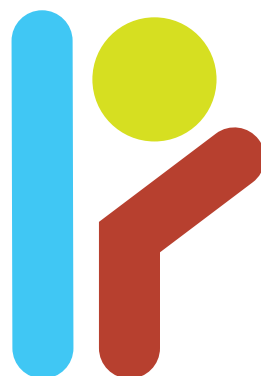


# Carrefour de Tallard

RN85 / RD942



## BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR





# SOMMAIRE

<b>1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE .....</b>	<b>4</b>	<b>5. BILAN DE LA CONCERTATION .....</b>	<b>20</b>
1.1 Contexte du projet.....	4	5.1 Bilan quantitatif.....	20
1.2 Objectifs du projet.....	4	5.1.1 La méthode.....	20
1.3 Acteurs du projet.....	4	5.1.2 La participation du public .....	20
<b>2. CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION.....</b>	<b>5</b>	5.1.3 Les contributions du public .....	21
2.1 Cadre légal.....	5	5.1.4 La fréquentation du site Internet .....	22
2.2 Objet de la concertation .....	5	5.1.5 Les retombées médiatiques .....	22
<b>3. PRÉSENTATION DU PROJET .....</b>	<b>6</b>	<b>5.2 Analyse qualitative .....</b>	<b>22</b>
3.1 Fonctionnalités et caractéristiques du projet .....	6	5.2.1 Vision globale du territoire .....	22
3.2 Variantes proposées .....	6	5.2.2 Éléments d'explication à la situation actuelle de congestion.....	23
<b>4. DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE.....</b>	<b>15</b>	5.2.3 Adéquation vis-à-vis du projet proposé.....	23
4.1 Le dispositif d'information du public .....	15	5.2.4 Expressions concernant les différentes variantes..	24
4.1.1 La presse et les médias .....	15	5.2.5 Pistes d'aménagement complémentaires.....	24
4.1.2 Affiche d'information.....	15	5.2.6 Nécessité d'assurer la sécurité des modes doux...	25
4.1.3 Panneau d'annonce réglementaire.....	16	5.2.7 Les impacts du projet .....	26
4.1.4 L'arrêté préfectoral.....	16	5.2.8 Les suites à donner au projet .....	27
4.1.5 Le dossier support à la concertation publique .....	16	5.2.9 Expressions vis-à-vis de la tenue de la concertation.....	27
4.1.6 Les panneaux d'exposition.....	17	<b>6. CONCLUSION : ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION.....</b>	<b>28</b>
4.1.7 Les sites Internet.....	18	6.1 Le déroulement de la concertation.....	28
4.2 Le dispositif de participation du public .....	18	6.2 La synthèse des enseignements.....	28
4.2.1 Réunions publiques à Tallard et la Saulce .....	18	<b>7. SUITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE.....</b>	<b>30</b>
4.2.2 Registres.....	19	<b>8. ANNEXES.....</b>	<b>31</b>
4.2.3 Formulaire d'expression en ligne sur le site Internet de la DREAL PACA .....	19	8.1 Arrêté préfectoral de lancement de la concertation.....	31
		8.2 Supports de communication et d'information .....	31
		8.3 Articles de presse.....	31
		8.4 Contributions des registres.....	31
		8.5 Contributions via le formulaire d'expression en ligne .....	31
		8.6 Support de présentation et synthèses des 2 réunions publiques .....	31

# Préambule

Le projet d'aménagement du carrefour de Tallard trouve sa place dans la politique volontariste de l'État, d'amélioration de l'accessibilité des territoires Hauts-Alpins. Il vient en complément d'autres projets de modernisation ou de réalisation d'infrastructures sur le territoire. La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), en tant que maître d'ouvrage, a souhaité soumettre ce projet à la concertation publique.

La phase de concertation, qui s'est déroulée du 10 au 28 décembre 2018, a permis à toutes les personnes intéressées de s'informer sur le projet et leur a offert la possibilité de s'exprimer à son propos, dans le cadre de divers dispositifs.

Ce bilan propose une synthèse et une analyse des contributions formulées pendant cette concertation. Il présente également les enseignements de cette concertation pour la DREAL, ainsi que ses orientations et perspectives pour la suite du projet. Les orientations retenues feront ensuite l'objet d'études complémentaires qui serviront de socle au dossier d'enquête publique, préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Ce bilan sera présenté pour avis au Comité de Pilotage du projet, présidé par Mme la Préfète des Hautes-Alpes.

## 1. Présentation générale

### 1.1. Contexte du projet

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 la Gandière, de la déchetterie,
- D'accès aux habitations riveraines de la RN85,
- De 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 aérodrome de Tallard). Sur le secteur, on note des éléments environnementaux ou de patrimoine remarquables.

### 1.2. Objectifs du projet

Le principal enjeu de l'opération est d'assurer 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. Par ailleurs, l'opération vise à renforcer la sécurité de l'ensemble des usagers (véhicules légers, poids lourds, deux roues, cyclistes et piétons).

### 1.3. Acteurs du projet

L'État, représenté par la DREAL PACA, est maître d'ouvrage du projet. A ce titre, elle est responsable de la définition des objectifs, du calendrier, du budget et de la bonne réalisation du projet. La gouvernance du projet est assurée par un comité de pilotage composé de :

- 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 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.

## 2. Cadre réglementaire de la concertation

### 2.1. Cadre légal

La DREAL a souhaité soumettre le projet d'aménagement du carrefour de Tallard à la concertation publique.

Conformément aux dispositions de l'article L121-16 du code de l'Environnement, « La concertation préalable associe le public à l'élaboration d'un projet, plan ou programme dans les conditions définies par la présente section. La concertation préalable est d'une durée minimale de 15 jours et d'une durée maximale de trois mois. Quinze jours avant le début de la concertation, le public est informé

*des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concernés par la concertation ainsi que, selon l'importance et la nature du projet, par voie de publication locale. Le bilan de cette concertation est rendu public. Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation ».*

### 2.2. Objet de la concertation

Les modalités de la présente concertation ont été définies par le comité de pilotage du projet, et ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral le 19 novembre 2018<sup>1</sup>.

Cette concertation, conduite du 10 au 28 décembre 2018 par la DREAL, a porté sur l'aménagement du carrefour

de Tallard.

Elle a permis de soumettre le projet au public (habitants, riverains, usagers, acteurs socioéconomiques...) et de recueillir ses points de vue de manière à identifier les options d'aménagement à privilégier pour la suite du projet.

---

<sup>1</sup> Joint en annexe

## 3. Présentation du projet

### 3.1. Fonctionnalités et caractéristiques du projet

Le projet d'aménagement du carrefour de Tallard vise à assurer une meilleure fluidité du trafic entre la RN 85 et la RD942, en particulier lors des migrations dominicales estivales et hivernales.

Par ailleurs, la réalisation du projet permettra de renforcer la sécurité des usagers, tous modes de déplacement confondus : véhicules légers, poids lourds, deux roues, cyclistes et piétons.

Ce projet d'aménagement concerne le réseau routier depuis le giratoire de

sortie de l'A51, jusqu'au carrefour de la RN85 et de la RD942, actuellement équipé d'un feu tricolore. Le programme initial de l'opération consiste à :

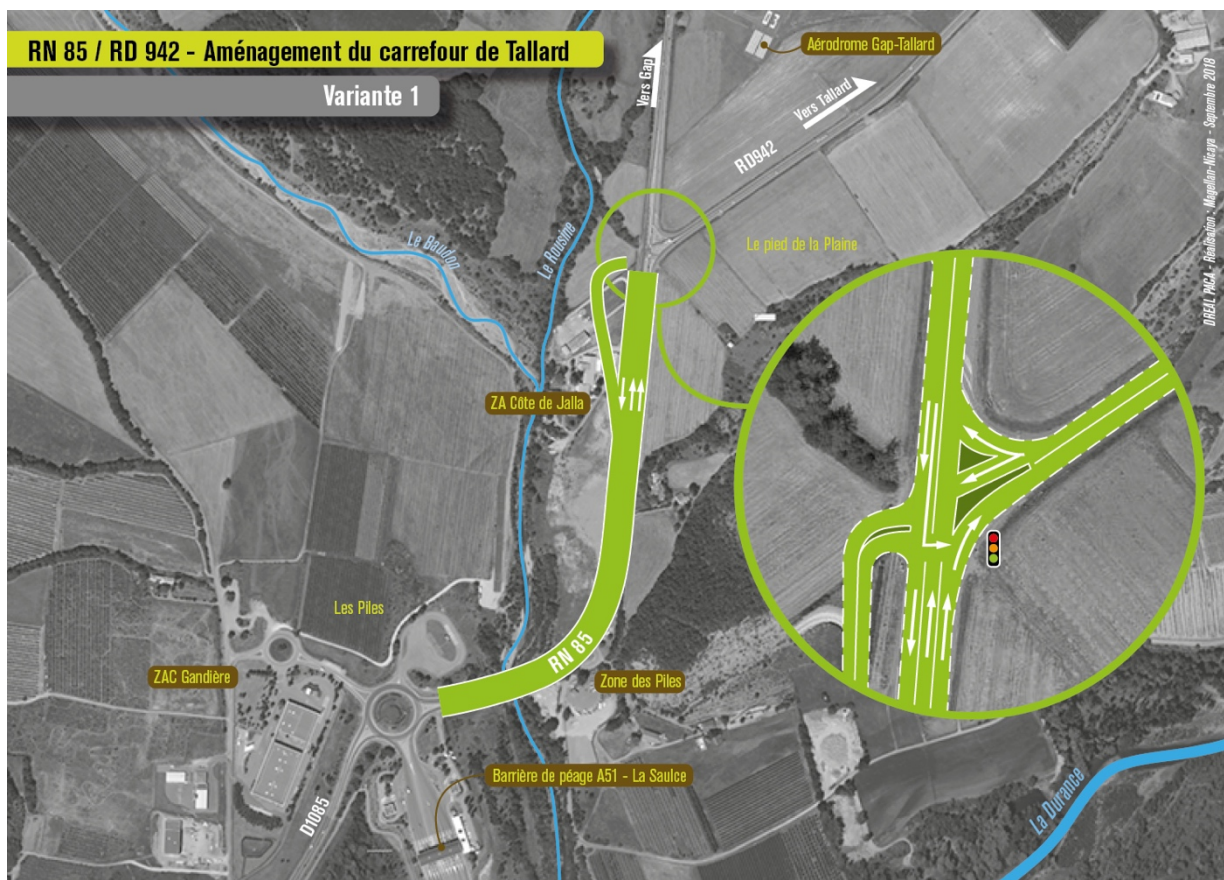
- Élargir tout ou partie de la RN85 entre le giratoire de sortie de l'A51 et le carrefour de Tallard ;
- Regrouper et rétablir les accès riverains de la RN85 ;
- Aménager le carrefour à feux de Tallard ;
- Aménager l'entrée et la sortie de l'aire d'arrêt existante.

### 3.2. Variantes proposées

Suite à la commande ministérielle du 24 mars 2015, 3 premiers scénarii d'aménagement ont été étudiés par la DREAL puis partagés avec les partenaires en 2017. En 2018, la poursuite des études techniques, ainsi que les divers échanges avec les partenaires locaux, ont permis l'émergence de 2 variantes

supplémentaires, et d'aménagements complémentaires, destinés à sécuriser les déplacements en modes actifs. 7 variantes ont été soumises à la concertation du public. Outre les aménagements initiaux présentés ci-dessus, le projet pourra comporter des éléments qui ne sont pas figés à l'heure actuelle.

Variante 1 :

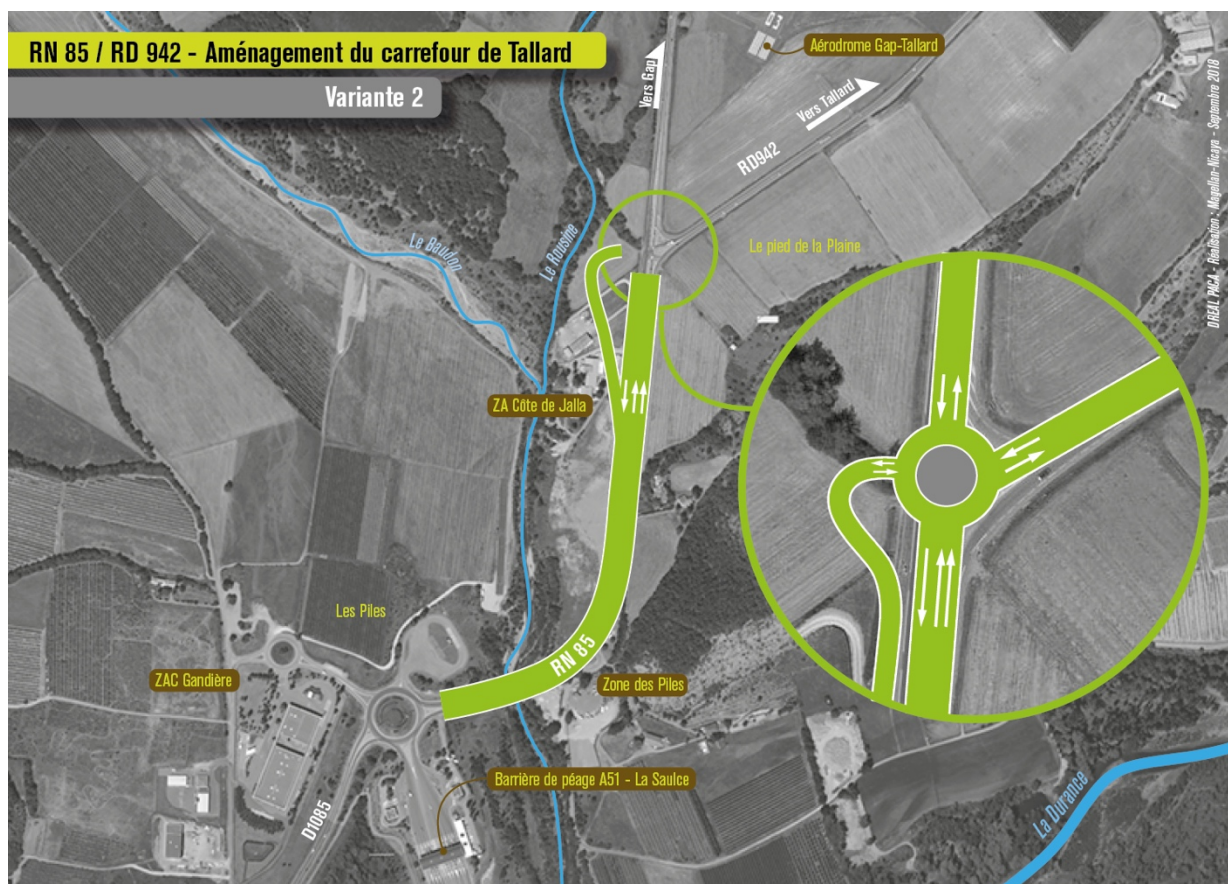


- Ajout d'une 2<sup>ème</sup> voie de circulation sur la RN85 dans le sens sud-nord ;
- Maintien du feu tricolore ;

- Création d'une bande dérasée (utilisable par les cyclistes) de part et d'autre de la chaussée ;
- Coût : 4 millions €.

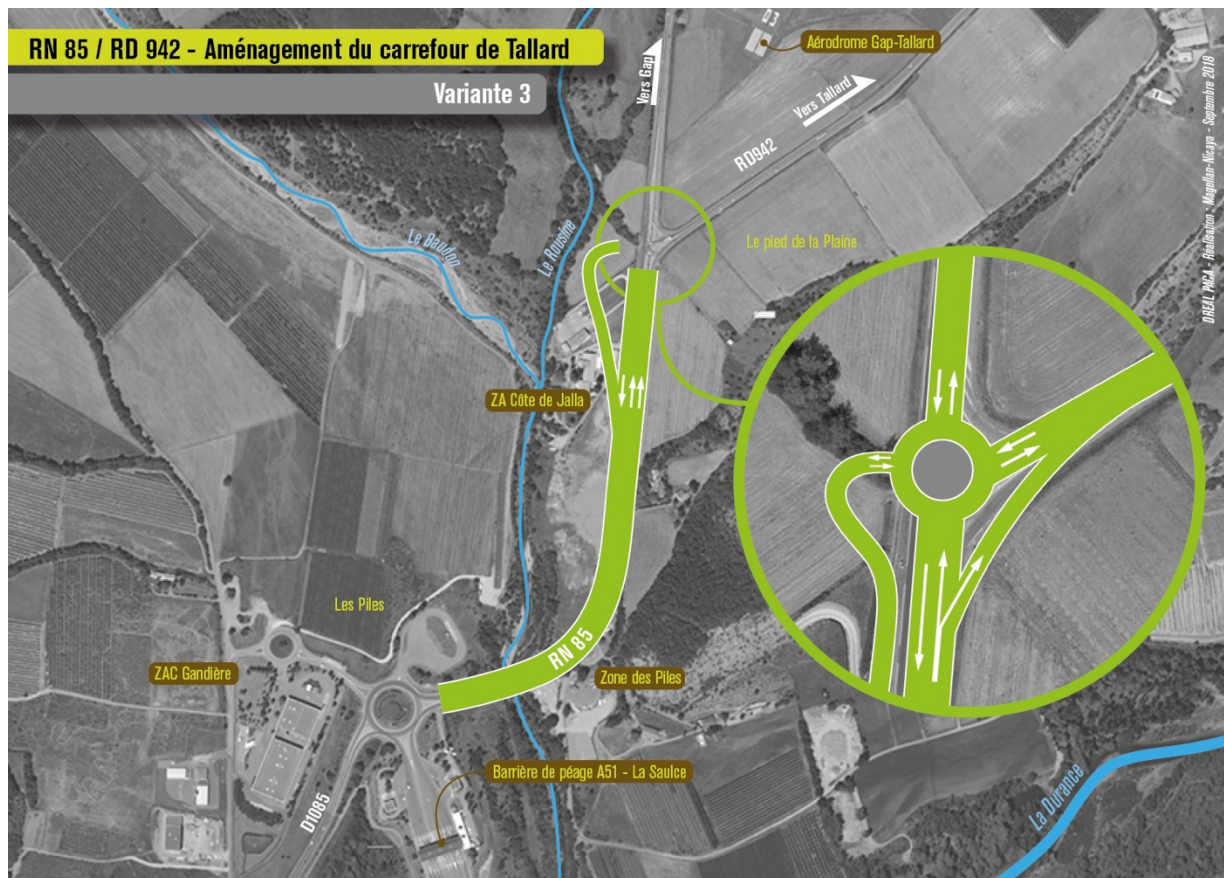


## Variante 2 :



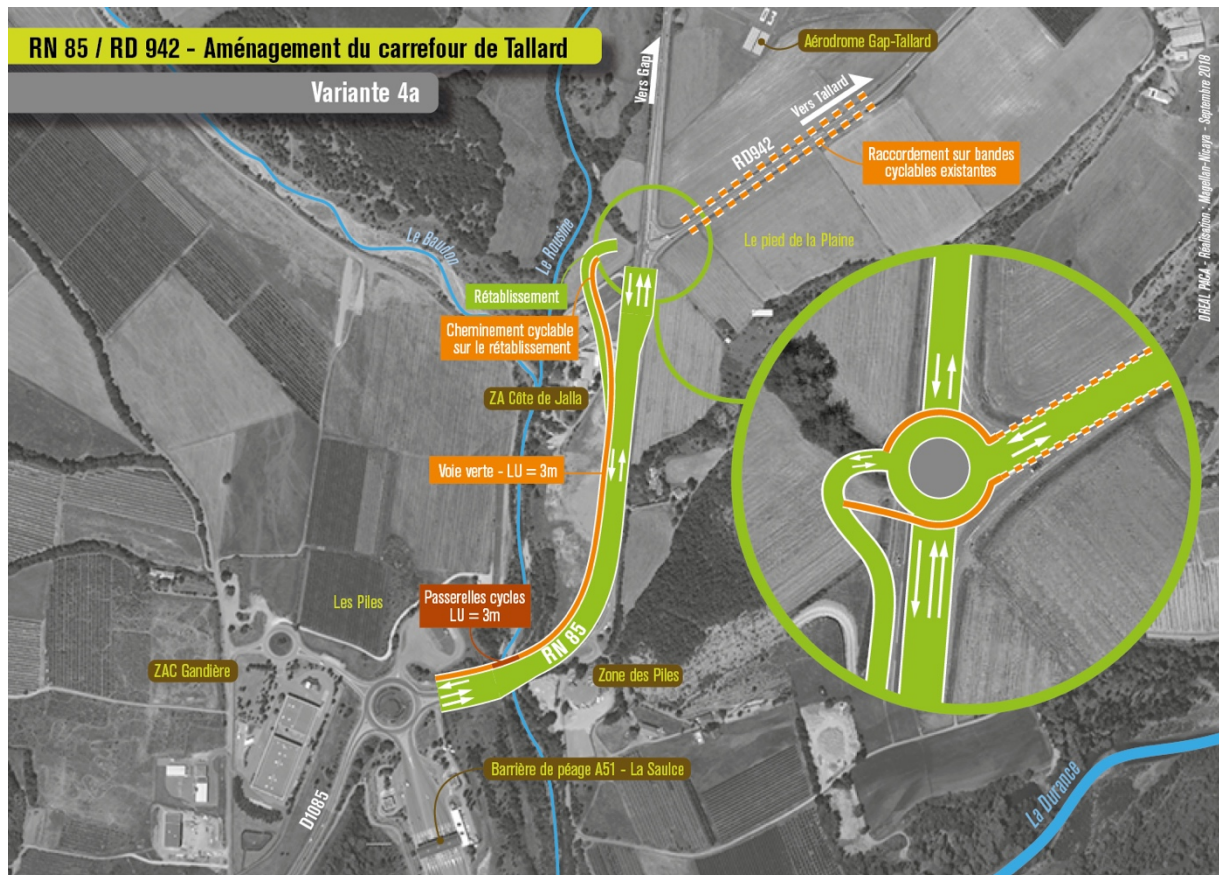
- Ajout d'une 2ème voie de circulation sur la RN85 dans le sens sud-nord ;
- Création d'un giratoire en remplacement du feu tricolore, avec entrées/sorties depuis la RN85 nord et sud, la RD942 et la zone d'activité de la Côte de Jalla ;
- Création d'une bande dérasée (utilisable par les cyclistes) de part et d'autre de la chaussée ;
- Coût : 5 millions €.

Variante 3 :



- Ajout d'une 2ème voie de circulation sur la RN85 dans le sens sud-nord ;
- Création d'un giratoire en remplacement du feu tricolore, avec entrées/sorties depuis la RN85 nord et sud, la RD942 et la zone d'activité de la Côte de Jalla ;
- Création d'un shunt avant le giratoire, depuis la RN85 sud, en direction de la RD942 ;
- Création d'une bande dérasée (utilisable par les cyclistes) de part et d'autre de la chaussée ;
- Coût : 5,3 millions €.

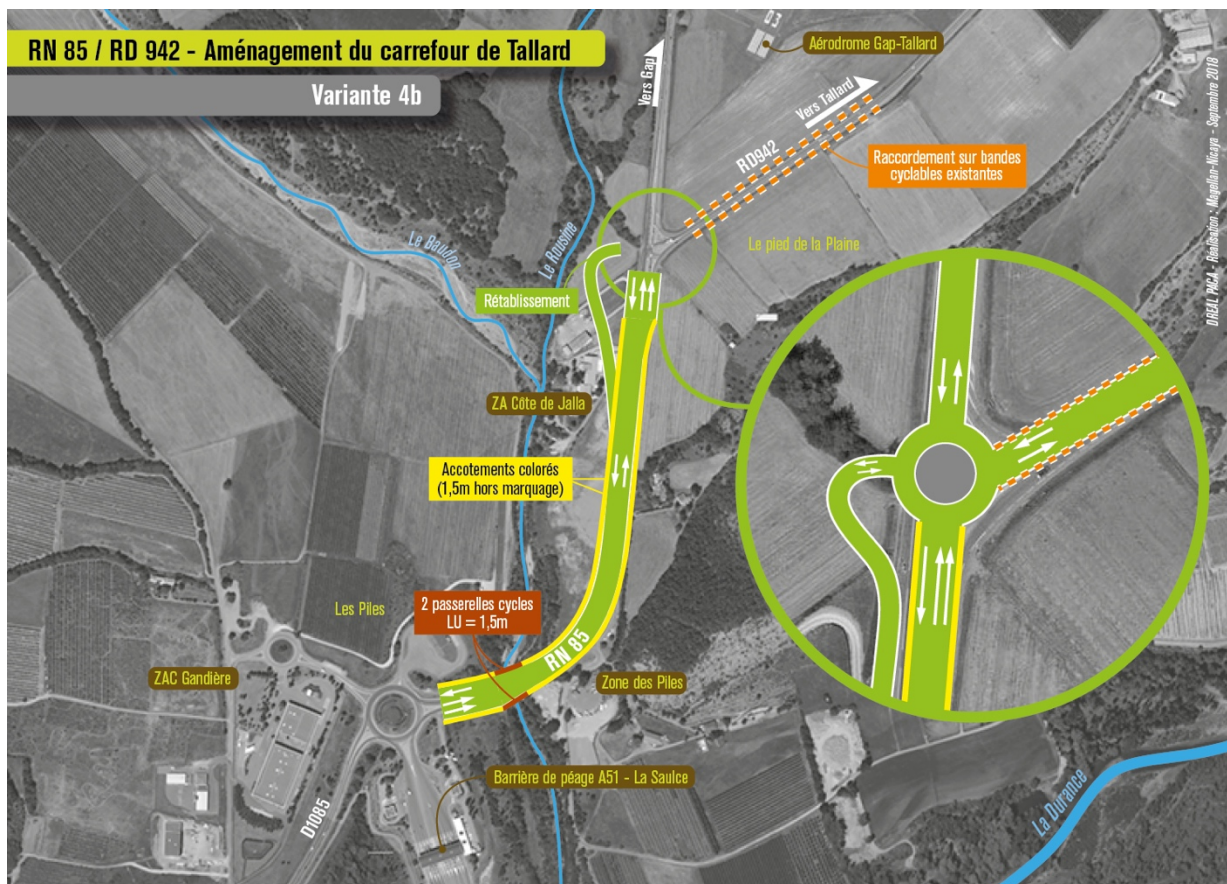
Variante 4a :



- Ajout d'une 2ème voie de circulation sur la RN85 dans le sens sud-nord (hors pont du Rousine) ;
- Création d'un giratoire en remplacement du feu tricolore, avec entrées/sorties depuis la RN85 nord et sud, la RD942 et la zone d'activité de la Côte de Jalla ;

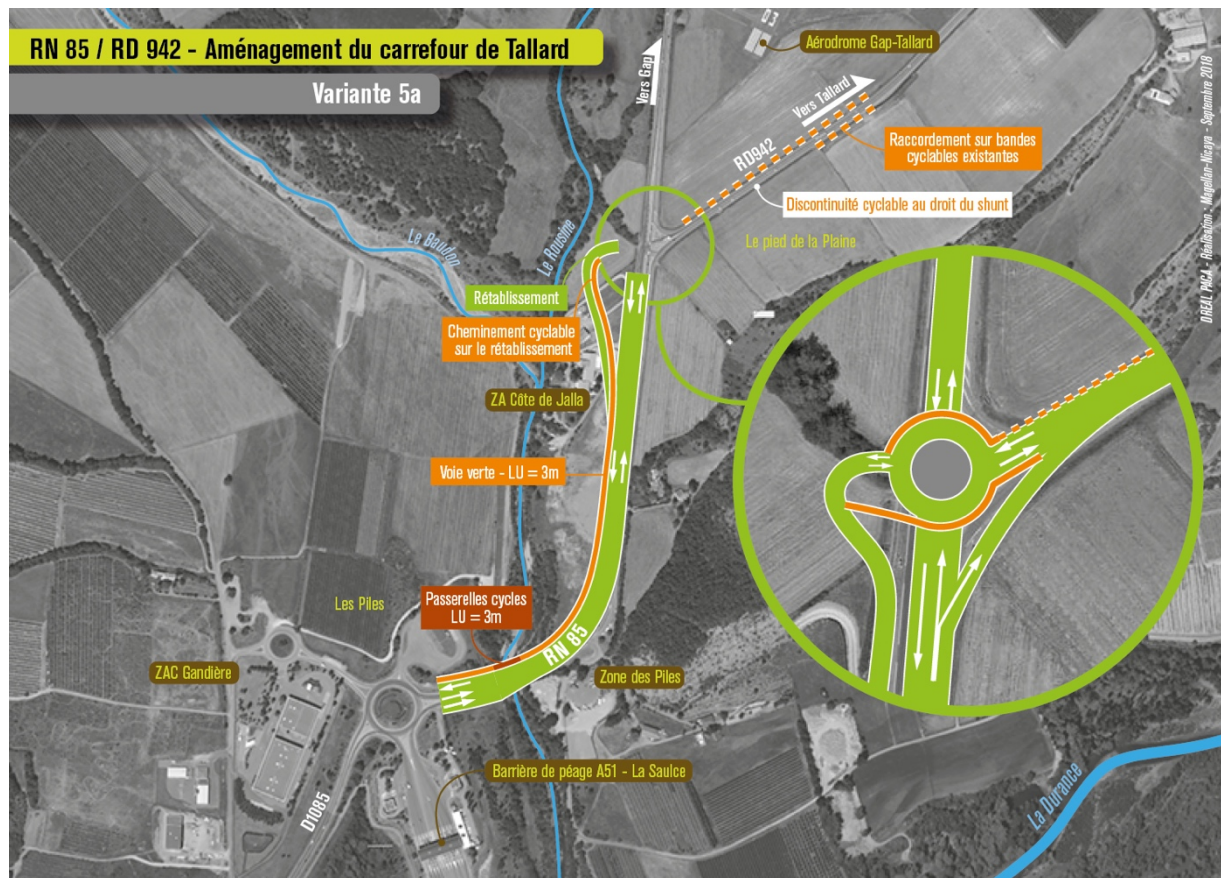
- Aménagement d'une voie verte, physiquement séparée de la route : bidirectionnelle, 3 mètres de largeur, à l'ouest de la chaussée ;
- Installation d'une passerelle de 3 mètres de largeur pour le franchissement du Rousine par les modes actifs ;
- Coût : 2,4 millions €.

Variante 4b :



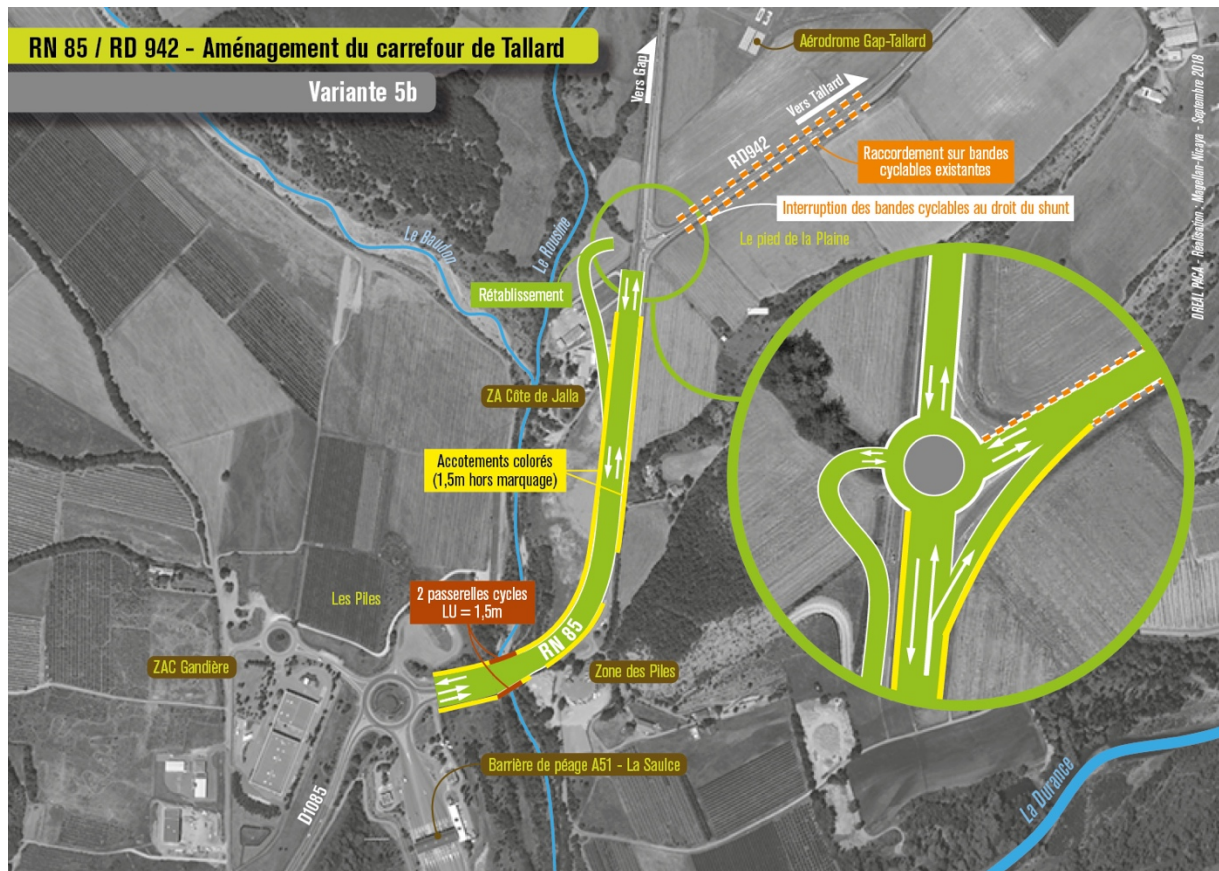
- Ajout d'une 2ème voie de circulation sur la RN85 dans le sens sud-nord (hors pont du Rousine) ;
- Création d'un giratoire en remplacement du feu tricolore, avec entrées/sorties depuis la RN85 nord et sud, la RD942 et la zone d'activité de la Côte de Jalla ;
- Aménagement d'un accotement coloré de 1,50 mètre de part et d'autre de la chaussée, permettant la circulation des piétons et des vélos ;
- Installation de 2 passerelles d'une largeur d'1,50 mètre permettant le franchissement du Rousine par les modes actifs ;
- Coût : 2,7 millions €.

Variante 5a :



- Ajout d'une 2ème voie de circulation sur la RN85 dans le sens sud-nord depuis la sortie du giratoire de La Saulce, jusqu'au pont du Rousine ;
- Création d'une voie de shunt du giratoire à créer, depuis la RN85 sud en direction de la RD942 ;
- Création d'un giratoire en remplacement du feu tricolore, avec entrées/sorties depuis la RN85 nord et sud, la RD942 et la zone d'activité de la Côte de Jalla ;
- Aménagement d'une voie verte, physiquement séparée de la route : bidirectionnelle, 3 mètres de largeur, à l'ouest de la chaussée ;
- Installation d'une passerelle de 3 mètres de largeur pour le franchissement du Rousine par les modes actifs ;
- Coût : 2,7 millions €.

Variante 5b :



- Ajout d'une 2<sup>ème</sup> voie de circulation sur la RN85 dans le sens sud-nord depuis la sortie du giratoire de La Saulce, jusqu'au pont du Rousine ;
- Création d'une voie de shunt du giratoire à créer, depuis la RN85 sud en direction de la RD942 ;
- Création d'un giratoire en remplacement du feu tricolore, avec entrées/sorties depuis la RN85 nord et sud, la RD942 et la zone d'activité de la Côte de Jalla ;
- Aménagement d'un accotement coloré de 1,50 mètre de part et d'autre de la chaussée, permettant la circulation des piétons et des vélos ;
- Installation de 2 passerelles d'une largeur d'1,50 mètre permettant le franchissement du Rousine par les modes actifs ;
- Coût : 3,1 millions

Chacune de ces variantes a été soumise à une étude approfondie, puis toutes ont été comparées au travers d'une analyse multicritères, prenant en compte les aspects suivants :

- Le fonctionnement : fluidité du trafic ; sécurité routière / lisibilité de l'aménagement, impact sur les autres modes de transports
- Le foncier
- Le cadre de vie : activités et services, paysage et patrimoine, acoustique, qualité de l'air
- Les milieux naturels : habitats naturels, faune et flore, continuités écologiques, qualité de l'eau.
- Coûts : investissements, entretien et exploitation

Tableau de synthèse de la comparaison 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	-	-	-	-	-	-	-

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



Au regard du tableau comparatif ci-dessus, la DREAL, maître d'ouvrage du projet, affiche une **préférence pour la variante 4a**. Cet aménagement répond en effet au principal objectif de cette opération, puisqu'il permet un gain en fluidité de parcours. De plus, son impact

sur le milieu naturel est réduit, et il présente une solution sûre pour les modes doux. Enfin, ses coûts d'investissements, d'entretien et d'exploitation sont relativement faibles, comparé aux autres variantes.

## 4. Déroulement de la concertation publique

### 4.1. Le dispositif d'information du public

Le maître d'ouvrage, a réalisé et diffusé différents supports d'information afin d'annoncer la phase de concertation et ses modalités et de présenter le projet au public pour favoriser sa participation.

Plusieurs canaux et outils de communication ont été mobilisés afin d'assurer l'information du plus grand nombre :

- La presse et les médias ;

- Les affiches ;
- Les panneaux réglementaires ;
- L'arrêté préfectoral ;
- Le dossier support à la concertation publique ;
- Les panneaux d'exposition ;
- Les sites Internet.

*L'ensemble des supports est joint en annexe du présent bilan.*

#### 4.1.1. La presse et les médias

Un communiqué de presse est paru le 7 décembre 2018. Celui-ci a permis de présenter les éléments suivants :

- Les objectifs du projet d'aménagement du carrefour de Tallard

- Les acteurs associés
- Les dates, modalités et objectifs de la concertation publique.

#### 4.1.2. Affiche d'information



Une affiche annonçant la concertation et les modalités d'information et d'expression du public a été éditée en 20 exemplaires au format A4.

Ces dernières ont été affichées en mairies de La Saulce et de Tallard, ainsi que sur les affichages publics réglementaires et lors des réunions publiques, dans les salles prévues à cet effet.



### 4.1.3. Panneau d'annonce réglementaire

Un panneau officiel annonçant la concertation, ses modalités, ainsi que son cadre réglementaire a été réalisé. Ce panneau a été implanté le 26 novembre 2018, soit 15 jours avant le démarrage de la période de concertation, sur deux sites à proximité du lieu du projet.



▲ Au niveau de la déchetterie

◀ Au niveau du giratoire de sortie de l'autoroute A51.

### 4.1.4. L'arrêté préfectoral

Le 19 novembre 2018, un arrêté préfectoral fixant les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation avec le public a été

publié au recueil des actes administratifs de la sous-préfecture des Hautes-Alpes.

### 4.1.5. Le dossier support à la concertation publique

Le dossier support à la concertation publique a été réalisé sous un format A4 de 31 pages.

Il a été diffusé via différents canaux :

- 200 exemplaires imprimés puis mis à disposition du public en mairies de

La Saulce et Tallard, ainsi que lors des 2 réunions publiques sur les 2 communes ;

- En version téléchargeable sur le site de la DREAL PACA.

Ce dossier a permis l'information du public via la présentation :

- De l'état des lieux du territoire ;
- Des fonctionnalités et objectifs globaux du projet ;
- Des différentes variantes d'aménagement du carrefour de Tallard.



#### 4.1.6. Les panneaux d'exposition

Durant toute la période de concertation, cinq panneaux d'exposition ont été mis à la disposition du public en mairies de Tallard et de La Saulce, aux horaires d'ouverture au public. Ces panneaux proposaient une présentation synthétique du projet.

##### Panneau n° 1 : le projet d'aménagement du carrefour de Tallard

- Le projet soumis à concertation
- Les objectifs de l'aménagement
- Les acteurs du projet
- Les dates clé du projet
- Pourquoi une concertation

##### Panneau n° 2 : le territoire

- Présentation générale
- Caractéristique des voies
- Situation actuelle



##### Panneaux n° 3, 4 et 5 : les variantes d'aménagement

- Présentation des sept variantes d'aménagement
- Analyses comparatives des variantes
- Variante préférentielle du maître d'ouvrage

Ces panneaux ont également été exposés lors des deux réunions publiques de La Saulce et Tallard, dans les salles prévues à cet effet.

#### 4.1.7. Les sites Internet

Les modalités d'information et de participation du public dans le cadre de la concertation ont été diffusées et relayées sur différents sites Internet :

- De la DREAL
- Des communes de Tallard et La Saulce
- De la Préfecture des Hautes-Alpes

### 4.2. Le dispositif de participation du public

La concertation publique s'est déroulée entre le 10 et le 28 décembre 2018. Cette période de 18 jours a permis à la DREAL PACA d'organiser différents types de rencontres et de dispositifs afin de recueillir les points de vue des participants :

- Deux réunions publiques, sur les communes de la Saulce et Tallard ;
- Des registres mis à disposition du public .
- Un formulaire d'expression en ligne.

#### 4.2.1. Réunions publiques à Tallard et la Saulce

Deux réunions publiques ont été tenues :

- Le 13 décembre 2018 de 18h10 à 20h10 sur la commune de La Saulce ;
- Le 20 décembre 2018 de 18h10 à 19h50 sur la commune de Tallard.

Ces réunions ont été structurées en deux temps :

- Une présentation détaillée du projet

d'aménagement du carrefour de Tallard, illustrée par des schémas, cartes et tableaux ;

- Un temps d'échanges entre les participants et les partenaires du projet.

*Les supports d'information utilisés pour ces réunions et les synthèses des échanges sont proposés en annexe du présent document.*

#### 4.2.2. Registres

Deux registres papier ont été mis à disposition du public pendant toute la durée de la concertation, en mairies de La Saulce et Tallard. En parallèle, ces registres ont également été installés lors des réunions publiques.



#### 4.2.3. Formulaire d'expression en ligne sur le site Internet de la DREAL PACA

Afin de recueillir les contributions écrites du public à tout moment de la concertation, un formulaire d'expression en ligne a été spécifiquement créé sur le site Internet de la DREAL PACA.

## 5. Bilan de la concertation

### 5.1. Bilan quantitatif

#### 5.1.1. La méthode

Le bilan proposé rassemble les expressions formulées tout au long de la période de concertation, du 10 au 28 décembre 2018.

Les contributions prises en compte ont été formulées :

- Via le formulaire d'expression en

ligne prévu à cet effet ;

- Via les registres mis à disposition en mairies de Tallard et La Saulce ;
- Via l'expression lors des réunions publiques de la Saulce et de Tallard.

#### 5.1.2. La participation du public

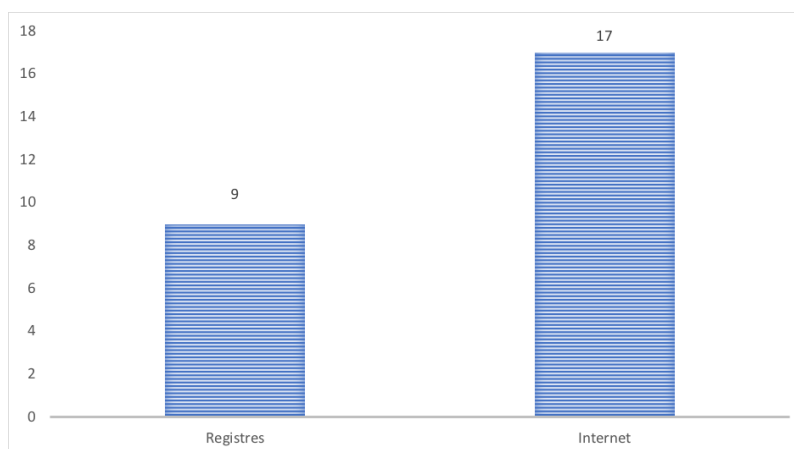
Les réunions d'information et de participation ont permis de réunir :

- 26 personnes sur La Saulce le 13 décembre 2018, dont 19 personnes en salle et 7 pour les partenaires du maître d'ouvrage et la tribune ;
- 33 personnes sur Tallard le 20 décembre 2018, dont

24 personnes en salle et 9 pour les partenaires du maître d'ouvrage et la tribune.

Au-delà des expressions du public lors des réunions publiques, 24 avis et remarques ont été transmis via différents canaux d'expression

#### Répartition par modes de contribution



*Nota bene* : Parmi les 9 contributions comptabilisées dans les registres, 2 sont strictement identiques. Il en est de même pour les contributions déposées sur le formulaire en ligne. On recense donc 8 contributions distinctes dans les registres, et 16 sur le site Internet de la DREAL.

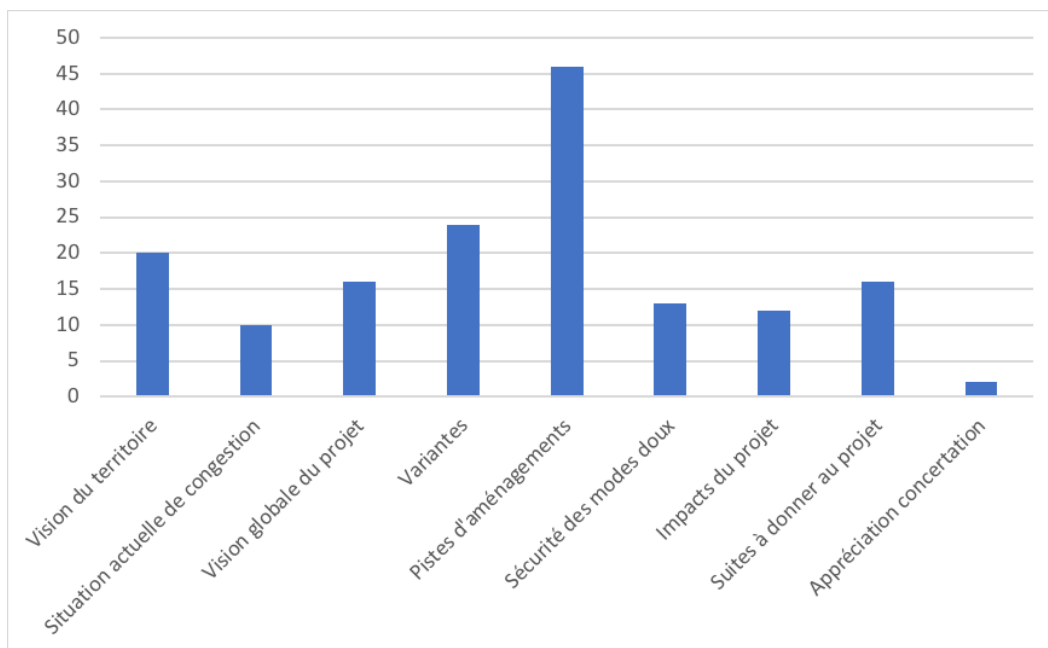
### 5.1.3. Les contributions du public

Tous modes de contribution confondus, les thématiques générales abordées par les participants sont les suivantes :

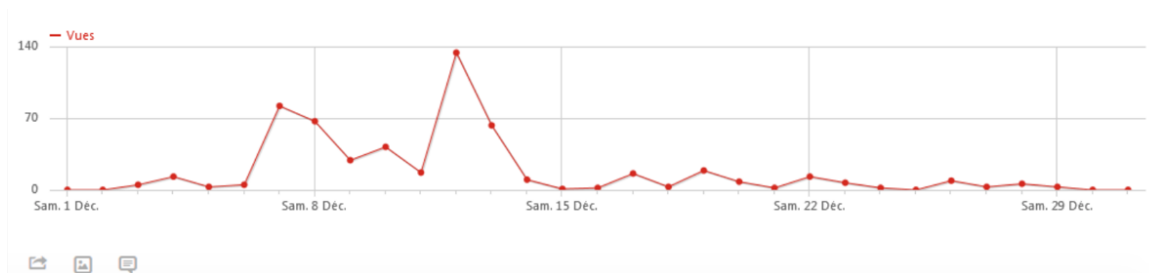
- Vision globale du territoire ;
- Éléments d'explication de la situation actuelle de congestion ;
- Vision globale du projet ;
- Expressions concernant les différentes variantes ;
- Pistes d'aménagements complémentaires ;
- Modes doux et sécurité ;
- Les impacts du projet ;
- Les suites à donner au projet ;
- Appréciation globale de la concertation.

Les expressions sont réparties de la façon suivante :

#### Répartition thématique des expressions



### 5.1.4. La fréquentation du site Internet



Le site de la DREAL PACA a permis, en amont de la phase de concertation et pendant les 18 jours de concertation, d'apporter de l'information sur le projet. Les participants ont pu également consulter les avis et/ou s'exprimer via le forum d'expressions mis en place. Entre le 1<sup>er</sup> et le 29 décembre, sur 4 257 visites

dans la rubrique « opérations routières en cours » **564** ont porté sur l'opération du carrefour de Tallard. 104 participants ont visité la page « déposez vos contributions » et **17 contributions** ont été déposées entre le 10 et le 28 décembre.

### 5.1.5. Les retombées médiatiques

Le projet d'aménagement du carrefour de Tallard a donné lieu à la parution de 5 articles dans la presse locale (Dauphiné Libéré) entre le 25 septembre 2018 et le 20 décembre 2018. Ces articles ont permis aux lecteurs d'être informés sur :

- Les caractéristiques générales du projet ;

- Les variantes associées au projet ;
- Le lancement de la période de concertation ;
- La tenue des réunions publiques sur les communes de Tallard et de La Saulce.

## 5.2. Analyse qualitative

Cette partie du bilan présente une analyse thématique des contributions du public. Elle prend en compte l'ensemble des expressions, quels que

soient les canaux. Certains propos exprimés par le public sont repris ici afin d'illustrer les différentes thématiques.

### 5.2.1. Vision globale du territoire

Les participants décrivent le carrefour de Tallard et ses environs comme « **la porte d'entrée du département** », celle par où les touristes, en particulier ceux venant du sud, transitent pour se rendre en stations de ski par exemple. De ce fait, pour conserver son attrait touristique et économique, il paraît essentiel que le territoire puisse véhiculer une **image positive**, qui semble aujourd'hui ternie par les problématiques de congestion sur le territoire.

*« C'est toute l'attractivité touristique et économique de notre département qui est mise à mal. Quel accueil de bienvenue ! ».*

Les conditions de circulation au niveau du carrefour de Tallard et de ses

alentours constituent une véritable problématique aux yeux des participants. Si au quotidien la circulation reste relativement fluide malgré quelques embouteillages, **les périodes de chassés croisés s'accompagnent d'une congestion importante** (plusieurs kilomètres), depuis l'autoroute A51 et jusqu'en direction de Gap, au niveau de la RN85.

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

Outre l'image du département aux yeux des touristes, ce sont également les **conditions de vie des riverains** qui sont impactées par ces problématiques de congestion : pollution de l'air, bruit.

### 5.2.2. Éléments d'explication à la situation actuelle de congestion

Les riverains du secteur subissent ces situations de congestion régulièrement. Ils apportent différents **éléments d'explication de la situation actuelle** :

- **Un dimensionnement trop faible de la gare de péage de La Saulce**
- **Une distance jugée trop courte entre la gare de péage de La**

**Saulce et le rond-point de sortie de l'A51.** Cela limite la capacité de stockage des véhicules en attente. Lorsque le trafic est important, le giratoire se trouve ainsi bloqué.

- **Un goulot d'étranglement sur la RN85**, entre le giratoire de sortie de l'A51 et le carrefour de Tallard.

### 5.2.3. Adéquation vis-à-vis du projet proposé

Les participants s'accordent sur le fait qu'il existe une véritable **urgence à agir** sur les problématiques de congestion actuelles.

*« L'amélioration de la desserte et des*

*accès routiers vers et dans les Hautes-Alpes est utile et urgente. »*

Cependant, les participants expriment des avis divergents en ce qui concerne



l'adéquation du projet proposé aux véritables besoins du territoire. Tandis que certains y voient une opportunité réelle pour améliorer le trafic, d'autres émettent quelques réserves. Ils considèrent que ce projet ne pourra être qu'une première étape dans la résolution du problème, et devra intégrer une démarche plus globale. Dans la même veine, le projet est perçu

par certains participants comme trop peu ambitieux, au regard des enjeux économiques auxquels est associé le territoire.

*« 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 de la résolution du bouchon de Tallard ».*

#### 5.2.4. Expressions concernant les différentes variantes

Peu de participants ont clairement exprimé leur préférence pour l'une des variantes proposées. Certains se sont tout de même positionnés sur l'une d'entre elles :

- La variante 4a pour 5 participants ;
- La variante 3 pour 1 participant ;
- La variante 5b pour 1 participant.

3 autres participants ont exprimé le fait que la variante 3 leur paraît être la plus adaptée, mais que pour être optimale, elle devait être enrichie avec d'autres aménagements complémentaires, notamment une quatrième voie de circulation.

Plusieurs participants ont exprimé le fait qu'aucune des variantes ne pourrait, à leurs yeux, résoudre les problèmes actuels de circulation.

*« 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. »*

Toutefois, la totalité des participants qui se sont exprimés sur les variantes d'aménagements sont **favorables à la création d'un giratoire en lieu et place du carrefour à feux**, caractérisant parfois même la variante 1 conservant le carrefour à feux actuel comme « illisible ». Seul un participant exprime le fait de ne pas être favorable à la création d'un giratoire, qui risquerait d'aggraver la situation de congestion actuelle, en « pénalisant » la circulation des véhicules arrivant de Gap et se rendant vers la Saulce.

#### 5.2.5. Pistes d'aménagement complémentaires

Différents participants ont soumis des propositions nouvelles d'aménagement, qui pourraient venir compléter celles proposées dans les variantes actuelles :

- **Agrandissement de la gare de péage de La Saulce**, avec une possibilité d'affecter certaines cabines à un sens ou l'autre, en fonction des conditions de circulation.

- **Déplacement de la gare de péage de La Saulce plus au sud de l'autoroute A51**, réduisant ainsi la proximité entre la gare de péage et le giratoire de sortie de l'A51.

« Déplacer plus au sud de l'A51 la gare de péage, en un endroit favorable à un dimensionnement correct. Cela aurait un grand mérite de régler le problème de la proximité avec le giratoire d'accès sur la RN85. »

- **Mise à 4 voies (2 par sens de circulation) de la section complète entre le giratoire de sortie d'autoroute A51 et le futur giratoire du carrefour de Tallard.** 3 voies au lieu de 4 pourraient suffire, en imaginant que cette 3<sup>ème</sup> voie puisse être affecté pour un sens ou l'autre en fonction des conditions de circulation.

« Pour supprimer le goulot d'étranglement, il faut créer à minima 2x2 voies entre les giratoires. »

- **Réalisation de « bretelles » de raccordement**
  - Une nouvelle infrastructure de raccordement au carrefour des RD900 et RD942, à 2 voies à 80 km/h avec une gare de péage dédiée ;
  - Une bretelle de raccordement à la rocade de Gap en cours de construction avec une gare de péage dédiée.

« 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 »

- **Création de voies d'évitement de giratoires**
  - Évitement du giratoire de sortie de l'A51 dans le sens Nord-Sud.
  - Évitement du futur giratoire dans le sens Tallard-La Saulce, afin de ne pas « bloquer » la circulation venant de Gap vers l'A51, qui ne sera pas prioritaire.
  - Évitement du futur giratoire dans le sens La Saulce-Tallard.

D'autres idées d'aménagement ont été citées de façon plus marginale par les participants :

- Déviation du centre-ville de Tallard.
- Création d'une connexion directe entre le pont du Rousine et la gare de péage de La Saulce.
- Aménagement d'un tourne-à-gauche sur la RN85 dans le sens nord/sud, permettant un accès au parking de l'aérodrome.

Enfin, un participant propose une action provisoire, permettant d'améliorer la situation en amont des travaux envisagés. Il propose d'effectuer un **re-paramétrage des feux au niveau du carrefour de Tallard.**

### 5.2.6. Nécessité d'assurer la sécurité des modes doux

De nombreux participants tiennent à ce que soit construite une voie sécurisée, destinée aux piétons et

cyclistes, qui circulent aujourd'hui dans des conditions dangereuses. Parmi ceux qui se sont exprimés sur ce point,

des précisions ont été apportées sur les caractéristiques attendues pour cette voie dédiée :

- La nécessité d'un « site propre » écarté du trafic ;
- Une préférence pour une seule piste de 2,5 mètres de largeur, plutôt que 2 pistes d'1,5 mètre chacune, de part et d'autre de la chaussée ;
- Au droit du giratoire proposé, une voie décalée de l'anneau d'au moins une dizaine de mètres pour plus de sécurité.

De manière générale, les participants tiennent à ce que soient respectées **les « normes » et recommandations en vigueur**. Une importance toute particulière doit être accordée à la

signalisation, qui permettra de sécuriser les cheminements, en évitant par exemple les cisaillements.

*« 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 »*

Des aménagements de pistes piétons et cyclistes supplémentaires, plus indirectement liés au projet en cours, sont également proposés :

- Au niveau du rond-point d'Intermarché ;
- Le long de la RD 942, entre le futur giratoire et le collège de Tallard ;
- Au niveau du giratoire de sortie de l'A51.

### 5.2.7. Les impacts du projet

Plusieurs interventions ont porté sur différents impacts sur le territoire liés à la réalisation du projet.

- De nombreux participants sont dans l'attente de précisions sur l'état actuel du **pont du Rousine** et l'impact du projet sur ce dernier. Sera-t-il compatible avec les nouveaux aménagements prévus, ou devra-t-il être rénové ou reconstruit ?
- Plusieurs participants ont questionné le maître d'ouvrage à propos des **emprises foncières** qu'implique le projet et soulignent l'importance d'une concertation avec les propriétaires et usagers des parcelles concernées, afin de trouver ensemble les solutions les plus adéquates pour chacune des parties prenantes.
- Afin de maintenir voire même d'améliorer l'image positive que constitue le carrefour de Tallard, en tant que porte d'entrée du département, il est demandé qu'un soin particulier soit apporté à **l'aménagement paysager** de la zone, à l'instar de ce qui a pu être réalisé récemment sur le secteur (gestion de la covisibilité sur les pistes cyclables...).
- Quelques participants souhaitent des précisions à propos des contraintes réglementaires liées à la zone NATURA 2000 dans le choix de la variante préférentielle. Ils craignent que ces considérations environnementales ne servent de « prétexte » au choix d'une solution moins coûteuse.

### 5.2.8. Les suites à donner au projet

Les participants souhaitent que **le principe de concertation se poursuive**, même au-delà de la période réglementaire. Ils trouvent en effet pertinent de pouvoir continuer à participer à la construction de cet aménagement, en particulier en organisant des rencontres avec les propriétaires de terrains, responsables locaux et riverains directement impactés par le projet d'aménagement, afin de prendre en compte leurs attentes, craintes, et propositions.

Dans le même esprit, certains participants souhaitent savoir **de quelle manière leurs propositions seront prises en compte** dans les décisions finales d'aménagement.

En ce qui concerne le calendrier, les participants aimeraient être **informés de l'avancement du projet** et demandent s'il est possible de **réduire certains délais, notamment sur les procédures** (ex. déclaration d'utilité publique).

En ce qui concerne le financement du projet, les participants suggèrent qu'une **étude d'adossement** soit conduite, afin d'envisager la possibilité d'associer le concessionnaire autoroutier de l'A51 au financement du projet, dans la mesure où un aménagement devrait avoir un impact positif sur la circulation autoroutière au niveau de cette zone.

### 5.2.9. Expressions vis-à-vis de la tenue de la concertation

Certains participants expriment leur **enthousiasme à l'idée de pouvoir participer à la présente concertation** et d'être informés sur un projet les

concernant directement.  
*« J'apprécie la manière dont la consultation a été organisée »*

## 6. Conclusion : enseignements de la concertation

### 6.1. Le déroulement de la concertation

La concertation pour le projet d'aménagement du carrefour de Tallard a permis à tous les acteurs d'être informés et de pouvoir s'exprimer : riverains, habitants, usagers de la zone, acteurs socio-économiques... Elle a donné lieu à des échanges qualitativement et quantitativement satisfaisants, permettant aujourd'hui au maître d'ouvrage d'avoir une vision claire des orientations à suivre pour la suite.

Globalement, la concertation s'est déroulée de manière apaisée et les échanges ont permis d'aborder des éléments de réponse aux questions et remarques formulées. Les participants ont porté une attention particulière au contenu du projet, ses impacts sur l'environnement de proximité, ainsi que les suites à donner à la concertation publique.

### 6.2. La synthèse des enseignements

Le projet d'aménagement du carrefour de Tallard vise à améliorer les conditions de circulation pour les différents modes de transports :

- Répondre à la problématique de congestion observée sur le territoire, particulièrement lors des périodes de chassés croisés hivernales et estivales ;
- Renforcer la sécurité de tous les usagers, notamment les modes actifs.

La concertation a permis de mettre en évidence un partage de ces enjeux par le public. La situation « d'urgence » décrite par les usagers du carrefour de Tallard crée chez eux une véritable attente de cet aménagement pour répondre aux problématiques de congestion.

Globalement, le public exprime donc être favorable au projet, et s'accorde sur son utilité. Quelques personnes

expriment cependant le désir d'un projet « plus ambitieux », impliquant des aménagements de nature et de portée très différentes (ex. création d'un nouveau barreau en tracé neuf).

Les personnes concernées par l'aménagement sont favorables au principe de construction d'un carrefour giratoire, en lieu et place du carrefour à feu. Cependant, de façon plus marginale, il ressort des échanges l'inquiétude d'une aggravation possible des conditions de circulation en provenance de Gap, du fait de la perte de priorité de ce flux dans le cas d'un carrefour giratoire. Dans ce sens, il sera important d'accorder une attention particulière au dimensionnement du giratoire à créer, afin d'assurer un bon écoulement du trafic.

Quelle que soit la variante choisie, il est important pour de nombreuses personnes, que soit accordée une véritable attention aux modes actifs (vélos et piétons) en termes de sécurité et continuité et cohérence des aménagements. Dans cette logique, le principe de la voie verte dédiée a été largement plébiscité.

Les préférences de chacun concernant les variantes ont été peu exprimées. 5 personnes expriment leur adéquation avec la variante 4a (variante préférentielle du maître d'ouvrage).

3 autres caractérisent la variante 3 comme la plus adaptée, du fait de l'élargissement de la chaussée qu'elle propose entre les deux carrefours. Cependant, la variante 3 paraît tout de même insuffisante en l'état pour véritablement mettre fin aux problématiques de congestion.

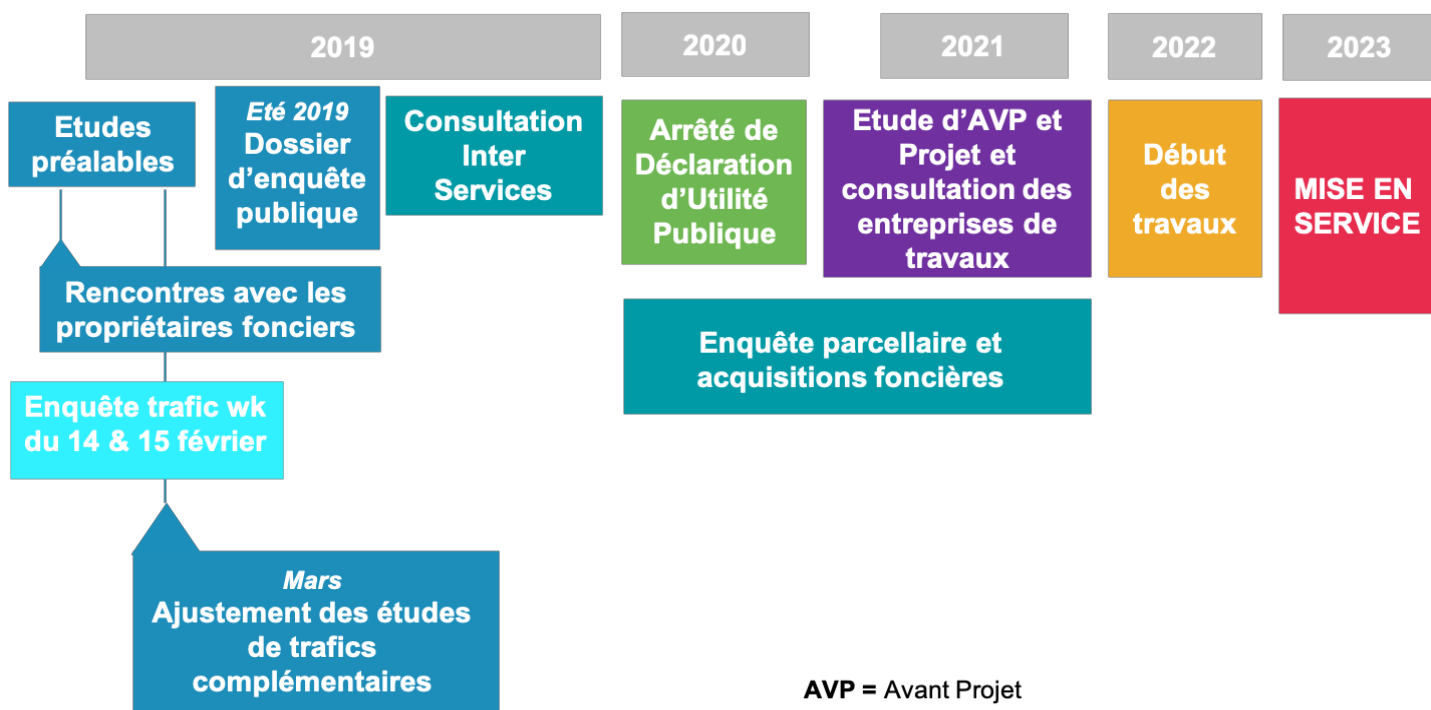
Enfin, dans la continuité de la concertation publique proposée, les participants ont clairement manifesté leur souhait d'être à nouveau sollicités et informés durant les prochaines étapes du projet.

## 7. Suites de la concertation publique

Le présent bilan de concertation sera soumis à l'analyse du comité de pilotage du projet, le 12 mars 2019. Les décisions du comité de pilotage seront prises en compte pour la suite des

études qui se poursuivront sur la variante retenue. Les modifications et les compléments apportés au programme de l'opération seront rendu publics.

Les prochaines phases du projet sont détaillées ci-dessous :



## **8. Annexes**

- 8.1. Décisions et délibération de lancement de la concertation**
- 8.2. Supports de communication et d'information**
- 8.3. Articles de presse**
- 8.4. Contributions des registres**
- 8.5. Contributions via le formulaire d'expression en ligne**
- 8.6. Supports de présentation et synthèses des 2 réunions publiques**



# 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)