



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.**

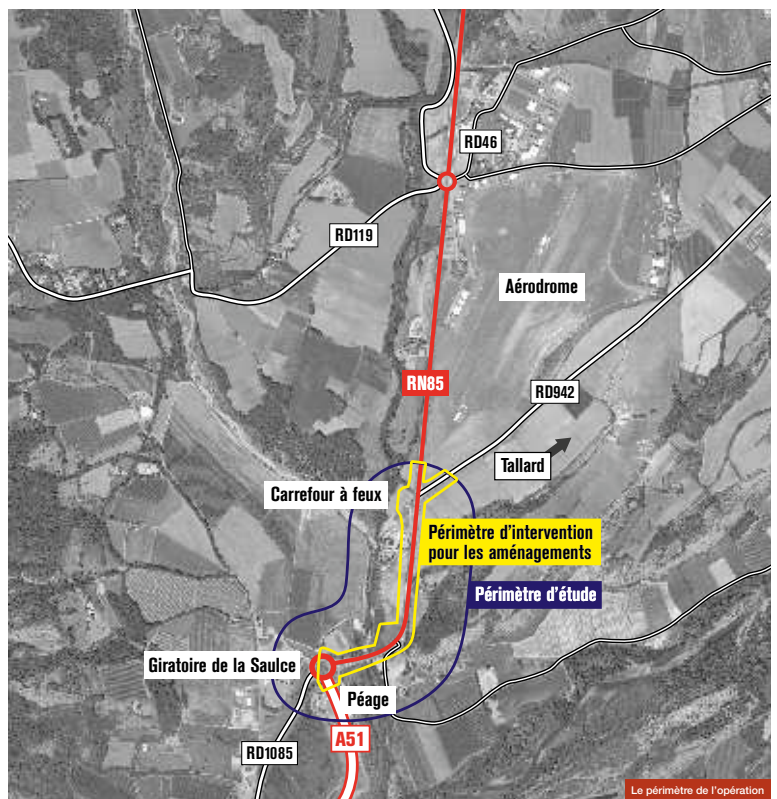
Le projet consiste à :

- 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 cœur 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

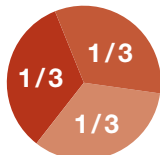
LE MAÎTRE D'OUVRAGE : L'ÉTAT

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 :

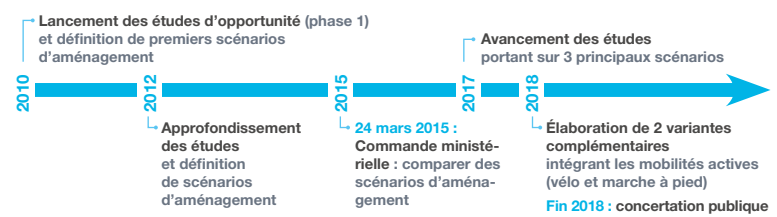
- La DIRMED (Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée) qui exploite et entretient la RN85.
- Le Département des Hautes-Alpes qui exploite et entretient la RD942 et la RD1085.
- Les communes de Tallard et La Saulce.

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.



Carrefour de Tallard

RN85 / RD942



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

LE TERRITOIRE

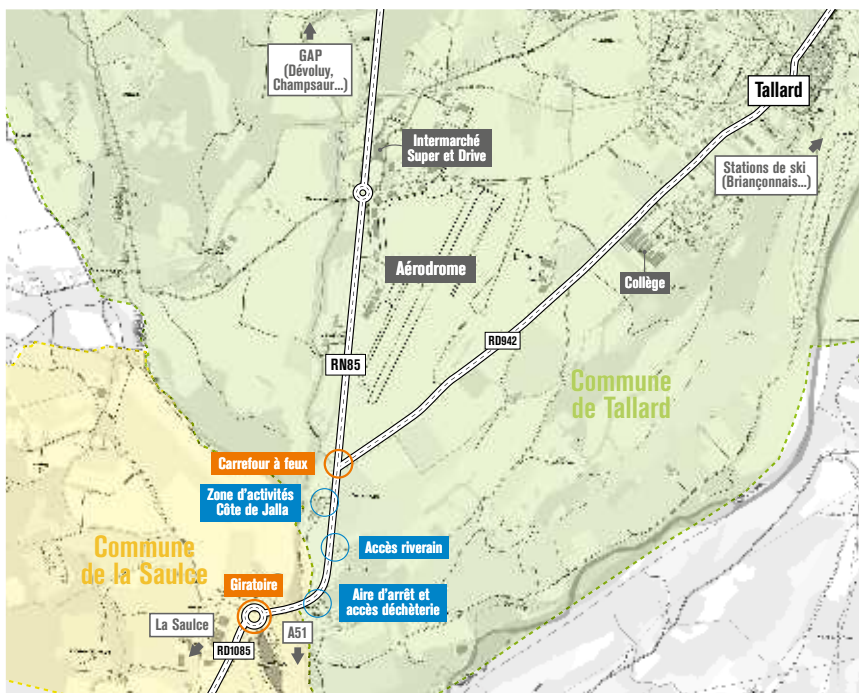
PRÉSENTATION GÉNÉRALE

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.



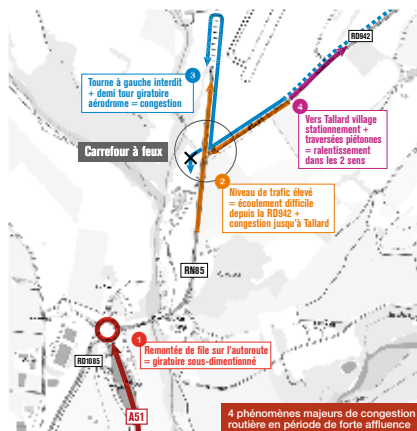
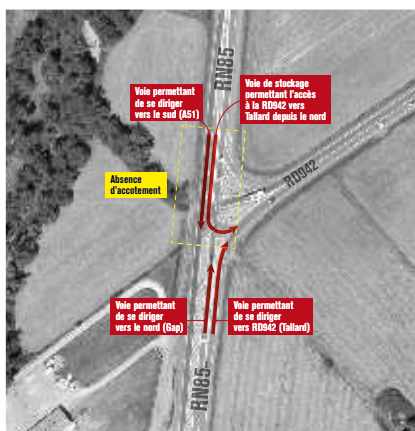
CARACTÉRISTIQUES DES VOIES

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 (TMJA¹ 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.

¹ 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 journée², 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.



² 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



Carrefour de Tallard

RN85 / RD942



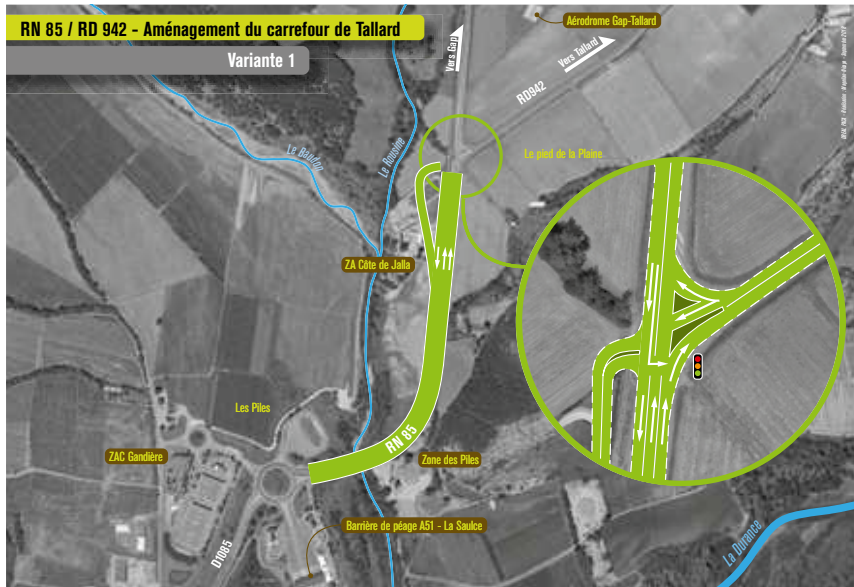
**CONCERTATION
PUBLIQUE**
du 10 au 28 décembre 2018

3

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.

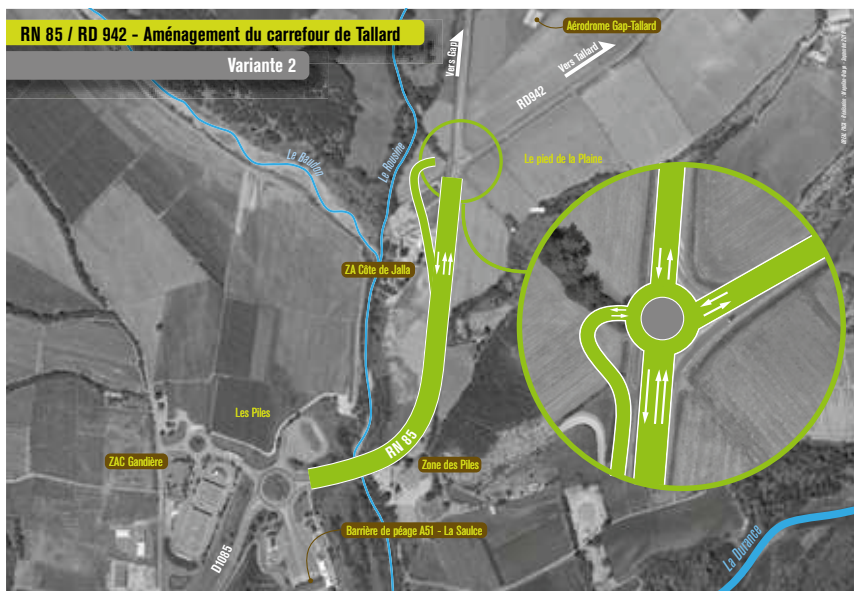


VARIANTE 1

CARACTÉRISTIQUES

- Ajout d'une 2^e 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€

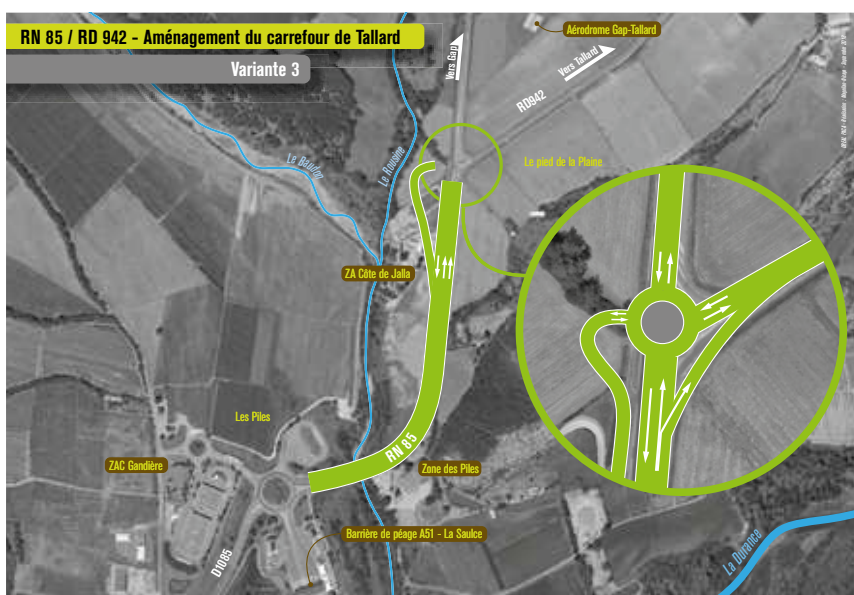


VARIANTE 2

CARACTÉRISTIQUES

- Ajout d'une 2^e 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^e 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€



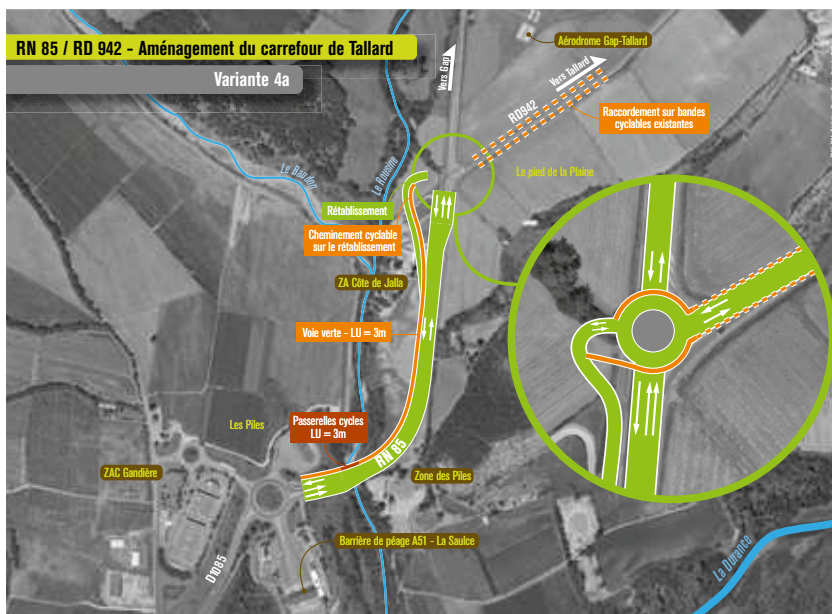
Carrefour de Tallard

RN85 / RD942



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

LES VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

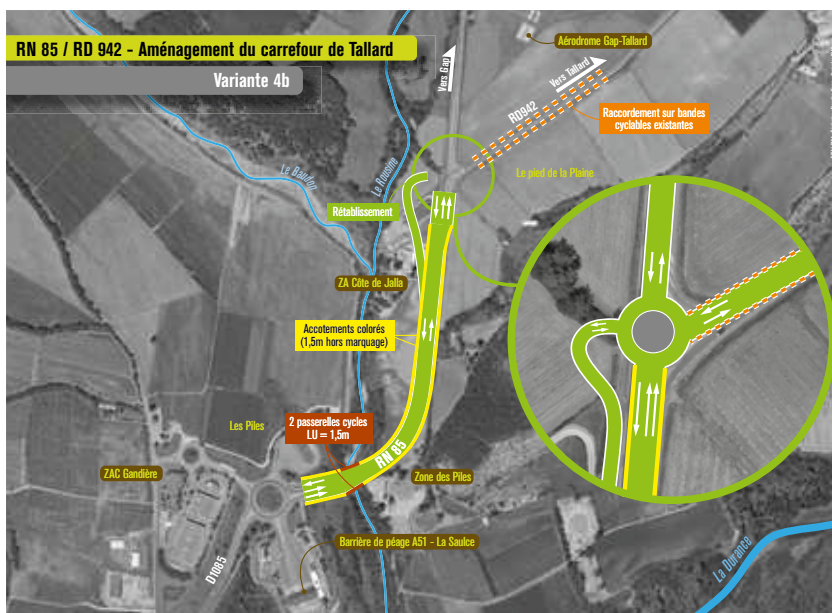


VARIANTE 4A (VOIE VERTE)

CARACTÉRISTIQUES

- Ajout d'une 2^e 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€

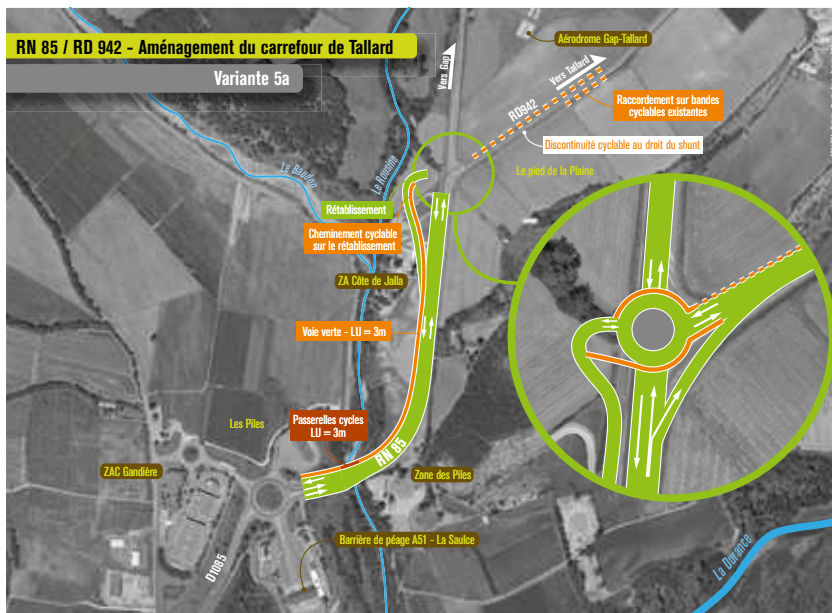


VARIANTE 4B (BANDES MULTIFONCTIONNELLES)

CARACTÉRISTIQUES

- Ajout d'une 2^e 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

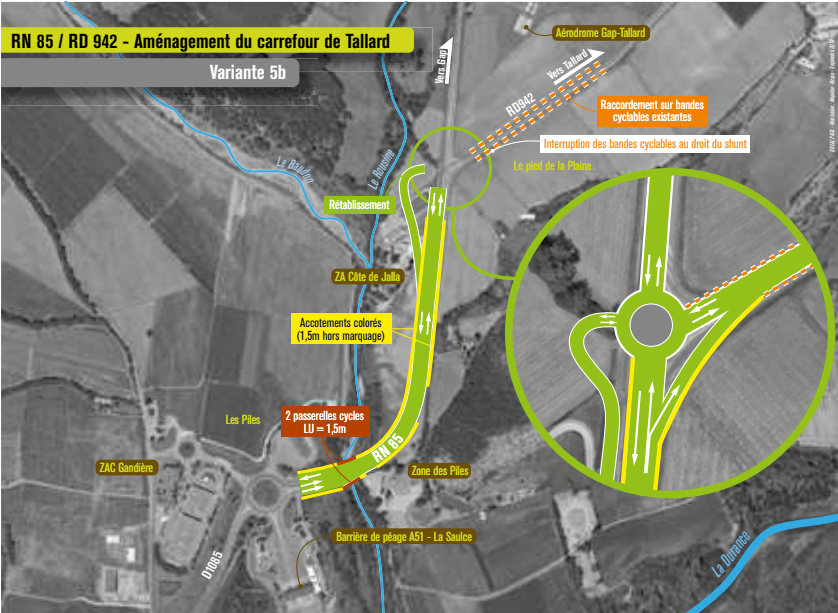
- Ajout d'une 2^e voie de circulation sur la RN85 dans le sens montant (sud-nord) :
 - depuis la sortie du giratoire de La Saulce jusqu'au pont du Rousine,
 - puis aménagement d'une voie de shunt au giratoire créé depuis la RN85 sud en direction de la RD942.
- Création d'un giratoire en remplacement 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^e 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

- Variante 2 et 3 : les plus intéressantes en matière de gain de temps de parcours sur tous les axes.
- Variante 1 et 3 : combinent une section à 3 voies et une affectation de voie. Elles sont défavorables à la lisibilité de l'aménagement.
- Variante 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.

