

FICHE OPÉRATION



Contexte territorial.....
Les objectifs de l'opération.....
Description de l'opération.....
Caractéristiques techniques.....
Avancement de l'opération et échéances prévisionnelles.....
Volet financier.....
Quelques photos des aménagements de la rocade.....

Contexte territorial

Gap en quelques mots

- **41 659 habitants**, une croissance démographique largement supérieure à la moyenne départementale (plus de 1% par an, entre 1954 et 2004 la population gapençaise a doublé) ;
- **Plus de 20 000 emplois**, plus de 2 300 entreprises (80% en commerce et services) ;
- **Pôle commercial des Hautes-Alpes** (avec 55% de la surface commerciale du département localisés sur la commune) ;
- **1^{ère} commune agricole du département** ;
- **Plus de 115 000 v/j en traversée de Gap** répartis comme suit : 15 000 véhicules en transit, 45 000 en échanges, 55 000 véhicules relevant de trafic interne ;
- Gap est également le **chef-lieu du département des Hautes-Alpes et la ville-centre du Pays gapençais** qui regroupe 77 communes et environ 70 000 habitants.

Les enjeux socio-économiques

Le territoire de la commune de Gap est caractérisé par un **espace urbain de première importance à l'échelle du Pays Gapençais** (importance de l'offre commerciale et culturelle, mixité urbaine, équipements majeurs, ...) et des paysages de montagne, de collines boisées et de terrasses agricoles.

Ville-centre du département des Hautes-Alpes, Gap exerce une **attractivité très forte à l'échelle du département et des territoires voisins** (Barcelonnette-Corps) tant sur le plan économique que social.

Compte tenu de l'enclavement relatif et de la quasi-autonomie du territoire qui s'appuie en grande partie sur sa ville-centre, Gap connaît aujourd'hui des **problèmes de congestion des grands axes de communication** qui la desservent. Ce phénomène s'explique du fait d'un **relief contraignant** (fond de vallée), d'une **concentration des pôles d'influence** (emplois, activités, équipements, ...), de **l'étalement urbain** mais également du **rayonnement de la commune** sur le territoire du Schéma de Cohérence Territorial et au-delà.

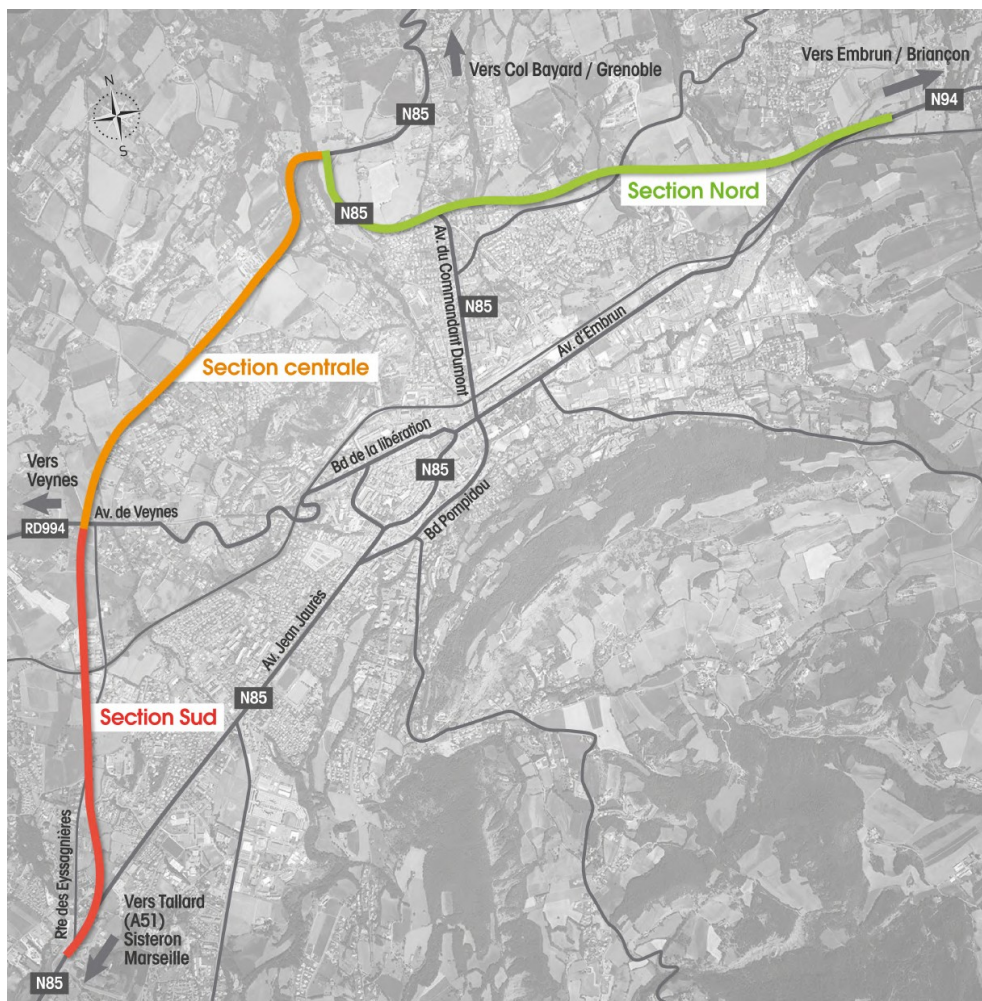
La commune est engagée dans plusieurs réflexions sur les grandes thématiques d'aménagement suivantes :

- **Protection de l'environnement et attractivité du territoire** : mise en valeur du patrimoine naturel local, trame verte et bleue, territoire d'excellence, ... ;
- **Déplacements** : transports en commun, parkings relais, modes de circulation doux, ... ;
- **La maîtrise de l'urbanisation** : politiques d'habitat, harmonisation et développement équilibré du territoire, protection et valorisation de l'agriculture.

Les objectifs de l'opération

Les principaux objectifs de l'opération sont de :

- Dévier le trafic de transit et d'échanges du centre-ville ;
- Résoudre les problèmes de circulation interne à l'agglomération ;
- Améliorer la sécurité de la traversée du centre-ville ;
- Desservir et participer à la structuration des quartiers périphériques et des zones d'activités ;
- Renforcer les modes doux et les transports en commun.



Les 3 sections de la rocade de Gap— crédits : Studio Magellan ©

Description de l'opération

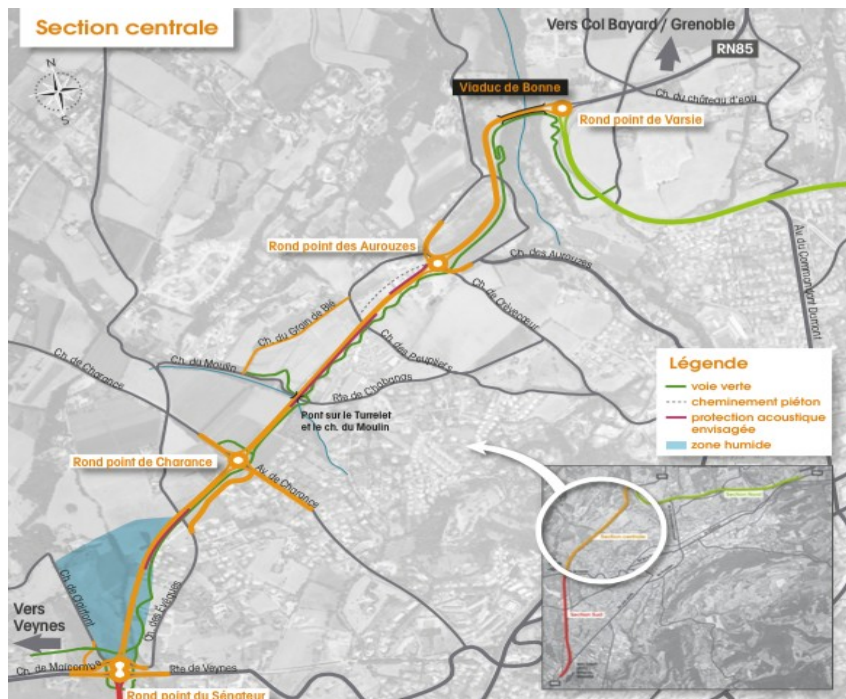
Description générale

L'opération consiste à réaliser une déviation de l'agglomération de Gap sous la forme d'une rocade commençant à la RN 85 au Sud et reliant la RD 994 à l'Ouest, la RN 85 au Nord et la RN 94 à l'Est. Les emplacements réservés du projet sont inscrits au plan local d'urbanisme de la commune.

L'opération comporte 3 sections :

- **Section Sud** : RN 85 (route de Marseille) / RD 994 (route de Veynes) ;
- **Section centrale « Charance »** : RD 994 (route de Veynes) / RN 85 (route de Grenoble) ;
- **Section Nord** : RN 85 (route de Grenoble) / RN 94 (route de Briançon).

La première section à réaliser est la section centrale dite de Charance. Elle permettra d'assurer une déviation complète de Gap entre la RN 85 Sud et la RN 85 Nord (mouvements Nord-Sud de la RN 85).



Plan de situation de la section centrale de la rocade de Gap— crédits : Studio Magellan ©

Caractéristiques techniques

Caractéristiques techniques générales

LINÉAIRE	9km entre la route de Marseille et la route de Briançon (pente de 6% maximum à gravir)
TYPE DE VOIRIE	Chaussée bidirectionnelle (2x3m) avec 1,5 m d'accotement de part et d'autre de la chaussée
VITESSE	Limitation à 70 km/h
TRAFIC	Capacité d'écoulement d'un trafic de 1 600 véhicules/heure une fois l'opération réalisée ¹
PROGRAMME COMPLET	<ul style="list-style-type: none">• 14 ouvrages d'art dont un passage sous voie ferrée et deux ouvrages franchissant les torrents de Bonne et du Buzon ;• 9 carrefours plans ;• 11 rétablissements de voiries.
INTEGRATION DU PROJET	<ul style="list-style-type: none">• Prise en compte de cheminements parallèles piétons-vélos (voie verte)• Mise en œuvre de protections acoustiques en vue d'assurer un niveau maximum de 60db• Assainissement routier• Aménagements paysagers sur l'ensemble du tracé

¹ En 2005, l'Agglomération de Gap supportait un trafic de 1 000 véhicules/heure en heure de pointe le soir

Caractéristiques techniques spécifiques à la section centrale

La section centrale de la rocade de Gap s'étend sur un linéaire de 3 km et comprend :

- **3 ouvrages d'art** : le viaduc de Bonne, le pont sur le Turrelet et la paroi clouée du Val de Bonne ;
- **4 carrefours giratoires** : Sénateur, Charance, Aurouzes et Varsie ;
- **1 voie verte** longeant le linéaire de la rocade ;
- **8 rétablissements de voirie.**

Avancement de l'opération et échéances prévisionnelles

Étapes clés

HISTORIQUE DU PROJET DE LA ROCADE DE GAP	
1976	Premier avant-projet géométrique destiné à réserver les emprises à la nécessité d'une nouvelle infrastructure pour contourner l'agglomération
1977	Inscription des emprises nécessaires au POS de Gap
15 mai 2000	Inscription de la rocade de Gap au IVe contrat de plan État-région 2000/2006
2002 - 2011	Concertations publiques, Études préalables et procédures de validation
SECTION CENTRALE DE LA ROCADE DE GAP	
2012	<ul style="list-style-type: none"> • 24 janv. – 24 fév. : Enquête publique sur la section centrale et mise en compatibilité avec les documents d'urbanisme • 6 août : Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la section centrale
2013- 2014	Études et procédures spécifiques à la section centrale : <ul style="list-style-type: none"> • Enquête parcellaire • Enquête publique et arrêté loi sur l'eau • Études de niveau « projet » pour le pont sur le Turrelet, le viaduc de Bonne, et la section centrale • Procédure d'expropriation
2015	Démarrage des travaux de la section centrale avec : <ul style="list-style-type: none"> • La création du chemin du grain de blé ; • La réalisation pont sur le Turrelet ; • La réalisation du chemin du moulin.
2016 -Fin 2018	Travaux de construction du Viaduc de Bonne
Mars 2018	Rupture de canalisation et glissement de terrain sur le secteur du Val de Bonne, ouverture d'une expertise judiciaire et réalisation d'investigations géotechniques
2018-2020	Poursuite des travaux de la section centrale avec : <ul style="list-style-type: none"> • Les travaux de terrassement et chaussées sur la section Sénateur-Arouzes • L'aménagement de la voie verte sur ce même secteur • L'aménagement des giratoires de Charance et des Aurouzes
2020	<ul style="list-style-type: none"> • Mars : Convention de délégation de Maîtrise d'ouvrage entre la DREAL PACA et la Ville de Gap pour le giratoire du Sénateur • Juin - Nov. : Travaux du giratoire du Sénateur • Juin – Déc. : Études et sondages géotechniques secteur Val de Bonne • Travaux de dévoiement des réseaux secteur Varsie
2021	<ul style="list-style-type: none"> • Mars – Août : Travaux de mise en œuvre des équipements et de la signalisation de la section Sénateur-Arouzes • Juin : Conclusions définitives sur l'expertise judiciaire du Val de Bonne • Juillet : Mise en service de la section Sénateur-Arouzes

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Juillet – Nov.</i> : Travaux de voie verte franchissant le Turrelet • <i>Janvier - fin Déc.</i> : Travaux du giratoire de Varsie • Poursuite études géotechniques et ouvrages de soutènement sur le secteur du Val de Bonne • Études des zones humides de compensation
2022-2024	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement des zones humides de compensation • Travaux sur le secteur du Val de Bonne • Réalisation des aménagements paysagers sur la totalité du tracé
Mi-2024	Mise en service complète de la section centrale

SECTION SUD DE LA ROCADE	
2021-2023	Concertation réglementaire, Enquête publique et Déclaration d'Utilité Publique
2023-2024	Conception
2025-2026	Travaux

SECTION NORD DE LA ROCADE	
2021-2022	Études d'opportunité
2022	Concertation réglementaire

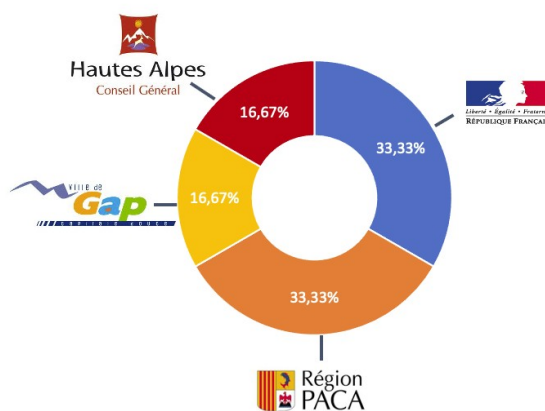
Volet financier

49,2 M€ sont affectés aux travaux de la section centrale dans le cadre du Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020.

Pour ce financement les clés sont réparties entre les 4 cofinanceurs que sont l'État, le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Ville de Gap et le Département des Alpes de Haute Provence.

Toutefois, le coût du projet à terminaison a été estimé à 56 M€. Ce surcoût de 7M€ est principalement liés aux désordres du Val de Bonne et aux acquisitions foncières supplémentaires.

Une convention quadripartite État/Région/Département/Ville a été mise en délibération des partis prenantes pour couvrir le surcoût, acter le lancement des études de la section Nord et transférer à la ville la réalisation des études amont DUP sur la section Sud.



Quelques photos des aménagements de la rocade



Voie verte réalisée sur la section Sénateur-Aurouzes
Source : DREAL PACA



Travaux de la courbe de Varsie avec au second plan la section Sénateur-Aurouzes et la voie verte aménagée
Source : DREAL PACA