

Carrefour de Tallard

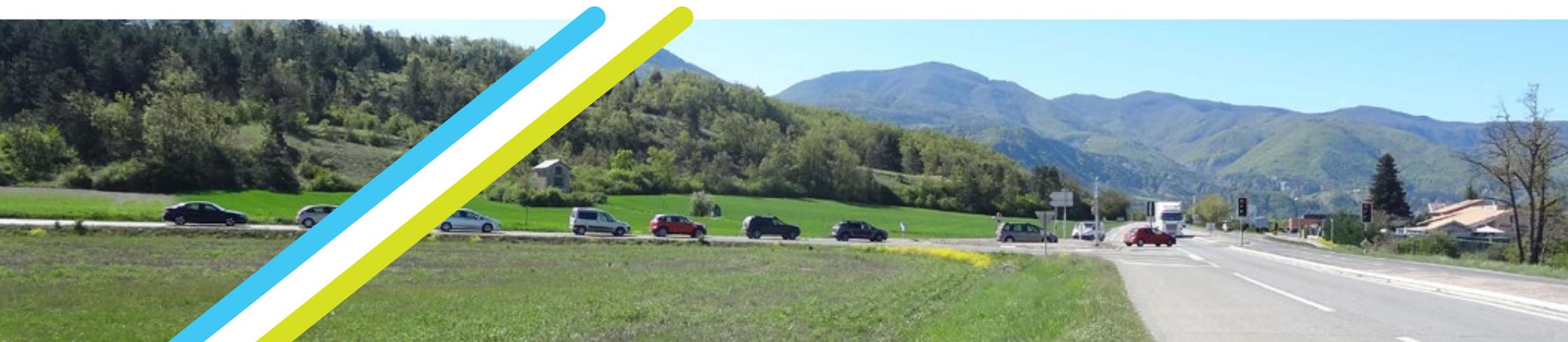
RN85 / RD942



CONCERTATION PUBLIQUE

du 10 au 28 décembre 2018

DOSSIER DE CONCERTATION



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR





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 PROJETp.6

Le projet d'aménagement 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 : occupation des sols, agriculture.....	p.12
Cadre de vie : acoustique, qualité de l'air, patrimoine et paysage	p.12
Milieu naturel : zones humides, Natura 2000, espèces naturelles.....	p.13
Synthèse des enjeux	p.14

COMMENT RÉAMÉNAGER LE CARREFOUR DE TALLARD ?..... p.15

Les 7 variantes soumises à la concertation du public	p.15
Construction des variantes.....	p.15
Variante 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 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

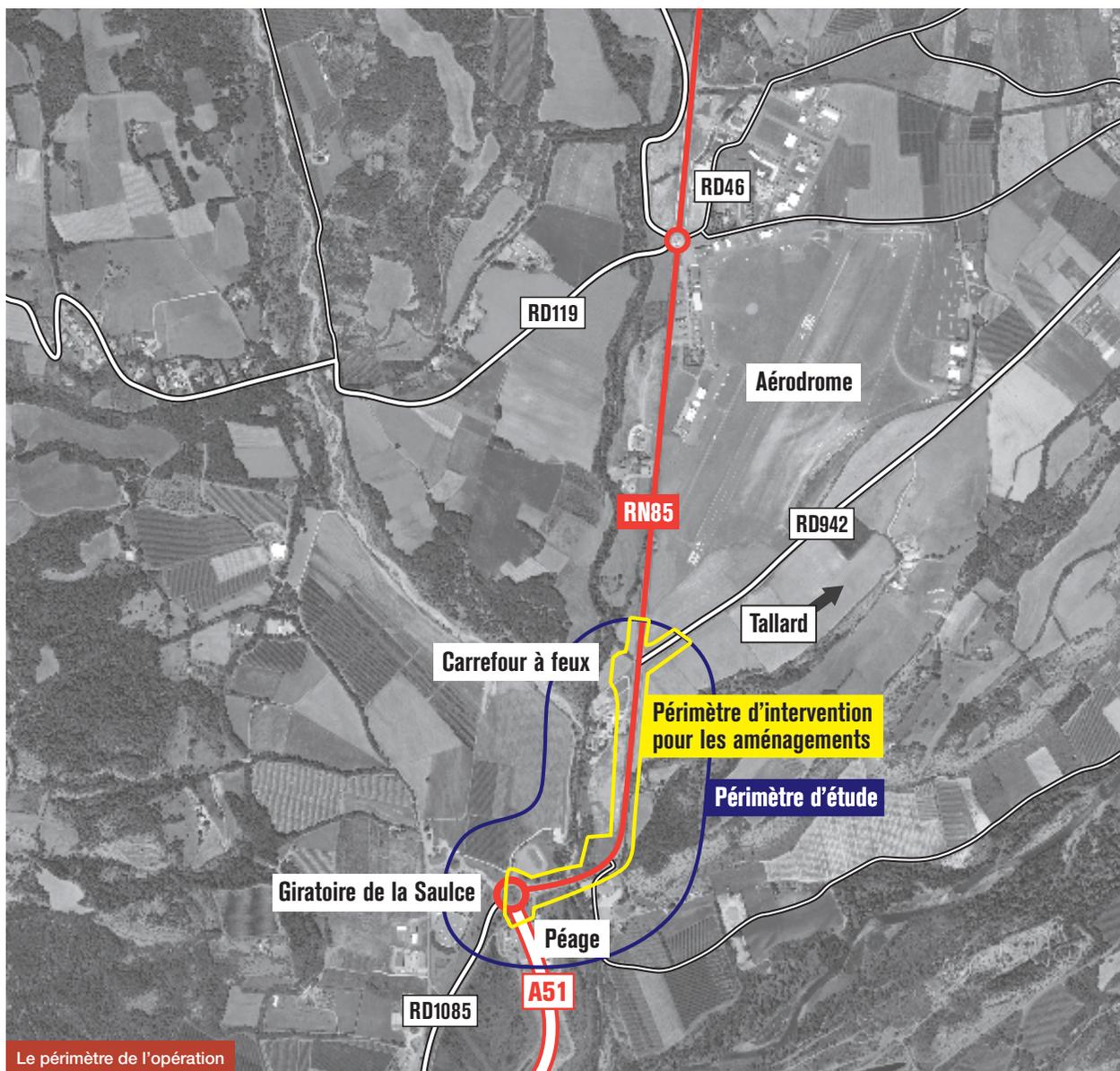
**Élaboration de 2 variantes complémentaires intégrant les mobilités actives (vélo et marche à pied)
Fin 2018 : concertation publique**

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

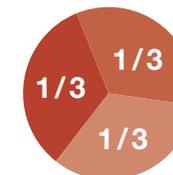
Pour un déroulement optimal du projet, la DREAL a mis en place des instances de gouvernance (comité technique et comité de pilotage) associant les différents partenaires et cofinanceurs :

- 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), de la commune de Tallard (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).

- 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) 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 :

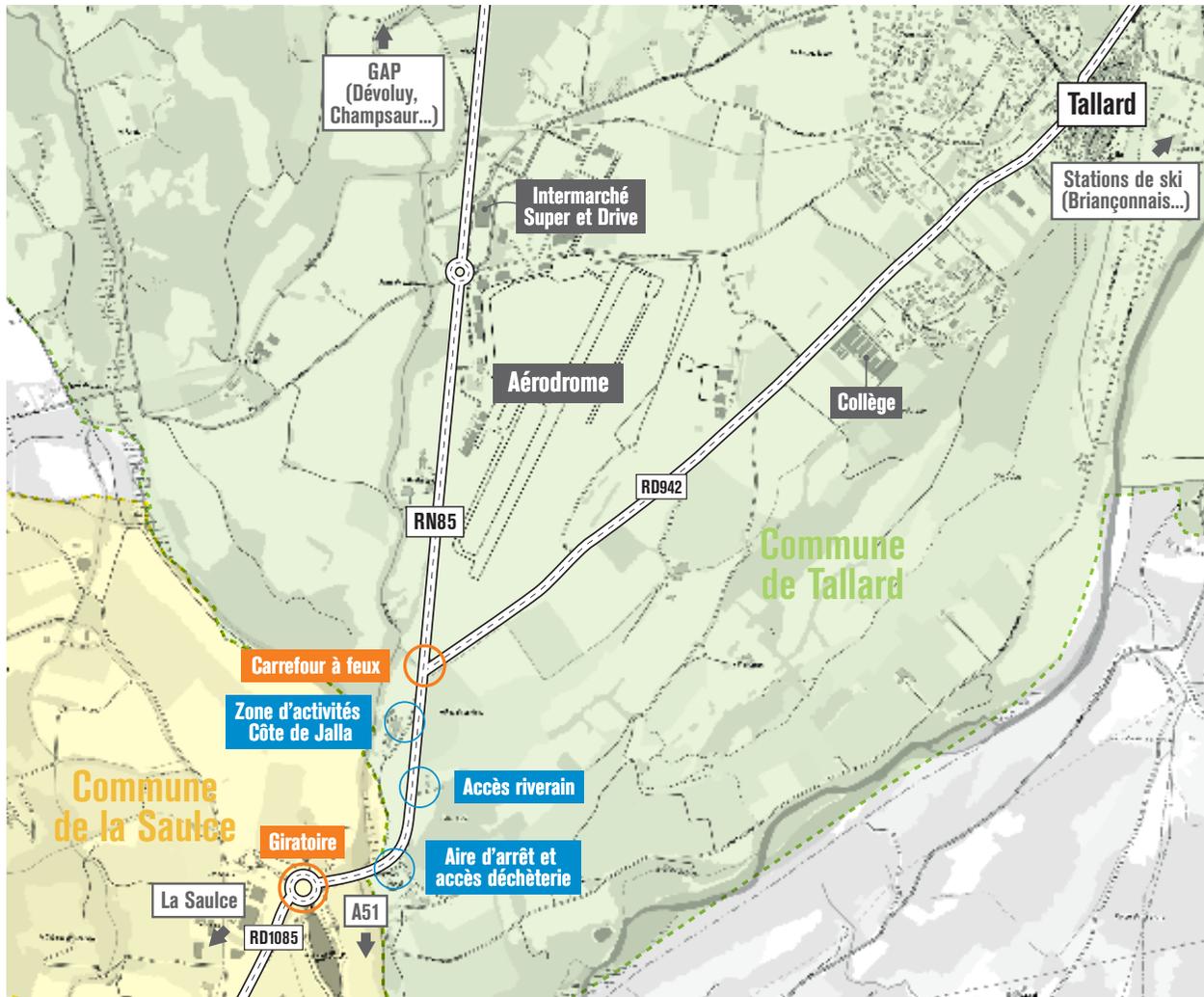
- lors des 2 réunions publiques qui auront lieu sur les communes de La Saulce et de Tallard ;
- sur le registre disponible en mairies de La Saulce et de Tallard ;
- sur le formulaire d'expression en ligne sur le site internet de la DREAL PACA à l'adresse www.paca.developpement-durable.gouv.fr

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.

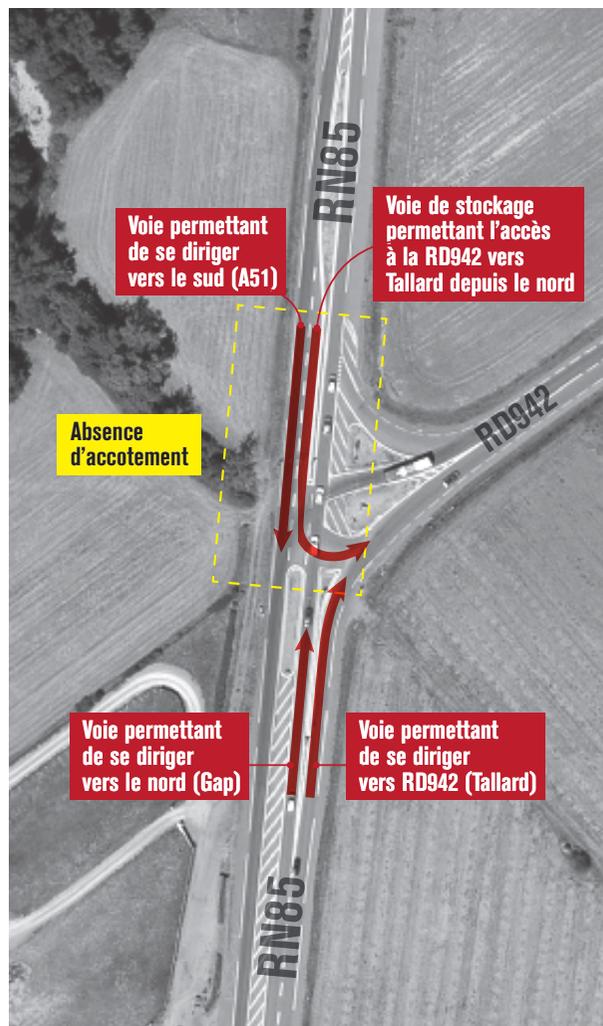
Les entrées dans le giratoire depuis l'A51 et la RN85 permettent le passage de 2 véhicules de front, tandis que les sorties des différentes branches présentent une unique voie de circulation.

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.

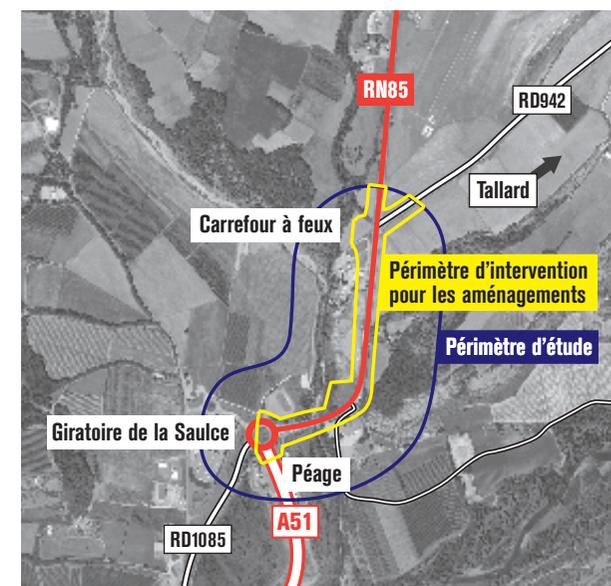
En provenance du sud, aux abords du carrefour, la RN85 se dissocie en 2 voies, l'une pour poursuivre le trajet vers le nord (direction Gap), l'autre permettant de récupérer la RD942.



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 :

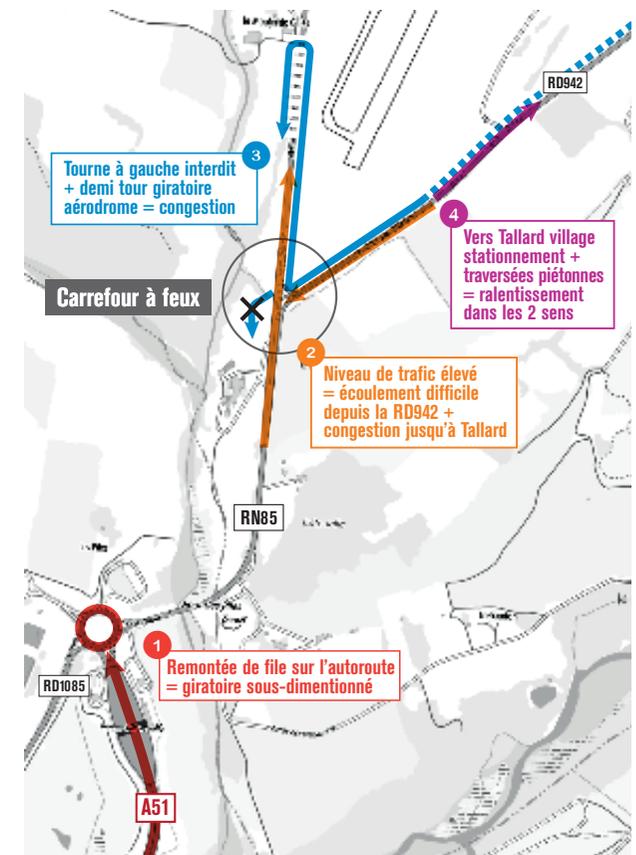
Les niveaux de trafic sur la RN85, traversant le carrefour sur la RN85, sont particulièrement élevés au droit du carrefour de Tallard, impliquant un écoulement difficile de la RD942. Dans le sens des retours des stations d'hiver, cette difficulté génère une saturation qui progresse continuellement jusqu'à 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 objectifs¹ 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»¹ 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.

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

² 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 :

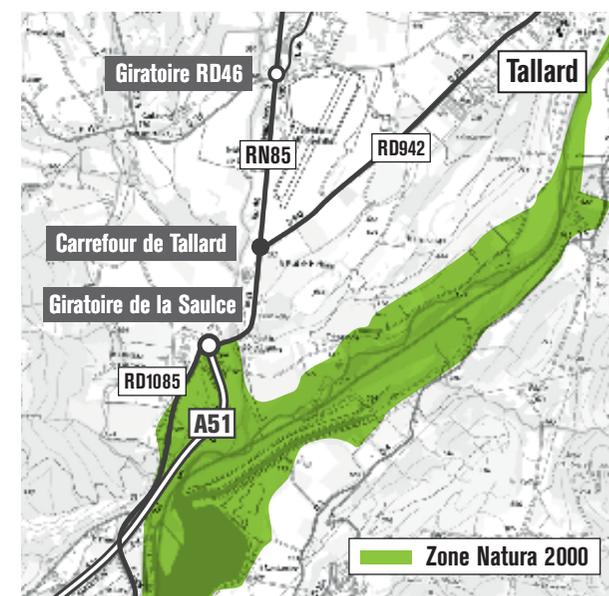
- Rousine
- Boudon
- Clonfluence Rousine Durance

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	

* La caractérisation de l'enjeu est différente selon le secteur d'aménagement

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



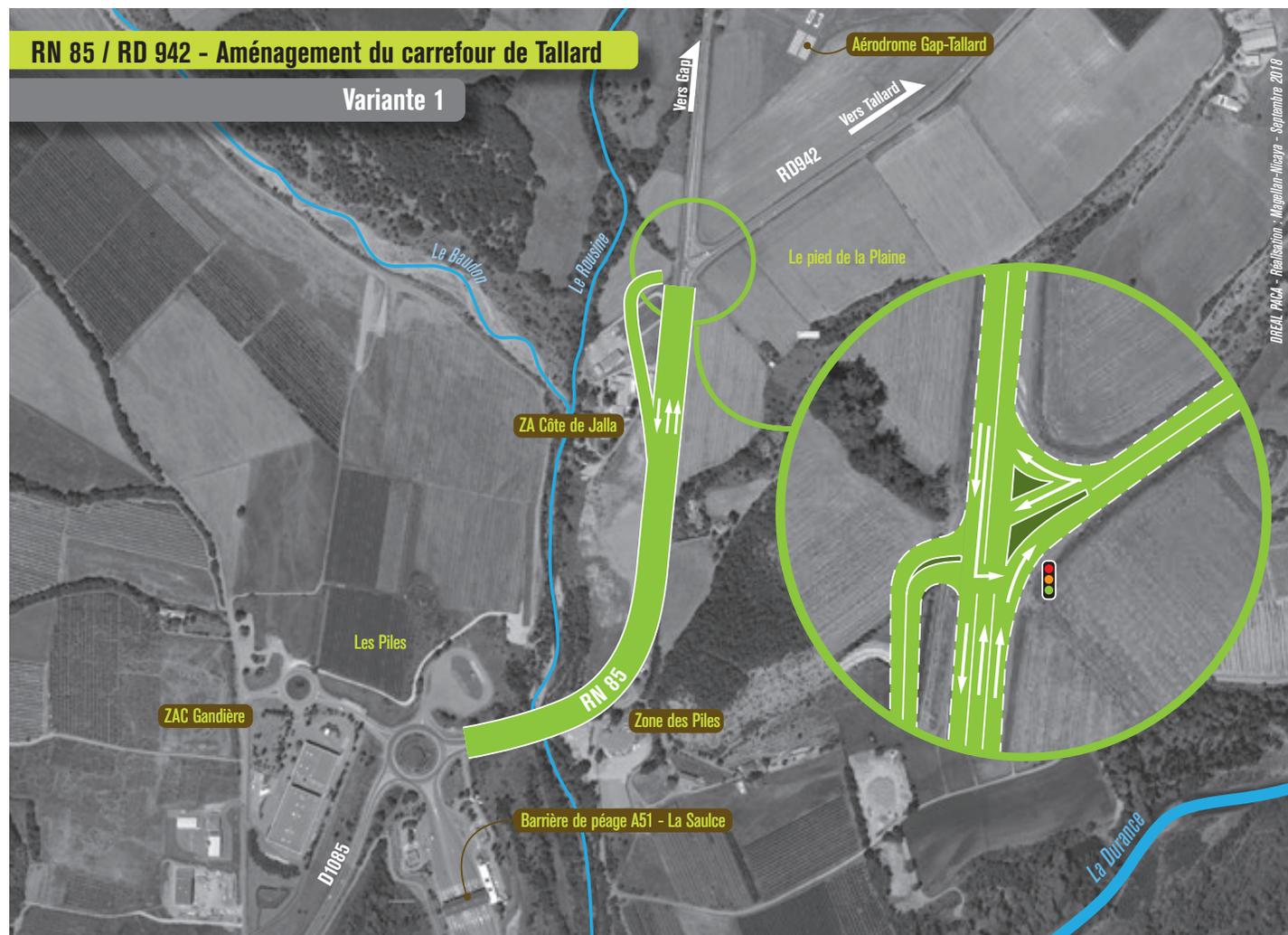
Variante 1

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

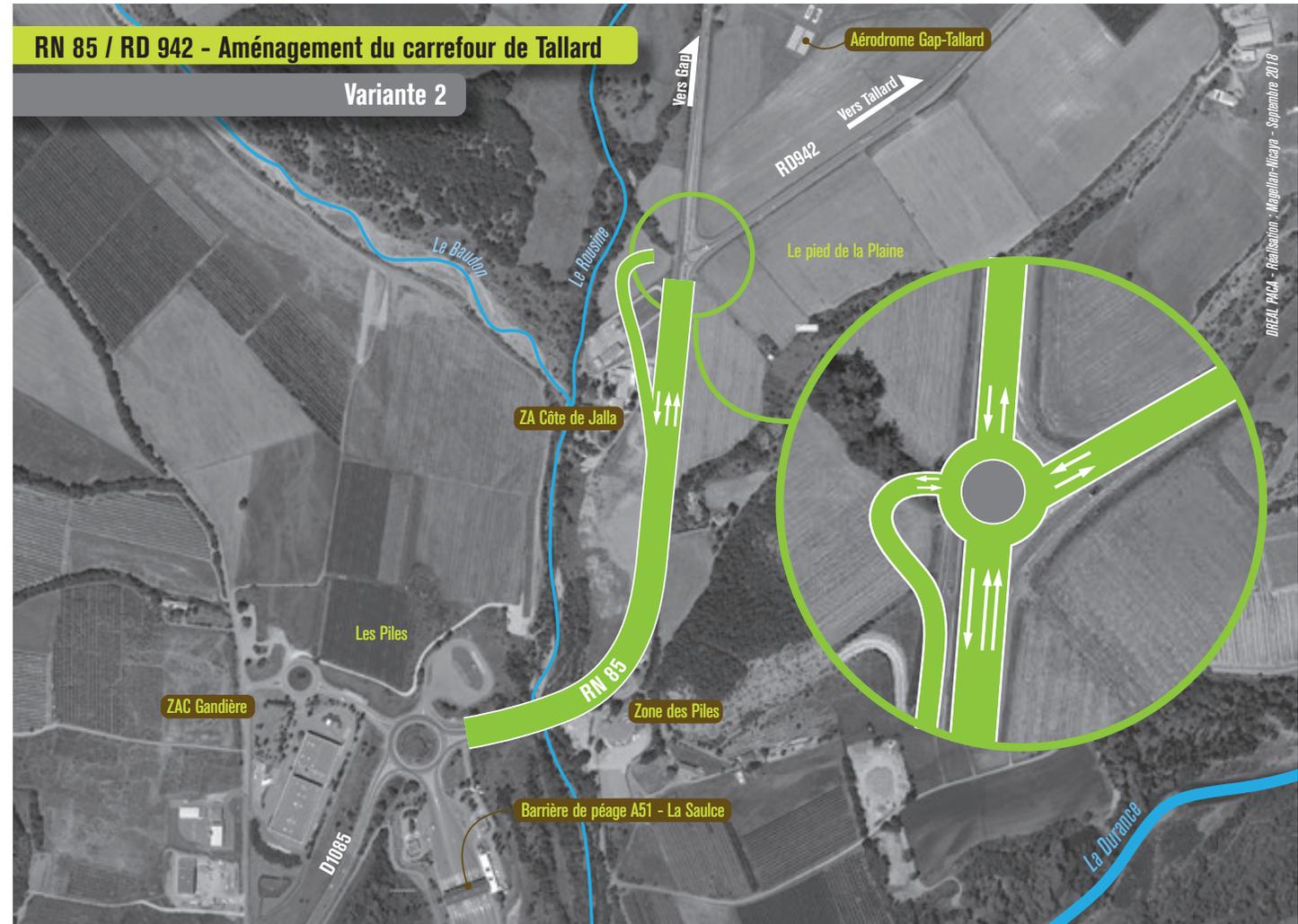
La variante 2 consiste à :

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 :

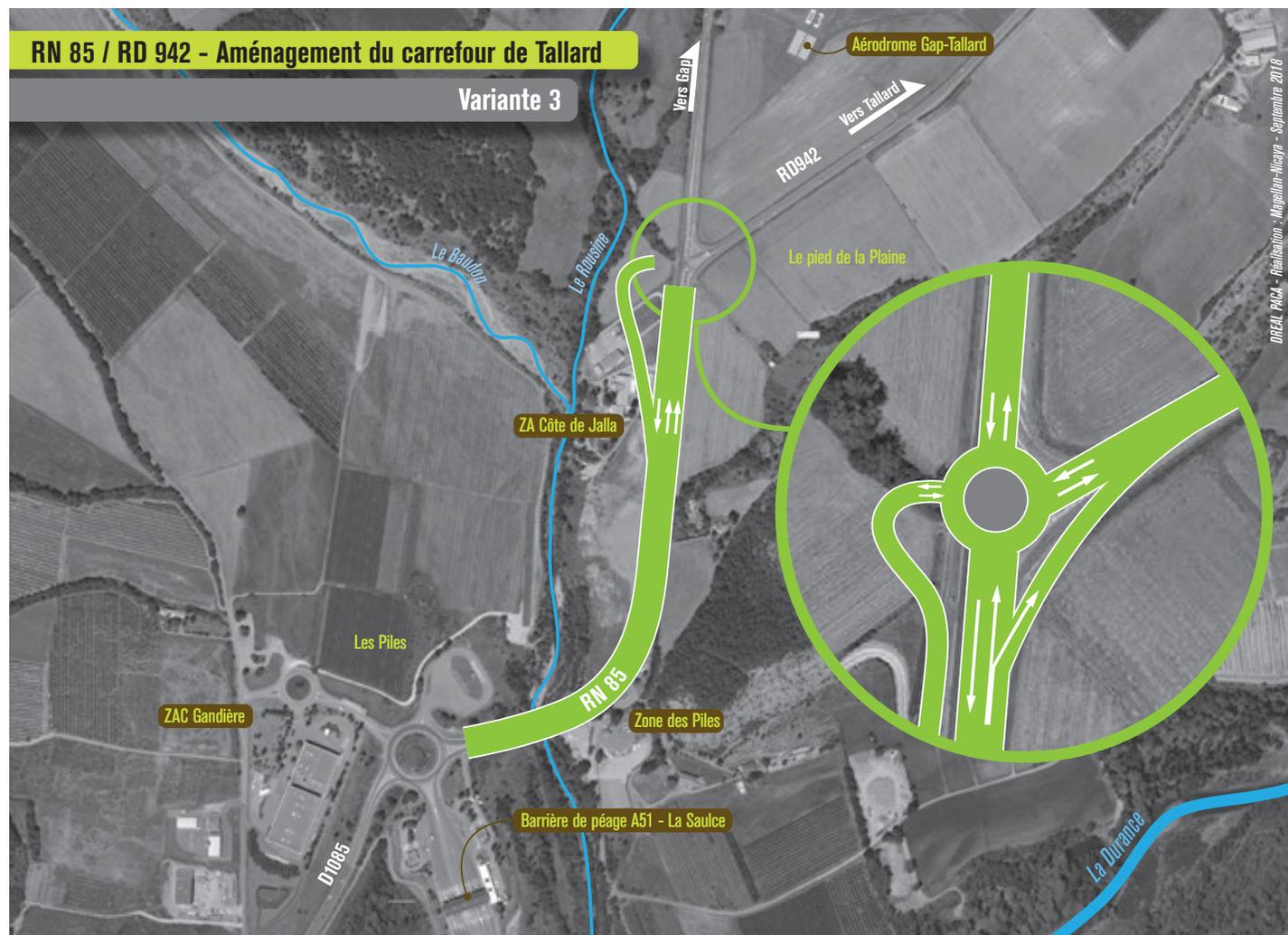
Ajouter une deuxième voie de circulation sur la RN85 dans le sens montant (sud-nord) y compris l'élargissement de l'ouvrage de franchissement du Rousine .

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 :

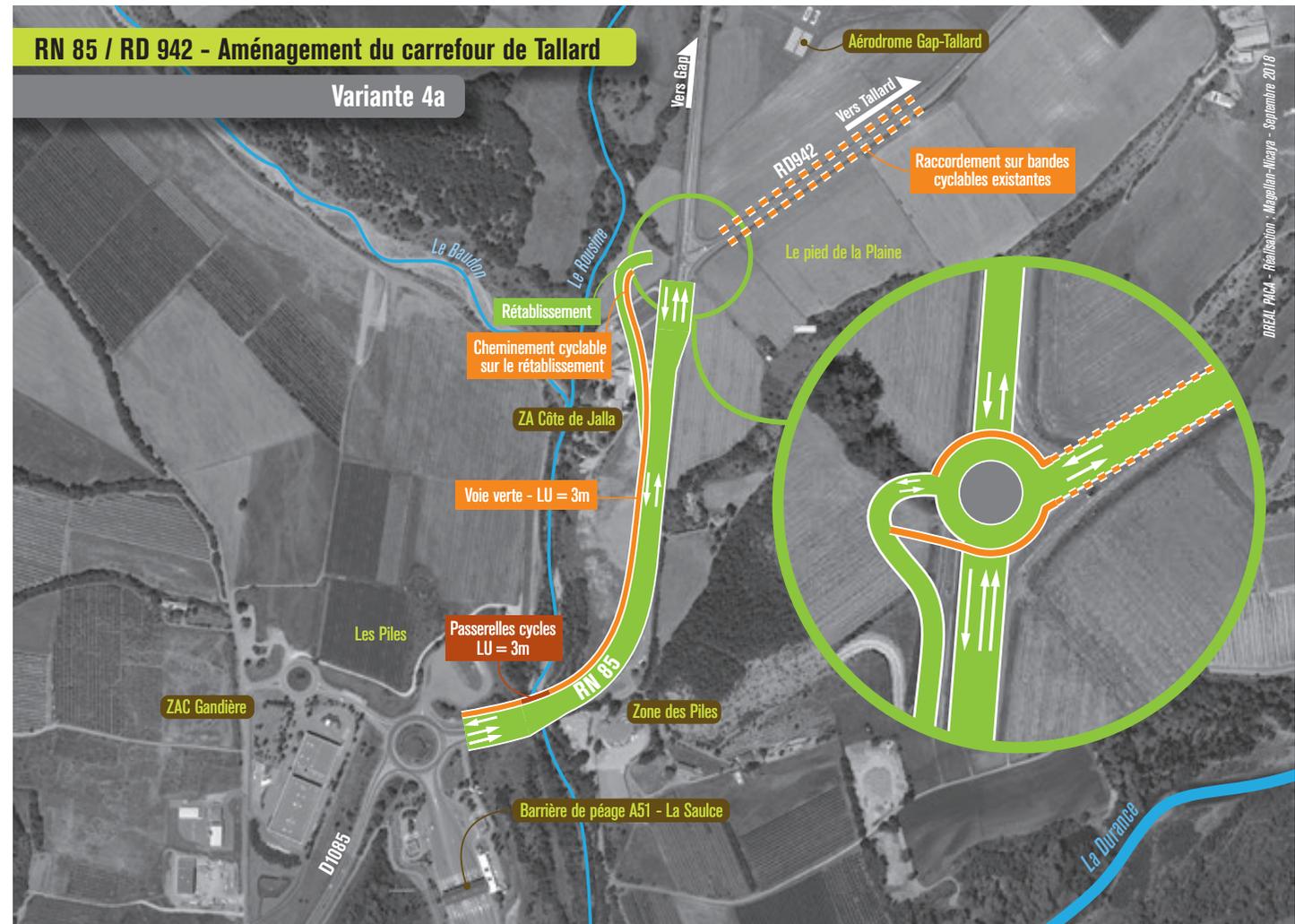
Ajouter une deuxième voie de circulation sur la RN85 dans le sens montant (sud-nord) depuis la sortie du giratoire de La Saulce jusqu'au pont du Rousine, puis sur 140m aux abords du carrefour RN85 / RD942.

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)

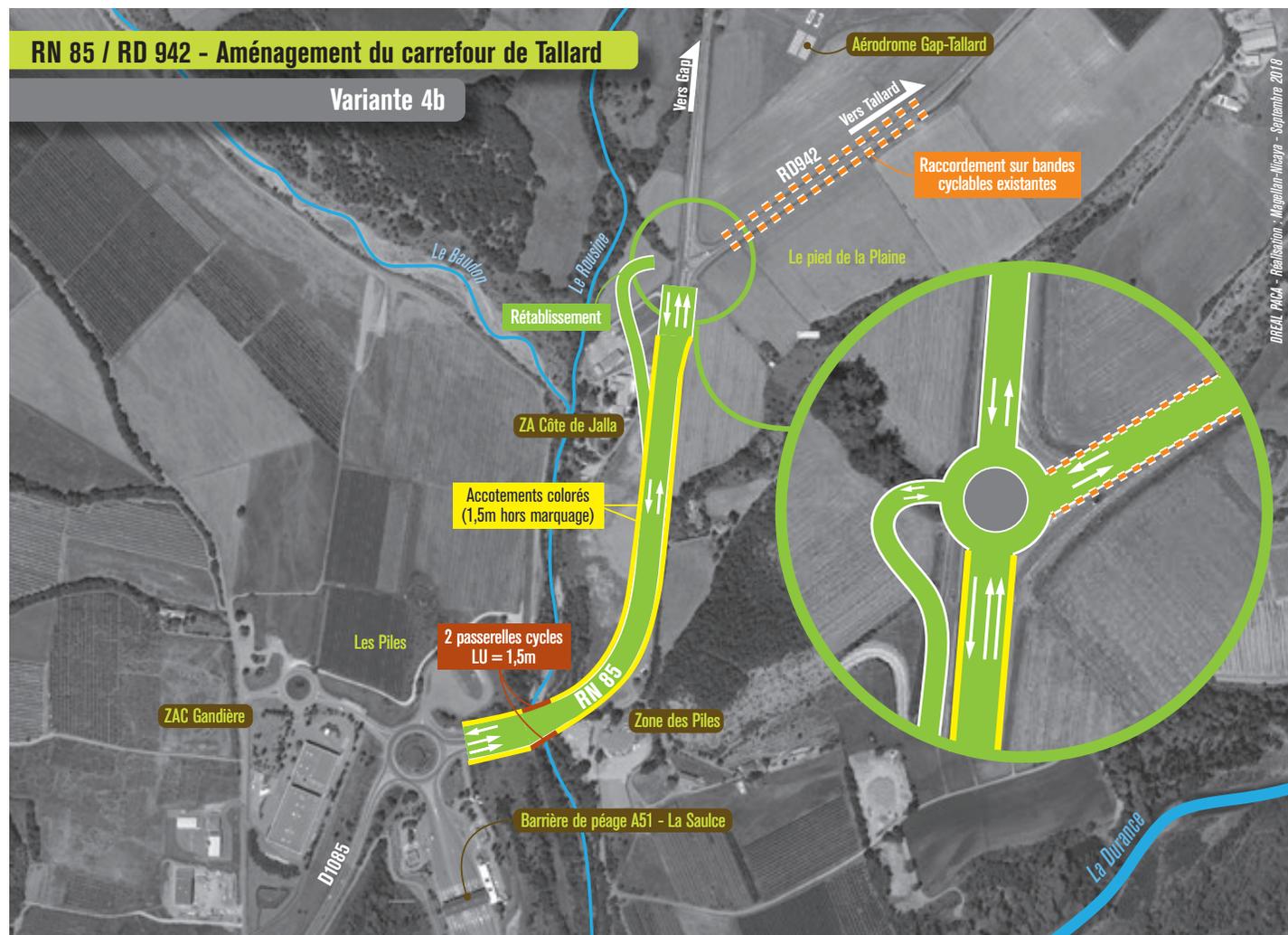
La variante 4b consiste à :

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)

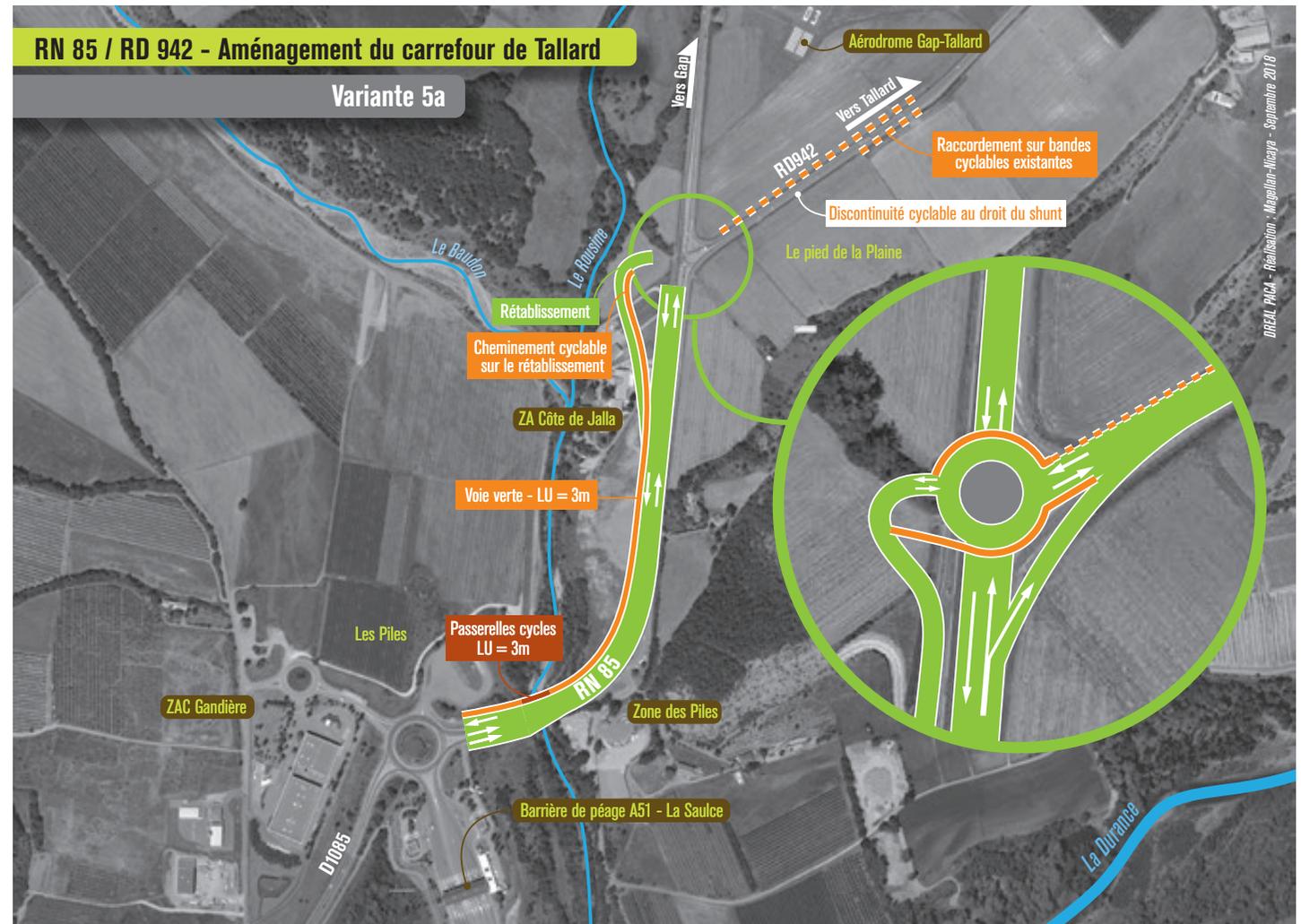
La variante 5a consiste à :

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)

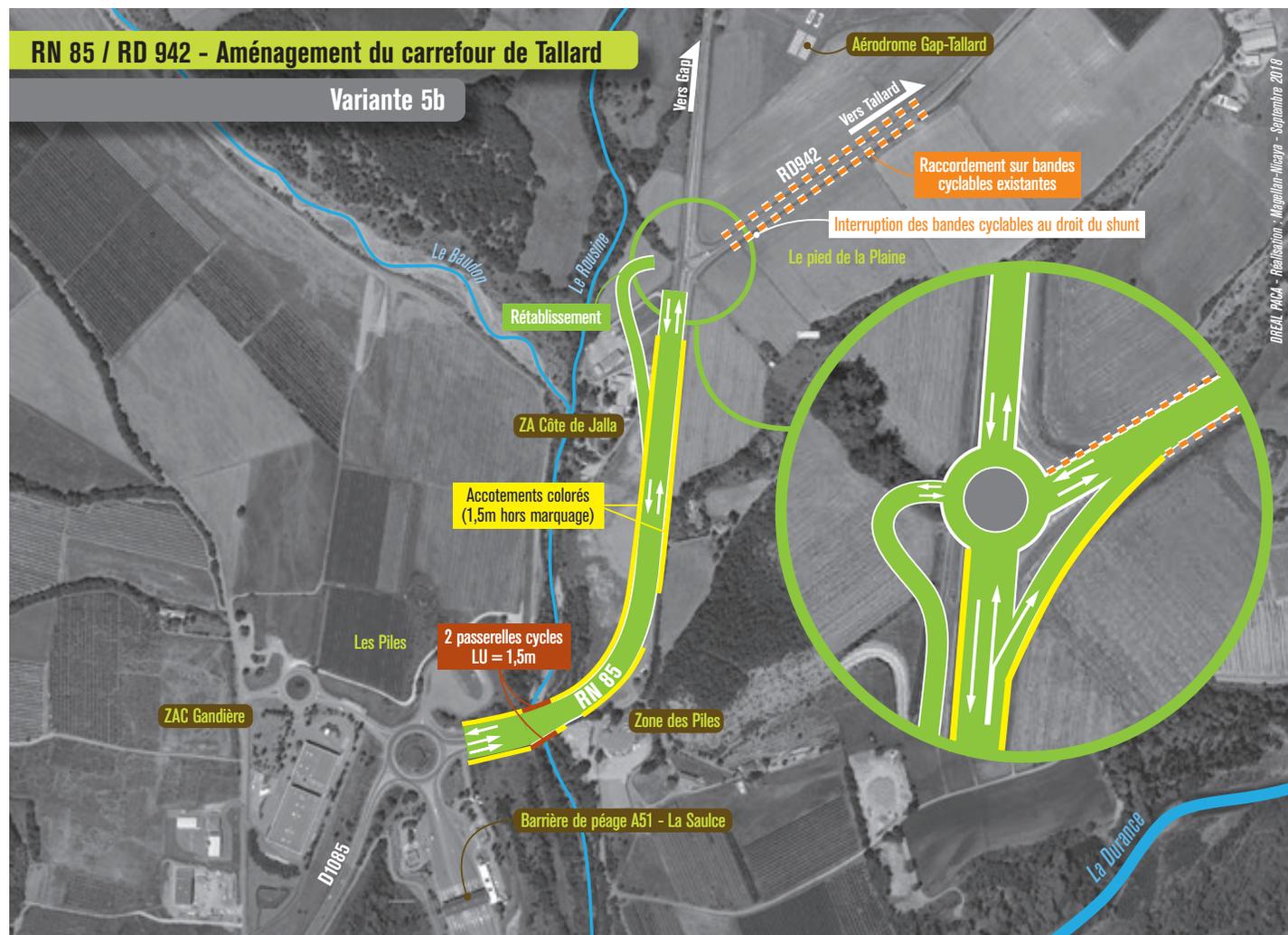
La variante 5b consiste à :

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

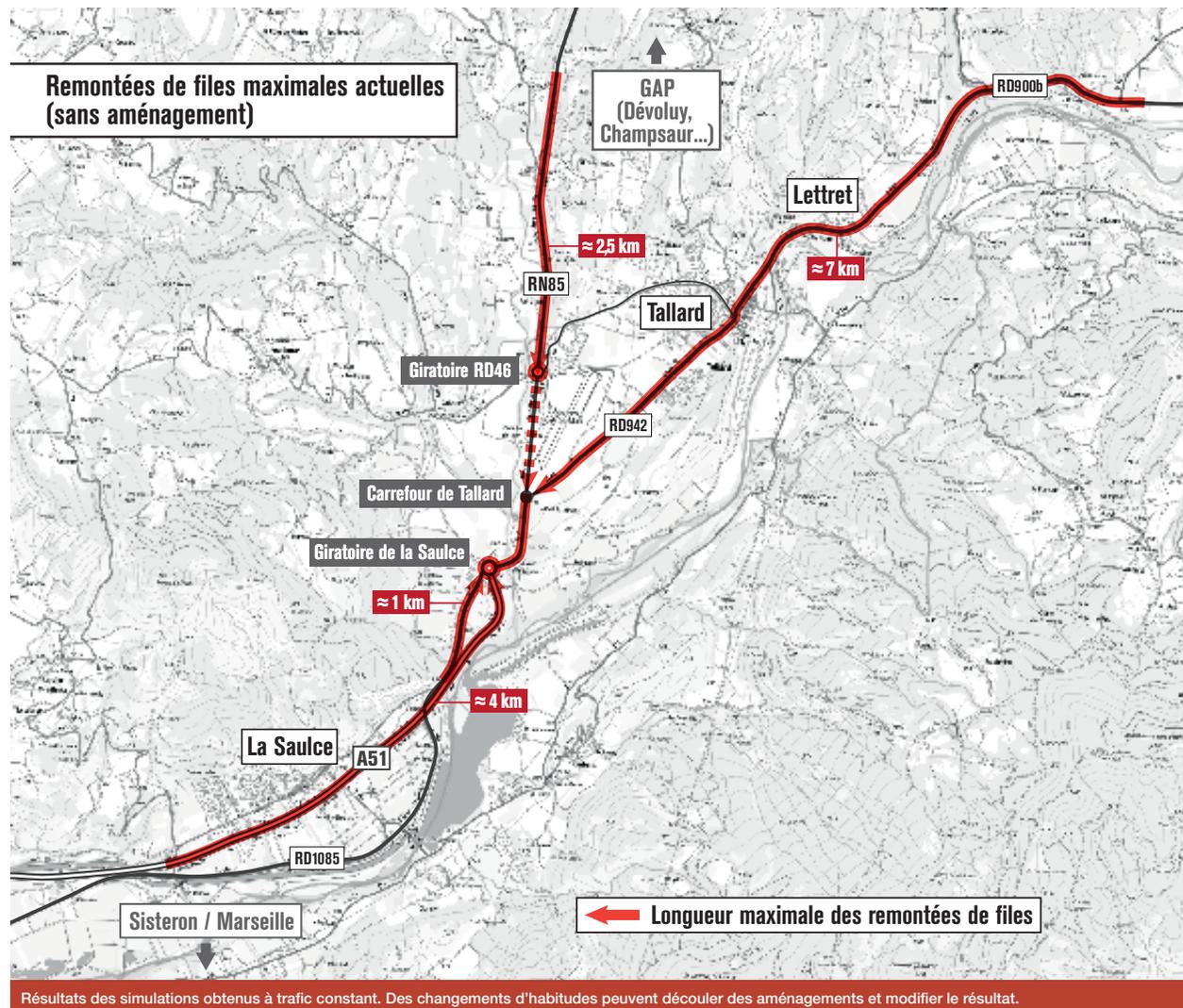
En matière de fonctionnement (fluidité de trafic, sécurité routière, impact sur les autres modes de transport) :

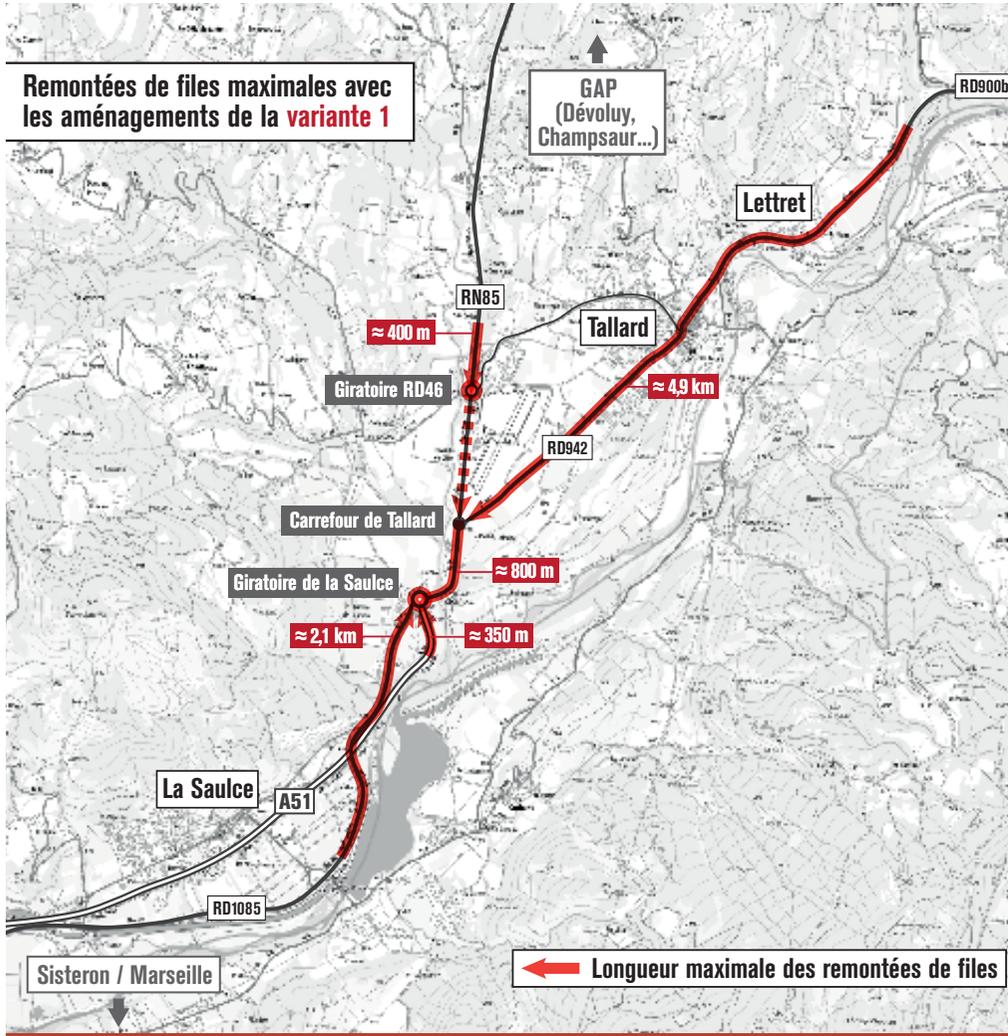
Les variantes qui présentent d'importants gains de fluidité pour la RD942 rendent plus difficile l'insertion sur le giratoire de l'A51 depuis la RD1085. Globalement, les variantes 2 et 3 apparaissent les plus intéressantes en matière de gain de temps de parcours par rapport à la situation actuelle. En 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.

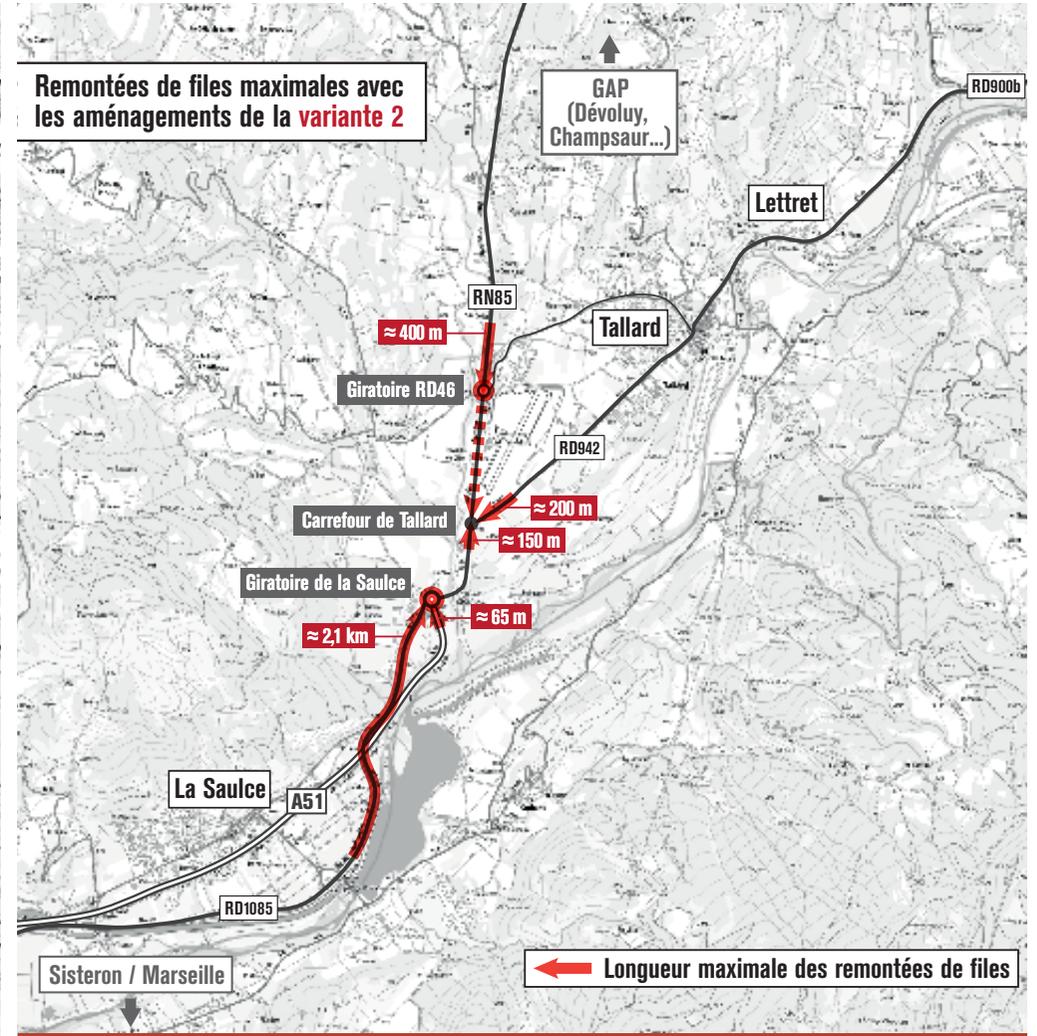
	V1	V2	V3	V4a	V4b	V5a	V5b
Gain en fluidité de trafic	+	+	+	+	+	+	+
Impact sur les autres modes de transports (cycles et transports en commun)	+	+	+	+	+	+	+
Sécurité routière	-	+	-	+	+	+	+

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

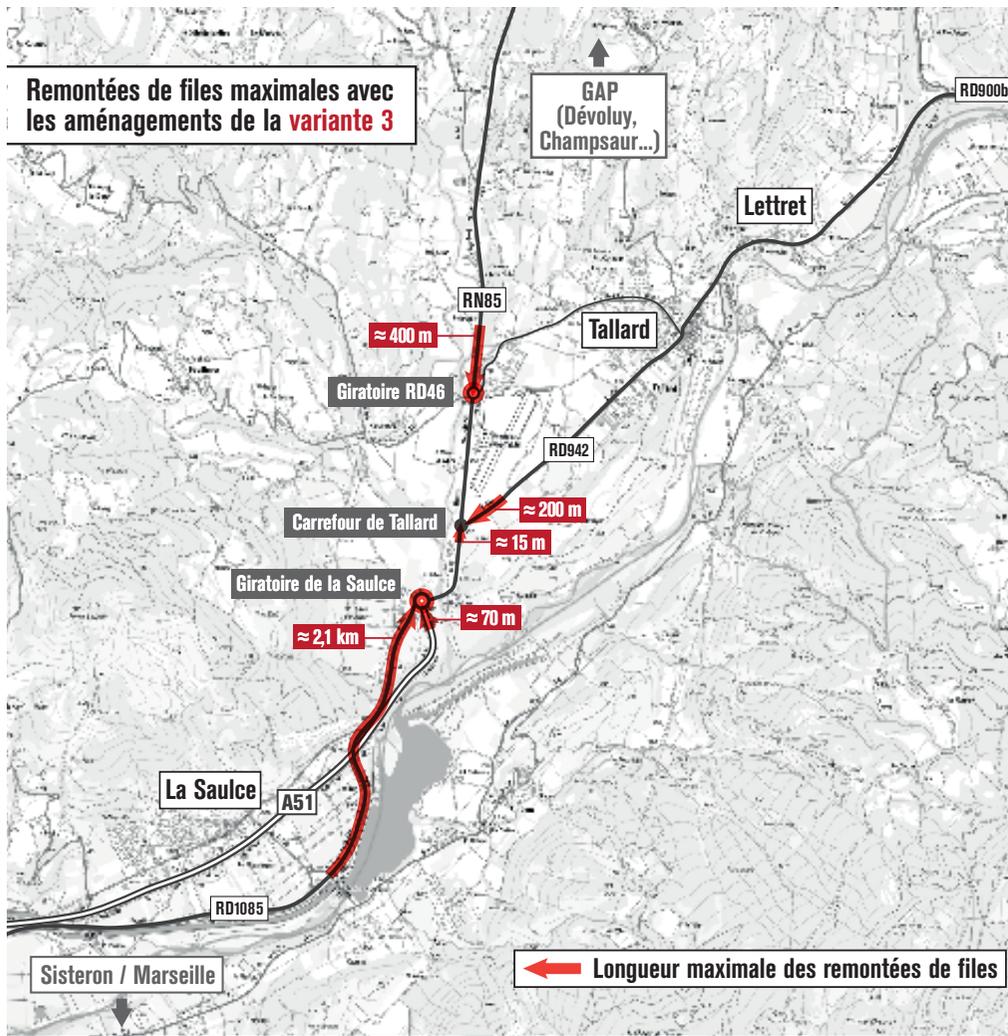




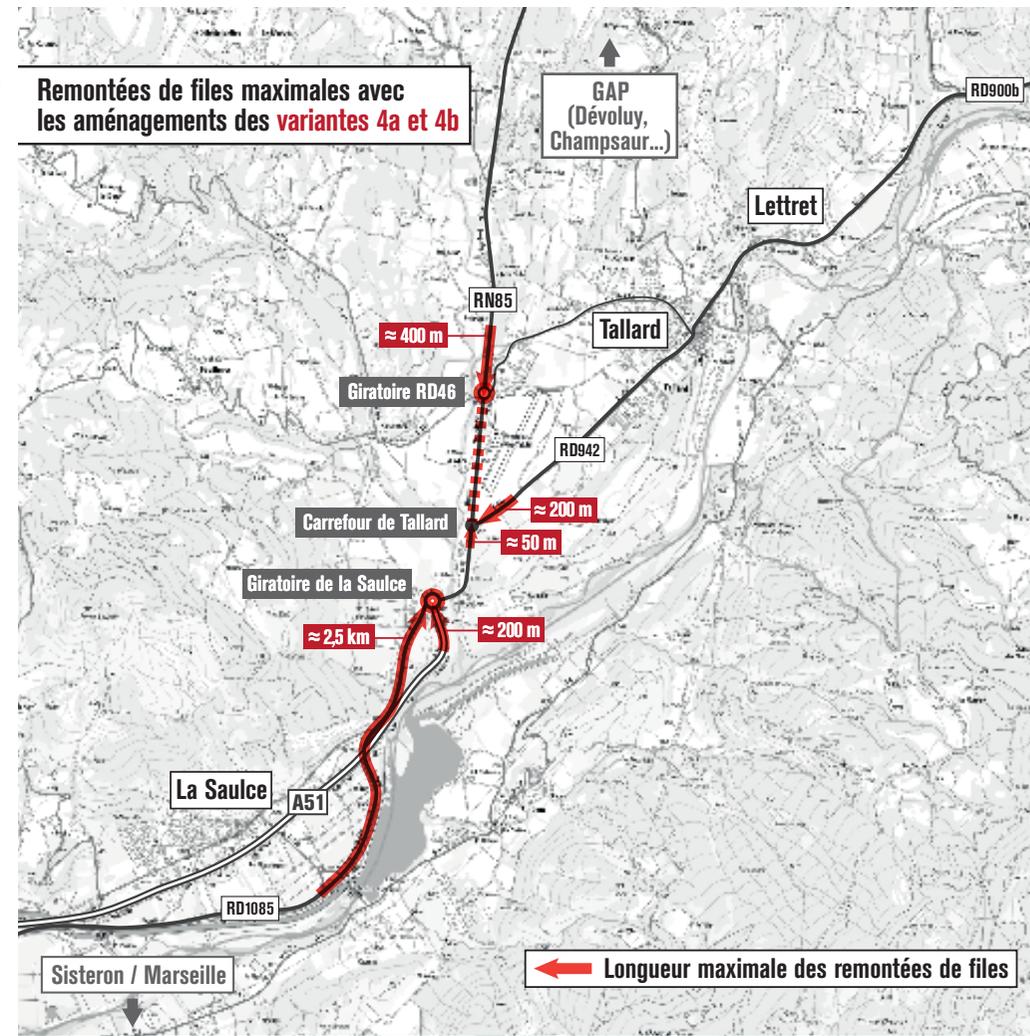
Résultats des simulations obtenus à trafic constant. Des changements d'habitudes peuvent découler des aménagements et modifier le résultat.



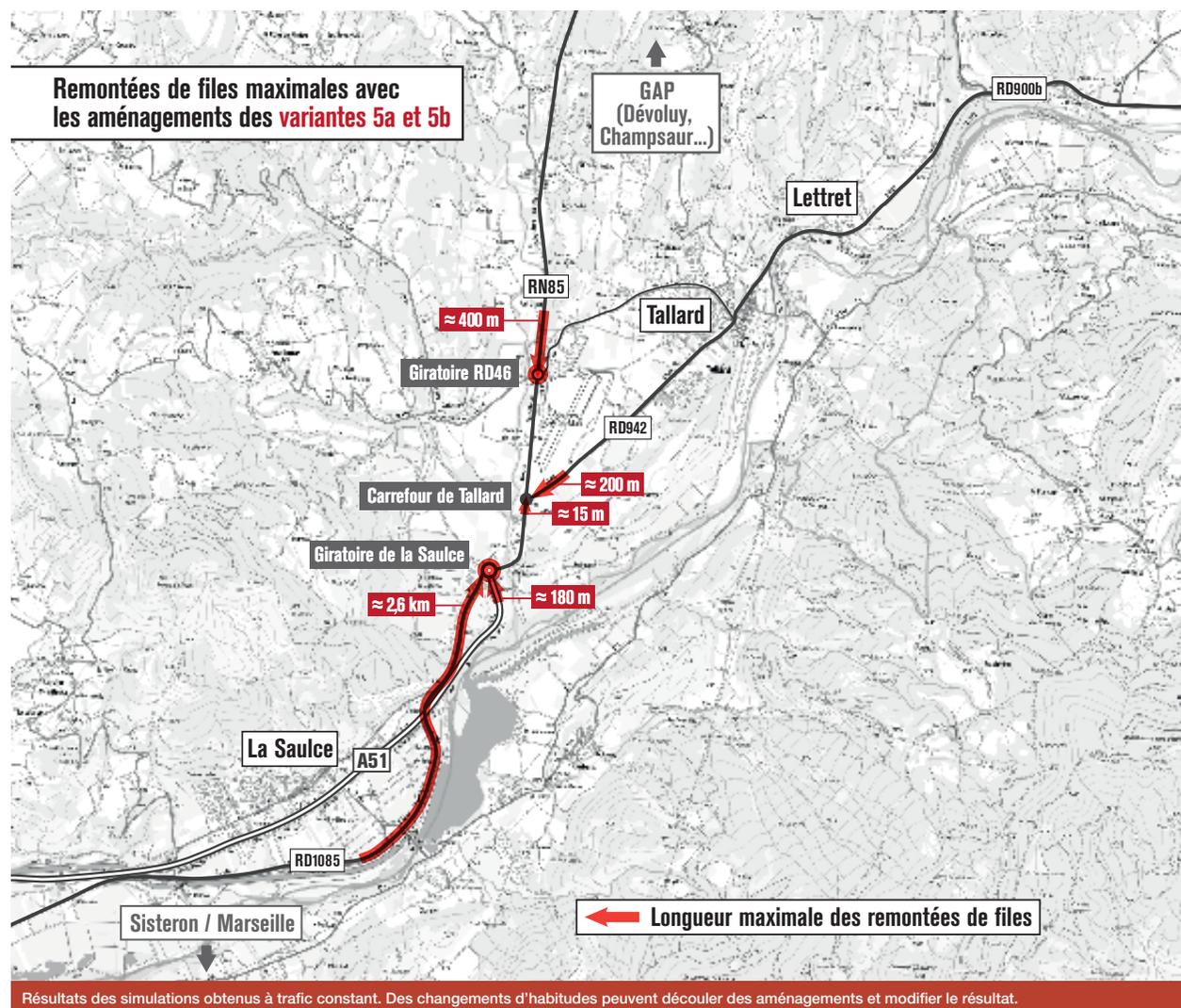
Résultats des simulations obtenus à trafic constant. Des changements d'habitudes peuvent découler des aménagements et modifier le résultat.



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). 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