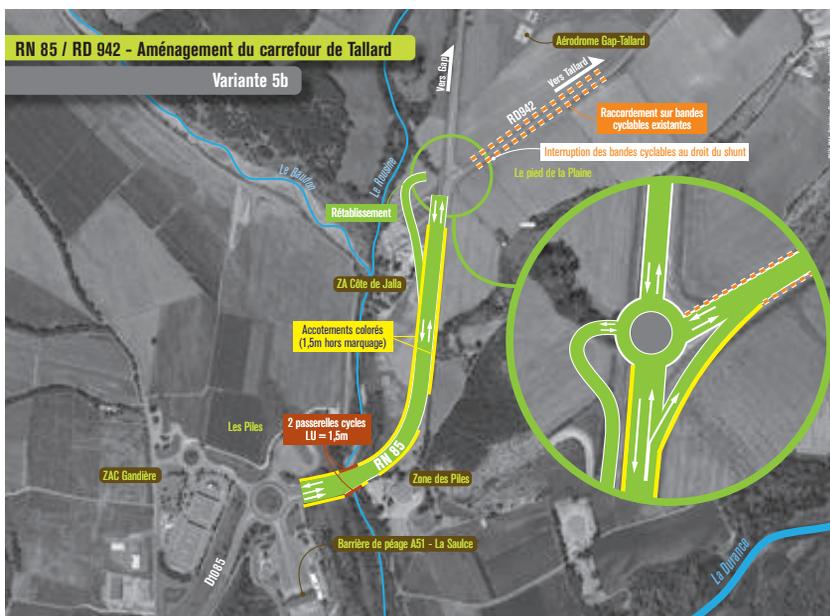
- Ajout d'une 2<sup>e</sup> voie de circulation sur la RN85 dans le sens montant (sud-nord) :
  - depuis la sortie du giratoire de La Saulce jusqu'au pont du Rousine,
  - puis aménagement d'une voie de shunt au giratoire créé depuis la RN85 sud en direction de la RD942.
- Création d'un giratoire en remplacement du carrefour à feux RN85 / RD942, qui 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 Côte de Jalla.
- Aménagement d'une voie verte dédiée aux déplacements en modes actifs (vélo et piétons) 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. Le Rousine sera franchi par la voie verte via une passerelle de 3 mètres de largeur également. Au droit du giratoire RN85 / RD942 à créer, une traversée en 2 temps via les îlots permettra de parcourir le carrefour pour se raccorder sur les bandes cyclables existantes de part et d'autre de la chaussée de la RD942.

Coût : 2,7 M€





## LES VARIANTES D'AMÉNAGEMENT



### VARIANTE 5B (BANDES MULTIFONCTIONNELLES)

#### CARACTÉRISTIQUES

- Ajout d'une 2<sup>e</sup> 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 aménagement d'une voie de shunt au giratoire créé depuis la RN85 sud en direction de la RD942.
- Création d'un giratoire en remplacement du carrefour à feux RN85 / RD942, qui 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 Côte de Jalla.
- Aménagement, de chaque côté de la chaussée de la RN85, depuis la sortie du giratoire de La Saulce et jusqu'à l'entrée du giratoire RN85 / RD942 à créer, un accotement coloré d'une largeur de 1,50 mètres permettant la circulation des cycles, des piétons... Le Rousine sera traversé, de part et d'autre, par deux passerelles cycles d'une largeur d'1,50 mètre également. Ces bandes se raccorderont aux bandes cyclables existantes de part et d'autre de la chaussée de la RD942. La bande dérasée en provenance de la RN85 sud et en direction de la RD942 sera quant à elle prolongée le long du shunt du giratoire à créer.

Coût : 3,1 M€

## ANALYSES COMPARATIVES DES VARIANTES

Afin de favoriser la compréhension des variantes et permettre leur comparaison, une grille d'analyse multicritères a été définie et organisée autour de 5 thématiques.

- 1- Le **fonctionnement** qui regroupe les notions de fluidité du trafic, sécurité routière et lisibilité de l'aménagement ainsi que l'impact sur les autres modes de transport.
- 2- Le **foncier**.
- 3- Le **cadre de vie** : intégrant les questions d'acoustique, qualité de l'air, les effets sur le paysage et également les activités et services.
- 4- Les **milieux naturels** avec la faune et la flore, les habitats naturels, les continuités écologiques et la qualité de l'eau.
- 5- Les **coûts** : se distinguant en coût d'investissement et coût d'entretien et exploitation.

|  | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4a | Variante 4b | Variante 5a | Variante 5b |
|--|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Fonctionnement : fluidité de trafic, sécurité routière, lisibilité, impact sur les autres modes de transport | -          | +          | .          | +           | +           | +           | +           |
| Foncier  | -          | -          | -          | -           | -           | -           | -           |
| Cadre de vie : activités, services, paysage, patrimoine  | .          | +          | +          | +           | +           | +           | +           |
| Milieu naturel   | -          | -          | -          | .           | -           | .           | -           |
| Coûts d'investissement et d'exploitation   | -          | -          | -          | -           | -           | -           | -           |

- = impacts négatifs ou défavorables / . = sans changement ou négligeable / + = gains favorables

### FONCTIONNEMENT

- Variantes 2 et 3 : les plus intéressantes en matière de gain de temps de parcours sur tous les axes.
- Variantes 1 et 3 : combinent une section à 3 voies et une affectation de voie. Elles sont défavorables à la lisibilité de l'aménagement.
- Variantes 4a et 5a : permettent un cheminement plus sûr pour les modes actifs (vélo et marche à pied), cependant le shunt de la variante 5a est défavorable au cycliste du fait du risque plus important de cisaillement.

### FONCIER

L'ensemble des variantes, mobilisent du foncier complémentaire par rapport à la situation actuelle. La variante 1 est la moins impactante en matière de foncier puisqu'elle n'engendre pas d'aménagement supplémentaire de type giratoire ou shunt.

### CADRE DE VIE

Les variantes sont toutes favorables par l'amélioration des conditions d'accès aux zones d'activités. Elles ont un impact faible sur la qualité de l'air et sur l'ambiance sonore. Les variantes avec voie verte (4a et 5a) permettent des aménagements paysagers plus qualitatifs.

### IMPACT SUR LES MILIEUX NATURELS

Toutes les variantes ont un impact sur les milieux naturels, notamment sur une station de gage des champs, à l'exception de la v4a. Celle-ci a également un impact modéré sur les continuités écologiques et une absence d'impact sur la faune, la flore et les habitats naturels.

Les variantes apportent toutes des améliorations en matière de qualité de l'eau, avec la réalisation d'un système d'assainissement des eaux routières.

### COÛT D'INVESTISSEMENT/ D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION

- Les variantes 2 et 3 ont un **coût d'investissement** situé autour de 5 M€. Les variantes 1 et 5b ont un coût compris entre 3 M€ et 4 M€. Les variantes 4a, 4b et 5a demandent un investissement inférieur à 3 M€.
- Les **coûts d'exploitation** pour les variantes 2, 3, 4b et 5b sont très proches des coûts actuels. Les surcoûts liés à une plus grande surface sont compensés par les économies réalisées sur l'entretien du feu tricolore.
- Les variantes avec voie verte (4a et 5a) présentent un surcoût d'exploitation par rapport aux variantes 4b et 5b du fait de l'entretien de la voie verte.

**L'ANALYSE COMPARÉE DES VARIANTES AU REGARD DES DIFFÉRENTS CRITÈRES A PERMIS AU MAÎTRE D'OUVRAGE DE DÉGAGER UNE SOLUTION PRÉFÉRENTIELLE : LA VARIANTE 4A.**

Elle permet :

- Un gain en fluidité de parcours.
- Un impact réduit sur le milieu naturel.
- La sécurisation des déplacements de tous les usagers, notamment les modes actifs par la création d'un aménagement dédié.

Elle demande également des coûts en investissements, entretien et exploitation relativement faibles, comparés aux autres variantes.



# Affiche réglementaire



**Carrefour  
de Tallard**  
RN85 / RD942



# ARTICLES DE PRESSE



**TALLARD** Le Dauphiné 25092018

## Un nouvel aménagement entre le rond-point de l'A51 et les feux tricolores

→ Renaud Muselier, président de la Région, a validé le projet d'aménagement de la section de la RN 85 entre la sortie de l'A51 et le carrefour de la plaine (feux tricolores). L'enveloppe financière de cette opération avait été inscrite au contrat de plan 2015-2020. Le projet retenu consiste à regrouper les accès de la zone d'activités (Véolia, espace hôtelier restauration et diverses habitations) et à réaliser un cheminement doux incluant une passerelle piétons-cycles permettant de franchir le Rousine. L'opération est estimée à 2,33 millions d'euros. Le maire de Tallard, Jean-Michel Arnaud, dit sa satisfaction, soulignant "que les demandes particulières exprimées notamment par la Ville de Tallard et la Région en comité technique, en termes de continuité et de sécurité des piétons et cyclistes, ont toutes été prises en compte dans les schémas présentés par l'État." Sous l'autorité de l'État, le projet sera dans les prochains mois soumis à la concertation publique.

# GAPENÇAIS | CHAMPSAUR - VALGAUDEMAR

## TALLARD |

# Ces chantiers qui ont marqué l'année 2018

La présentation du bilan annuel de la mairie par le maire Jean-Michel Arnaud a eu lieu vendredi à la salle polyvalente.

Les principaux aménagements effectués, en cours ou à venir, ont été présentés. En 2018, les travaux les plus impressionnants entrepris par la mairie sont ceux de restauration du château du XIV<sup>e</sup> siècle classé Monument historique.

### Le château, le gros morceau

Ce bâtiment acheté par la mairie en 1957 affiche encore quelques dommages qui empêchent de le présenter intégralement au public. Or, la première phase de restauration, terminée en 2018, comprenait notam-

ment la reconstruction du mur de séparation entre le logis du seigneur et la cour, la couverture de la partie ruinée des logis (visible à partir de la D942), ainsi que la sécurisation des ruines du logis, espace bientôt ouvert au public qui sera doté de passerelles et d'un ascenseur vitré. La deuxième phase de ces travaux devrait s'achever en 2019.

La mairie de Tallard a aussi inauguré la médiathèque Michel Serres, du nom du philosophe et académicien contemporain qui a accepté de donner son nom à ce lieu d'étude et de rencontres le 8 septembre. Grande de 230 m<sup>2</sup>, son taux de fréquentation dépasse largement les attentes du personnel.

Pour consolider l'offre médicale sur le territoire, Tallard ac-

cueille un nouveau cabinet médical depuis le 1<sup>er</sup> juillet, où exercent trois jeunes médecins tous les jours à partir de 9 heures.

### Une réunion le 20 décembre pour un nouveau rond-point

Enfin, concernant l'agglomération, des systèmes de vidéo protection seront mis en place, notamment aux abords du collège Marie-Marvingt, de l'aérodrome et de la place du Commandant-Dumont.

En outre, le 20 décembre aura lieu une nouvelle réunion en salle polyvalente afin de discuter l'aménagement d'un nouveau rond-point à l'intersection de la N85 et de la D942, en face du restaurant Le Mas d'Estello.



Dans la cour d'honneur du château, des employés communaux déposent la calade (empierrement fait de galets, servant à la décoration) au pied des courtines (murs rectilignes qui joignent les deux tours d'un château).

**TALLARD**

## Futur carrefour : à vous la parole



Point noir des chassés-croisés des vacances, le carrefour de Tallard va être réaménagé. Un projet de plusieurs millions d'euros pour lequel une consultation vient de commencer. Tour d'horizon des scénarios envisagés. Le DL/Vincent OLLIVIER

# VOTRE RÉGION

**LA SAULCE | TALLARD** | Le carrefour entre la RN 85 et la RD 942 fait l'objet d'une concertation publique jusqu'au 28 décembre

## Sept variantes et votre avis à donner pour réaménager le carrefour de Tallard

C'est l'un des grands chantiers routiers de ces prochaines années : le réaménagement du carrefour de Tallard. Alors qu'une concertation publique est en cours jusqu'au 28 décembre, on fait le point sur les différentes variantes de ce projet.

Le réaménagement du carrefour de Tallard est dans les cartons depuis 2010. Différentes propositions d'aménagement ont été étudiées depuis cette date par le maître d'ouvrage du projet, l'État. Sept variantes ont ainsi émergé et sont soumises actuellement à l'enquête de consultation publique proposée jusqu'au 28 décembre.

Toutes ces variantes prennent en compte le réaménagement de l'aire d'arrêt à l'entrée de la zone des Piles (où se trouve la déchèterie) et le regroupement des accès de la zone de la Côte de Jalla (là où se trouvent Véolia et le restaurant Le Mas d'Estello).

### Feux tricolores ou giratoire ?

Six des sept variantes proposées (projets 2, 3, 4a, 4b, 5a et 5b) remplacent le système de feux tricolores par un giratoire. S'il voit le jour, ce rond-point facilitera les entrées et sorties depuis la RN 85 en direction de Gap et de La Saulce, de la RD 942 ainsi qu'un accès vers la zone artisanale de la Côte de Jalla.

### Deux voies ou une seule ?

Actuellement, à la sortie de l'A51, deux véhicules peuvent s'insérer dans le giratoire de La Saulce. Mais celui-ci n'est pas dimensionné pour permettre une sortie à deux



L'actuel carrefour de Tallard est souvent encombré, notamment les week-ends en période hivernale. Le nouvel aménagement devrait permettre de fluidifier la circulation. Photo Le DL/Vincent OLLMER

véhicules de front en direction de Tallard, ce qui crée des embouteillages dès que la circulation est un peu soutenue. Les différentes variantes proposent donc la création d'une deuxième voie de circulation dans le sens La Saulce-Tallard.

Dans trois des projets (variantes n° 1, 2 et 3), cette deuxième voie va du giratoire de l'A51 jusqu'à l'actuel carrefour aux feux tricolores. Ce qui implique l'élargissement du pont du Rousine.

Dans les quatre autres (variantes n° 4a, 4b, 5a et 5b), cette double voie ne fait que quelques mètres et s'arrête à l'entrée du pont.

Parallèlement, dans les projets n° 4a et 4b, il est prévu une nouvelle double voie 140 mètres avant l'arrivée sur le nouveau giratoire.

### Une bretelle pour aller vers la RD942 ?

Pour ne pas engorger le nou-

veau giratoire, qui pourrait remplacer les feux tricolores, les variantes n° 3, 5a et 5b proposent une bretelle qui permettra d'aller directement vers la RD 942.

### Des pistes cyclables et des voies vertes ?

Toutes les variantes prennent en compte des aménagements pour les cyclistes. Mais ces derniers varient d'un projet à l'autre.

Dans les variantes n° 1, 2 et 3, les élargissements de chaussée comprennent une bande dérasée de part et d'autre de la chaussée.

Les variantes n° 4a et 5a envisagent, elles, la création d'une voie verte de trois mètres de large, séparée physiquement de la route.

Enfin, les variantes 4b et 5b proposent des bandes multifonctionnelles, soit un accotement coloré d'une largeur de 1,50 mètre.

### L'INFO EN +

- LE CALENDRIER**
- Jusqu'au 28 décembre, concertation publique avec deux réunions publiques : l'une demain à 18 h à la salle des fêtes de La Saulce, l'autre le jeudi 20 décembre à 18 h à la salle des fêtes de Tallard.
  - En 2019, études et montage de dossiers pour l'enquête unique d'utilité publique et d'autorisation environnementale.
  - De 2019 à 2021 : enquête parcellaire et acquisitions foncières.
  - En 2020 : déclaration d'utilité publique (en 2021 si obligation de réaliser une étude d'impact).
  - En 2022 : début des travaux.
  - En 2023 : mise en service.



La zone concernée par ce réaménagement va du rond-point de l'A51 au carrefour à feux tricolores. Source : DR

### La préférence de l'État

Le maître d'ouvrage a une préférence pour la version n° 4a. Il signale dans le document de concertation que cette variante "permet un gain en fluidité de parcours, le principal objectif de l'opération, et son impact sur le milieu naturel est réduit. Elle présente également une solution sûre pour les usagers de la RN et pour les modes doux". Cette variante prévoit effectivement la mise en place d'une voie verte qui offre un niveau de sécurité et de confort pour les piétons et les cyclistes.

Il est également souligné que les coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation de cette variante sont "relativement faibles comparés aux autres variantes". Le coût de ce projet est estimé à 2,4 millions d'euros.

### Deux autres chantiers dans les Alpes du Sud

Parallèlement au carrefour de Tallard, l'État investit dans des projets de modernisation des axes RN 85/RD1075 entre Grenoble et Sisteron. La réalisation de la section centrale de la rocade de Gap, à Charance, est également en phase de travaux sur trois kilomètres.

### LE CHIFFRE

**17 000**

C'est le nombre de véhicules comptabilisés par jour sur cette section de la route nationale 85, avec une

v.o. proportion d'environ 6 % de poids lourds.

### DÉCRYPTAGE

#### Le projet en cinq points

##### 1 | Pourquoi cet aménagement ?

Le projet d'aménagement du carrefour à feux de la RN 85/RD 942 a pour objectif de permettre une meilleure fluidité du trafic, notamment lors des migrations dominicales hivernales et estivales. La RN 85 et la RD 942 présentent des remontées de files importantes lors de ces périodes de saturation sur les deux axes ainsi que sur l'autoroute A51.

##### 2 | Quelle est la section concernée ?

La section de la RN 85 concernée par le projet se situe entre le carrefour giratoire de la sortie de l'A51 et le carrefour de la RN 85 et de la RD 942 où se trouvent actuellement les feux tricolores. Ces deux carrefours sont distants de 800 mètres.

##### 3 | Qui porte le projet ?

L'État est maître d'ouvrage de ce projet d'aménagement. La Dreal (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) est responsable du calendrier, du budget et de la bonne réalisation du projet. Elle travaille en étroite relation avec la Dirmed (direction interdépartementale des routes Méditerranée) qui exploite et entretient la RN 85, mais aussi le Département des Hautes-Alpes qui gère la RD 942 et la RD 1085 et les communes de Tallard et La Saulce.

##### 4 | Qui le finance ?

Le projet est inscrit au contrat de plan État-Région 2015-2020 pour un montant de 4 millions d'euros TTC. Il sera financé à hauteur d'un tiers par l'État, un tiers par la Région et un tiers par le Département.

##### 5 | La concertation publique, comment ça marche ?

Elle a pour objectif de permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler ses observations et ses propositions. Cette concertation est ouverte jusqu'au 28 décembre. La totalité du projet est consultable en ligne sur le site de la Dreal Paca : [www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr).

Les citoyens peuvent également s'informer lors de deux réunions publiques, ce jeudi 13 décembre à 18 h à la salle polyvalente de La Saulce et le jeudi 20 décembre à 18 h, dans la salle polyvalente de Tallard.

Dans les mairies de La Saulce et de Tallard, des panneaux d'information sont consultables aux heures d'ouverture au public. Un registre est également à la disposition des personnes intéressées pour recueillir leurs avis.

À l'issue de la période de concertation, un bilan sera rédigé et rendu public. Il présentera le déroulement de la concertation, l'analyse quantitative et qualitative de la participation ainsi que les enseignements et les perspectives pour le projet. Ce bilan sera mis en ligne sur les sites internet de la Dreal Paca et des communes de Tallard et La Saulce.

## CARREFOUR DE TALLARD : LES SEPT PROJETS PRÉSENTÉS

|  | Projet 1   | Projet 2   | Projet 3     | Projet 4a    | Projet 4b    | Projet 5a    | Projet 5b    |
|--|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Carrefour à feux tricolores                | ✓          |            |              |              |              |              |              |
| Création d'un giratoire                    |            | ✓          | ✓            | ✓            | ✓            | ✓            | ✓            |
| Création d'une bretelle avant le giratoire |            |            | ✓            |              |              | ✓            | ✓            |
| Deuxième voie jusqu'au carrefour           | ✓          | ✓          | ✓            |              |              |              |              |
| Deuxième voie jusqu'au pont de Rousine     |            |            |              | ✓            | ✓            | ✓            | ✓            |
| Deuxième voie aux abords du carrefour      |            |            |              | ✓            | ✓            |              |              |
| Élargissement du pont du Rousine           | ✓          | ✓          | ✓            |              |              |              |              |
| Aménagements pour piétons et cyclistes     | ✓          | ✓          | ✓            | ✓            | ✓            | ✓            | ✓            |
| <b>COÛT</b>                                | <b>4M€</b> | <b>5M€</b> | <b>5,3M€</b> | <b>2,4M€</b> | <b>2,7M€</b> | <b>2,7M€</b> | <b>3,1M€</b> |

## VOTRE RÉGION

HAUTES-ALPES | Le conseil départemental, réuni hier, a débattu des orientations budgétaires

## Les oppositions se ravivent

Le débat d'orientations budgétaires était le gros morceau de la séance du conseil départemental qui s'est déroulée hier. « Depuis le début du mandat, nous donnons la priorité à l'investissement, car il structure notre territoire, le rend attractif, génère de l'emploi », a présenté le président Jean-Marie Bernard (LR) en introduction.

Patrick Ricou, premier vice-président en charge du développement économique et des finances départementales a présenté un plan d'investissement de 55,3 millions [lire L'info en +]. Il a rappelé la volonté du Département de contenir l'endettement de la collectivité. En 2018, ce dernier a baissé de cinq millions d'euros. L'encours de la dette au 1<sup>er</sup> janvier 2019 devrait atteindre 179,8 millions d'euros.

**« Ce que vous venez d'exposer, nous n'en avons pas eu connaissance »**

Tour à tour, les conseillers départementaux de la majorité se sont félicités de cette capacité d'investissement en mettant en avant ce qui pourra être fait dans les domaines de l'éducation, des routes, de



Patrick Ricou, Marcel Cannat et Jean-Marie Bernard (de gauche à droite) ont défendu la présentation qui a été faite des orientations budgétaires, alors que Gérard Fromm dénonçait « une absence de débat démocratique ». Photos Le DL/Vincent OLLIVIER

l'agriculture, de la culture, du numérique, etc.

Le ton a changé quand Gérard Fromm (opposition) a pris la parole : « C'est le 20<sup>e</sup> débat d'orientations budgétaires auquel je participe, mais c'est la première fois où on apporte en séance les objectifs de ces orientations.

Tout ce que vous venez d'exposer, nous n'en avons pas eu connaissance. Je me demande où est le débat démocratique. »

« Tu sais comment fonction-



ne la maison, a répondu Marcel Cannat (3<sup>e</sup> vice-président en charge des routes). Tout ceci va déboucher sur un débat. » « Ne me prends pas pour un imbécile, a répondu Gérard Fromm. Où sont les éléments qui permettent le débat ? Les années précédentes, il y avait des chiffres. On pouvait travailler, réfléchir. »

Pour Patrick Ricou, il n'y a pas lieu à polémique : « Il n'y a pas de modification fondamentale de notre plan pluriannuel d'investissement.



Les instances de discussion entre nous sont suffisamment nombreuses pour que chacun soit au courant. C'est un faux procès que vous nous faites. » Et Marcel Cannat insiste : « Gérard, tu nous as souvent reproché de faire des copier-

## L'INFO EN +

## EN CHIFFRES

Le plan pluriannuel d'investissement pour 2019 se décline ainsi :  
 ■ 12,2 millions d'euros pour les équipements propres ;  
 ■ 10,6 millions pour l'aide aux tiers ;  
 ■ 22,3 millions pour les infrastructures routières et aéronautiques ;  
 ■ 0,2 million pour la restructuration des collèges (études) ;  
 ■ 10,2 millions pour le Pas de l'Ours.

coller des années précédentes ».

Conclusion de Jean-Marie Bernard sur ces orientations budgétaires : « Il ne faut pas non plus faire un projet de budget avant le budget. »

Véronique OURY

## LE CHIFFRE

55,3

En millions d'euros, c'est le total des investissements envisagés par le Département en 2019. Les dépenses de fonctionnement s'élevaient, elles, à 161,8 millions d'euros.

## Le ton monte autour de la proposition de baisser symboliquement les impôts

Tout a commencé par une proposition de Gérard Fromm (opposition), avant le début des débats : « Le Département est passé par des moments difficiles et vous avez fait le choix de demander une aide aux Haut-Alpins en augmentant les impôts, ce qui a généré 11 millions d'euros de recettes. Les droits de mutation sont également au-delà de nos espérances. On pourrait peut-être rendre un peu aux Haut-Alpins. Pour montrer qu'on a entendu la colère qui s'exprime et l'intérêt qu'on porte à ces gens. »

Une idée reprise un peu plus tard par Anne Truphème (opposition), qui a rappelé que dans le Laragnais, les feuilles d'impôts ont été multipliées par deux entre l'augmentation de la taxe foncière et les ordures ménagères. La députée Pascale Boyer (LREM) a elle aussi insisté en ce sens : « Si vous pouviez faire un geste pour les Haut-Alpins, il se serait le bienvenu. »

**« Ce n'est pas pour ça que les Gilets jaunes sont sur les ronds-points »**

Il n'en fallait pas plus pour mettre le feu aux poudres. « Vous mettez la France dans la rue et vous nous dites à nous qu'il faut faire des efforts, a



Entre Arnaud Murgia et Gérard Fromm, le ton est monté et la colère a éclaté. Photos Le DL/Vincent OLLIVIER

tonné le président Jean-Marie Bernard (LR). L'augmentation de la taxe foncière, c'est 10 % en dix ans, ce n'est pas pour ça que les Gilets jaunes sont sur les ronds-points. »

Réaction en chaîne d'Arnaud Murgia (LR) : « Je suis stupéfait de ce que j'entends. Le gouvernement Hollande a été celui qui a augmenté le plus les impôts. Et vous, M. Fromm vous êtes le maire d'une commune qui a la taxe foncière parmi les plus chères de France et vous venez donner des leçons ». Et d'insister sur le fait que l'augmentation de la taxe foncière à Briançon a eu lieu en 1989 quand Gérard Fromm était premier adjoint de la majorité municipale alors dirigée par Robert de Caumont [cette



augmentation a été imposée par la Cour des comptes, NDLR]. « Vous dites n'importe quoi mon garçon, répond Gérard Fromm en colère. Vous oubliez de dire que j'ai démissionné en 1990 par rapport à ça. » Et de s'adresser à Jean-Marie Bernard : « Ne laissez pas dire n'importe quoi, Monsieur le président. »

Arnaud Murgia enfonce le clou : « Quand on vote contre le budget et qu'on se félicite quand le Département vient financer des investissements dans le Briançonnais, venir donner des leçons ça fait rire tout le monde. »

« C'est insupportable » a martelé Gérard Fromm avant que Jean-Marie Bernard ne clôture le débat.

v.o.

## ÉCHOS DE L'HÉMICYCLE

## Des hommages

→ Tour à tour, les conseillers départementaux ont rendu hommage à Gilbert Fiorletta, le maire de Montdauphin, décédé récemment. « Que son souvenir nous insuffle à tous la gentillesse qui le caractérisait », a notamment dit Jean-Marie Bernard. Le souvenir de Pierre Denis, ancien conseiller général et maire de Saint-Martin-de-Queyrières, lui aussi récemment disparu, a également été évoqué.

## Carrefour de Tallard vs Pas de l'Ours

→ Marcel Cannat est revenu sur l'aménagement du carrefour de Tallard, actuellement à l'étude et en phase de concertation publique. « Cet aménagement était déjà inscrit au contrat de plan État-Région 2010-2015. Il sera mis en fonction en 2020, voire plus tard. Entre la partie études et la réalisation, il aura fallu attendre dix ans pour un chantier de 2,4 millions d'euros », soupire-t-il. Et de faire un parallèle avec le Pas de l'Ours où « entre les études et la réalisation, il ne s'est passé qu'un an alors que le chantier a coûté 21 millions d'euros ». Jean-Marie Bernard a renchéri : « Pour faire Tallard, on poireaute pendant dix ans, alors que ce sont des travaux qui représentent peu de chose ».

## AFPA : à qui la faute ?

→ Ginette Mostachi a fait le bilan d'une réunion avec la préfète et le maire de Gap sur la fermeture annoncée de l'AFpa à Gap. « Lors de la dernière séance plénière, nous avons pris une motion pour le maintien de l'AFPA. Le gouvernement a condamné cet organisme, mais en tant qu'élus locaux, nous voulons faire savoir que nous nous opposons à cette fermeture. » La députée Pascale Boyer (LREM) n'a pas aimé cette mise en cause du gouvernement : « L'État met 15 milliards d'euros dans le plan formation », a-t-elle rappelé. « Ce qui a mis l'AFPA dans le rouge, c'est le désengagement énorme de la Région qui ne veut pas acheter de formations à ce centre. C'est facile de dire que l'État se désengage alors que c'est la Région qui ne joue pas le jeu. »

## Pour qui la prime ?

→ En fin de séance, la députée Pascale Boyer (LREM) a demandé au président qu'il donne « une prime aux agents pour que tout le monde participe à l'augmentation du pouvoir d'achat. » Une proposition qui a fait rire la majorité mais aussi grincer des dents. Rémy Oddou (non-inscrit) a ironisé : « En tant que maître de conférences fonctionnaire d'État, je vais obtenir une prime ? Ce serait bien déjà de dégeler le point d'indice des fonctionnaires. » Patricia Vincent (non-inscrite), elle, s'est mise en colère : « On sent actuellement une grande effervescence dans la population. Personne ne peut être insensible à ça. Je demande à Madame la députée un peu de décence et de dignité. »

## Nouveau titre

→ Christian Hubaud a donné un nouveau titre à Pascale Boyer, la qualifiant de « Madame la députée de la République en panne ».

## Lutter contre les zoonoses

→ Une délibération a été retirée, hier, après débats. Elle consistait à quitter l'Entente interdépartementale de lutte contre les zoonoses (Eliz). Cet établissement public a pour mission la surveillance, la prévention et la lutte contre les maladies transmises par les animaux. Christian Hubaud a indiqué que l'intérêt de cette structure n'est plus avéré et que le Département pouvait interrompre ce partenariat dans la mesure où les missions du Laboratoire départemental couvrent aujourd'hui en grande partie ces travaux. Pour Gérard Fromm (opposition) : « Notre laboratoire n'est pas en situation de faire de l'épidémiologie. C'est regrettable pour 1 000 euros par an de se priver de ce réseau et du travail pédagogique fait par l'Eliz ». Et d'insister : « On met en jeu la santé humaine dans des secteurs extrêmement pointus ». Jean-Marie Bernard a préféré retirer ce dossier de l'ordre du jour afin de s'entretenir sur ce sujet avec le directeur du Laboratoire départemental.

## TALLARD

# La réunion concernant l'aménagement du carrefour de Tallard, c'est aujourd'hui

→ Aujourd'hui, une réunion de concertation publique concernant le carrefour dit "carrefour de Tallard" RN85/RD942 se déroulera à 18 h dans la salle polyvalente de la commune. L'opération d'aménagement consiste à agencer la RN85 entre le carrefour à feux de la RN85/RD942 jusqu'au giratoire de l'A51 à La Saulce, distants de 800 mètres, afin d'améliorer la fluidité du trafic. L'objectif est donc d'améliorer les échanges entre la route nationale 85 et le réseau routier départemental au droit de la commune de Tallard, tout en assurant une meilleure régulation du trafic. La période de concertation publique relative au projet d'aménagement a commencé le 10 décembre et s'achèvera le 28 de ce même mois. Pour s'informer, les citoyens pourront se rendre à la réunion de ce jeudi ou découvrir les deux expositions présentes en mairie de La Saulce et de Tallard aux heures d'ouverture au public de ces bâtiments officiels.

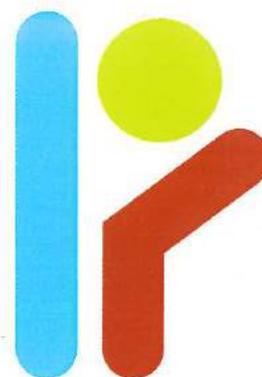


# CONTRIBUTIONS DES REGISTRES



# Carrefour de Tallard

RN85 / RD942



## CONCERTATION PUBLIQUE

du 10 au 28 décembre 2018



# REGISTRE



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

 **Hautes-Alpes**  
le département



de version 4A me convient. Vous dit-elle ✓

L'amélioration de la desserte et des accès routiers vers et dans les Hautes Alpes est utile et urgente.

La construction d'un giratoire peut être une étape dans un projet plus global à court et moyen terme avec pour quoi pas une bretelle vers UBAYE et vallée de l'Arance (7 à 8 kms) à créer en partenariat avec le concessionnaire de l'AST ?

Michel SARLIN le Berger OSSU ST-BONNET n. Juhin



Le 15.12.18

**Hôtel de ville**

**Village**

**05 110 La Saulce**

**Participation à la consultation  
publique « carrefour de  
Tallard »**

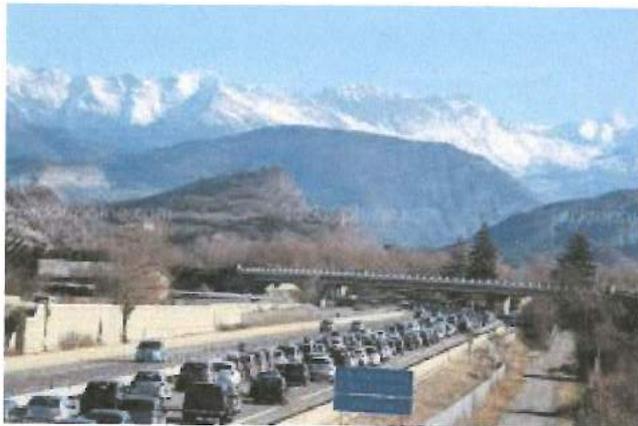
### **Assises de la mobilité**

Madame, monsieur,

Pour donner suite au lancement par le gouvernement des assises nationales de la mobilité en 2017, notre association de 600 adhérents a pris l'initiative de rédiger un projet de contribution pour porter une vision et des propositions sur les déplacements, tous modes confondus, vers et depuis les Hautes-Alpes et à l'intérieur du département. Un des points importants de ce dossier traite du désengorgement de l'accès à l'A51, qui concerne le carrefour de Tallard. Voir courrier cosigné par la CCI, Fédération BTP05, Chambre des Métiers, UPE et Association Déviation La Roche de Rame en annexe.

Si le projet du carrefour de Tallard est une belle opportunité d'investissement et d'amélioration du trafic routier au Sud de Gap, nous pensons qu'il n'est qu'une première étape à la résolution du « bouchon de Tallard ». En effet, notre contribution aux assises de la mobilité traite le dossier dans sa globalité. Le retour positif du Président de Région, mais aussi de madame la Ministre Elisabeth Borne qui a donné un avis plutôt favorable lors de notre rencontre à St Léger les Mèlèzes en Septembre dernier en sont la preuve. Son secrétaire de cabinet a trouvé pertinente l'idée d'associer le concessionnaire de l'A51 pour une étude d'adossement efficace et thermique de fluidification de trafic et peu onéreuse pour le contribuable.

### Dossier « carrefour de Tallard, échangeur de La Saulce » :



L'échangeur de la Saulce, terminus de l'A51, permet de desservir vers et depuis le Sud (régions Sud PACA et Occitanie) les secteurs suivants :

- Le Gapençais et les vallées du Champsaur Valgaudemard, via la RN 85
- Le nord des Hautes-Alpes et ses différentes vallées, via la RN 85, la RD 942 puis la RN 94
- La vallée de l'Ubaye et le col de Larche vers l'Italie (Cunéo), via la 942 puis la RD 900

En période normale, le trafic sur l'ensemble de ces itinéraires à l'approche de l'A51 est fluide et les temps de parcours corrects. Il est toujours possible d'améliorer la situation, de gagner en confort et de gratter quelques minutes, mais ceci ne peut justifier en soi de lourds investissements publics.

En période de forte affluence, notamment lors des chassés croisés touristiques, des bouchons se forment systématiquement, qui peuvent aller de 5km sur l'A51 dans le sens sud-nord à 25km dans le sens nord-sud, les queues pouvant remonter couramment jusqu'à Notre Dame du Laus sur la RD 942 dans la vallée de l'Avance ou jusqu'aux abords de Gap sur la RN85.

Cette situation peut générer plusieurs heures d'attente, un gaspillage certain de carburant et une pollution fortement dommageable. Au-delà, c'est toute l'attractivité touristique et économique de notre département qui est mise à mal. Quel accueil de bienvenue !

C'est donc à notre sens ce problème là qu'il convient de régler en priorité.

Pour cela, il faut d'abord analyser pourquoi et comment ces bouchons gigantesques se forment.

La raison en est triple :

58/153

- Un problème de robinet : le débit de la gare de péage de La Saulce est nettement insuffisant pour absorber rapidement les pointes de trafic

giratoire d'accès à la RN 85 est minime, de l'ordre de 100 mètres, ce qui limite fortement la capacité de stockage des véhicules en attente. De ce fait, dès que le trafic se densifie, le giratoire lui-même se bloque et c'est tout le trafic, qu'il aille vers l'autoroute ou non qui est bloqué, le problème remontant rapidement sur la RN 85, puis sur les RD 942 et RD 900. Il faut des heures pour résorber alors les bouchons, « au compte-goutte ».

- Un goulet d'étranglement, le tronçon d'1km de la RN85 entre l'échangeur et la bifurcation vers Tallard, qui ne peut absorber à lui seul tout le trafic cumulé qui s'y concentre ; cela est particulièrement visible dans le sens Sud Nord, le bouchon sur l'A51 se prolongeant de fait jusqu'à cette bifurcation.

Pour régler le problème de façon efficace, il faut en premier lieu s'attaquer au débit du robinet trop petit, puis aux deux autres sujets.

Quatre solutions au moins sont envisageables :

1) Agrandir sensiblement la gare de péage de La Saulce. Il ne fait aucun doute que cela améliorera la situation. Mais pour être efficace, l'agrandissement doit être conséquent, vu la proximité du carrefour giratoire. Il faudrait également augmenter la capacité de la RN 85 sur le km problématique, par une mise à 3 voies, voire 4, ce qui ne va pas de soi au regard de la géométrie des lieux.

2) Déplacer plus au sud sur l'A51 la gare de péage, en un endroit favorable à un dimensionnement correct. Cela aurait le grand mérite de régler le problème de la proximité avec le giratoire d'accès sur la RN 85. L'aménagement du km de la RN 85 visé ci-dessus devrait être également entrepris.

3) Créer « un deuxième robinet », avec une sortie pour le nord du département et la vallée de l'Ubaye, en aval de l'échangeur de la Saulce qui serait alors réservé à la desserte du Gapençais et du Champsaur-Valgaudemard. Ceci suppose la réalisation d'une bretelle de raccordement, à deux voies, équipée d'une gare de péage dédiée. Pour avoir un maximum d'efficacité, cette bretelle pourrait rejoindre le carrefour des RD 900 et RD 942, bifurcation vers et depuis l'Ubaye et le Nord du département, soit une route nouvelle d'environ 8km, limitée à 80km/h.

4) Créer un « deuxième robinet », avec une prolongation de l'A51 vers Gap ou avec une bretelle rejoignant la rocade de Gap en cours de construction, au bénéfice des trafics vers ou depuis l'ouest gapençais, le Champsaur et le Valgaudemard, avec une gare de péage dédiée. L'échangeur de la Saulce serait alors réservé à la desserte du sud gapençais, du nord des Hautes-Alpes et de la vallée de l'Ubaye. Cette solution contribuerait à la fluidité de la circulation dans Gap et serait très attractive pour le Champsaur.

Au regard de cette analyse, le projet d'aménagement du carrefour de Tallard prétend avoir pour objectif de permettre une meilleure fluidité du trafic, notamment lors des migrations dominicales, estivales et hivernales.

Nous pensons que seule la variante 3 est de nature à apporter une amélioration sensible de ce point de vue, mais uniquement dans le sens Sud-Nord, qui est le moins problématique. En



effet, la création de deux voies sur la RN 85 dans le sens sud nord et la séparation des trafics au niveau du giratoire entre les RD 942 et RN85, aura pour effet d'augmenter sensiblement le débit dans le sens Sud Nord.

Par contre, le projet ne règle rien en ce qui concerne le sens Nord-Sud, dans la mesure où la saturation à l'entrée de l'A51 se propagera vers le nord dans les mêmes conditions qu'actuellement bien au-delà du carrefour entre les RN 85 et RD 942. Que ce carrefour soit à feux tricolores ou giratoire n'y changera rien vu la saturation totale du trafic Nord-Sud lors des retours dominicaux.

Nous sommes donc très réservés sur l'intérêt du projet tel qu'il est proposé.

Nous pensons que pour se rapprocher des solutions 1 ou 2 citées ci-dessus et résoudre vraiment le problème, il conviendrait, en sus de la variante 3 :

- de mettre la RN 85 à deux voies dans le sens Nord Sud (donc en définitive à 4 voies à moins qu'il ne soit possible d'envisager qu'avec seulement 3 voies, la voie centrale puisse être affectée alternativement dans un sens ou l'autre de circulation selon le sens de trafic dominant, comme cela est pratiqué sur le Pont d'Aquitaine à Bordeaux depuis de nombreuses années, par exemple.
- d'agrandir sensiblement la gare de péage de La Saulce, dans les deux sens, voire à la déplacer plus au sud. "

En l'attente, nous vous prions de croire, monsieur le Commissaire, à l'assurance de nos sentiments dévoués.

Pour le bureau de P H-A Bruno Paris (Président)



13 pages d'annexe

aux pages 6/50, 8/50, 10/50, 12/50



**Perspectives Haut-Alpines - Le Serre - 05200 Puy-Sanières**

[www.perspectiveshautalpines.com](http://www.perspectiveshautalpines.com)

[perspectives.hautalpines@orange.fr](mailto:perspectives.hautalpines@orange.fr)

06 20 41 22 78

Gap le 30 novembre 2017

Madame Elisabeth BORNE

Ministre auprès du ministre d'État,

Ministre de la Transition écologique et solidaire,  
chargée des Transports

Madame la Ministre,

Suite au lancement par le gouvernement des Assises nationales de la mobilité, nous avons pris l'initiative de rédiger un projet portant une vision et des propositions sur les déplacements, tous modes confondus, vers, depuis et dans les Hautes-Alpes.

De nombreuses contributions ont été déposées sur le site réservé à cet effet, mais le document que nous vous adressons constitue une synthèse de la position de très nombreux acteurs économiques, citoyens et acteurs politiques du département des Hautes-Alpes, à la fois sur le long terme et sur un plan d'action à mettre en œuvre dans les prochaines années.

Initié par notre association Perspectives Haut-Alpines au mois de septembre 2017, présenté aux parlementaires du département, ce texte a été soumis à la concertation de nos 600

membres, puis des représentants des acteurs économiques, enfin à toutes les communes du département. Ceci a permis de l'enrichir et de préciser les diverses propositions qu'il contient.

Nous l'avons adressé au Président de la Région PACA, au Président du Département des Hautes-Alpes et aux présidents de toutes les intercommunalités, puisqu'à travers les compétences routières et d'organisation de la mobilité, ce sont ces niveaux institutionnels qui sont au premier chef concernés aux cotés de l'État.

Mais nous pensons en réalité, qu'au-delà des institutions publiques, ce sont tous les acteurs de la vie sociale et économique qui doivent apporter leur pierre à l'édifice, car tous ont vocation à accompagner les évolutions sociétales en cours et à catalyser la transformation des comportements que permet la révolution numérique.

Ce texte peut ainsi constituer la ligne directrice des actions à entreprendre aux différents niveaux de responsabilité dans les années à venir, les Hautes-Alpes parlant ainsi d'une voix cohérente et concertée.

En tant qu'acteur associatif, nous assurerons un suivi citoyen vigilant afin que les idées et les propositions trouvent leurs traductions concrètes et ne restent pas de simples bonnes intentions.

Nous prendrons des initiatives pour mobiliser les acteurs économiques, par exemple autour des actions à conduire à leur niveau pour que le vélo (et le vélo à assistance électrique) trouve toute sa place dans les trajets du quotidien, ou sur la création envisagée d'une société de portage d'un train-hôtel contemporain pour succéder à l'antique train de nuit actuel que la SNCF semble hélas rechigner à moderniser de façon rigoureuse. Il existe sur ce projet un marché porteur compte-tenu de la situation géographique et économique des Hautes-Alpes : il s'agit de le capter de façon intelligente et pragmatique plutôt que de le dissuader comme semble le faire la SNCF depuis des années, engendrant le processus bien connu aboutissant in fine à la fermeture faute d'un minimum de rentabilité.

Nous serions particulièrement heureux que vous acceptiez de lire ce document et de considérer que les forces vives des Hautes-Alpes ne sont pas en position d'éternels quémandeurs, mais, comme peuvent en témoigner les signataires de ce courrier, porteuses de solutions réalistes qu'il convient d'encourager.

Nous attirons notamment votre attention sur nos suggestions qui concernent directement l'État, sur la répartition des trafics à l'entrée/sortie de l'A51, sur l'aménagement de zones de dépassement pour sécuriser le temps de parcours sur les itinéraires vers et depuis Grenoble et sur les mesures visant à atténuer le bouchon estival de Savines- Le- Lac et la circulation à La Roche de Rame.

Nous vous serions également très reconnaissants que, dans les négociations à venir avec les collectivités locales et avec la SNCF, vos services prennent en compte la vision proposée et agissent pour faciliter la mise en œuvre des mesures concrètes proposées.

En l'attente, nous vous prions de croire, Madame la Ministre, à l'expression de nos sentiments les plus respectueux.



Pour l'association Perspectives Haut-Alpines

Le Président Bruno Paris



Pour la Fédération Départementale du BTP des Hautes-Alpes

Le Président Stéphane Scarafagio



Pour la Chambre des Commerces et d'Industrie des Hautes-Alpes

Le Président Eric Gorde



Pour l'Union Pour l'Entreprise des Hautes-Alpes

Le Président représenté par Mathieu Badinier



Pour la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hautes-Alpes

Le Vice-Président Jean Pierre Brenier



Pour l'association pour la déviation de La RN94 à La Roche de Rame

Le Président Jean François Albrand

**Le 30.11.17**

## **Assises de la mobilité**

Le Premier Ministre a lancé les « assises de la mobilité » le mardi 19 septembre.

Cette démarche, décrite dans un document de cadrage, se déroulera jusqu'à la fin de l'année 2017 en vue d'une loi au printemps 2018. Elle ouvre un espace d'expression à travers plusieurs vecteurs possibles : des contributions collectives ou individuelles en ligne, des cahiers d'acteurs, l'organisation de débats publics territoriaux à l'initiative des collectivités.



L'association Perspectives Haut-Alpines a choisi de saisir cette opportunité pour initier, faire vivre et déposer une contribution partagée avec les acteurs économiques, politiques et les citoyens des Hautes-Alpes.

Le document élaboré dans le cadre d'une large démarche participative a été enrichi, amendé au fil des débats et a recueilli un large soutien. D'importants acteurs économiques du département ont d'ailleurs choisi de concrétiser leur adhésion à cette contribution en co-signant le courrier de transmission du document à Madame la Ministre des Transports :

- Introduction
- La vision de long terme
- Les propositions visant le court terme, réalisables au cours du quinquennat, d'ici 2022.

### **1. Introduction**

Le sujet de la mobilité dans, vers et depuis les Hautes-Alpes a rarement été abordé en termes d'objectifs fonctionnels de mobilité à atteindre et souvent en termes de grandes infrastructures de désenclavement ou de risques de déqualification de la desserte ferroviaire.

La présente contribution, portée par des acteurs économiques des Hautes-Alpes ou en lien avec les Hautes-Alpes, en s'inscrivant pleinement dans la logique des assises de la mobilité et des engagements pris lors de la campagne présidentielle d'une approche raisonnable et raisonnée de la desserte des territoires ruraux, vise à transcender les débats des années passées pour offrir des perspectives réalistes, pragmatiques et opérationnelles de court terme s'inscrivant dans une vision de long terme.

## La vision de long terme

On peut penser qu'à l'horizon 2050, voire pour partie 2030, les modes de déplacement auront radicalement évolué.

Les engins roulants se déplaceront de façon quasi « décarbonnée », libérant la contrainte de la qualité de l'air autour des agglomérations ; ils le feront de façon de plus en plus autonome, sans chauffeur au moins sur des trajets courts, comme le déplacement d'un parking à un point de départ.

Si de nombreux particuliers seront encore propriétaires de leurs véhicules, ils seront encore plus nombreux à en partager l'usage, tandis qu'une part très importante de la population ne verra plus l'intérêt d'être propriétaire dès lors que par un simple clic de smartphone, il sera possible d'avoir à disposition l'usage de tout un parc d'engins variés pour se déplacer de façon individuelle ou collective, grâce au développement fulgurant des plateformes de mise en relation de l'offre avec la demande.

On peut prédire que la voiture autonome à faible vitesse et sur courte distance deviendra l'outil privilégié de déplacement de proximité des personnes âgées pour se rendre aux services des centres ville ou celui de tout un chacun pour se rendre à une gare, un arrêt de bus ou une aire multimodale. Cette transformation majeure est à encourager, à préparer dans toutes les dispositions d'urbanisme et d'aménagement urbain.

L'information et la régulation de la mobilité se fera en temps réel, ce qui permettra une optimisation des usages et en particulier une meilleure gestion globale du trafic et des bouchons, tant routiers que ferroviaires.

Dans ce contexte émergera, entre le transport collectif organisé par les pouvoirs publics et le transport individuel, un transport semi-collectif porté par les usagers eux-mêmes, dont le covoiturage et l'autopartage dans leurs différentes formes ne constituent aujourd'hui que les prémices.

Cette troisième voie est d'autant plus probable et prometteuse qu'elle repose sur un modèle économique très peu mobilisateur de deniers publics, ce qui tombe bien dans un contexte où le pays doit impérativement réduire la part des dépenses publiques dans le PIB s'il veut rester ou redevenir globalement compétitif sur la scène internationale.

La route aura vocation, surtout dans un immense département comme les Hautes-Alpes, à demeurer le principal support de mobilité des engins de toute sorte pour desservir le territoire, y compris gares et aéroports; le rail constituera toujours un moyen pertinent pour le transport de masse et de longue distance.

Il est probable que les questions de protection de l'environnement, exacerbées par les conséquences de plus en plus visibles du réchauffement climatique sur la survie des espèces, ne faciliteront pas de façon aisée la construction de nouvelles infrastructures, l'équilibre à démontrer entre les avantages attendus et les inconvénients collectifs, risque de fait de s'avérer de plus en plus contraignant.

Dans ce contexte, nous considérons que les grands projets de l'A51 et du tunnel ferroviaire du Montgenèvre ne pourront être envisagés que si les trois conditions suivantes sont réunies :

- Le remplacement effectif du parc roulant des équipements « propres »
  - Indispensable pour l'A51 au regard du trafic induit dans la cuvette grenobloise
  - Supposant l'émergence de locomotives à hydrogène ou l'électrification des voies ferrées desservant les Hautes-Alpes

- La possibilité d'un modèle de financement reposant sur une logique de grands projets européens, ce qui suppose que ces deux projets soient considérés majeurs à ce niveau là
- La démonstration d'un impact résolument positif sur l'économie des Hautes-Alpes, avec une attention particulière sur l'impact sonore d'un trafic conséquent de marchandises internationales sur l'économie touristique de la vallée de la Durance et sur l'impact de la structure des services et des commerces de l'agglomération gapençaise en ce qui concerne une liaison autoroutière mettant Gap à moins d'une heure de la métropole de Grenoble.

Nous pensons que dans l'immédiat, il est peu pertinent de mobiliser l'énergie et les moyens financiers possibles sur ces deux projets de très long terme, tant les conditions pour les envisager paraissent difficiles à plaider. Pour autant, nous pensons qu'il convient de préserver la possibilité de les réaliser un jour, par des mesures de protection en matière d'urbanisme, en interdisant toute construction ou amélioration de construction dans les fuseaux nécessaires à leurs réalisation, ou à proximité immédiate (au regard des nuisances sonores).

Nous pensons de même sur le plan routier qu'il convient de prévoir ou de préserver la possibilité de dévier, notamment pour le trafic lourd, un certain nombre de points durs ou de zones agglomérées comme Monétiers les Bains, Briançon, particulièrement La Roche de Rame, Savines Le Lac, Tallard, Lettret, Veynes, Laragne et Serres.

Nous attirons l'attention sur la très difficile problématique du contournement de Savines Le lac, liée au point dur du viaduc franchissant le lac de Serre-Ponçon, dans un état de vétusté préoccupant. Si ce viaduc venait à défaillir, tout le nord du département et ses stations seraient irrémédiablement coupés du Sud et de l'ensemble de la région PACA. Ceci créerait une situation largement plus complexe et dramatique que celle issue des problèmes rencontrés avec les effondrements du tunnel du Chambon dans la vallée de la Romanche en 2015. La nécessité de sécuriser ce point par la construction d'un nouvel ouvrage se posera tôt ou tard et il convient de s'y préparer.

Dans une logique de moyen terme, nous pensons qu'il faut achever la remise à niveau du réseau ferré et envisager sérieusement son électrification, conditions nécessaires à une circulation normale des convois ferroviaires sur le long terme.

Enfin, le développement massif d'aires multimodales à tous les nœuds importants, permettant de combiner arrêt de transport collectif, stationnement de véhicules autonomes et semi-autonomes, station de recharge de véhicules électriques, aire de covoiturage, stationnement et location de vélos et VAE, etc. est indispensable. Ceci suppose un schéma de long terme dans lequel viendront s'inscrire des actions de court et moyen terme.

## 1. Les propositions visant le court terme, réalisables au cours du quinquennat, d'ici 2022.

### 1.1. Le développement des nouvelles mobilités



Parce que le département a souffert d'un sentiment d'enclavement et de retard en termes de desserte, il nous paraît essentiel qu'il soit à la pointe du développement des nouvelles mobilités, la structure géographique et les problématiques de déplacement s'y prêtant en outre fort bien, avec la série d'actions suivantes :

- Développer les aires multimodales à tous les nœuds importants, comme cela a été initié notamment avec l'aire de covoiturage d'Embrun qui est un bel exemple de réalisation, même si elle gagnerait à être largement complétée « multimodes » + Station de recharge électrique.
- Promouvoir de façon vigoureuse le covoiturage vers et depuis les gares TGV et l'aéroport de Marseille Provence, à travers la plateforme « Blablacar », leader incontesté sur ce type de distances. C'est le mode le plus rapide, confortable, convivial, fiable et économique. Il convient de créer un réflexe covoiturage de tous les hauts-alpins qui utilisent l'avion ou le TGV, afin de doper le cycle vertueux « offre-demande ».
- Mettre en place un système de covoiturage de proximité, à travers le déploiement du concept de lignes de covoiturage pour la desserte capillaire, notamment des vallées, avec des arrêts matérialisés, les aires multimodales constituant les terminus ou des arrêts principaux.
- Développer les services d'autopartage et de location de vélo électrique.
- Favoriser l'usage du vélo (particulièrement électrique) pour les trajets du quotidien, en développant les bandes et pistes cyclables, les voies vertes et surtout les dispositifs de stationnement pour les vélos, pratiques et sécurisés, dans les centres villes, à proximité des commerces et au sein des entreprises.

### 1.2. Le transport collectif régional

Il appartient à la région PACA, en lien avec la Région Auvergne-Rhône Alpes, de mettre en place un service de transport collectif, alliant le TER et l'autocar, afin d'assurer une desserte convenable aux heures d'affluence et adaptée aux heures creuses, articulée avec la dynamique du covoiturage.

Nous pensons en particulier que :

- Sur la liaison Briançon-Gap-Veynes, le train a vocation à demeurer le mode de transport le plus rapide, notamment aux heures de pointe ou aux saisons d'affluence touristique et qu'une desserte ferroviaire cadencée fait sens.
- Sur les liaisons Gap-Marseille et Gap-Grenoble, le temps de parcours ferroviaire ne sera jamais compétitif par rapport à la route, alors qu'il est équivalent sur Veynes-Valence

TGV. La sinuosité des itinéraires routiers rend également peu compétitive et confortable la desserte par car. C'est donc le covoiturage qui peut à peu s'imposera comme le mode privilégié.

Pour autant, s'il s'agit d'assurer des correspondances TGV à Grenoble ou Valence TGV, le trajet ferroviaire peut s'avérer compétitif au regard des questions de rupture de charge et de stationnement dès lors que les horaires et leur fiabilité sont conçues pour assurer ces correspondances, ce qui est loin d'être systématiquement le cas aujourd'hui. Enfin le TER reste pertinent sur Gap-Grenoble et Gap -Aix- Marseille sur certaines fréquences correspondant aux besoins étudiants ou touristiques.

Nous suggérons donc aux deux régions de refonder l'offre de transport collectif sur ces liaisons au regard de ces considérations de bon sens.

Nous attirons l'attention sur le risque que la région Auvergne Rhône-Alpes se désintéresse de la desserte ferroviaire des Hautes-Alpes dans l'arbitrage de ses priorités et de l'impérative nécessité que la Région PACA soit très ferme vis-à-vis de cette problématique.

Nous demandons à l'Etat, dans ses rapports contractuels avec la région AURA de peser fortement dans le même sens.

### **1.3. Le train de nuit**

L'accès des Hautes-Alpes vers ou depuis Paris et tout le panel de correspondances vers le nord et l'est de l'Europe sera toujours compliqué au regard des distances et du temps de parcours depuis Grenoble, même si celui-là peut être amélioré par la route.

Le plus rapide exige aujourd'hui à minima et dans le meilleur des cas 5 heures de trajet pour Gap-Paris, 6 heures pour Briançon Paris.

Il est quasiment impossible de réaliser un aller-retour Hautes-Alpes- Paris dans la journée, sauf à rester moins de 3h à Paris et cela est carrément impossible dans l'autre sens.

C'est un handicap réel pour l'implantation d'entreprises dans les Hautes-Alpes et pour les courts séjours touristiques : venir passer une journée dans les hautes Alpes exige une mobilisation de 3 jours.

Ce handicap peut devenir une chance avec le train de nuit, qui, pour peu qu'il soit possible d'y dormir de façon effective et confortable, efface la distance. Le long temps de parcours devient un atout, celui d'une vraie nuit...Quitter Briançon à 20h30, Gap à 22h00 pour arriver à Paris à 7h00, quitter Paris à 20h00 pour arriver à Gap à 7h00 et à Briançon à 8h30, cela change tout !

C'est une journée inégalable de temps à Paris ou dans les Hautes-Alpes qui peut être encadrée par deux nuits...de toute façon consacrées à dormir.

Le sauvetage du train de nuit est un acquis fragile qu'il faut consolider, tant la vétusté du matériel, l'archaïsme des services offerts et l'irrégularité sont pénalisants : prendre le train de nuit relève aujourd'hui d'une aventure hasardeuse, pas du tout à la hauteur des enjeux contemporains.

Il faut donc révolutionner le concept et reprendre d'urgence l'idée du « Paris-Hautes-Alpes Hôtel » étudiée par le département avec le soutien de la région PACA...Il y a 10 ans !

A terme, il s'agit d'offrir une capacité de 300 lits dans chaque sens et chaque jour, équivalente à celle d'un airbus, avec un confort approchant celui d'une chambre d'hôtel de bon niveau, tant sur la literie que l'acoustique ou les services connexes.

L'idéal serait que cet hôtel roulant, ambiance chalet, arrive et parte de la gare du Nord en desservant Roissy, après le dernier TGV du soir et avant le premier du matin, afin d'assurer les multiples correspondances vers le monde entier.

L'investissement est évalué à 50M€ pour trois rames complètes (deux en service, une en renfort les jours d'affluence et pour assurer la maintenance).

Dans un premier temps, il s'agira de commencer par quelques voitures qui remplaceront une partie des vieux wagons couchette, pour progressivement aboutir à des trains complets et in fine l'arrivée gare du Nord via Roissy, selon un rythme adapté à la réalité du marché et du modèle économique à construire.

Pour consolider le modèle économique, nous préconisons que le trajet se fasse par Grenoble et non pas Valence, à la fois pour offrir une liaison matinale et tardive entre Grenoble et les Hautes-Alpes et pour bénéficier de la clientèle du bassin grenoblois qui pourrait être intéressée par les horaires singuliers proposés, avec le panel de correspondances possibles vers le monde entier.

Dans la mesure où la SNCF n'a pas réalisé ce projet et ne semble pas spécialement motivée pour le faire, nous proposons qu'il soit pris en mains par la création d'une société ad hoc, portée d'abord par les acteurs économiques des Hautes-Alpes et soutenue par des investisseurs institutionnels.

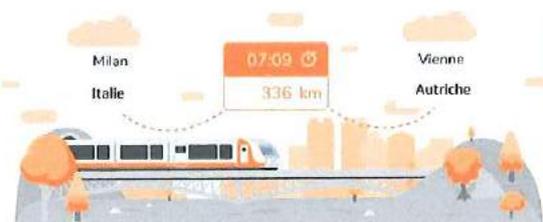
Cette société achèterait les voitures aménagées selon un cahier des charges précis, assurerait la commercialisation et la prestation hôtelière et contracterait avec la SNCF ou tout autre opérateur ferroviaire l'acheminement dans des conditions précises.

Elle n'aura pas pour objectif à court terme de rémunérer (autrement que de façon symbolique) les actionnaires, mais d'assurer le développement progressif du projet au service des Hautes-Alpes et de son économie.

Dans un premier temps « Perspectives Haut Alpines » va initier la création d'une association loi 1901 de préfiguration de l'entreprise afin de mobiliser tous les acteurs intéressés et de mener les études détaillées et les étapes nécessaires à la mise sur les rails du projet : consolidation du concept, aspects juridiques et techniques, choix du constructeur et des opérateurs, modèle économique, politique commerciale, mobilisation des investisseurs potentiels etc.

Si le nombre d'acteurs Hauts-Alpins ou amoureux des Hautes-Alpes soutenant le projet est suffisant, l'association de préfiguration sera créée courant 2018 dans l'objectif d'un début de réalisation opérationnelle 2 ans plus tard avec la création de la société de portage définitive en 2019 ou 2020.

*Exemple du train de nuit « Milan / Vienne ».*



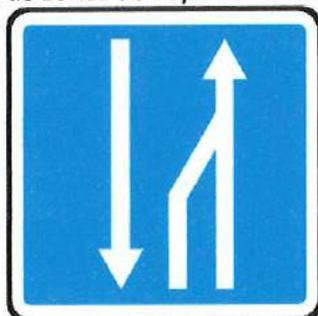
## 1.4. La fluidification du réseau routier

Les principales difficultés qu'il convient de résoudre sont de trois ordres :

- L'accès vers et depuis Grenoble, dont le temps de parcours a besoins d'être fiabilisé et déduit autours du même temps que pour rejoindre Aix en Provence, soit 1h30 depuis Gap
- L'accès depuis et vers l'échangeur de La Saulce de l'A51 vers le sud, qui connaît d'inraisemblables bouchons pendant tous les chassés croisés hivernaux et estivaux, majorant parfois de plus d'une heure le trajet pour rejoindre ou quitter les Hautes-Alpes tout en handicapant fortement les déplacements internes aux Hautes-Alpes sur les itinéraires concernés
- La formation de bouchons plus ou moins récurrents sur les axes majeurs formés par la RN 94 (Savines Le Lac), la RD 1075 (Laragne et Serres) et la traversée de la ville de Gap.

1.4.1. Sur le premier point, les accès vers et depuis Grenoble, nous préconisons de poursuivre et consolider le programme de 200M€ d'aménagements initiés sur les RN 85 (Col Bayard), RD 1075 (Col de Lus la Croix Haute) et RD 1091(Col du Lautaret. Tout en répartissant le trafic de façon équilibrée sur les trois itinéraires, il s'agit principalement de réduire et fiabiliser le temps de parcours par l'aménagement, chaque fois que c'est techniquement aisé de zones de dépassements, de telle sorte que les véhicules lents (poids lourds, campings cars et caravanes) ne soient plus un handicap pour le temps de parcours de tous les autres (VL ou autocars). Nous préconisons de viser un créneau de dépassement d'un km environ tous les 5km.

*Création de zones de dépassement.*



Par ailleurs, sur la RD 1075, deux ponts « SNCF » ont un gabarit réduit ne permettant pas le passage de poids lourds dont la hauteur est importante tout en étant réglementaire. Des incidents de camions bloqués sous ces ouvrages engendrent d'importantes perturbations du trafic. La mise aux normes de transport de ces ouvrages n'engendrera pas de gros investissements, résoudra ce problème récurrent tout en participant à la fluidification du trafic et permettra d'éviter à bon nombre de transporteurs de faire des détours très longs pour leurs livraisons.

1.4.2. Sur le deuxième point, les bouchons liés à l'échangeur de la Saulce, nous préconisons le dédoublement de cet échangeur de façon à dissocier les trafics en provenance ou vers Briançon et Barcelonnette de ceux en provenance ou vers Gap et le Champsaur.

Pour cela, nous proposons de positionner un nouvel accès à l'A51 au carrefour des vallées de l'Avance et de la Durance, ce qui suppose la prolongation de l'A51 sur environ 10 km à cet effet. Techniquement, le tracé a été étudié et le projet peut être aisément financé par adossement à la concession Escota de l'A51, donc sans un centime d'argent public.

Cette opération nécessite une déclaration d'utilité publique après enquête et un certain nombre de mesures compensatoires, notamment sur l'impact concernant la déviation de fait des communes de Tallard et Lettret. Nous pensons que ce pôle

dynamique de l'agglomération de Gap a tout à gagner de cette opération qui débarrassera le centre de ville et le récent collège du trafic de poids lourds : requalification du centre bourg, repositionnement des commerces et des activités de service. Outre la juste indemnisation des propriétaires concernés (notamment les agriculteurs et propriétaires de vigne), il convient que, au titre des mesures compensatoires, le budget de l'opération prévoit cette requalification urbaine des centres de Tallard et Lettret.

Moyennant ces accompagnements, nous pensons que dès la décision de principe prise, le projet peut se concrétiser dans les 5 ans. Il appartient à l'Etat de se saisir de ce dossier sans attendre.

*Bouchon secteur « La Saulce ».*



1.4.3. La résolution des problèmes de bouchons récurrents peut trouver une réponse satisfaisante sur le long terme par la réalisation de déviations dont la priorité peut être

mise sur celle de La Roche de Rame, mais aussi de Savines Le lac, de Laragne et de Serres. Ces réalisations sont complexes et coûteuses pour régler des problèmes saisonniers dans un contexte de finances publiques très contraint. Si leur étude et les réserves foncières peuvent être conduites dans les années à venir, il convient de rechercher des solutions d'attente, qui amélioreront la situation comme cela a été le cas avec le récent aménagement à Chorges ou les efforts d'information routière développés par le département pour tenter de dissuader de rouler aux moments les moins propices. Ces efforts doivent être poursuivis et peuvent être facilités par l'apport du numérique et des applications embarquées dans les véhicules.

La poursuite et l'achèvement de la rocade de Gap en cours de travaux est de nature à répondre aux problématiques de la traversée de Gap, comme y contribue fortement le réseau de transport urbain dont la gratuité pour les usagers est utile. Le développement du covoiturage de proximité visé au 3.1 et celui de la politique du vélo pourraient contribuer de façon décisive à la fluidification du trafic dans la traversée de Gap, de même que la limitation à 30km/h de la vitesse pendant la journée.

Au-delà, et en l'attente de déviations, nous préconisons la mise en place de dispositifs de délestages pour véhicules légers à Serres et à Laragne. Il convient de définir les itinéraires de délestage possibles, éventuellement de les améliorer par de petits aménagements et surtout de mettre en place le système d'information contemporain permettant d'activer à bon escient des délestages.

En ce qui concerne le cas de Savines Le Lac, les possibilités de délestage sont minimes et complexes, même s'il serait utile de les consolider et de les moderniser comme pour Serres et Laragne. La principale difficulté réside, en période estivale dans la cohabitation du centre touristique avec le trafic de transit, au point que celui-ci traverse « au compte-goutte » dans certaines circonstances le centre du village, pouvant générer un bouchon allant quasiment jusqu'à Embrun dans le sens nord Sud et pas loin de Chorges dans le sens inverse.

Pour améliorer la situation, au-delà des dispositifs de délestage possibles, nous préconisons que pendant ces périodes d'une part la vitesse de la traversée de Savines Le lac soit limitée à 30km/h pour limiter les effets d'accordéon et d'autre part la traversée soit équipée d'un dispositif de feux tricolores à tous les passages piétons, coordonnés et en lien avec l'ampleur des temps d'attente.

Ces feux ne seraient activés que pendant les périodes concernées, par un automatisme lié à la longueur des bouchons. Quand ceux-ci seraient trop importants, des cycles « vert » coordonnés pour les automobiles permettraient d'évacuer de façon plus satisfaisante le trafic ; Ils alterneraient avec des cycles « clignotant orange » où la vitesse réduite facilitera les cohabitations d'usage, les piétons pouvant par ailleurs déclencher des cycles « rouge » à la demande avec un temps de réaction à préciser.

Un tel dispositif nécessite un accord contractuel entre la ville de Savines Le Lac et l'Etat. Nous invitons les deux parties à se réunir sans délai pour mettre à l'étude ce chantier. Il n'est en effet pas raisonnable que la Ville de Savines, de fait, tienne quasiment en otage tout le trafic entre le nord et le sud des Hautes-Alpes pendant les périodes de pointe estivale.

Panneaux d'information et de réorganisation du trafic en temps réel ; feux tricolores intelligents.



## ANNEXE

Tarifs du train de nuit Milan / Vienne :

| Catégorie   | Interrail |
|---|-----------|
| Sièges   2e classe  | EUR 14    |
| Couchettes 6   compartiment 6 couchettes   2e classe                        | EUR 34    |
| Couchettes 4   compartiment 4 couchettes   2e classe                        | EUR 44    |
| Wagon-lit 3   compartiment 3 lits   lavabo privé   2e classe                | EUR 54    |
| Wagon-lit 3   compartiment 3 lits   douche et toilettes privées   2e classe | EUR 74    |
| Wagon-lit 2   compartiment 2 lits   lavabo privé   2e classe                | EUR 74    |
| Wagon-lit 2   compartiment 2 lits   douche et toilettes privées   2e classe | EUR 94    |
| Wagon-lit 1   compartiment 1 lit   lavabo privé   2e classe                 | EUR 114   |
| Wagon-lit 1   compartiment 1 lit   douche et toilettes privées   2e classe  | EUR 134   |

Gamme de tarifs proposé sur le train de nuit Vienne-Milan  
Départ Milan 20h50, arrivée Vienne 8h46



**Perspectives Haut-Alpines** - La Serre - 05200 Puy-Sanières  
[www.perspectiveshautalpin.es.com](http://www.perspectiveshautalpin.es.com)

[perspectives.hautalpin.es@orange.fr](mailto:perspectives.hautalpin.es@orange.fr)

Contacts : Bruno Paris 06 20 41 22 78

Marc Bourgeois 06 86 46 86 21

Robert Agnel 06 25 68 74 95

# Carrefour de Tallard

RN85 / RD942



## CONCERTATION PUBLIQUE

du 10 au 28 décembre 2018



# REGISTRE



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



**Hauts-Alpes**  
le département

Le projet d'aménagement du carrefour de Tallard RN85/D 942 et de la section de la RN 85 jusqu'à l'arrivée de l'A51 annonce avoir pour objectif de permettre une meilleure fluidité du trafic, notamment lors des migrations dominicales, estivales et hivernales.

En effet, l'échangeur de la Saulce, terminus de l'A51, permet de desservir vers et depuis le Sud (régions Sud PACA et Occitanie) les secteurs suivants :

- Le Gapençais et les vallées du Champsaur Vaigaudemard, via la RN 85
- Le nord des Hautes-Alpes et ses différentes vallées, via la RN 85, la RD 942 puis la RN 94, ainsi que le Col du Montgenèvre vers l'Italie
- La vallée de l'Ubaye et le col de Larche vers l'Italie, via la 942 puis la RD 900
- Plus accessoirement la commune de la Saulce et la RN 85 vers le sud

Tous ces trafics, ainsi que le trafic de la RN 85 n'empruntant pas l'A51, se concentrent sur le tronçon de 800 mètres de la RN 85 situé entre le carrefour à feux avec la RD 942 et le carrefour giratoire d'accès à l'A51.

En période normale, le trafic sur l'ensemble de ces itinéraires à l'approche de l'A51 est fluide et les temps de parcours corrects. Il est toujours possible d'améliorer la situation, de gagner en confort et de gratter quelques minutes, mais ceci ne peut justifier en soi de lourds investissements publics.

Par contre, en période de forte affluence, notamment lors des chassés croisés touristiques, des bouchons se forment systématiquement, qui peuvent aller de 5km sur l'A51 dans le sens Sud-Nord à 25km dans le sens Nord-Sud, les queues pouvant remonter couramment jusqu'à Notre Dame du Laus sur la RD 942 dans la vallée de l'Avance ou jusqu'aux abords de Gap sur la RN85.

Cette situation peut générer plusieurs heures d'attente, un gaspillage certain de carburant et une pollution fortement dommageable. Au-delà, c'est toute l'attractivité touristique et économique de notre département qui est mise à mal. Quel accueil de bienvenue !

C'est donc à notre sens ce problème là qu'il convient de régler en priorité.

Pour cela, il faut d'abord analyser pourquoi et comment ces bouchons gigantesques se forment.

La raison en est à notre sens quadruple :

- Le débit de la gare de péage de La Saulce est nettement insuffisant pour absorber rapidement les pointes de trafic.
- La distance entre la gare de péage et le giratoire d'accès à la RN 85 est minime, de l'ordre de 100 mètres, ce qui limite fortement la capacité de stockage des véhicules en attente. De ce fait, dès que le trafic se densifie, le giratoire lui-même se bloque et c'est tout le trafic, qu'il aille vers l'autoroute ou non qui est bloqué, le problème

remontant rapidement sur la RN 85, puis sur les RD 942 et RD 900. Il faut des heures pour résorber alors les bouchons, «au compte-goutte ».

- Le tronçon d'1km de la RN85 entre l'échangeur et la bifurcation vers Tallard, constitue un goulet d'étranglement qui ne peut absorber à lui seul tout le trafic cumulé qui s'y concentre ; cela est particulièrement visible dans le sens Sud-Nord, le bouchon sur l'A51 se prolongeant de fait jusqu'à cette bifurcation.
- De façon plus accessoire, les débits du carrefour à feu entre la RN 95 et la D942 et du carrefour giratoire d'accès à l'A51.

Pour régler le problème de façon efficace, il convient d'augmenter à notre sens le débit global du système en période de grande affluence, ce qui revient à dimensionner de façon cohérente « les différents robinets » et « le tuyau central ».

Au regard des différentes variantes du projet présenté, nous pensons que seule la variante 3 est de nature à apporter une amélioration sensible, mais uniquement dans le sens Sud-Nord, qui est le moins problématique. En effet, la création de deux voies sur la RN 85 dans le sens Sud-Nord et la séparation des trafics au niveau du giratoire entre les RD 942 et RN85, aura pour effet d'augmenter sensiblement le débit dans le sens Sud-Nord.

Par contre, le projet ne règle rien en ce qui concerne le sens Nord-Sud, dans la mesure où la saturation à l'entrée de l'A51 se propagera vers le nord dans les mêmes conditions qu'actuellement bien au-delà du carrefour entre les RN 85 et RD 942. Que ce carrefour soit à feux tricolores ou giratoire n'y changera rien vu la saturation totale du trafic Nord-Sud lors des retours dominicaux.

Je suis donc très réservé sur l'efficacité du projet tel qu'il est proposé au regard des objectifs annoncés.

Pour résorber réellement les bouchons dans le sens Nord-Sud, je suggère, en complément de la variante 3 de :

- Augmenter très sensiblement le débit de la gare de péage de la Saulce, ce qui peut être obtenu par différents moyens : augmenter le nombre de postes de péage, affecter de façon dynamique le nombre de postes de péages aux entrées ou aux sorties en fonction des trafics réels, déplacer plus au sud tout ou partie de la gare de péage afin d'augmenter la capacité de stockage hors RN 85 en entrée, etc.
- Doubler dans le sens Nord-Sud la capacité du tronçon de la RN 85 entre le carrefour de la RD 942 et le carrefour d'entrée de l'A51 : idéalement, ce tronçon devrait être porté à 4 voies (2 voies dans chaque sens) ; à défaut, la troisième voie proposée dans le cadre de la variante 3 devrait pouvoir être affectée alternativement dans le sens

Nord-Sud ou dans le sens Sud-Nord en fonction des trafics dominants, par un système automatique à feux, à l'instar de ce qui est pratiqué sur le pont d'Aquitaine à Bordeaux, par exemple.

- **Créer une voie d'évitement du carrefour giratoire entre les RN 85 et RD 942, pour le trafic Gap-A51, afin que celui-ci ne soit pas bloqué par la priorité de fait du trafic en provenance de la RD 942, ou à défaut élargir le giratoire d'une voie supplémentaire dans le sens Gap-A51.**
- **Créer une voie d'évitement du carrefour giratoire d'accès à l'A51 pour le trafic de la RN 85 Nord-Sud qui n'emprunte pas l'A51, ou à défaut élargir le giratoire d'une voie supplémentaire pour le trafic RN 85 Nord-Sud**

**J'ai conscience que ces compléments représentent un coût supplémentaire, mais il me semblerait logique que cet aménagement soit financé par le contrat de concession autoroutière, puisqu'il s'agit à titre principal de permettre un accès plus aisé depuis ou à l'A51.**

Il pourrait être intéressant, pour régler de façon radicale le problème, de comparer cet aménagement, devenu plus coûteux pour être efficace, avec deux options plus ambitieuses, dans le cadre d'un avenant à la concession autoroutière :

- L'une consistant à construire une bretelle de raccordement (à 2 voies, vitesse 80km/h) des trafics vers ou depuis le nord du département et l'Ubaye, sur environ 8km à partir du carrefour entre les vallées de l'Avance et de la Durance ;
- L'autre consistant à construire une bretelle de raccordement (à deux voies, vitesse 80km/h) des trafics vers ou depuis provenance le Champsaur, Veynes et l'ouest de Gap, dans le prolongement de la rocade de Gap en cours de construction.

Marc Bourgeois

Habitant de Châteauneuf,

Ancien DGS/DGA en charge des routes, du Conseil départemental des Hautes-Alpes (1999-2009) ; membre de l'association Perspectives Haut-Alpines.



Le 15.12.18

Hôtel de ville

1 Place Charles de Gaulle

05 130 Tallard

## Participation à la consultation publique « carrefour de Tallard »

### Assises de la mobilité

Madame, monsieur,

Pour donner suite au lancement par le gouvernement des assises nationales de la mobilité en 2017, notre association de 600 adhérents a pris l'initiative de rédiger un projet de contribution pour porter une vision et des propositions sur les déplacements, tous modes confondus, vers et depuis les Hautes-Alpes et à l'intérieur du département. Un des points importants de ce dossier traite du désengorgement de l'accès à l'A51, qui concerne le carrefour de Tallard. Voir courrier cosigné par la CCI, Fédération BTP05, Chambre des Métiers, UPE et Association Déviation La Roche de Rame en annexe.

Si le projet du carrefour de Tallard est une belle opportunité d'investissement et d'amélioration du trafic routier au Sud de Gap, nous pensons qu'il n'est qu'une première étape à la résolution du « bouchon de Tallard ». En effet, notre contribution aux assises de la mobilité traite le dossier dans sa globalité. Le retour positif du Président de Région, mais aussi de madame la Ministre Elisabeth Borne qui a donné un avis plutôt favorable lors de notre rencontre à St Léger les Mélézes en Septembre dernier en sont la preuve. Son secrétaire de cabinet a trouvé pertinente l'idée d'associer le concessionnaire de l'A51 pour une étude d'adossement efficace et thème de fluidification de trafic et peu onéreuse pour le contribuable.

Participation de Perspectives Haut Alpes en pages 8/50  
10/50, 12/50 et 14/50. Un dossier complet avec 13 pages  
d'annexes est déposé ce jour 19/12/2018 en mairie de la Source  
pour PHA n. Joubert

## **Dossier « carrefour de Tallard, échangeur de La Saulce » :**



L'échangeur de la Saulce, terminus de l'A51, permet de desservir vers et depuis le Sud (régions Sud PACA et Occitanie) les secteurs suivants :

- Le Gapençais et les vallées du Champsaur Valgaudemard, via la RN 85
- Le nord des Hautes-Alpes et ses différentes vallées, via la RN 85, la RD 942 puis la RN 94
- La vallée de l'Ubaye et le col de Larche vers l'Italie (Cunéo), via la 942 puis la RD 900

En période normale, le trafic sur l'ensemble de ces itinéraires à l'approche de l'A51 est fluide et les temps de parcours corrects. Il est toujours possible d'améliorer la situation, de gagner en confort et de gratter quelques minutes, mais ceci ne peut justifier en soi de lourds investissements publics.

En période de forte affluence, notamment lors des chassés croisés touristiques, des bouchons se forment systématiquement, qui peuvent aller de 5km sur l'A51 dans le sens sud-nord à 25km dans le sens nord-sud, les queues pouvant remonter couramment jusqu'à Notre Dame du Laus sur la RD 942 dans la vallée de l'Avance ou jusqu'aux abords de Gap sur la RN85.

Cette situation peut générer plusieurs heures d'attente, un gaspillage certain de carburant et une pollution fortement dommageable. Au-delà, c'est toute l'attractivité touristique et économique de notre département qui est mise à mal. Quel accueil de bienvenue !

C'est donc à notre sens ce problème là qu'il convient de régler en priorité.

Pour cela, il faut d'abord analyser pourquoi et comment ces bouchons gigantesques se forment.

La raison en est triple :

- Un problème de robinet : le débit de la gare de péage de La Saulce est nettement insuffisant pour absorber rapidement les pointes de trafic.
- Un problème de positionnement du robinet : la distance entre la gare de péage et le giratoire d'accès à la RN 85 est minime, de l'ordre de 100 mètres, ce qui limite fortement la

capacité de stockage des véhicules en attente. De ce fait , dès que le trafic se densifie, le giratoire lui-même se bloque et c'est tout le trafic, qu'il aille vers l'autoroute ou non qui est bloqué, le problème remontant rapidement sur la RN 85, puis sur les RD 942 et RD 900. Il faut des heures pour résorber alors les bouchons, « au compte-goutte ».

- Un goulet d'étranglement, le tronçon d'1km de la RN85 entre l'échangeur et la bifurcation vers Tallard, qui ne peut absorber à lui seul tout le trafic cumulé qui s'y concentre ; cela est particulièrement visible dans le sens Sud Nord, le bouchon sur l'A51 se prolongeant de fait jusqu'à cette bifurcation.

Pour régler le problème de façon efficace, il faut en premier lieu s'attaquer au débit du robinet trop petit, puis aux deux autres sujets.

Quatre solutions au moins sont envisageables :

1) Agrandir sensiblement la gare de péage de La Saulce. Il ne fait aucun doute que cela améliorera la situation. Mais pour être efficace, l'agrandissement doit être conséquent, vu la proximité du carrefour giratoire. Il faudrait également augmenter la capacité de la RN 85 sur le km problématique, par une mise à 3 voies, voire 4, ce qui ne va pas de soi au regard de la géométrie des lieux.

2) Déplacer plus au sud sur l'A51 la gare de péage, en un endroit favorable à un dimensionnement correct. Cela aurait le grand mérite de régler le problème de la proximité avec le giratoire d'accès sur la RN 85. L'aménagement du km de la RN 85 visé ci-dessus devrait être également entrepris.

3) Créer « un deuxième robinet », avec une sortie pour le nord du département et la vallée de l'Ubaye, en aval de l'échangeur de la Saulce qui serait alors réservé à la desserte du Gapençais et du Champsaur-Valgaudemard. Ceci suppose la réalisation d'une bretelle de raccordement, à deux voies, équipée d'une gare de péage dédiée. Pour avoir un maximum d'efficacité, cette bretelle pourrait rejoindre le carrefour des RD 900 et RD 942, bifurcation vers et depuis l'Ubaye et le Nord du département, soit une route nouvelle d'environ 8km, limitée à 80km/h.

4) Créer un « deuxième robinet », avec une prolongation de l'A51 vers Gap ou avec une bretelle rejoignant la rocade de Gap en cours de construction, au bénéfice des trafics vers ou depuis l'ouest gapençais, le Champsaur et le Valgaudemard, avec une gare de péage dédiée. L'échangeur de la Saulce serait alors réservé à la desserte du sud gapençais, du nord des Hautes-Alpes et de la vallée de l'Ubaye. Cette solution contribuerait à la fluidité de la circulation dans Gap et serait très attractive pour le Champsaur.

Au regard de cette analyse, le projet d'aménagement du carrefour de Tallard prétend avoir pour objectif de permettre une meilleure fluidité du trafic, notamment lors des migrations dominicales, estivales et hivernales.

Nous pensons que seule la variante 3 est de nature à apporter une amélioration sensible de ce point de vue, mais uniquement dans le sens Sud-Nord, qui est le moins problématique. En effet, la création de deux voies sur la RN 85 dans le sens sud nord et la séparation des trafics

au niveau du giratoire entre les RD 942 et RN85, aura pour effet d'augmenter sensiblement le débit dans le sens Sud Nord.

Par contre, le projet ne règle rien en ce qui concerne le sens Nord-Sud, dans la mesure où la saturation à l'entrée de l'A51 se propagera vers le nord dans les mêmes conditions qu'actuellement bien au-delà du carrefour entre les RN 85 et RD 942. Que ce carrefour soit à feux tricolores ou giratoire n'y changera rien vu la saturation totale du trafic Nord-Sud lors des retours dominicaux.

Nous sommes donc très réservés sur l'intérêt du projet tel qu'il est proposé.

Nous pensons que pour se rapprocher des solutions 1 ou 2 citées ci-dessus et résoudre vraiment le problème, il conviendrait, en sus de la variante 3 :

- de mettre la RN 85 à deux voies dans le sens Nord Sud (donc en définitive à 4 voies à moins qu'il ne soit possible d'envisager qu'avec seulement 3 voies, la voie centrale puisse être affectée alternativement dans un sens ou l'autre de circulation selon le sens de trafic dominant, comme cela est pratiqué sur le Pont d'Aquitaine à Bordeaux depuis de nombreuses années, par exemple.
- d'agrandir sensiblement la gare de péage de La Saulce, dans les deux sens, voire à la déplacer plus au sud. "

En l'attente, nous vous prions de croire, monsieur le Commissaire, à l'assurance de nos sentiments dévoués.

Pour le bureau de P H-A Bruno Paris (Président)



Perspectives Haut-Alpes La Serre 06200 Puy Bonnières  
www.perspectiveshautalpes.com

perspectives.hautalpes@orange.fr

Contacts : Bruno Paris 06 20 41 22 78

Marc Bourgeois 06 86 46 86 21

Robert Agnel 06 25 68 74 95



Le principe du giratoire paraît très discutable.  
Il pénalisera, quelle que soit la variante  
retenue, les véhicules venant de Gap allant vers  
la Saulce surtout en situation de trafic  
intense venant de Tallard (et surtout du N du  
département). Situation extrême au moment  
du retour de stations (Dimanche de 16h à 20h).  
Pas d'autre solution satisfaisante que des  
voies décalées... axe Gap - la Saulce ?  
JP Reynier. 06 83 17 99 95.

## POINT DE VUE D'UN CITOYEN DE L'AIRE GAPENCAISE

J'ai examiné avec attention les différents projets étudiés par la DREAL et soumis à la concertation publique concernant l'aménagement de la section routière de la RN 85 comprise entre le la Carrefour à feux de l'Aérodrome de Gap-Tallard et le Carrefour giratoire de l'Autoroute A51 .

J'ai tout d'abord bien noté que le Coût d'objectif de ce projet était de 4 millions d'Euros acté par les 3 collectivités qui le financeront à parts égales , à savoir l'Etat ,la Région et le Département et qu'il fallait raisonnablement s'en tenir à ce montant , excluant donc d'office « des rêveries d'aménagement » certes intéressantes mais trop irréalistes financièrement et donc vouées à aller au panier .

Je me permets donc au travers de la Concertation lancée visant à recueillir l'avis des citoyens sur cette importante opération de donner mon point de vue , issu notamment de l'observation des faits et d'un certain pragmatisme pourrait-on dire :

### Qu'en est-il donc ?

#### ● **POURQUOI LA CONFIGURATION ACTUELLE DE CETTE SECTION ROUTIERE SE TRADUIT-ELLE PAR D'EXCEPTIONNELS BOUCHONS ?**

Tout a été dit sur les problèmes d'engorgement de la circulation à cet endroit ...  
Résumons-les cependant ainsi :

- L'un dans le sens Nord-Sud très souvent les soirs de Week-end et notamment en période hivernale au retour des stations de ski . La file de voiture provenant de la vallée de l'Avance via Tallard remonte en effet sur plusieurs kilomètres car butant sur le feu tricolore à faible débit du carrefour de l'Aérodrome . Le problème existe aussi mais à un degré moindre pour la file provenant de Gap via la RN 85 .
- L'autre dans le sens Sud-Nord quelques dizaines d'heures par an classées « rouges » , à la sortie du Péage de la Saulce où les véhicules arrivent du Péage sur 6 couloirs pour finalement aboutir quelques 150m plus loin sur 2 couloirs dans l'anneau du giratoire pour finalement converger quelques mètres plus loin en sortie de l'anneau vers un seul couloir . Cette configuration où les conducteurs hésitants des 2 voitures se retrouvent portière contre portière en sortie d'anneau, crée inévitablement dans un tel cas un ralentissement significatif du débit d'évacuation de l'anneau ...

Il faut ajouter et cela facilite les solutions à trouver , que sauf quelques rares cas dans l'année les Flux descendant fréquents et récurrents très denses Nord-Sud ne se déroulent pas en même temps que les migrations Sud-Nord bien moins problématiques car rares .

En conclusion sur cet aspect des choses le problème le plus important et urgent à régler est bien plus celui de l'augmentation du débit du Carrefour de l'Aérodrome que celui du débit de sortie du Péage de l'A51

Il faut rappeler bien que ce fût une évidence , que ces interminables bouchons des fins de Week-end dans le sens descendant constituent un véritable cauchemar qui est très dissuasif de venir dans les Hautes Alpes !.... Beaucoup d'habitants du Sud préfèrent aller skier en Savoie où les retours sont bien moins problématiques .  
C'est donc en termes économiques que se pose aussi le problème pour le Département des Hautes Alpes .

● **CONCERNANT LE REAMENAGEMENT DU CARREFOUR A FEUX DE L'AERODROME GAP-TALLARD**

Concernant le réaménagement de Carrefour c'est bien une configuration en giratoire qu'il faut envisagé et non pas un remake en signalisation tricolore .

La solution proposée par la DREAL est à l'évidence la bonne option en mélangeant toutefois certaines configurations entre 2 versions .

Il m'apparaît en tant qu'usager que le giratoire serait très performant en matière d'écoulement du trafic s'il était traité ainsi :

- Giratoire à 4 branches englobant la voie d'accès à la Zone d'activités desservant notamment Véolia , l'Hôtel Restaurant ,...
- Dans le sens La Saulce -Tallard , création d'une bretelle en tourne à droite hors carrefour avec un départ à quelques 150m en aval du giratoire .  
L'objectif étant que les véhicules devant se diriger vers Tallard ne soient jamais bloqués par ceux qui se dirigeant vers Gap , se retrouvent en attente d'entrer dans l'anneau de giration .
- Dans le sens La Saulce-Gap création d'un seul couloir d'entrée sur le Giratoire pour diriger les véhicules soit vers Gap soit vers la Zone d'activités .  
On notera que ce couloir sera pratiquement toujours prioritaire sur la file provenant de Tallard en raison du très faible tourne à gauche venant de Gap et des faibles sorties provenant de la Zone d'activités  
Il n'apparaît dès lors pas nécessaire d'aborder l'anneau de giration sur 2 couloirs ...
- Dans le sens Tallard- La Saulce création de 2 couloirs d'entrée sur le Giratoire , le 2<sup>ème</sup> prenant naissance à quelques 50m en amont du Carrefour et jouant un rôle de « tout droit » et « tourne à droite » vers Gap .  
Dans ce cas, entrer dans le Carrefour sur 2 couloirs est très intéressant aux heures de fort trafic quitte à se retrouver 100m plus loin sur un seul couloir descendant qui s'évacue bien en direction du Giratoire du Péage qui est ensuite abordé sur 2 couloirs comme actuellement ,donc avec un fort débit .
- Dans le sens Gap-la Saulce création de 2 couloirs d'entrée sur le Giratoire , le 2<sup>ème</sup> prenant naissance par précaution à quelques 50m en amont du Carrefour .
- Dans le sens de sortie de la Zone d'activités création d'un seul couloir entrant sur le Giratoire .
- Concernant les traversées piétonne et cycliste elles seront évidemment un peu déportées de l'anneau de giration d'une dizaine de mètres de façon que lorsque un véhicule s'arrête pour permettre la traversée son arrière soit hors de l'anneau  
De surcroît cette configuration de traversée un peu déportée est un plus pour la sécurité dans la mesure où l'automobiliste sorti de l'anneau et arrivant sur la traversée n'a plus à surveiller les voitures prioritaires arrivant sur sa gauche .

On notera par ailleurs que doit exister un îlot de largeur significative faisant office de refuge entre 2 couloirs en sens inverse .

Il est très recommandé en matière de sécurité qu'une telle traversée piétonne déportée se fasse en quinconce avec un fort biais de façon que les piétons et cyclistes abordent les voitures de face et non pas avec une vision par coté à l'équerre .

C'est donc une chicane centrale sur îlot qui s'impose . Traverser sur 3 couloirs sans au moins un refuge resterait très accidentogène ...

Il n'est en tout cas pas difficile que le projet réponde d'emblée à cette considération élémentaire touchant à la sécurité .

● **CONCERNANT LES CHEMINEMENTS PIETONS CYCLABLES ENTRE LE GIRATOIRE DE L'AUTOROUTE ET LE GIRATOIRE DE L'AERODROME ;**

Une configuration piétonne cyclable en site propre telle que proposée par la DREAL en site propre coté gauche en montant entre le Giratoire de l'Autoroute et celui de l'Aérodrome est une bonne option avec une passerelle accolée au Pont du Rousine .

On notera d'ailleurs dans ce cas particulier qu'une piste cyclable en site propre d'une largeur utile de largeur 2,50 m devrait normalement coûter moins cher toutes proportions gardées ,que 2 bandes latérales de 1,50 m bien moins sécurisantes . Donc pourquoi s'en priver !

● **CONCERNANT L'ECOULEMENT DU TRAFIC ENTRE LE PEAGE DE L'AUTOROUTE ET LE GIRATOIRE DE L'AUTOROUTE ;**

Quelle que soit l'option d'aménagement retenue il est assez probable durant quelques heures par an au moment des pointes très exceptionnelles du trafic que la sortie du Péage de La Saulce reste un peu difficile .

Dans la mesure où les crédits affectés à cette opération restent limités il faut rechercher faute de mieux un aménagement qui bien qu'à minima resterait néanmoins une amélioration très sensible de la situation actuelle. C'est-à-dire éliminer déjà une solution idéaliste et hors de portée financière qui consisterait à élargir à grands frais le Pont du Rousine voire même le refaire totalement pour créer 2 voie montantes entre le Giratoire de l'Autoroute et celui de l'Aérodrome , ce qui n'est à ce jour pas nécessaire .

C'est donc une conception très économique qui mériterait d'être étudiée et bien pesée et qui consisterait à créer déjà au moins une voie supplémentaire de dégagement en tourne à droite après le passage des barrières de péage , entre donc l'aire de stationnement de sortie et l'amont du Giratoire telle que le font apparaître les planches photographiques ci-après .

Tout s'y prête en faisant déboucher cette bretelle hors carrefour au même endroit qu'existe déjà une voie d'accès privative de service aux installations de Vinci .

Les véhicules sortant du Péage auraient alors la possibilité soit d'entrer sur le Giratoire comme actuellement mais aussi de prendre cette bretelle occasionnellement pratique shuntant le Giratoire .

S'agissant du débouché d'une voie secondaire sur la Route nationale une balise de perte de priorité serait nécessaire .

On peut même envisager que cette bretelle d'appoint ne serait mise en service que les jours de fort transit..



**GIRATOIRE DE L'AUTOROUTE A 51**  
Création d'une bretelle de sortie du Péage hors Giratoire



On notera que cette Bretelle débouche dans cette conception la plus basique, en aval du Pont du Rousine mettant à profit la configuration actuelle de l'accès privatif Vinci .  
Les véhicules arrivant sur la RN 85 mais hors carrefour auront la perspective toujours intéressante en plus d'un accès sur le Giratoire de s'intercaler en biais entre deux véhicules provenant du Giratoire de l'Autoroute et distants entre eux de quelques dizaines de mètres ,..  
Et cela sans pour autant diminuer le débit montant de la RN 85 puisque la bretelle ne serait pas prioritaire mais simplement pratique malgré la perte de priorité .

Une autre variante consisterait dans le même esprit à faire déboucher cette bretelle un peu plus haut mais restant quand même en aval du Pont du Rousine lequel conserverait donc toujours son gabarit actuel .

La solution idéale serait certes si l'on n'était pas limité par le plafond des 4 millions d'euros , de faire passer cette bretelle en parallèle du Pont du Rousine mais altimétriquement plus bas que celui-ci ,de façon à faire un couloir de 4m distinct en contrebas et qui rejoindrait une centaine de mètres en amont la RN 85 à hauteur de l'aire d'arrêt joutant la Déchetterie .... Mais il faudrait alors réajuster la voie d'accès à la Déchetterie et altimétriquement l'ouvrage d'art de cette bretelle de telle façon que la pente de la Bretelle ne dépasse pas 6% .  
Donc techniquement assez compliqué pour un gain moyen mais une explosion du Coût d'objectif initial .....  
Le jeu n'en vaut à priori pas la chandelle .

**En conclusion** L'Option d'une Bretelle en tourne à droite évitant le Giratoire délesterait assez sensiblement l'entonnoir de sortie du Péage aux heures de très fortes arrivées de l'Autoroute , rares il est vrai . C'est en tout cas une option simple à regarder de près par les techniciens .  
Néanmoins cette solution n'est certes pas la panacée mais elle améliorerait cependant très sensiblement et à peu de frais les blocages de cet entonnoir en sortie de Péage où l'on passe actuellement de 6 travées barrières à un seul couloir d'évacuation .  
Sa prise en charge financière pourrait d'ailleurs très bien être négociée avec Vinci qui a tout intérêt pour des raisons de recettes à ce que les véhicules arrivent de Sisteron par une Autoroute sans blocage au Péage et non pas par une Route nationale évitant le Péage !....

Dans la mesure où l'on s'en tient aux seuls aménagements d'un Giratoire au Carrefour de l'Aérodrome , d'une création en site propre d'un cheminement piéton cyclable entre le Giratoire de l'Autoroute et celui de l'Aérodrome et d'une création d'une simple bretelle de dégagement supplémentaire à la sortie du Péage tel que décrits ci-dessus , il est bien possible au vu des coûts extrapolés pratiqués par les Entreprises qu'on devrait être loin d'atteindre les 4 millions prévus initialement en valeur arrondie au Contrat de Plan ...  
Ce point reste cependant à confirmer dans une projection à terme par un diagnostic financier plus fin .

Dès lors il serait intéressant si une marge financière subsiste , d'inclure dans le projet en tranches conditionnelles quelques autres aménagements complémentaires en faveur de la sécurité dans ce secteur bien dans l'esprit du Contrat de Plan .

Citons par exemple :

**1 - Aménagement d'un tourne à gauche permettant dans le sens descendant depuis la RN 85 d'accéder au Parking de l'Aérodrome .**

Actuellement l'accès en venant de Gap au Parking principal de l'Aérodrome et notamment à la Maison de l'Air de l'Aérodrome est particulièrement dangereux . Les véhicules voulant y accéder s'arrêtent au milieu du seul couloir descendant et bloquent ceux qui arrivent derrière . Le risque est donc grand qu'ils soient percutés à l'arrière .

Certes on peut avancer qu'il existe un autre accès plus sécurisé à l'Aérodrome par le biais du Carrefour de Intermarché ... Le problème est que les usagers n'empruntent guère cet accès sécurisé préférant un accès plus direct au Parking. D'autant que ce tourne à gauche est autorisé par un pointillé central.

L'amélioration très significative consisterait à créer ce couloir de Tourne à gauche-mais Impliquerait de faire un élargissement localisé de la RN 85 à cet endroit afin d'y rétablir par une Légère inflexion le couloir descendant .

Un tel aménagement techniquement facile ne serait pas très coûteux pour cependant un gain considérable en matière de sécurité à l'accès très fréquenté de la Plateforme aérienne de Gap-Tallard .

**2 - Aménagement d'un Cheminement vélo- piéton double sens en Site propre entre le Carrefour giratoire d'Intermarché et le Giratoire à venir du Carrefour de l'Aérodrome**

Entre le Giratoire de Intermarché et le Carrefour de l'Aérodrome les nombreux cyclistes et les quelques rares piétons n'ont d'autres solutions que de circuler sur la chaussée même , avec tous les risques qu'ils encourent .

Prendre en compte dans le projet en tranche conditionnelle la réalisation en Site propre d'un cheminement vélo-piéton dans cette section de la RN85 serait très performant en matière de sécurité . Reste à voir de quel coté ce cheminement reste à positionner en fonction des disponibilités foncières .

Cela le serait d'autant plus complémentaire qu'un jour devra exister un même projet entre la limite d'Agglomération de la Ville de Gap et le Carrefour de Intermarché de Tallard ....

Il y aurait ainsi une liaison continue entre Gap et La Saulce , itinéraire très prisé par les cyclistes mais particulièrement dangereux pour eux actuellement .

**3 - Aménagement d'un Cheminement vélo-piéton double sens en Site propre le long de la RD942 entre le Giratoire à venir de l'Aérodrome et le Collège de Tallard .**

Entre le Carrefour giratoire à venir de l'Aérodrome et le Collège de Tallard il serait intéressant en matière de sécurité que soit réalisé en Site propre un Cheminement vélo-piéton double sens mais coté droit de la RD942 dans le sens La Saulce-Tallard .

L'objectif est de relier en mode doux La Saulce à Tallard , ce qui pour la desserte du Collège est très intéressant .

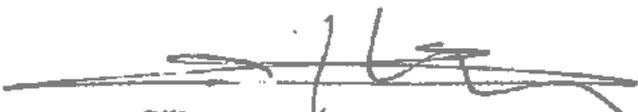
On notera que de mettre ces 3 Options ci-dessus en Tranches conditionnelles distinctes constitue une bonne précaution pour le cas où les propositions des Entreprises sur la Tranche ferme permettraient de dégager un bon reliquat financier par rapport au Coût d'objectif initial de 4 millions d'Euros .  
Mais cela suppose bien évidemment que ces options soient déjà annoncées en amont dans l'Enquête publique à venir et que les acquisitions foncières soient bien effectives .  
D'autant que dans ce cas particulier le coût du Foncier devrait être peu élevé .

Telles sont les commentaires et suggestions que m'inspire un tel projet d'aménagement essentiel pour les Département visant à mettre enfin un terme à ces interminables bouchons de plusieurs kilomètres auxquels sont confrontés les soirs de week-end les automobilistes rentrant des Hautes Alpes pour le Sud et qui doivent prendre leur mal en patience pour enfin franchir au bout d'une interminable attente pare choc contre pare choc le Carrefour à feux de l'Aérodrome...

Mais en attendant que ce réalise ce projet dont il n'est pas déraisonnable de penser qu'il mettra peut-être bien 5 ans avant d'être opérationnel et encore si tout va bien , il conviendrait d'examiner si dans cette attente le fonctionnement du Carrefour actuel à feux tricolores de l'Aérodrome ne pourrait quand même pas être un peu amélioré !

On trouvera donc ci-annexée et à toutes fins utiles une Note complémentaire visant en toute modestie à rechercher des perspectives d'amélioration du débit de cette intersection.

Fait à Gap le 27 Décembre 2018



Gilbert Espitalier  
14 Rue du Bosquet  
05000 GAP

Tel 06 88 14 83 43  
Mail [gilbertspit@orange.fr](mailto:gilbertspit@orange.fr)

PJ Note complémentaire intitulée :

**COMMENT TENTER D'AMELIORER LE DEBIT DU CARREFOUR  
ACTUEL A FEUX TRICOLORS DE L'AERODROME**

## COMMENT TENTER D'AMELIORER LE DEBIT DU CARREFOUR ACTUEL A FEUX TRICOLORES DE L'AERODROME

Il apparaît que le débit du Carrefour à feux de l'Aérodrome pourrait être très sensiblement amélioré :

- 1 - En optimisant ses paramètres de réglage des phases qui manifestement fonctionnent mal .
- 2 - En mettant en place une déviation « Axe bis jaune » dans Tallard
- 3 - En déviant totalement depuis le Centre ville de Tallard certains Week-end très chargés vers la RD46 en direction du Giratoire de Intermarché le Flux arrivant des Vallées de l'Avance et de Barcelonnette.

### OPTIMISATION DES PARAMETRES DE REGLAGE DE LA SIGNALISATION TRICOLERE .

Sans entrer dans le détail rappelons qu'un carrefour à feux doit être piloté par des paramètres prenant bien en compte la densité des différents flux abordant le carrefour .

Ces paramètres tous pré réglables sont notamment sur chaque couloir *les Intervalles véhicules , les temps mini de vert , les temps maxi de vert , les prolongations des temps de vert , les dispositifs de mesure de longueur de queue , les temps de rouge intégral ..etc...* le tout assorti d'un *Plan de feux* pré réglable en fonction de certaines heures ou jours .

Il s'avère qu'au Carrefour de Tallard bien peu de ces paramètres semblent bien fonctionner ...  
Soit parce que le système en place est totalement obsolète et que l'armoire centrale de commande ne fonctionne plus car d'un autre temps soit il n'y a plus un réglage optimal des paramètres .

A titre d'exemple il était encore remarqué dernièrement que les feux se déclenchaient au vert sur un couloir où il n'y avait pourtant pas de véhicules annoncé, bloquant donc un autre flux) , que le temps de vert sur un axe très chargé ne laissait passer qu'à peine entre 8 et 10 voitures provoquant dans la file un « effet accordéon » dû à l'inertie au démarrage et donc une pénible avancée de la file au compte goutte....etc....

Pour remédier un peu à cette situation de faible rendement du débit , il conviendrait que tous ces paramètres soient réajustés pour être mieux adaptés au trafic et peut-être même que l'Armoire de commande vraisemblablement obsolète , soit remplacée par une nouvelle armoire ...

Laquelle serait largement amortie dans l'attente de la future configuration de l'intersection ...

Autrement dit il faudrait une bonne révision et actualisation des paramètres gérant les flux de circulation .

A moins que la situation de tous les matériels soit dans un état désespéré irrécupérable !....Ce qui n'est pas sûr du tout .

Le système ainsi « rabiboché » permettrait un meilleur écoulement du trafic permettant d'attendre tant bien que mal la mise en service du nouveau Giratoire .

A préciser toutefois de quelle Administration relève cette maintenance des feux .

**MISE EN PLACE A PARTIR DU CENTRE DE TALLARD D'UNE « DEVIATION BIS JAUNE » VISANT A INCITER LES AUTOMOBILISTES BLOQUES DANS LA FILE D'ATTENTE A SE RABATTRE PAR LA RD46 POUR ABOUTIR AU CARREFOUR DE INTERMARCHE .**

On peut penser qu'une fois arrivés au Carrefour de Intermarché les véhicules vont se réintégrer dans la RN85 en direction de La Saulce le Carrefour de l'Aérodrome étant alors fluide car au clignotant. Certains vont même très vite comprendre qu'en prenant la direction de la Route de Sigoyer sur la droite ils ont la perspective de rejoindre rapidement par le Chemin des Gandières le Giratoire de l'Autoroute . Toutefois il n'est pas possible de flécher officiellement ce raccourci en raison de la configuration et de l'étroitesse du Chemin des Gandières .

On peut penser qu'au vu de ce délestage de la Circulation depuis le centre de Tallard la file de voitures en provenance des Vallées de l'Avance ou de Barcelonnette s'écoulera mieux en direction de l'Autoroute !...

**DEVIATION TEMPORAIRE LES SOIRS DE RETOUR DES WEEK END CHARGES ET DEPUIS LE CENTRE VILLE DE TALLARD PAR LA RD46 DE LA TOTALITE DE LA FILE DE VOITURES PROVENANT DES VALLEES DE L'AVANCE ET DE BARCELONNETTE ;  
DANS CE CAS LA SIGNALISATION DU CARREFOUR DE L'AERODROME EST MISE AU CLIGNOTANT FAVORISANT TOTALEMENT LE FLUX DOUBLE SENS DE LA RN85 .**

Une telle disposition aurait pour effet une fois les feux mis à l'orange clignotant de ne plus arrêter les véhicules sur l'axe à double sens de la RN85 .

Par contre il faudrait que si quelques véhicules débouchent encore de la RD942 (dont sûrement quelques riverains )sur le Carrefour passé au clignotant , et bien que la Route soit coupée un kilomètre en amont dans Tallard , ils soient assujettis à une balise de perte de priorité en débouchant sur la RN85 .

Une telle balise sera dissuasive car impliquant un temps d'attente plus ou moins important pour rejoindre la direction du Carrefour de l'Autoroute . Alors qu'en passant par la Déviation le trafic sera bien plus fluide en en raison du fort débit de la RN85 à hauteur du Carrefour fonctionnant au clignotant ..

Par contre et c'est là une contrainte problématique pour les Services gestionnaires de la route . Il faudrait en effet qu'ils viennent mettre en place le dimanche après midi dans le Centre de Tallard vers 16h00 les panneaux « ROUTE BARREE à 800m » et « DEVIATION OBLIGATOIRE » !.....C'est donc une contraint forte de gestion plus ou moins facile à mettre en œuvre .

Mais l'essai mérite d'être tenté et sera satisfaisant s'il est bien conduit .  
A voir donc en étroite concertation avec la Mairie de Tallard et le Conseil départemental s'agissant de 2 voies départementales RD 46 et RD 942 .



Le projet me paraît peu ambitieux pour un département touristique tel que le notre, d'autant qu'il s'agit de l'Entrée Sud du département et la plus importante en terme de trafic routier.

En effet, il me semble qu'une 2 x 2 voies cube la sortie d'autoroute et le rond point du pied de la plaine est nécessaire d'où mon interrogation sur le fait que le pont reste à 2 voies alors qu'il y a 4 voies d'accès au Nord et 8 voies d'accès au Sud, ce qui entraînera inévitablement une restriction du débit des véhicules et un risque d'étranglement.

D'autre part, le dossier Sécurité du pont n'est pas abordé : quel est son état de vétusté, sa durée de vie ? En cas de crue, quelles sont les conséquences et en cas d'accrochage, le trafic est bloqué.

Pour les pistes cyclables, je note qu'elles traversent les axes majeurs d'où des risques d'accident et au minimum des tensions entre usagers de la route.

Aucun passage pour la faune est indiqué.

Pour ce qui me concerne, je remarque qu'une partie de mes terrains est concernée par ce projet, toutefois ils seront utilisés pour permettre l'accès à des intérêts privés donc une partie de l'argent des contribuables sera détournée à des fins privées. -)



Il n'y a donc pas d'utilité publique sur cette partie.

En conclusion, l'axe SUD du département aurait pu faire l'objet d'un projet plus ambitieux afin de donner aux touristes qui contribuent à la richesse du département une image positive et moderne de celui-ci. Même si l'avenir est aux véhicules + écologiques et respectueux de l'environnement, le flux restera important sur cet axe.

Mesdames, Messieurs les politiques  
soyez ambitieux pour vos territoires  
ruraux

Patrick MONDON  
propriétaire Pouvier Pied de la Plaine  
1928, route de Sipsyen  
05130 FOUILLOUSE



# CONTRIBUTIONS VIA LE FORMULAIRE D'EXPRESSION EN LIGNE



# Site Internet DREAL PACA

Concertation du 10 au 28 décembre 2018

## Concertation RN85 - Tallard

retour sur la [rubrique de présentation de l'opération](#)

### Bonjour et bienvenue sur le forum "Spécial concertation publique"

En téléchargement :

- [Dossier concertation RN85 Tallard 2018](#) (format pdf - 5.5 Mo - 07/12/2018)
- [Panneaux d'exposition RN85 Tallard](#) (format pdf - 7.9 Mo - 07/12/2018)

Cet espace vous est dédié durant toute la durée de la concertation publique (du 10 au 28 décembre 2018) autour du projet d'aménagement de la RN85 - Tallard.

### A vous d'amorcer le dialogue ! A vous de participer !

Formulaire en ligne n'est plus disponible depuis le 28 décembre 2018, date de la fin de la consultation

- [Amélioration trafic au carrefour de Tallard](#)
- [carrefour N85 D942 tallard](#)
- [carrefour Tallard](#)
- [carrefour de tallard rn85 rd942](#)
- [carrefour tallard](#)
- [Circulation des vacanciers \(hivers & été\)](#)
- [enquête publique la saulce \(05\)](#)
- [Bouchon de Tallard](#)
- [Amélioration trafic au carrefour de Tallard](#)
- [Tallard RN 85 accès A51](#)
- [RN 85 carrefour de tallard](#)
- [desengorgement la saulce tallard](#)
- [Aménagement de Tallard](#)
- [Amélioration de la circulation au sud de Gap](#)
- [Aucun des projets](#)
- [carrefour Tallard](#)
- [Aménagement carrefour RN 85 / RD 942 Tallard](#)

---

## Amélioration trafic au carrefour de Tallard

Description :

Participation à l'enquête publique « carrefour de Tallard »

Assises de la mobilité

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Pour donner suite au lancement par le gouvernement des assises nationales de la mobilité en 2017, notre association de 600 adhérents a pris l'initiative de rédiger un projet de contribution pour porter une vision et des propositions sur les déplacements, tous modes confondus, vers et depuis les Hautes-Alpes et à l'intérieur du département. Un des points importants de ce dossier traite du désengorgement de l'accès à l'A51, qui concerne le carrefour de Tallard. Voir courrier cosigné par la CCI, Fédération BTP05, Chambre des Métiers, UPE et Association Déviation La Roche de Rame en annexe.

Si le projet du carrefour de Tallard est une belle opportunité d'investissement et d'amélioration du trafic routier au Sud de Gap, nous pensons qu'il n'est qu'une première étape à la résolution du « bouchon de Tallard ». En effet, notre contribution aux assises de la mobilité traite le dossier dans sa globalité. Le retour positif du Président de Région, mais aussi de madame la Ministre Elisabeth Borne qui a donné un avis plutôt favorable lors de notre rencontre à St Léger les Mèlèzes en Septembre dernier en sont la preuve. Son secrétaire de cabinet a trouvé pertinente l'idée d'associer le concessionnaire de l'A51 pour une étude d'adossement efficace et thermique de fluidification de trafic et peu onéreuse pour le contribuable.

Dossier « carrefour de Tallard, échangeur de La Saulce » :

L'échangeur de la Saulce, terminus de l'A51, permet de desservir vers et depuis le Sud (régions Sud PACA et Occitanie) les secteurs suivants :

- Le Gapençais et les vallées du Champsaur Valgaudemard, via la RN 85
- Le nord des Hautes-Alpes et ses différentes vallées, via la RN 85, la RD 942 puis la RN 94
- La vallée de l'Ubaye et le col de Larche vers l'Italie (Cunéo), via la 942 puis la RD 900

En période normale, le trafic sur l'ensemble de ces itinéraires à l'approche de l'A51 est fluide et les temps de parcours corrects. Il est toujours possible d'améliorer la situation, de gagner en confort et de gratter quelques minutes, mais ceci ne peut justifier en soi de lourds investissements publics.

En période de forte affluence, notamment lors des chassés croisés touristiques, des bouchons se forment systématiquement, qui peuvent aller de 5km sur l'A51 dans le sens sud-nord à 25km dans le sens nord-sud, les queues pouvant remonter couramment jusqu'à Notre Dame du Laus sur la RD 942 dans la vallée de l'Avance ou jusqu'aux abords de Gap sur la RN85.

Cette situation peut générer plusieurs heures d'attente, un gaspillage certain de carburant et une pollution fortement dommageable. Au-delà, c'est toute l'attractivité touristique et économique de notre département qui est mise à mal. Quel accueil de bienvenue !

C'est donc à notre sens ce problème là qu'il convient de régler en priorité.

Pour cela, il faut d'abord analyser pourquoi et comment ces bouchons gigantesques se forment.

La raison en est triple :

- Un problème de robinet : le débit de la gare de péage de La Saulce est nettement insuffisant pour absorber rapidement les pointes de trafic.
- Un problème de positionnement du robinet : la distance entre la gare de péage et le giratoire d'accès à la RN 85 est minime, de l'ordre de 100 mètres, ce qui limite fortement la capacité de stockage des véhicules en attente. De ce fait, dès que le trafic se densifie, le giratoire lui-même se bloque et c'est tout le trafic, qu'il aille vers l'autoroute ou non qui est bloqué, le problème remontant rapidement sur la RN 85, puis sur les RD 942 et RD 900. Il faut des heures pour résorber alors les bouchons, « au compte-goutte ».
- Un goulet d'étranglement, le tronçon d'1km de la RN85 entre l'échangeur et la bifurcation vers Tallard, qui ne peut absorber à lui seul tout le trafic cumulé qui s'y concentre ; cela est particulièrement visible dans le sens Sud Nord, le bouchon sur l'A51 se prolongeant de fait jusqu'à cette bifurcation.

Pour régler le problème de façon efficace, il faut en premier lieu s'attaquer au débit du robinet trop petit, puis aux deux autres sujets.

Quatre solutions au moins sont envisageables :

- 1) Agrandir sensiblement la gare de péage de La Saulce. Il ne fait aucun doute que cela améliorera la situation. Mais pour être efficace, l'agrandissement doit être conséquent, vu la proximité du carrefour giratoire. Il faudrait également augmenter la capacité de la RN 85 sur le km problématique, par une mise à 3 voies, voire 4, ce qui ne va pas de soi au regard de la géométrie des lieux.
- 2) Déplacer plus au sud sur l'A51 la gare de péage, en un endroit favorable à un dimensionnement correct. Cela aurait le grand mérite de régler le problème de la proximité avec le giratoire d'accès sur la RN 85. L'aménagement du km de la RN 85 visé ci-dessus devrait être également entrepris.
- 3) Créer « un deuxième robinet », avec une sortie pour le nord du département et la vallée de l'Ubaye, en aval de l'échangeur de la Saulce qui serait alors réservé à la desserte du Gapençais et du Champsaur-Valgaudemard. Ceci suppose la réalisation d'une bretelle de raccordement, à deux voies, équipée d'une gare de péage dédiée. Pour avoir un maximum d'efficacité, cette bretelle pourrait rejoindre le carrefour des RD 900 et RD 942, bifurcation vers et depuis l'Ubaye et le Nord du département, soit une route nouvelle d'environ 8km, limitée à 80km/h.
- 4) Créer un « deuxième robinet », avec une prolongation de l'A51 vers Gap ou avec une bretelle rejoignant la rocade de Gap en cours de construction, au bénéfice des trafics vers ou depuis l'ouest gapençais, le Champsaur et le Valgaudemard, avec une gare de péage dédiée.

L'échangeur de la Saulce serait alors réservé à la desserte du sud gapençais, du nord des Hautes-Alpes et de la vallée de l'Ubaye. Cette solution contribuerait à la fluidité de la circulation dans Gap et serait très attractive pour le Champsaur.

Au regard de cette analyse, le projet d'aménagement du carrefour de Tallard prétend avoir pour objectif de permettre une meilleure fluidité du trafic, notamment lors des migrations dominicales, estivales et hivernales.

Nous pensons que seule la variante 3 est de nature à apporter une amélioration sensible de ce point de vue, mais uniquement dans le sens Sud-Nord, qui est le moins problématique. En effet, la création de deux voies sur la RN 85 dans le sens sud nord et la séparation des trafics au niveau du giratoire entre les RD 942 et RN85, aura pour effet d'augmenter sensiblement le débit dans le sens Sud Nord.

Par contre, le projet ne règle rien en ce qui concerne le sens Nord-Sud, dans la mesure où la saturation à l'entrée de l'A51 se propagera vers le nord dans les mêmes conditions qu'actuellement bien au-delà du carrefour entre les RN 85 et RD 942. Que ce carrefour soit à feux tricolores ou giratoire n'y changera rien vu la saturation totale du trafic Nord-Sud lors des retours dominicaux.

Nous sommes donc très réservés sur l'intérêt du projet tel qu'il est proposé.

Nous pensons que pour se rapprocher des solutions 1 ou 2 citées ci-dessus et résoudre vraiment le problème, il conviendrait, en sus de la variante 3 :

- de mettre la RN 85 à deux voies dans le sens Nord Sud (donc en définitive à 4 voies à moins qu'il ne soit possible d'envisager qu'avec seulement 3 voies, la voie centrale puisse être affectée alternativement dans un sens ou l'autre de circulation selon le sens de trafic dominant, comme cela est pratiqué sur le Pont d'Aquitaine à Bordeaux depuis de nombreuses années, par exemple.
- d'agrandir sensiblement la gare de péage de La Saulce, dans les deux sens, voire à la déplacer plus au sud. "

En l'attente, nous vous prions de croire, monsieur le Commissaire, à l'assurance de nos sentiments dévoués.

Pour le bureau de P H-A Bruno Paris (Président)

Contacts : Bruno Paris 06 20 41 22 78

Marc Bourgeois 06 86 46 86 21

Robert Agnel 06 25 68 74 95

---

## **carrefour N85 D942 tallard**

Description :

il me paraît évident qu'il faut un grand giratoire pour résoudre l'écoulement du trafic

en tant que cycliste le projet 4a me soucie : dans le sens sud vers nord à la sortie de la voie verte , comment traverser le flot de véhicules si il est dense ?

ma préférence va au projet 5b avec une seule voie de circulation dans les sens sud nord après le shunt se dirigeant vers tallard

en effet si il y a 2 files sens sud nord à l'arrivée sur le giratoire, il sera excessivement dangereux pour un cycliste se dirigeant du sud en direction de gap de traverser le giratoire (il y aura des véhicules doublant le cycliste et tournant à droite vers tallard coupant la route du cycliste) avec le projet 5b on peut supposer que quasiment tous les véhicules venant du sud allant à tallard prendront le shunt

autre remarque il ne faut pas dans le sens sud nord avec 2 voies préselectionner bien avant le giratoire la voie de droite pour tallard et celle de gauche pour gap (cas du boulevard curie sur gap avant le rond point du cèdre : très difficile pour un cycliste de rouler entre les 2 files pour aller tout droit avenue du commandant dumont)

---

## **carrefour Tallard**

Description :

Bonjour.J'apprécie la manière dont la consultation a été organisée.

Je suis automobiliste et cycliste.En conséquence la variante 4a me convient et pour un coût "raisonnable".Une passerelle sur le Rousine me semble suffisante pour absorber le trafic vélo et piétons.D'autant que selon mes observations,l'usage,par les vélos, de la voie descendante(vers la Saulce) est plus fréquent que celui de la voie montante.

Je m'interroge sur la circulation des vélos entre le rond point de l'autoroute et la rue des Jardins ou Trébaudon,qui est souvent empruntée. Le passage sur le pont du Rousine est parfois anxiogène.La variante 4b permet de répondre à cette inquiétude au niveau du pont, mais est moins satisfaisante sur les autres parties du parcours.

Les variantes organisant une circulation sur 2 voies entre la sortie autoroute et le nouveau carrefour me paraissent très accidentogènes.

Enfin il est important que l'entretien de la voie verte soit bien effectué. A défaut les vélos ne pourraient pas l'utiliser et les bienfaits de l'aménagement réduits en terme de sécurité.

christian Goletto

---

## **carrefour de tallard rn85 rd942**

Description :

bonjour personnellement sur les 7 variantes je préfère la variante n°3 avec la création d un shunt vers la rd 942.Dommage que la rn 85 ne soit pas doublé dans le sens nord sud (feu rouge au rond point A51) Pourquoi pas une variante N°8 tous simplement une déviation de la RN 85 avant le feu rouge avec un pont qui enjambe la rousine et le baudon et une arrivé directe sur le rond point de A51 l ancienne rn85 du rond point a51 au feu rouge( feus supprimé) ne servant plus que pour desservir la rd 942 en direction de tallard (et les stations de ski) et un accès vers la ZA de la Côte de Jalla (peu de circulation le weekend) cordialement un vacancier été / Hiver souvent coincé dans les bouchons

---

## **carrefour tallard**

Description :

Bonjour,

Nous vous remercions de solliciter notre avis.

Ma préférence va pour le projet 4a c'est à dire le moins onéreux.

Cordialement

---

## Circulation des vacanciers (hivers & été)

Description :

Outre certaines soirées de semaine, le principal point noir est l'accès (et le retour) des vacanciers à notre département...

Or déjà hier soir, dimanche 16 on avait plusieurs kilomètres d'embouteillage comme c'est le cas de tous les dimanches en hivers et au en été.

En conséquence, le nouvel aménagement devra permettre de résoudre ce problème qui est un frein important au développement touristique de tout le département du 05 mais aussi de la vallée de l'Ubaye (les touristes râlent et je les comprends).

Aussi, si la DREAL certifie que toutes les solutions permettront de résoudre cette problématique, alors elles sont toutes bonnes... Cependant, j'aurai plutôt l'impression qu'aucune ne convient ! Si c'est le cas, c'est simplement du gaspillage de l'argent publique. A quand la déviation de Tallard (7km) entre la sortie d'autoroute et l'intersection D942/D900B (au marché paysan)? Surtout que si c'est un tronçon autoroutier, ce sera au gestionnaire de payer en grande partie les travaux !

---

## enquête publique la saulce (05)

Description :

Monsieur le Commissaire Enquêteur, Pour donner suite au lancement par le gouvernement des assises nationales de la mobilité en 2017, notre association de 600 adhérents a pris l'initiative de rédiger un projet de contribution pour porter une vision et des propositions sur les déplacements, tous modes confondus, vers et depuis les Hautes-Alpes et à l'intérieur du département. Un des points importants de ce dossier traite du désengorgement de l'accès à l'A51, qui concerne le carrefour de Tallard. Voir courrier cosigné par la CCI, Fédération BTP05, Chambre des Métiers, UPE et Association Déviation La Roche de Rame en annexe. Si le projet du carrefour de Tallard est une belle opportunité d'investissement et d'amélioration du trafic routier au Sud de Gap, nous pensons qu'il n'est qu'une première étape à la résolution du « bouchon de Tallard ». En effet, notre contribution aux assises de la mobilité traite le dossier dans sa globalité. Le retour positif du Président de Région, mais aussi de madame la Ministre Elisabeth Borne qui a donné un avis plutôt favorable lors de notre rencontre à St Léger les Mèlèzes en Septembre dernier en sont la preuve. Son secrétaire de cabinet a trouvé pertinente l'idée d'associer le concessionnaire de l'A51 pour une étude d'adossement efficace et thème de fluidification de trafic et peu onéreuse pour le contribuable. Page 2 sur 4 Dossier « carrefour de Tallard, échangeur de La Saulce » : L'échangeur de la Saulce, terminus de l'A51, permet de desservir vers et depuis le Sud (régions Sud PACA et Occitanie) les secteurs suivants : - Le Gapençais et les vallées du Champsaur Valgaudemard, via la RN 85 - Le nord des Hautes-Alpes et ses différentes vallées, via la RN 85, la RD 942 puis la RN 94 - La vallée de l'Ubaye et le col de Larche vers l'Italie (Cunéo), via la 942 puis la RD 900 En période normale, le trafic sur l'ensemble de ces itinéraires à l'approche de l'A51 est fluide et les temps de parcours corrects. Il est toujours possible d'améliorer la situation, de gagner en confort et de gratter quelques minutes, mais ceci ne peut justifier en soi de lourds investissements publics. En période de forte affluence, notamment lors des chassés croisés touristiques, des bouchons se

forment systématiquement, qui peuvent aller de 5km sur l'A51 dans le sens sud-nord à 25km dans le sens nord-sud, les queues pouvant remonter couramment jusqu'à Notre Dame du Laus sur la RD 942 dans la vallée de l'Avance ou jusqu'aux abords de Gap sur la RN85. Cette situation peut générer plusieurs heures d'attente, un gaspillage certain de carburant et une pollution fortement dommageable. Au-delà, c'est toute l'attractivité touristique et économique de notre département qui est mise à mal. Quel accueil de bienvenue ! C'est donc à notre sens ce problème là qu'il convient de régler en priorité. Pour cela, il faut d'abord analyser pourquoi et comment ces bouchons gigantesques se forment. La raison en est triple :

- Un problème de robinet : le débit de la gare de péage de La Saulce est nettement insuffisant pour absorber rapidement les pointes de trafic. - Un problème de positionnement du robinet : la distance entre la gare de péage et le Page 3 sur 4 giratoire d'accès à la RN 85 est minime, de l'ordre de 100 mètres, ce qui limite fortement la capacité de stockage des véhicules en attente. De ce fait, dès que le trafic se densifie, le giratoire lui-même se bloque et c'est tout le trafic, qu'il aille vers l'autoroute ou non qui est bloqué, le problème remontant rapidement sur la RN 85, puis sur les RD 942 et RD 900. Il faut des heures pour résorber alors les bouchons, « au compte-goutte ». - Un goulet d'étranglement, le tronçon d'1km de la RN85 entre l'échangeur et la bifurcation vers Tallard, qui ne peut absorber à lui seul tout le trafic cumulé qui s'y concentre ; cela est particulièrement visible dans le sens Sud Nord, le bouchon sur l'A51 se prolongeant de fait jusqu'à cette bifurcation. Pour régler le problème de façon efficace, il faut en premier lieu s'attaquer au débit du robinet trop petit, puis aux deux autres sujets. Quatre solutions au moins sont envisageables : 1) Agrandir sensiblement la gare de péage de La Saulce. Il ne fait aucun doute que cela améliorera la situation. Mais pour être efficace, l'agrandissement doit être conséquent, vu la proximité du carrefour giratoire. Il faudrait également augmenter la capacité de la RN 85 sur le km problématique, par une mise à 3 voies, voire 4, ce qui ne va pas de soi au regard de la géométrie des lieux. 2) Déplacer plus au sud sur l'A51 la gare de péage, en un endroit favorable à un dimensionnement correct. Cela aurait le grand mérite de régler le problème de la proximité avec le giratoire d'accès sur la RN 85. L'aménagement du km de la RN 85 visé ci-dessus devrait être également entrepris. 3) Créer « un deuxième robinet », avec une sortie pour le nord du département et la vallée de l'Ubaye, en aval de l'échangeur de la Saulce qui serait alors réservé à la desserte du Gapençais et du Champsaur-Valgaudemard. Ceci suppose la réalisation d'une bretelle de raccordement, à deux voies, équipée d'une gare de péage dédiée. Pour avoir un maximum d'efficacité, cette bretelle pourrait rejoindre le carrefour des RD 900 et RD 942, bifurcation vers et depuis l'Ubaye et le Nord du département, soit une route nouvelle d'environ 8km, limitée à 80km/h. 4) Créer un « deuxième robinet », avec une prolongation de l'A51 vers Gap ou avec une bretelle rejoignant la rocade de Gap en cours de construction, au bénéfice des trafics vers ou depuis l'ouest gapençais, le Champsaur et le Valgaudemard, avec une gare de péage dédiée. L'échangeur de la Saulce serait alors réservé à la desserte du sud gapençais, du nord des Hautes-Alpes et de la vallée de l'Ubaye. Cette solution contribuerait à la fluidité de la circulation dans Gap et serait très attractive pour le Champsaur. Au regard de cette analyse, le projet d'aménagement du carrefour de Tallard prétend avoir pour objectif de permettre une meilleure fluidité du trafic, notamment lors des migrations dominicales, estivales et hivernales. Nous pensons que seule la variante 3 est de nature à apporter une amélioration sensible de ce point de vue, mais uniquement dans le sens Sud-Nord, qui est le moins problématique. En Page 4 sur 4 effet, la création de deux voies sur la RN 85 dans le sens sud nord et la séparation des trafics au niveau du giratoire entre les RD 942 et RN85, aura pour effet

d'augmenter sensiblement le débit dans le sens Sud Nord. Par contre, le projet ne règle rien en ce qui concerne le sens Nord-Sud, dans la mesure où la saturation à l'entrée de l'A51 se propagera vers le nord dans les mêmes conditions qu'actuellement bien au-delà du carrefour entre les RN 85 et RD 942. Que ce carrefour soit à feux tricolores ou giratoire n'y changera rien vu la saturation totale du trafic Nord-Sud lors des retours dominicaux. Nous sommes donc très réservés sur l'intérêt du projet tel qu'il est proposé. Nous pensons que pour se rapprocher des solutions 1 ou 2 citées ci-dessus et résoudre vraiment le problème, il conviendrait, en sus de la variante 3 :

- de mettre la RN 85 à deux voies dans le sens Nord Sud (donc en définitive à 4 voies à moins qu'il ne soit possible d'envisager qu'avec seulement 3 voies, la voie centrale puisse être affectée alternativement dans un sens ou l'autre de circulation selon le sens de trafic dominant, comme cela est pratiqué sur le Pont d'Aquitaine à Bordeaux depuis de nombreuses années, par exemple.
  - d'agrandir sensiblement la gare de péage de La Saulce, dans les deux sens, voire à la déplacer plus au sud. " En l'attente, nous vous prions de croire, monsieur le Commissaire, à l'assurance de nos sentiments dévoués.
- 

## **Bouchon de Tallard**

Description :

Bonjour, le fait d'aménager le carrefour de Tallard est une première avancée, mais le bouchon récurrent des périodes de vacances estivales et hivernales ne pourra être réglé que par l'évitement du centre du village de Tallard.

Pourquoi Escota n'est-il pas consulté pour travailler sur ce dossier peut-être même par un adossement à l'A51 et le déplacement de la gare de péage ou mieux la création d'une petite voie 80/90km/H qui évite vignobles et villages et desserve le carrefour du marché paysan?

Ne pas oublier le niveau de pollution actuel du centre village bien au dessus des valeurs réglementaires lors des week-ends de ski. Les logements situés le long de la route (dans le village) ne sont pas confortables et peu habités à cause des excès de bruit.

Il suffit de demander aux habitants de La Saulce, Chorges, Embrun, Châteauroux s'ils seraient prêts à avoir de nouveau le trafic "camions" en centre ville. Mais c'est bien encore le cas à Tallard !!

Bonnes fêtes de Noël

---

## **Amélioration trafic au carrefour de Tallard**

Description :

L'amélioration des dessertes routières dans les Hautes Alpes est utile et urgente. Les solutions proposées pour améliorer la fluidité à TALLARD sont bienvenues mais peut être pas assez ambitieuses pour le moyen ou long terme. On pourrait envisager un partenariat avec le concessionnaire de l'A 51 pour bâtir un projet plus complet , plus structurant avec à minima l'évitement de Tallard et une bretelle direction UBAYE et Vallée de l'Avance.

---

## Tallard RN 85 accès A51

Description :

Contribution du 16 décembre 2018

Selon le recensement de la circulation de la « DIRMED » 2017 le trafic moyen journalier est de :

- 18 376 véhicules sur la portion giratoire A51 [?] Rd 992
- 12 615 véhicules sur la RN 85 en direction de Gap depuis le carrefour avec le RD 992
- 5 761 véhicules sur la RD 992 en direction de Tallard

Si on se place du point de vue du déplacement quotidien il faut donc favoriser la liaison avec Gap.

Si on se place du point de vue de la sécurité, il faut se préoccuper de la portion de la RN 85 longeant l'aérodrome de TALLARD et de sa zone d'activité.

Si on se place du point de vue financier, il conviendrait d'impliquer le concessionnaire de l'autoroute A51 qui bénéficiera en premier lieu de la fluidification du trafic de son accès et de sa sortie.

En effet aujourd'hui, en période de forte affluence, je pense qu'une partie des usagers se déporte sur le péage de Sisteron Nord, soit en passant par Veynes, soit en passant par les routes secondaires entre Sisteron et Tallard.

En conséquence, il me semblerait judicieux d'étudier une connexion au péage de La Saulce depuis le pont de Rousine sur la route des chaumasse par une bretelle longeant le Rousine rive droite. Le péage de la liaison à Gap peut être installé à proximité du rond-point du Rousine ou juxtaposé au péage existant.

Cette variante pourrait être à la charge du concessionnaire de l'A51 qui se financerait par le péage de l'utilisateur plutôt que par le contribuable

Cette solution, avec un impact minime sur la circulation pendant les travaux, permettra aussi de répondre à la problématique des bouchons lors des weekend de sports d'hivers et de départs en vacances.

De plus cette variante peut permettre ou faciliter une extension de la zone activité de l'aérodrome de Tallard rive gauche du Rousine.

Patrick MILLET

---

## RN 85 carrefour de tallard

Description :

Excellente initiative

Il est important que depuis la sortie du péage jusqu'au futur rond point une 2x2 voies soit réalisée. cela permettra de "trier" les automobilistes suivant leur destination finale : Le bassin gapençais d'une part, le Val Durance et Ubaye d'autre part.

Idem pour la descente vers A51 : cela évitera le goulet d'étranglement dû au futur rond point de l'aérodrome.

---

## **desengorgement la saulce tallard**

Description :

creation d une voie qui contourne tallard en direction de la vallée de l ubaye

---

## **Aménagement de Tallard**

Description :

Bonjour,

Je pencherai pour le projet 4a car il me paraît le plus sûr pour les cyclistes, élément capital au vu des 5 accidents mortels de cyclistes ces trois dernières années dans notre département.

Et ce projet est en plus le moins coûteux !

PM

---

## **Amélioration de la circulation au sud de Gap**

Description :

Bonjour,

Les conclusions de l'association P H-A me semblent très pertinentes et répondre à un problème plus large sur le sud de Gap.

Venant plusieurs fois par an en Ubaye (par le nord et non le sud), je constate la difficile circulation aux intersections de la D900 avec la D942 au sud de Gap et à l'embranchement de la vallée de l'Avance, ND du Laus. De plus, la traversée de Remollon est un gros point noir. Je pense qu'il faut aussi s'attaquer à ces 3 points noirs en plus de celui de Tallard.

Mais une prolongation de l'A51 jusqu'à la RN94 ne serait pas du luxe et améliorerait grandement les choses.

Cordialement

---

## **Aucun des projets**

Description :

Bonjour, aucun des projets présentés ne réglera le problème. Pour supprimer le goulot d'étranglement, il faut créer a minima 2x2 voies entre les giratoires. Également renforcer la capacité du péage de la Saulce. Pour rappel la solution minimale pour commencer à désenclaver les HA il y

a quelques années consistait en la réalisation d'un segment autoroutier La Saulce - La Bâtie Neuve !  
Que de renoncements et de volte-face des "décideurs" depuis !

---

## **carrefour Tallard**

Description :

Bonjour, En tant qu'automobiliste, je suis réservé sur l'efficacité des mesures proposées. En effet, il y a actuellement 3 goulots d'étranglement (péage A51, pont du Rousine, feu de Tallard), et un seul serait supprimé (feu). En tant que cycliste, nette préférence pour 4a. Une fois fait le choix routier définitif, il faudra étudier dans le détail les aménagements cyclables pour tenir compte des préconisations du CEREMA, de la Fédération Française de Cyclotourisme (Charte Cyclable), et des usagers locaux. A votre disposition pour y participer. Cordialement.

---

## **Aménagement carrefour RN 85 / RD 942 Tallard**

Description :

Bonjour,

Suite à la concertation publique pour le projet d'aménagement du carrefour de Tallard, au vu du trafic hivernal qui est important, il me semble opportun de maintenir la bretelle de desserte dans le sens SUD - NORD (vers Briançon) et de ne pas passer par un rond point ou du moins celui-ci viendrait en complément.

Il semble également important de mettre en place une deux voies depuis la sortie d'autoroute jusqu'au fameux rond point envisagé et pourquoi pas la poursuivre jusqu'à l'entrée de Tallard. Un créneau de dépassement à 90km/h ne ferait pas de mal sachant que la route vers les stations du Nord du département est encore très longue et surtout à 80km/h....

La solution 1 proposée risquerait d'apporter de la confusion au vu du marquage au sol compliqué.

Enfin, il me semble qu'il était question de poursuivre l'Autoroute A51 jusque Chorges afin de poursuivre le désenclavement du Nord du département des Hautes-Alpes ? (Ministre Ollier ?)

Bonne réalisation de projet et fin d'année.

A.CAZAN



# SUPPORT DE PRÉSENTATION ET SYNTHÈSE DES 2 RÉUNIONS PUBLIQUES



# Réunions publiques

La Saulce le 13/12/18

Tallard le 20/12/18



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**DREAL**

PROVENCE-ALPES  
CÔTE D'AZUR

# Accueil

Présentation des participants



# Mot d'accueil



# Présentation de l'équipe

## **Maîtrise d'ouvrage : DREAL PACA**

- Lionel Patte, Chef de l'unité maîtrise d'ouvrage
- Loic Bonnier, responsable d'opération

## **Bureau d'étude - Etudes d'opportunité : EGIS villes et transports**

- Raphaël Fiordelisi

## **Animation et facilitation des échanges : Nicaya conseil**

- Blandine Périchon
- Barbara Antonelli
- Véronique Maillet



# Déroulement de la réunion

| HEURE  | DÉROULÉ   | DURÉE |
|--|---|-------|
| <b>1<sup>er</sup> temps</b><br>18h10 – 18h40 | La concertation publique<br>Présentation du projet de carrefour de Tallard <ul style="list-style-type: none"><li>• Contexte</li><li>• Objectifs</li><li>• Avancement</li><li>• Présentation des variantes</li></ul> | 30'   |
| <b>2<sup>ème</sup> temps</b><br>18h40 – 20h  | Échanges avec les participants  | 1h30' |

# Règles pour les échanges

- + Respect
- + Ecoute
- + Pas de jugement
- + Bienveillance
- + Les échanges sont enregistrés
- + Des photographies peuvent être prises
- + Sollicitation de prise de parole auprès de l'animateur de la réunion
- + Pour une bonne prise en compte de votre point de vue, merci d'attendre qu'un micro vous soit remis
- + Durée envisagée de la réunion : 18h-20h





#### POUR VOUS INFORMER ET VOUS EXPRIMER :

##### DEUX RÉUNIONS PUBLIQUES :

- le **jeudi 13 décembre** à 18h salle polyvalente de La Saulce, chemin de l'enclos, 05110 La Saulce
- le **jeudi 20 décembre** à 18h, dans la salle polyvalente, place du Général de Gaulle, 05130 Tallard

##### DEUX EXPOSITIONS PUBLIQUES en mairie de La Saulce et de Tallard, aux heures d'ouverture au public :

- des panneaux d'information
- un registre est à votre disposition pour recueillir vos avis

##### SUPPORTS NUMÉRIQUES :

- le site de la DREAL PACA : [www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr) (rubrique : projets infrastructures routières)
- des supports d'information téléchargeables
- un formulaire pour recueillir vos avis

##### Et également des informations

sur les sites de :

- la ville de Tallard : [www.ville-tallard.fr](http://www.ville-tallard.fr)
- la ville de La Saulce : [www.lasaulce.fr](http://www.lasaulce.fr)
- le site de la Préfecture des Hautes-Alpes : [www.hautes-alpes.gouv.fr](http://www.hautes-alpes.gouv.fr)



# 1<sup>er</sup> temps

## La concertation publique Présentation du projet



# La concertation



# Pourquoi une concertation publique ?

- Une démarche volontaire du maître d'ouvrage
  - Pas d'obligation réglementaire
  - Une concertation cohérente avec le code de l'environnement (art. L121-16)
- Une concertation pour
  - Informer le public et répondre à ses interrogations
  - Recueillir son point de vue sur le projet
  - Enrichir le projet et l'ajuster par la prise en compte des différents points de vue et propositions
- A l'issue de la période de concertation
  - Établissement d'un bilan de la concertation publique
  - Confirmation du choix d'une variante préférentielle
    - Compléments et ajustements si nécessaire
    - Approfondissement pour la suite des études



# Les modalités de la concertation *10 au 28 décembre 2018*

## Information du public

### Une information préalable

- Arrêté préfectoral du 19/11/18
- Panneaux réglementaires
- Affiche d'information

### Des supports d'information

- 1 **dossier de concertation**
  - Téléchargeable sur les sites de la DREAL, mairies
- Des **panneaux d'exposition en**
  - Mairie de Tallard
  - Mairie de La Saulce

## Expression du public

### Réunions publiques

- 13/12/18 La Saulce
- 20/12/18 Tallard

### Recueil des points de vue

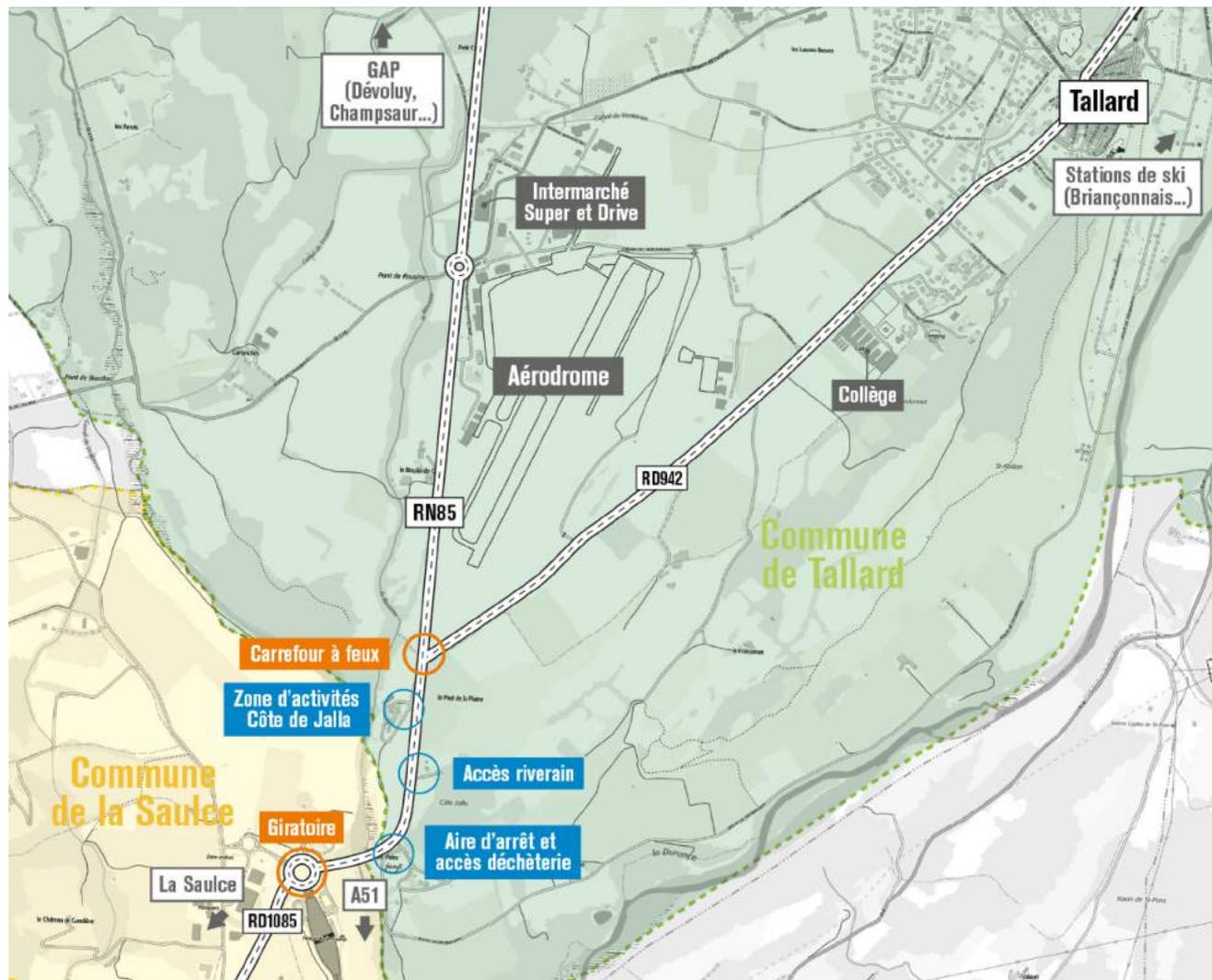
- Registres papier
  - Mairies
  - Réunion publique
- Formulaire d'expression sur le site internet  
<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr>

# Présentation du projet



# Contexte

- Porte d'entrée des Alpes du Sud depuis le réseau autoroutier
- Liaison depuis le Sud vers le gapençais et le briançonnais et les stations de sports d'hiver
- Desserte locale, de Tallard, des zones d'activités...
- Accès des habitants riverains de la RN85



# Localisation de l'aménagement



## Situation

- Sortie de l'A51 au carrefour RN85/RD942
- Communes : La Saulce et Tallard
- 800 mètres de voies

## Trafic actuel : 17 000 véh./j

- 6% de Poids Lourds
- Congestion importante lors des périodes de trafic élevé : congés et week-end

## Caractéristiques des voies

- 1 voie par sens de circulation
- 2 voies aux entrées dans le giratoire de La Saulce (A51)
- Au carrefour de Tallard :
  - La voie unique se dissocie dans chaque sens
  - Avec une voie de stockage pour relier la RN85 à la RD942



# Situation et objectifs du projet

## Problématiques actuelles

- Une infrastructure en limite de capacité à certaines périodes
- Une congestion importante en périodes de congés et de week-end
- L'absence d'accotement pour la RN85 : discontinuité pour les déplacements modes actifs
- Un carrefour à feux peu adapté à un environnement inter-urbain



## Objectifs de l'aménagement

- Une meilleure gestion des trafics sur la RN85 et la RD942
- Une meilleure sécurité des usagers : véhicules légers, poids-lourds, 2 roues, piétons



# Acteurs du projet

**Le maître d'ouvrage : l'État, représenté par la DREAL PACA**

Un projet élaboré en étroite collaboration avec :

- La DIRMED → exploite et entretient la RN85
- Le Département des Hautes-Alpes → exploite et entretient les RD942 et 1085
- Les communes de Tallard et La Saulce

## Le financement et les co-financeurs du projet

Le projet est inscrit au *Contrat de Plan Etat Région 2015-2020* pour un montant de 4 M€ TTC



*DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement et le Logement*

*DIRMED : Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée*



2010

## Lancement des études d'opportunité pour améliorer le fonctionnement du carrefour de Tallard

- 1<sup>ers</sup> scénarii d'aménagement

Janvier  
2012

## Étude de 3 scénarii d'aménagement

- Carrefour à feux existant RN85/RD942
- Giratoire RN85/RD942
- Giratoire RN85/RD942 + 2<sup>ème</sup> voie directe vers La Saulce Tallard

24 mars  
2015

**Commande Ministérielle** → Comparaison des scénarii

Juin  
2017

**Approfondissement de 3 variantes d'aménagement issues des 3 scénarios**

Avril  
2018

**Ajout de 2 variantes complémentaires**

→ *suite aux échanges avec les communes et cofinanceurs*

2<sup>ème</sup> voie limitée depuis la sortie A51 jusqu'au Pont du Rousine

Mai  
2018

**Accès à la zone d'activités pour toutes les variantes + 2 sous-variantes**

→ *suite aux échanges avec les communes et cofinanceurs*

- avec piste cyclable séparée
- avec bandes multifonctionnelles



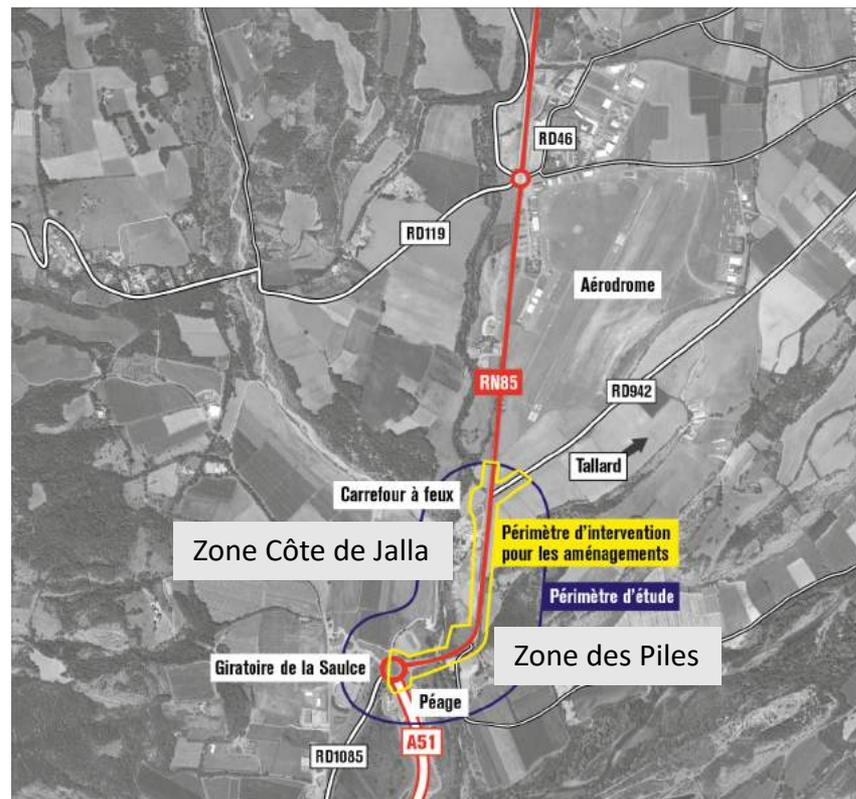
# Présentation des 7 variantes d'aménagement

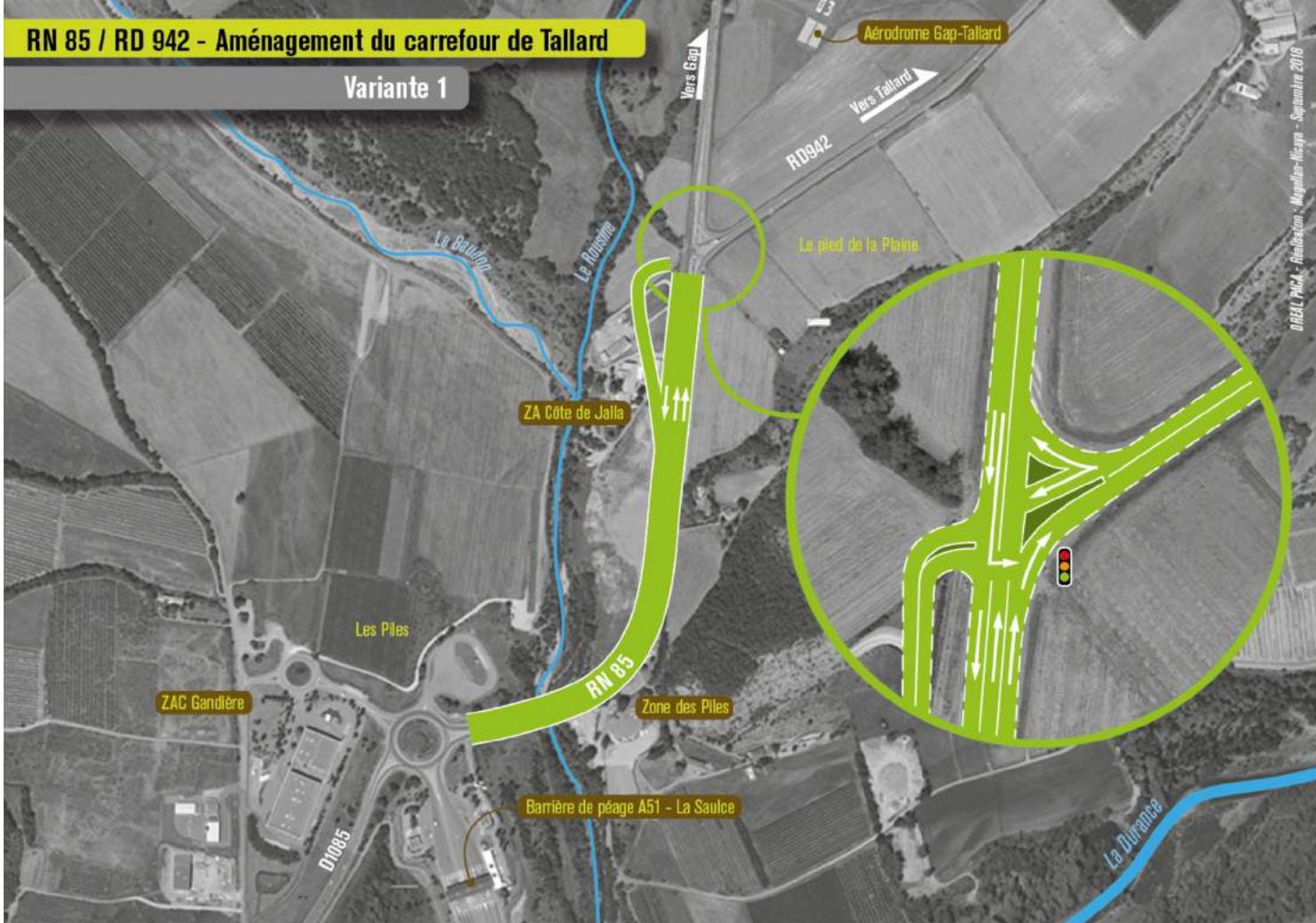


# Présentation des 7 variantes

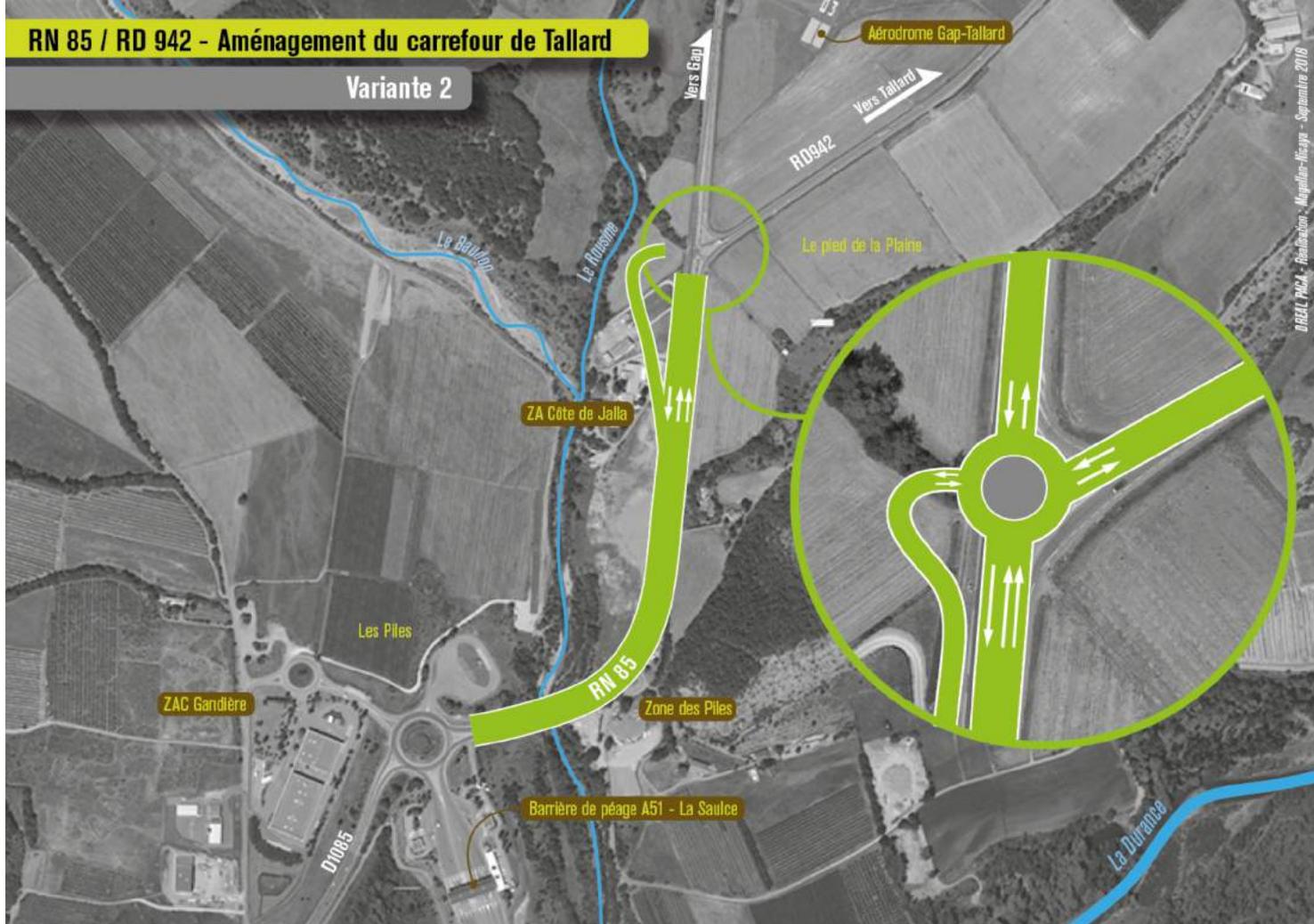
## Caractéristiques communes aux 7 variantes :

- Réaménagement de l'aire d'arrêt à l'entrée de la zone des Piles
- Regroupement des accès de la zone de la Côte de Jalla

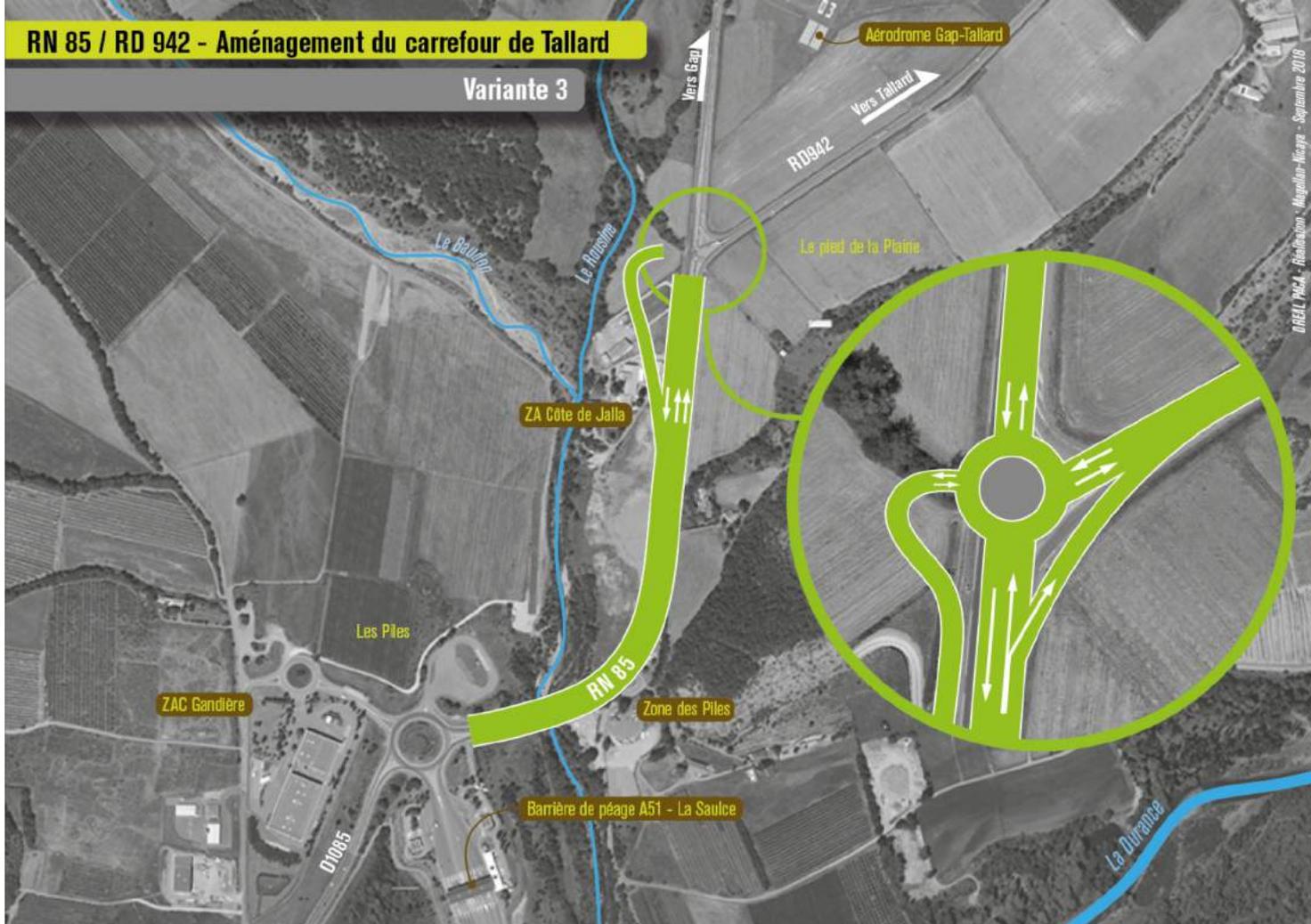




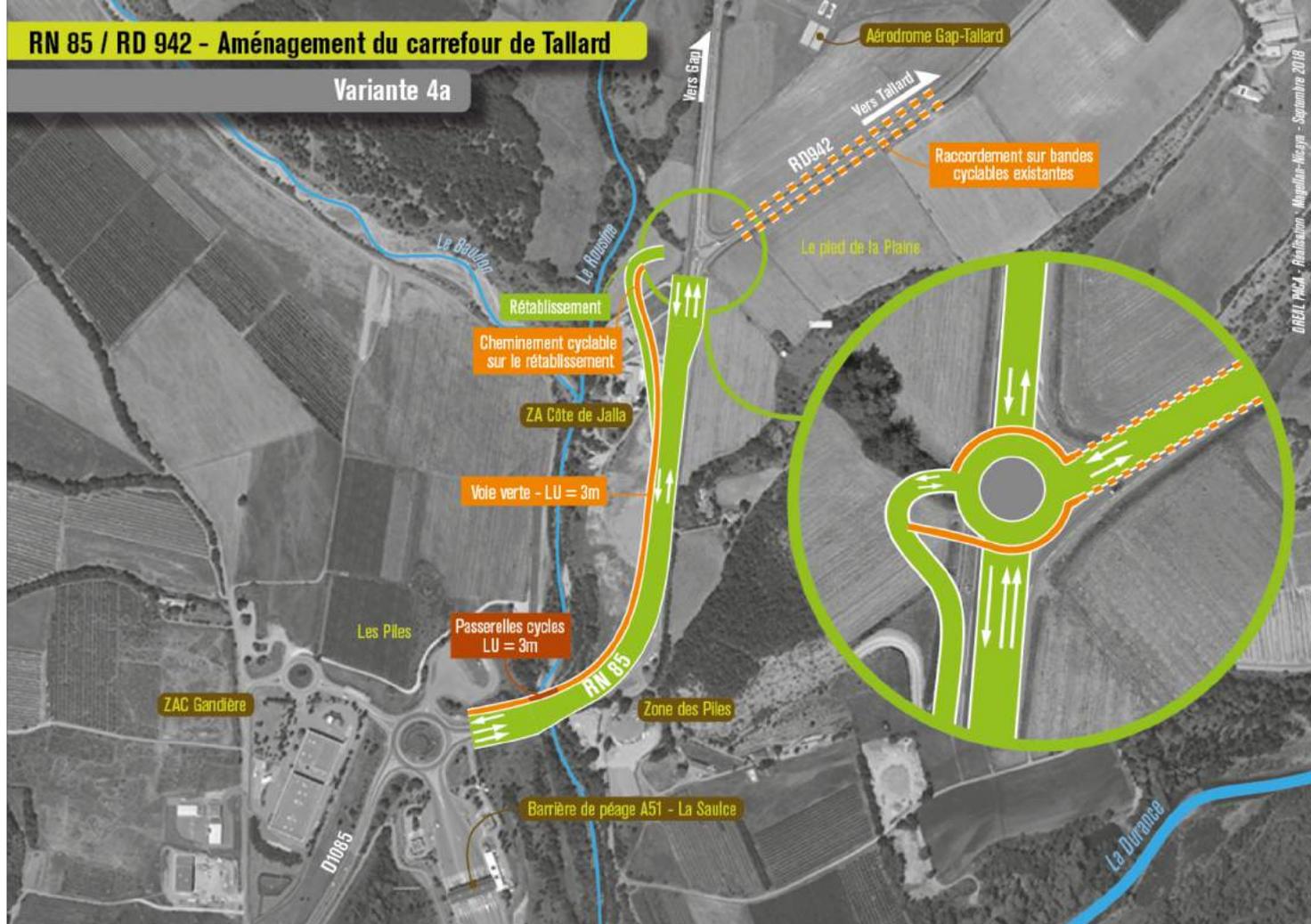
- Ajout d'une 2<sup>ème</sup> voie sur la RN85 dans le sens montant
- Maintien du carrefour à feux



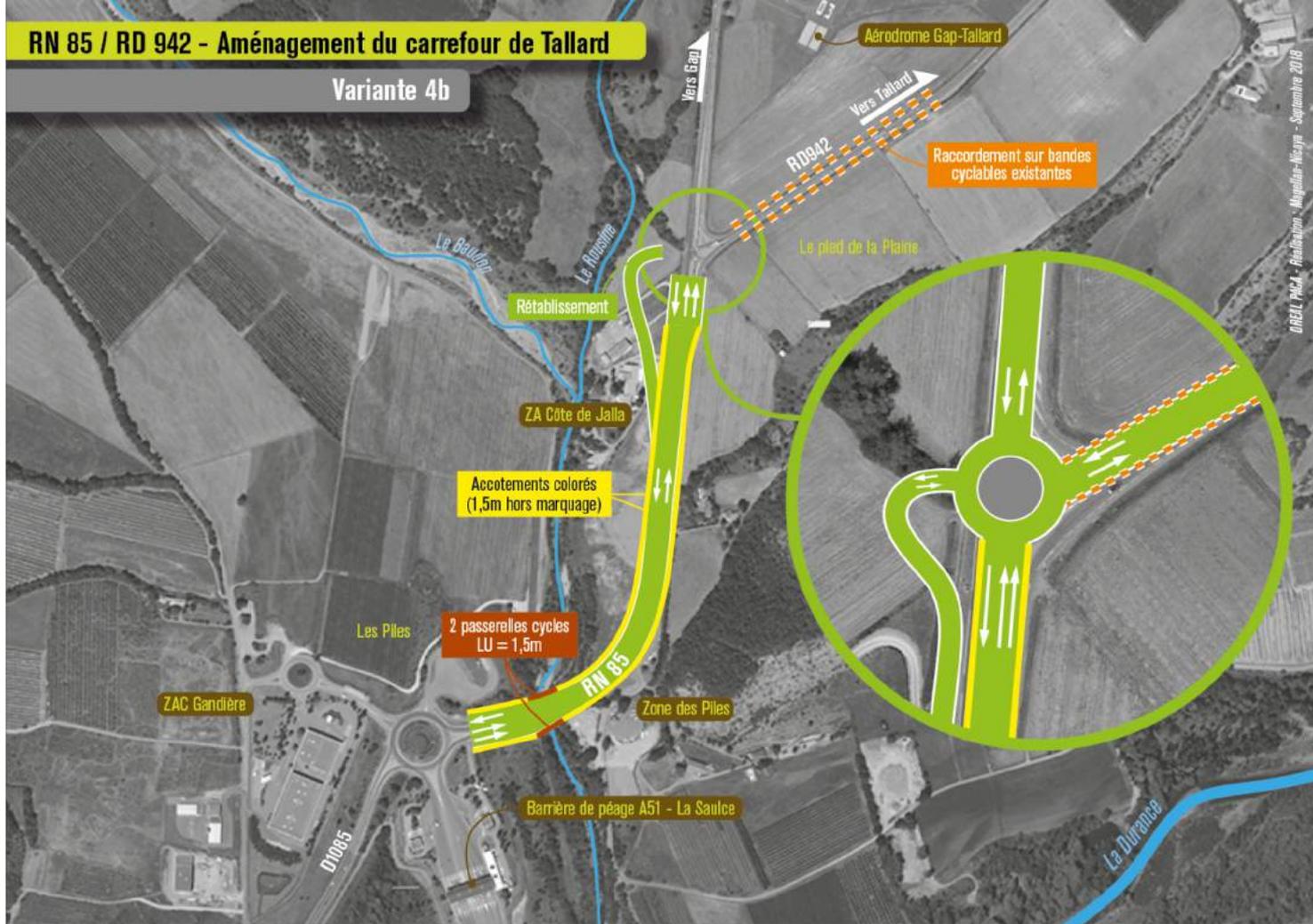
- Ajout d'une 2<sup>ème</sup> voie sur la RN85 dans le sens montant
- Création d'un giratoire



- Ajout d'une 2<sup>ème</sup> voie sur la RN85 dans le sens montant
- Création d'un giratoire
- Création d'un shunt avant le giratoire depuis la RN85 sud vers la RD942



- Élargissement à 2 voies de la RN85 à la sortie du giratoire jusqu'au pont
- Création d'un giratoire
- Aménagement d'une voie verte à l'ouest de la RN85 séparée de la route



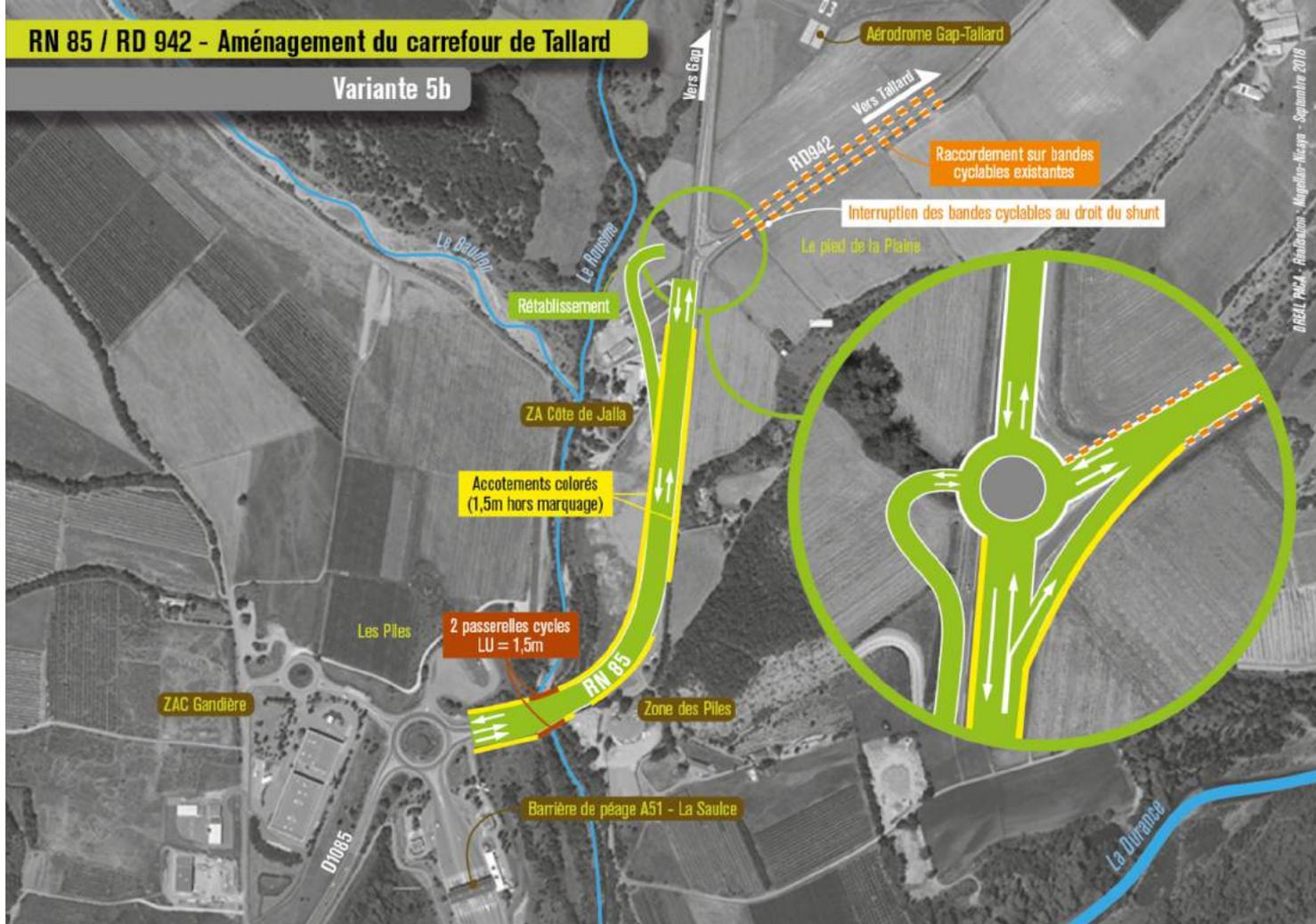
DREAL PACA - Planispaqum - Miquelard-Mazay - Septembre 2018

- Élargissement à 2 voies de la RN85 à la sortie du giratoire jusqu'au pont
- Création d'un giratoire
- Aménagement, de chaque côté de la RN85, d'un accotement coloré de 1,50 m. pour les piétons et cyclistes



DREAL PACA - Réalisation : Maspalan-Herpin - Septembre 2018

- Élargissement à 2 voies de la RN85 à la sortie du giratoire jusqu'au pont
- Création d'un giratoire + shunt depuis la RN85 sud vers la RD942
- Aménagement d'une voie verte à l'ouest de la RN85 séparée de la route



- Élargissement à 2 voies de la RN85 à la sortie du giratoire jusqu'au pont
- Création d'un giratoire + shunt depuis la RN85 sud vers la RD942
- Aménagement, de chaque côté de la RN85, d'un accotement coloré de 1,50 m. pour piétons et cyclistes, prolongé vers la RD942 le long du shunt



# Comparaison des différentes variantes



# Les critères de comparaison

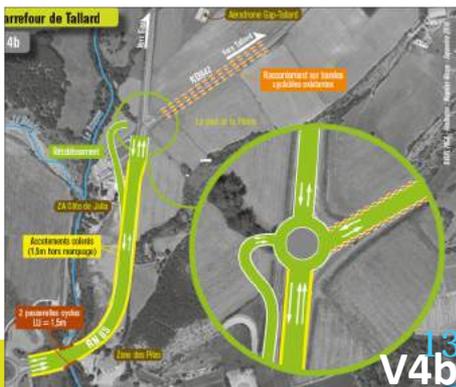
- **Le fonctionnement**
  - Fluidité du trafic
  - Sécurité routière
  - Lisibilité de l'aménagement
  - Impact sur les autres modes de transport
- **Le foncier**
- **Le cadre de vie**
  - Acoustique
  - Qualité de l'air
  - Paysage
  - Activités et services
- **Les milieux naturels**
  - Faune et la flore
  - Habitats naturels
  - Continuités écologiques
  - Qualité de l'eau
- **Les coûts**
  - Investissement
  - Entretien et d'exploitation



# Comparaison multicritères des variantes

|  | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4a | Variante 4b | Variante 5a | Variante 5b |
|--|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Fonctionnement : fluidité de trafic, sécurité routière, lisibilité, impact sur les autres modes de transport | -          | +          | .          | +           | +           | +           | +           |

- = impacts négatifs ou défavorables / . = sans changement ou négligeable / + = gains favorables



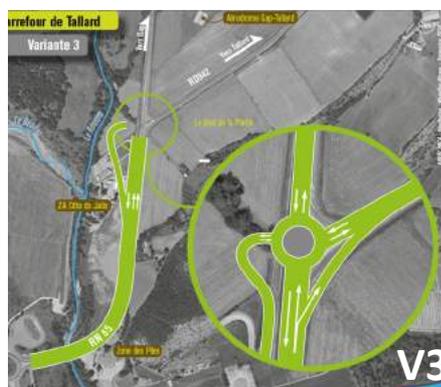
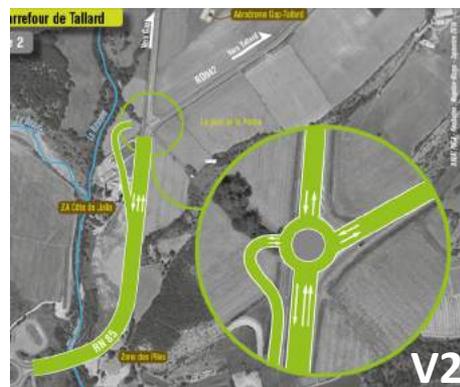


# Comparaison multicritères des variantes

|         | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4a | Variante 4b | Variante 5a | Variante 5b |
|---------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Foncier | -          | -          | -          | -           | -           | -           | -           |

- = impacts négatifs ou défavorables / • = sans changement ou négligeable / + = gains favorables

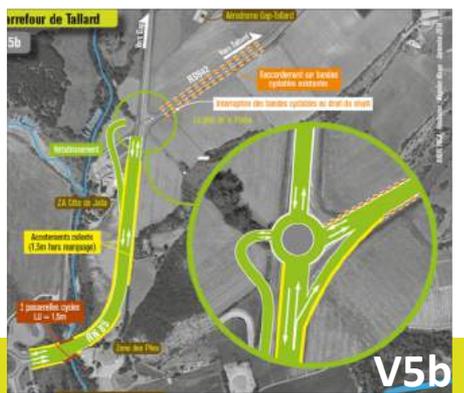
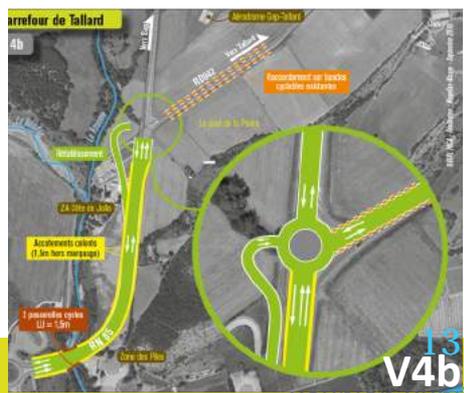
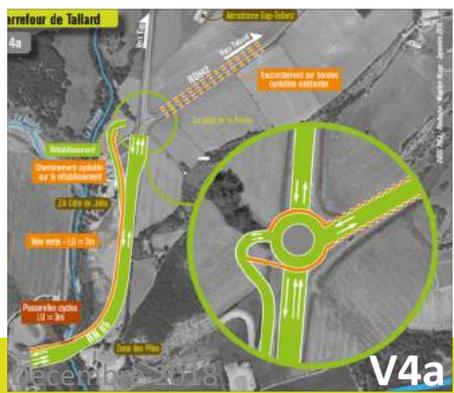
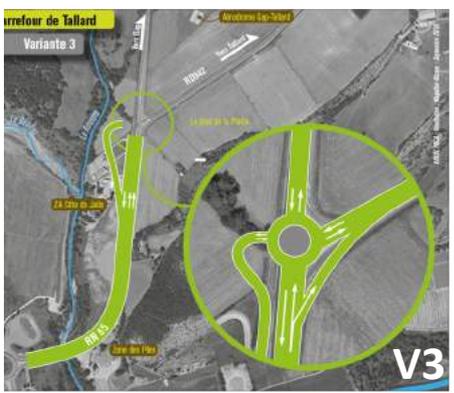
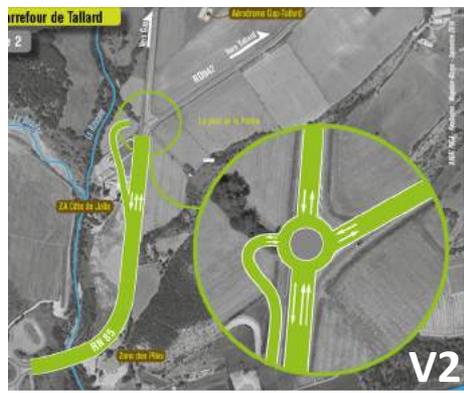
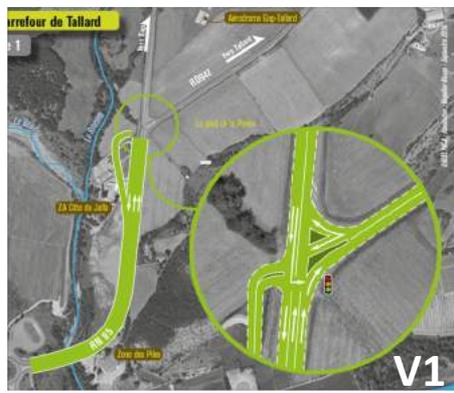
|   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|
| - | - | - | • | + | + | + |
|---|---|---|---|---|---|---|





# Comparaison multicritères des variantes

|  | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4a | Variante 4b | Variante 5a | Variante 5b |
|--|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Cadre de vie : activités, services, paysage, patrimoine  | .          | +          | +          | +           | +           | +           | +           |
| - = impacts négatifs ou défavorables / . = sans changement ou négligeable / + = gains favorables  |            |            |            |             |             |             |             |

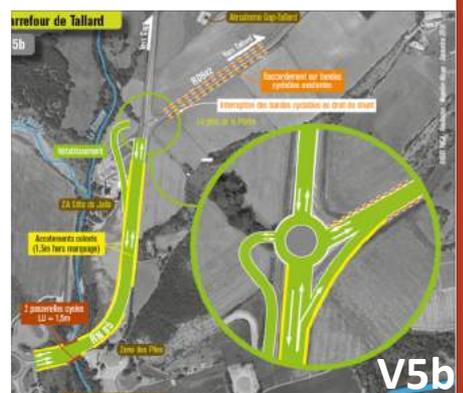
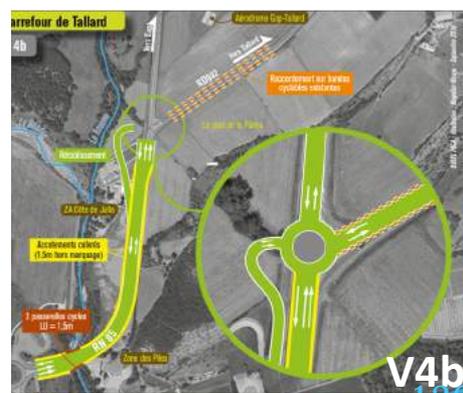
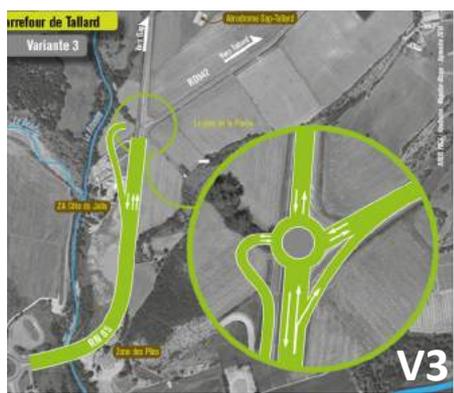
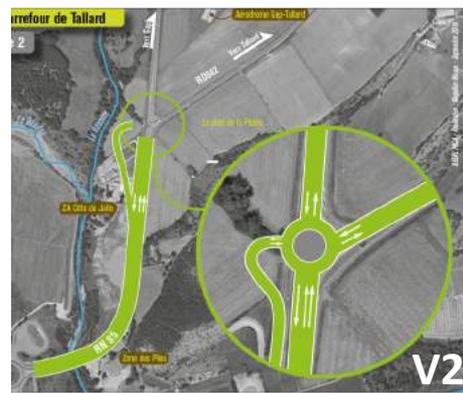
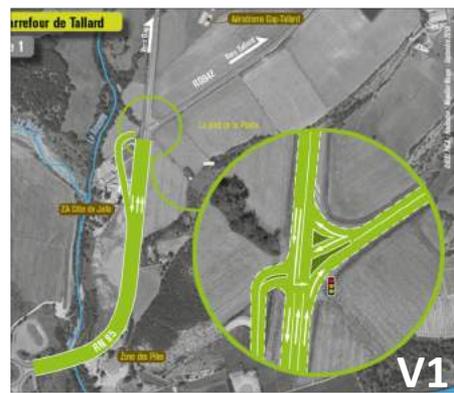




# Comparaison multicritères des variantes

|                | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4a | Variante 4b | Variante 5a | Variante 5b |
|----------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Milieu naturel | -          | -          | -          | .           | -           | .           | -           |

- = impacts négatifs ou défavorables / . = sans changement ou négligeable / + = gains favorables

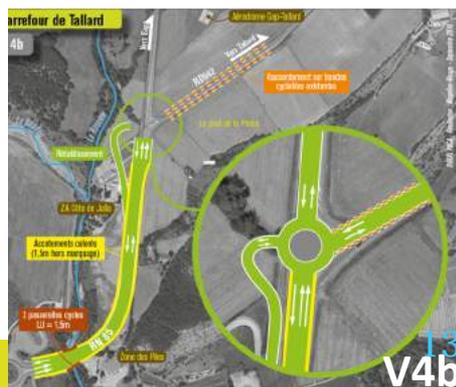
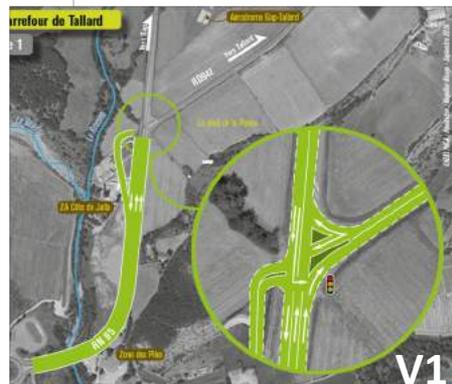




# Comparaison multicritères des variantes

|  | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4a | Variante 4b | Variante 5a | Variante 5b |
|--|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Coûts d'investissement et d'exploitation | -          | -          | -          | -           | -           | -           | -           |
| M€                                       | 4          | 5          | 5,3        | 2,4         | 2,7         | 2,7         | 3,1         |

- = impacts négatifs ou défavorables / • = sans changement ou négligeable / + = gains favorables





# Comparaison multicritères des variantes

|  | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4a | Variante 4b | Variante 5a | Variante 5b |
|--|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Fonctionnement : fluidité de trafic, sécurité routière, lisibilité, impact sur les autres modes de transport | -          | +          | .          | +           | +           | +           | +           |
| Foncier  | -          | -          | -          | -           | -           | -           | -           |
| Cadre de vie : activités, services, paysage, patrimoine  | .          | +          | +          | +           | +           | +           | +           |
| Milieu naturel   | -          | -          | -          | .           | -           | .           | -           |
| Coûts d'investissement et d'exploitation   | -          | -          | -          | -           | -           | -           | -           |
| M€   | 4          | 5          | 5,3        | 2,4         | 2,7         | 2,7         | 3,1         |

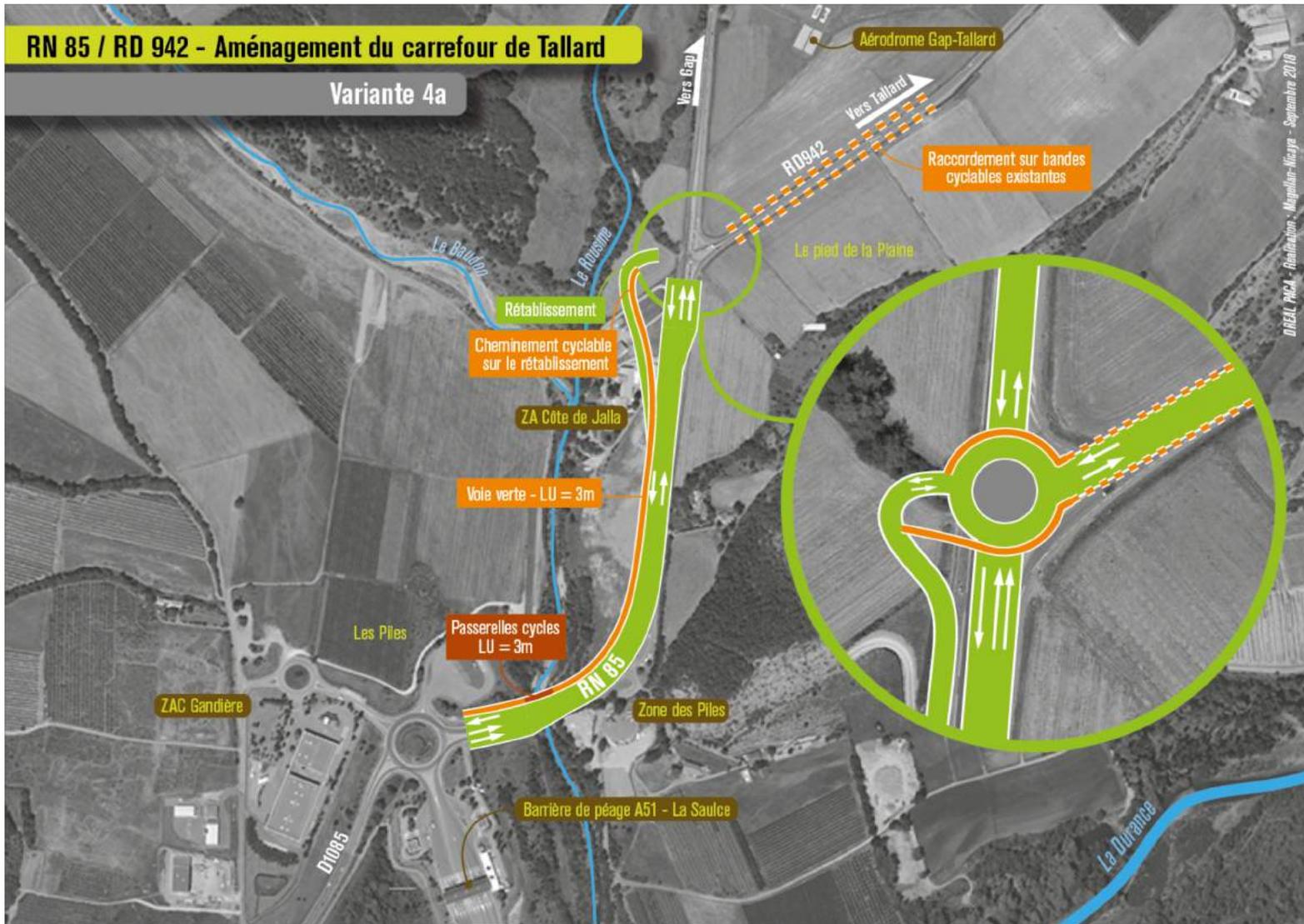
- = impacts négatifs ou défavorables / . = sans changement ou négligeable / + = gains favorables



**Variante préférentielle du maître d'ouvrage : Variante 4a**



# Variante 4a

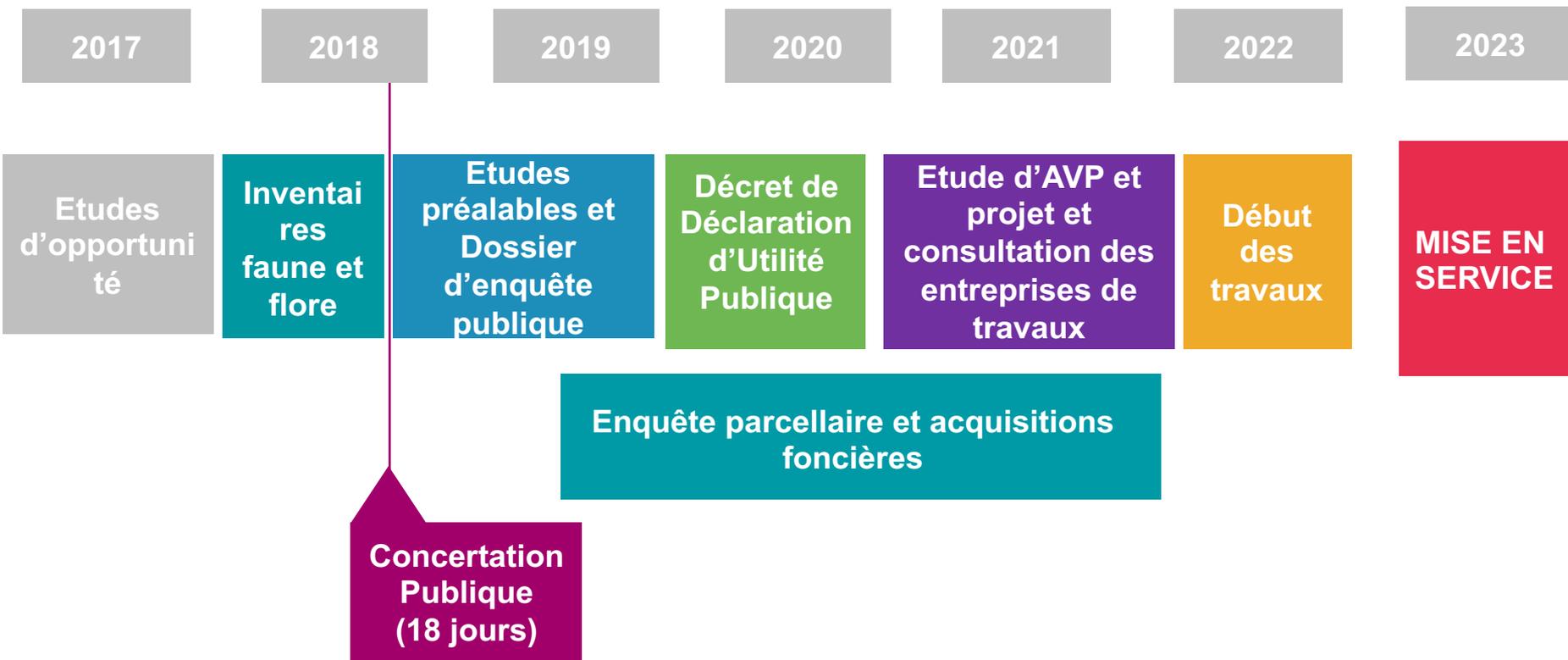


2,4 M€

**Variante préférentielle du maître d'ouvrage : Variante 4a**



# Prochaines étapes



**AVP** = Avant Projet

**MOE** = Maîtrise d'OEuvre en charge de réaliser les travaux

# 2<sup>ème</sup> temps

Échanges avec les participants  
Questions/réponses



# Pour continuer...

À vous informer  
À vous exprimer



# Les modalités de la concertation

## **10 au 28 décembre 2018**

### Information du public

#### Des supports d'information

- 1 **dossier de concertation**
  - Téléchargeable sur les sites de la DREAL, mairies
- Des **panneaux d'exposition en**
  - Mairie de Tallard
  - Mairie de La Saulce

### Expression du public

#### Réunions publiques

- 13/12/18 La Saulce
- 20/12/18 Tallard

#### Recueil des points de vue

- **Registres** papier
  - Mairies Tallard et La Saulce
  - Réunion publique
- **Formulaire d'expression** sur le site internet

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr>



**Carrefour  
de Tallard**  
RN85 / RD942



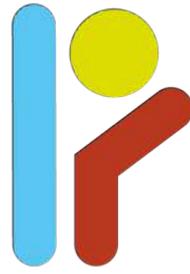
**CONCERTATION  
PUBLIQUE**  
du 10 au 28 décembre 2018



**Merci pour votre participation**

# Carrefour de Tallard

RN85 / RD942



## SYNTHÈSE

*Version Finale*

**Réunion publique  
du 13/12/2018  
à La Saulce**

# SOMMAIRE

|   |   |
|---|---|
| 1. Date et lieu .....                                       | 3 |
| 2. Participants.....  | 3 |
| 3. Principales thématiques abordées lors des échanges ..... | 3 |

## 1. Date et lieu

13/12/2018

Salle polyvalente, Chemin de l'enclos,  
05 110 La Saulce

## 2. Participants

26 participants dont 19 personnes dans la salle auxquelles s'ajoutent les personnes en tribune et l'équipe du maître d'ouvrage.

En tribune

|                   |  |
|-------------------|--|
| Patricia VINCENT  | Conseillère départementale 05                  |
| Lionel PATTE      | DREAL PACA, chef de l'unité maîtrise d'ouvrage |
| Loïc BONNIER      | DREAL PACA, responsable d'opération            |
| Boris METRAL      | EGIS   |
| Blandine PÉRICHON | NICAYA CONSEIL                                 |

La réunion a démarré à 18h10 et a été clôturée à 20h10.

Après une présentation des intervenants et des modalités de déroulement de la réunion publique, celle-ci s'est déroulée en 3 temps :

- Mots d'accueil et d'introduction par Lionel PATTE, DREAL PACA, et Patricia VINCENT, Conseillère Départementale (5 minutes).
- Présentation, par la DREAL PACA, du projet d'aménagement du carrefour de Tallard : contexte, acteurs, présentation et comparaison des variantes (30 minutes).
- Questions/réponses, échanges avec le public (1h25).

Ce document propose une analyse des principales thématiques abordées par les participants.

## 3. Principales thématiques abordées lors des échanges

Parmi les 23 interventions comptabilisées dans la salle, 5 thématiques se démarquent :

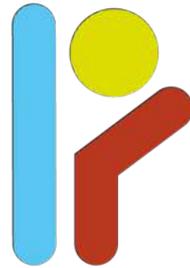
- **Des aménagements attendus pour le territoire :**
  - Un secteur qui pose problème depuis très longtemps ( *cité à 1 reprise* )
  - L'espoir pour les riverains que la situation évolue, en termes de confort, sécurité et également pour maintenir l'image de marque du territoire ( *cité à 2 reprises* )
  - L'expression du besoin d'un giratoire en lieu et place de l'actuel feu tricolore ( *cité à 1 reprise* )
- **Les aspects techniques de l'aménagement du carrefour :** les participants ne sont pas clairement positionnés sur une des variantes en l'état. Ils ont proposé des aménagements complémentaires :
  - Le doublement des voies dans les deux sens de circulation, sur l'intégralité de la portion de RD85 concernée par le projet. Certains participants insistent sur l'importance de l'élargissement du pont du Rousine, qui constitue aujourd'hui un goulot d'étranglement ( *cité à 10 reprises* )

- La construction d'un « toboggan » dans le sens Gap-La Saulce, permettant d'éviter le giratoire ( *cité à 1 reprise*)
- Un dimensionnement cohérent du nouveau giratoire. Dans le cas contraire, les participants s'inquiètent par exemple d'une aggravation de la situation de congestion dans le sens Gap-La Saulce ( *cité à 3 reprises*)
- **L'insertion des « modes doux » :**
  - Un principe de « voie verte » préféré par les participants ( *cité à 2 reprises*)
  - L'importance d'assurer la sécurité de circulation des « modes doux », notamment en évitant le risque de « cisaillement » grâce à la mise en place d'une signalisation cohérente et adaptée (par exemple des panneaux aériens comme sur les autoroutes) ( *cité à 1 reprise*)
  - Créer une voie cyclable supplémentaire au niveau du giratoire de sortie de l'A51 ( *cité à 1 reprise*)
- **Les impacts du projet sur le territoire :**
  - Les emprises foncières ( *cité à 1 reprise*)
  - Le paysage : il est nécessaire pour les participants que le nouvel aménagement soit intégré dans un environnement paysager attractif ( *cité à 1 reprise*)
  - Le pont du Rousine : les participants se sont questionnés sur la capacité du pont à supporter les aménagements prévus. Ils ont demandé des informations concernant la classification officielle de l'état du pont ( *cité à 2 reprises*).
  - La zone Natura 2000 : les participants désirent connaître les réels enjeux Natura 2000 du territoire ( *cité à 2 reprises*)
- **Les suites à donner au projet :**
  - Proposer une concertation aux riverains pour échanger à propos des aménagements ( *cité à 1 reprise*)
  - Informer les riverains et usagers des modalités de prise en compte de leurs contributions dans la décision finale ( *cité à 2 reprises*)
  - Informer les riverains et usagers des dates prévues pour les travaux ( *cité à 1 reprise*) et le choix final de la variante ( *cité à 1 reprise*).

Après 1h25 d'échanges la réunion a été clôturée à 20h10.

# Carrefour de Tallard

RN85 / RD942



## SYNTHÈSE

*Version Finale*

**Réunion publique  
du 20/12/2018  
à Tallard**

# SOMMAIRE

|   |   |
|---|---|
| 1. Date et lieu .....                                       | 3 |
| 2. Participants.....  | 3 |
| 3. Principales thématiques abordées lors des échanges ..... | 3 |

## 1. Date et lieu

20/12/2018

Salle polyvalente, Place du Gal de Gaulle,  
05 130 TALLARD

## 2. Participants

33 participants dont 24 personnes dans la salle auxquelles s'ajoutent les personnes en tribune et l'équipe du maître d'ouvrage.

En tribune

|                    |  |
|--------------------|--|
| Jean-Michel ARNAUD | Maire de Tallard                               |
| Patricia VINCENT   | Conseillère départementale 05                  |
| Rémy ODDOU         | Conseiller départemental 05                    |
| Lionel PATTE       | DREAL PACA, chef de l'unité maîtrise d'ouvrage |
| Loïc BONNIER       | DREAL PACA, responsable d'opération            |
| Raphaël FIORDELESI | EGIS   |
| Blandine PÉRICHON  | NICAYA CONSEIL                                 |

La réunion a démarré à 18h10 et a été clôturée à 19h50.

Après une présentation des intervenants et des modalités de déroulement de la réunion publique, celle-ci s'est déroulée en 3 temps :

- Mots d'accueil et d'introduction par le Monsieur le Maire de Tallard, Jean-Michel ARNAUD, ainsi que Patricia VINCENT, Conseillère Départementale (10 minutes).
- Présentation, par la DREAL PACA, du projet d'aménagement du carrefour de Tallard : contexte, acteurs, présentation et comparaison des variantes (25 minutes).
- Questions/réponses, échanges avec le public (1h05).

Ce document propose une analyse des principales thématiques abordées par les participants.

## 3. Principales thématiques abordées lors des échanges

Parmi les 13 interventions comptabilisées dans la salle, 5 thématiques se démarquent :

- **La vision du territoire et de ses enjeux :**
  - Un secteur qui fait office de porte entrée dans le département, et qui doit conserver une attractivité touristique et économique (*citée à 2 reprises*)
  - Une zone congestionnée au quotidien : outre les périodes de chassés croisés, c'est également au quotidien que le territoire subit des congestions liées au trafic routier (*citée à 1 reprise*)

**Les aspects techniques de l'aménagement du carrefour :** les participants n'ont validé aucune des variantes proposées en l'état et ont proposé divers aménagements :w

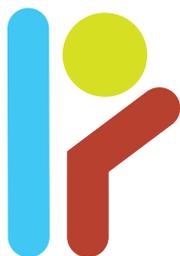
- Une mise à 4 voies (2 voies par sens de circulation) de la section complète entre le rond-point de sortie de l'autoroute A51 et le futur giratoire du carrefour de Tallard (*citée à 3 reprises*) ;

- Une modification de la position de la traversée cyclable au niveau du futur giratoire : il apparaît plus bénéfique pour la circulation des voitures, que le franchissement cyclable s'effectue sur la voirie, et non au pied du giratoire ( *cité à 1 reprise*).
- **Les impacts du projet sur le territoire :**
  - La gagee des champs : les participants se sont interrogés sur la présence de cette plante sur la zone d'étude ( *cité à 2 reprises*) ;
  - Les emprises foncières ( *cité à une reprise*) ;
  - Le pont du Rousine : les participants se sont questionnés à propos de la capacité du pont à supporter les aménagements prévus. Ils ont demandé des informations concernant la classification officielle de l'état du pont ( *cité à 2 reprises*).
- **La vision globale du projet :**
  - Globalement, le projet est perçu comme peu ambitieux, et comme n'étant pas à la hauteur de ce que représente le département en termes d'attractivité touristique ( *cité à 1 reprise*).
- **Les suites à donner au projet :**
  - Proposer une concertation aux responsables locaux (ex. commerces) ainsi qu'aux riverains et propriétaires de la zone, afin d'affiner avec eux les possibilités d'aménagement ( *cité à 1 reprise*).

Après 1h05 d'échanges la réunion a été clôturée à 19h50.

# Carrefour de Tallard

RN85 / RD942



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



**Hautes-Alpes**  
le département



Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement PACA  
16 rue Zattara - 13332 Marseille Cedex 3  
Tél. : 04 88 22 61 00



[www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr)