



4

4.7

UN ENVIRONNEMENT REMARQUABLE

De Grenoble à Sisteron, les paysages constituent un repère identitaire fort, très présent dans la culture régionale.

Grandes unités paysagères

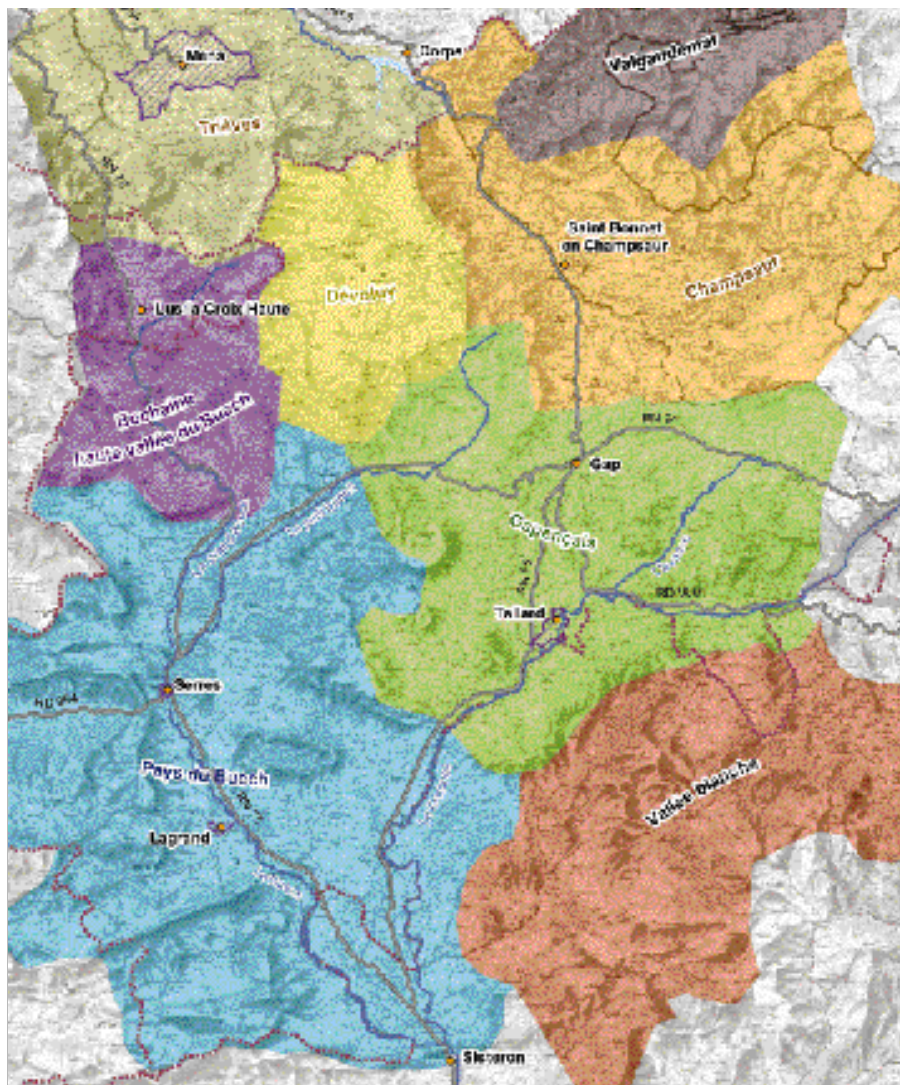
4.7.1 Un patrimoine paysager emblématique et préservé

La diversité de paysages constitue ici un atout majeur pour le tourisme.

Ces paysages se caractérisent par une géographie

variée composée à la fois de zones de plaine, le long de la Durance et du Drac (les terrasses de la Durance, le Champsaur et le Trièves), de coteaux sur les flancs de vallées étroites comme le Buëch, et de zones de montagne dans les massifs du Dévoluy et du Valgaudemar.

La vallée de la Souloise





Trièves



Champsaur



Buëch



Les différents types de paysages

- Le Trièves constitue l'un des sites les plus remarquables de ce secteur. Se présentant sous la forme d'une vaste cuvette, il se caractérise par un paysage montagneux et une succession de villages à l'architecture homogène.
- Le Champsaur se caractérise par un paysage agraire : formations bocagères de haies délimitant des parcelles de petite et moyenne tailles dans la vallée du Drac ; cultures étagées en terrasses successives dans les vallées secondaires du Drac Noir et du Drac Blanc.
- Le Dévoluy se présente sous la forme d'un vaste plateau calcaire dénudé. Il est notamment réputé par la formation de gouffres souterrains connus dans le milieu de la spéléologie. Il se caractérise par une végétation peu dense au nord et une couverture forestière plus importante alliant le feuillu et l'épicéa. L'habitat est dispersé sous la forme de fermes isolées et de hameaux. L'activité économique de ce territoire se concentre sur l'agriculture et le tourisme lié aux sports d'hiver.
- Le Gapençais, véritable carrefour de communications, est avant tout marqué par un paysage urbain. L'activité touristique se cantonne sur la station de Céüse, le centre de Gap et l'aéroport de Tallard. L'habitat est assez hétéroclite et s'inspire à la fois des styles provençal, dauphinois et montagnard.
- Le Buëch se compose des vallées du Buëch et de la Durance. Cette dernière a subi des aménagements dont les impacts sur le paysage sont forts : canal EDF, A51 Sisteron-Tallard. Le style architectural est d'inspiration provençale. L'activité touristique se développe autour des bases de loisirs, des sites d'escalade, et de sites remarquables tels que les gorges de la Méouge. L'activité agricole en plaine est de type industriel et sur les coteaux beaucoup plus traditionnelle.
- Le Valgaudemar est inscrit dans le Massif des Écrins. C'est un site fermé, presque sauvage. L'accès à la vallée se fait depuis le Champsaur. Longue de 20 kilomètres, elle se termine en impasse sur le vaste cirque de Giberney. Ce site possède une végétation luxuriante (frênes, bouleaux, acacias, sapins, mélèzes). L'espace agricole est présent en basse vallée sous la forme d'un paysage agraire bocagé.
- La Vallée Blanche se caractérise par un paysage de moyenne montagne dominant la vallée de la Durance. La pauvreté du sol ne laisse place qu'à une végétation de qualité médiocre. L'espace agricole correspond à une agriculture de moyenne montagne (terres de labour et prairies). L'habitat est groupé et d'influence méditerranéenne ou montagnarde.
- Le Bochaîne correspond à la haute vallée du Grand Buëch. C'est une région de transition entre la haute montagne aux traits caractéristiques des Alpes du Nord et les basses montagnes d'influence méditerranéenne. La forêt occupe une grande partie du territoire (sapinière de Durbon, hêtre, pin sylvestre, chêne).
- Le Diois est un espace de moyenne montagne, très accidenté, plus préalpin que méditerranéen, qui offre des milieux naturels diversifiés.
- Les Baronnies constituent un espace rural traditionnellement de faible densité démographique longtemps marqué par le dépeuplement, au caractère méditerranéen. Ce territoire possède une identité forte et recherchée, à l'origine d'un important phénomène d'acquisitions foncières externes.



4

Constituant de longue date un axe de liaison majeur entre les Alpes du Nord et du Sud, le secteur est riche en vestiges archéologiques, en particulier de l'époque gallo-romaine. C'est, selon le service régional de l'archéologie, la commune de La Bâtie-Monsaléon, au sud d'Aspres-sur-Buëch, qui recèle l'ensemble le plus remarquable.

4.7.2 Un patrimoine historique et culturel riche

Sur le territoire desservi par l'axe Grenoble – Sisteron, les sites et monuments historiques sont peu nombreux, mais ils constituent ponctuellement un enjeu fort.

Ainsi on remarque notamment :

- quelques monuments historiques classés ou inscrits à Roissard, Mens, Tallard, Le Glaizil (ruines du château de Lesdiguières), Serres, Lagrand (l'église), Barret-le-Bas (le pont sur la Méouge), plusieurs monuments sur la commune de Sisteron...

- les sites classés ou inscrits du pont de Brion et de ses abords (Roissard et Lavars), du col Bayard et de Tallard, ceux de Saint-Michel-les-Portes, le vallon de la Jarjayes sur Lus-la-Croix-Haute...

- les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) de Mens, de Tallard, de Serres et de Lagrand.

En plus de ces monuments et sites, le bâti (villages, maisons...) présente également un fort enjeu patrimonial.

Château de Tallard



Maisons à Saint-Michel-les-Portes



Château de Lesdiguières



Cœur du village de Serres



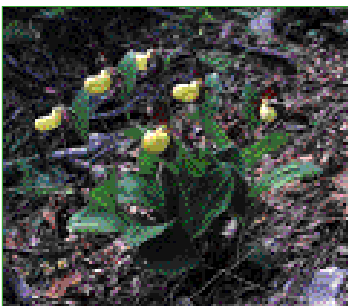
4

La richesse et la diversité du patrimoine naturel paysager et bâti de ce territoire constituent un repère identitaire fort et une valeur culturelle. Il représente également un atout pour le développement économique notamment à travers le tourisme et l'agriculture. La richesse de ce patrimoine engendre une responsabilité vis-à-vis de sa préservation.

Les ZNIEFF

Les inventaires des Zones Nationales d'Intérêt Écologique Floristique et Faunistique (ZNIEFF) concernent des espaces participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional. Parmi les principales : le col de la Croix-Haute, les zones humides du col du Fau, les montagnes d'Aujour et de Saint-Génis, les gorges de l'Ébron, du Drac, de la Souloise.

Le sabot de Vénus



4.7.3 Un patrimoine naturel exceptionnel et varié

L'axe Grenoble - Sisteron traverse une zone montagneuse présentant une richesse biologique et une diversité écologique exceptionnelles, reconnues au niveau européen (Convention alpine, réseau Natura 2000) et au niveau national (Parcs naturels, réserves naturelles, ZNIEFF). On distingue notamment les milieux naturels suivants :

- les versants de moyenne montagne ;
- les montagnes préalpines de Céüse ;
- le massif de Dévoluy ;
- le Champsaur et le Trièves ;
- les zones humides du col Bayard, du col du Fau, de La Bâtie-Neuve et de Lus-la-Croix-Haute ;
- les gorges du Drac, de L'Ébron, de la Souloise, Méouge, La Bonne ;
- les cours d'eau comme la Durance, le Buëch et le Drac.

Ces territoires présentent de forts enjeux environnementaux : activité agricole et pastorale, présence d'espèces végétales et animales rares. Par ailleurs l'arc alpin joue un rôle essentiel dans la répartition des flux migratoires de la faune en Europe centrale.

Écrevisse à pattes blanches



Natura 2000 :

un dispositif réglementaire européen de protection de l'environnement.

La directive européenne du 21 mai 1992 "conservation des habitats naturels ainsi que faune et flore sauvages" prévoit la constitution du réseau Natura 2000. Ce réseau regroupe un ensemble de sites reconnus au niveau européen pour la protection d'espèces animales ou végétales menacées et de leurs habitats. Les massifs du Vercors et des Écrins ont été intégrés dans le réseau Natura 2000 en décembre 2003. Le massif de l'Obiou et les gorges de la Souloise constituent un site d'intérêt communautaire, qui nécessitera une évaluation de l'incidence de tout projet se situant dans son périmètre.

Espèces protégées

" En l'état actuel des études, ont été répertoriées certaines espèces protégées susceptibles d'être présentes sur les territoires concernés. Il s'agit par exemple du petit rhinolophe (*Rhinolophus hipposideros*), de la rosalie des Alpes (*Rosalia alpina*), de l'écrevisse à pattes blanches (*Austropotamobius pallipes*), du Damier de la Succise (*Euphydryas aurinia*), de l'ancolie des Alpes (*Aquilegia alpina*), du sabot de Vénus (*Cypripedium calceolus*). Les inventaires complémentaires seront réalisés dans les phases d'études ultérieures (avant-projet sommaire notamment) afin d'obtenir un recensement exhaustif des espèces et habitats protégés au titre du réseau Natura 2000. "

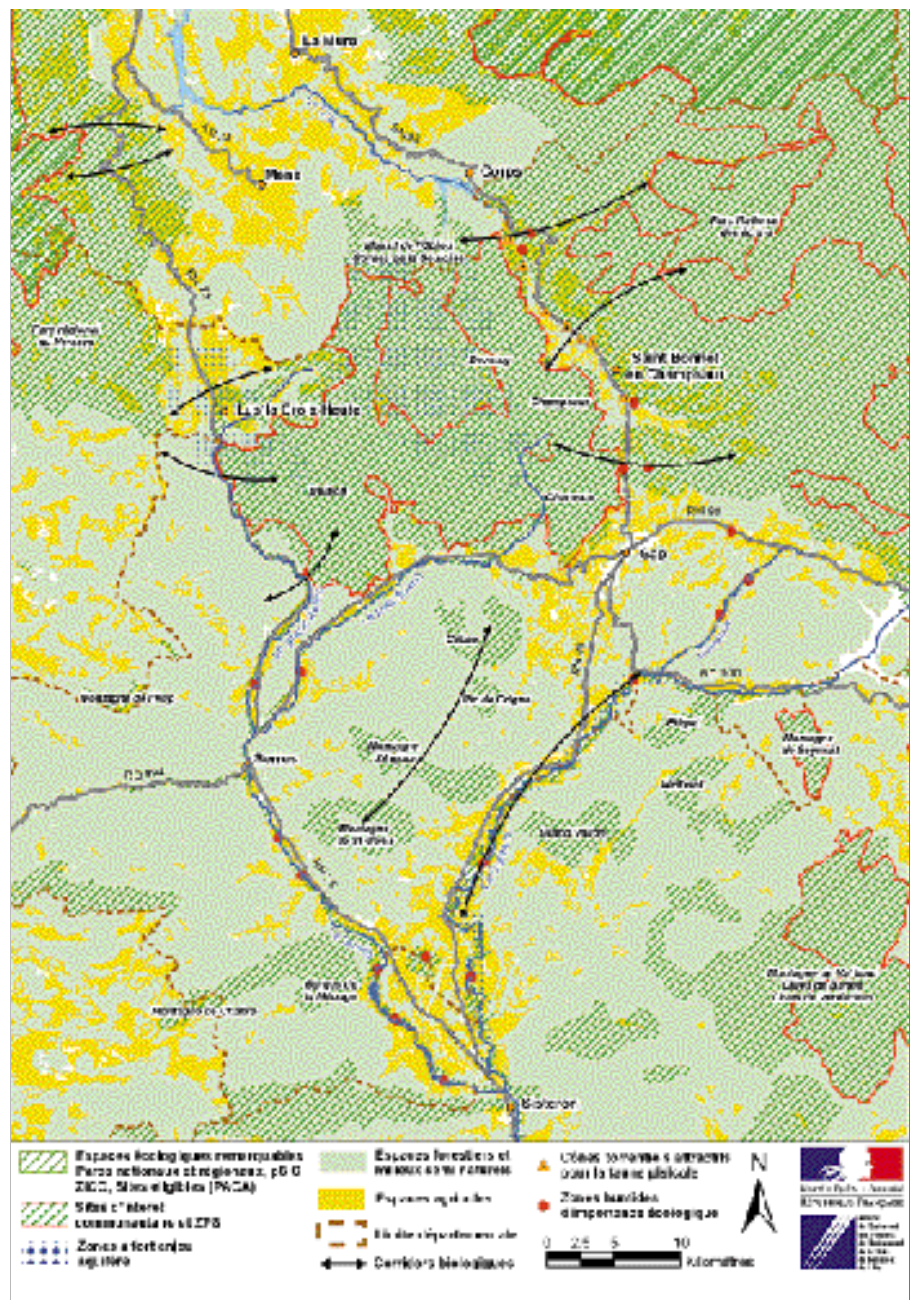


4

Les milieux naturels et la ressource en eau

Risques naturels

De nombreux risques naturels sont à prendre en considération, dont les principaux sont les risques de mouvements de terrain, les avalanches, les inondations, les chutes de pierres. Une politique d'identification, de classement et de surveillance de ces risques est en place. Les documents réglementant l'occupation du sol doivent prendre en compte ces risques. Par ailleurs, le traitement de ces risques naturels en zone de montagne entraîne, pour la construction d'infrastructures, des terrassements importants, des ouvrages de soutènement, des purges de versants, et autres dispositifs de sécurisation qui ont des incidences paysagères et écologiques très importantes.





Le Buëch



La Durance



Les enjeux de la ressource en eau

- Le Trièves : une mosaïque d'aquifères participe au maintien de l'occupation humaine du site ; une source vaclusienne renommée la Grande Gillarde ;
- le Champsaur : le caractère torrentiel du Drac et de ses affluents, associé à des versants instables (argiles litées), est à l'origine de crues rapides dévastatrices et de l'évolution du milieu naturel alluvial ;
- le Haut-Buëch : contraint par l'étroitesse de la vallée, le Buëch change d'aspect à chaque crue. Les milieux alluviaux annexes (bras secondaires, bras morts, adous...) assurent le maintien et le renouvellement du patrimoine biologique aquatique ;
- le Viennois : le cours tumultueux du Petit Buëch est à l'origine d'un fort charriage et d'une divagation du lit responsables de l'érosion latérale des berges ;
- le Gapençais : il est soumis à une forte pression humaine (urbanisation, exploitation anarchique de matériaux) qui reporte sur les affluents du Buëch et sur les zones humides annexes les capacités d'épuration et de maintien des écosystèmes naturels ;
- la vallée de l'Avance : de petites zones humides rappellent l'origine marécageuse de la plaine. En charge sous les limons, une nappe captive a fait naître des résurgences ;
- la Durance : en débit réservé depuis Serre-Ponçon, la Durance, entre deux barrages de compensation et de dérivation, est devenue une rivière artificielle, caractérisée par un écoulement régulé permanent, un envasement souvent important et un régime de crues lié à des lachures de grandes amplitudes qui déstabilisent la structure physique de son lit et de ses berges.

La Convention alpine

La Convention alpine a été signée le 7 novembre 1991 entre la Communauté Européenne et les pays de l'arc alpin (Allemagne, France, Italie, Autriche, Suisse, Slovénie, Principauté de Monaco, Principauté du Liechtenstein). Ces derniers s'engagent à assurer une " politique globale de préservation et de protection des Alpes en prenant en considération de façon équitable les intérêts de tous les États alpins, de leurs régions alpines ainsi que de la Communauté Économique Européenne tout en utilisant avec discernement les ressources et en les exploitant de façon durable ". Elle préconise notamment dans le domaine des transports de " prendre les mesures appropriées [...]" en vue de réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport inter-alpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore, ainsi que pour le cadre de vie et leurs habitats ". Elle a notamment donné lieu à l'adoption d'un protocole "Transports" signé par la France le 30 octobre 2000.

Le Drac



5

PRÉDOMINANCE DU MODE ROUTIER
DANS LES DÉPLACEMENTS ACTUELS

Entre Grenoble et Sisteron, la route accueille la plupart des déplacements.

Toutes les activités économiques et sociales supposent des déplacements : production, commerce, services, mais également loisirs et relations personnelles.

Aussi l'organisation des déplacements constitue-t-elle un enjeu fondamental pour l'aménagement du territoire et le développement économique.

Depuis les années 1970, la croissance de la mobilité est devenue l'une des caractéristiques essentielles de notre société. En France, en 30 ans, de 1970 à 2000, la distance parcourue pendant un an par l'ensemble des voyageurs a augmenté de près de 270 %. Elle est passée de 150 milliards de km à 400 milliards de km. Cette croissance est liée à l'élévation générale du niveau de vie. Elle est également en relation avec le développement des villes, lui-même favorisé par la qualité de l'offre de transport individuelle ou collective.

Cette croissance de la mobilité concerne aussi les marchandises. L'intégration européenne et, au-delà, la mondialisation de l'économie génèrent une croissance des échanges.

Entre Grenoble et Sisteron, la route accueille la quasi-totalité des déplacements alors que la part des déplacements ferroviaires est très faible.

Cette prédominance de la voiture individuelle vaut tant en matière de déplacements quotidiens que touristiques. 97 % des touristes arrivent par la route dans les Hautes-Alpes et 94 % dans les Alpes-de-Haute-Provence, contre 59 % dans les Alpes-Maritimes.

La part des transports collectifs demeure marginale. Ils supposent en effet une massification des déplacements, et exigent des investissements que les caractéristiques du relief et du climat des Alpes du Sud alourdissent sensiblement. Il reste cependant que, pour les déplacements locaux, des solutions collectives peuvent se révéler utiles voire indispensables, à l'image des transports scolaires ou des transports à la demande.

5.1

UN TERRITOIRE AU CŒUR DES ÉCHANGES
EUROPÉENS ET INTERNATIONAUX

L'un des principaux axes pour les transports terrestres de marchandises à l'échelle européenne se situe à proximité de l'axe Grenoble - Sisteron. Il va de l'arc méditerranéen à l'Allemagne en passant par la vallée du Rhône, l'Italie, la Suisse et l'Autriche.

Parmi ces pays, l'Italie est un partenaire privilégié des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes. À titre d'illustration, les flux qui passent les frontières au niveau de Provence-Alpes-Côte d'Azur représentent 17,4 millions de véhicules légers et 1,45 million de poids lourds par an.

L'évolution et la croissance du transport de marchandises se caractérisent par une prédominance accrue de la route et par un allongement des distances parcourues.

Pour autant, les flux principaux restent les flux régionaux. Ainsi, une estimation des flux purement touristiques montre que les plus importants concernent les relations entre les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes (de l'ordre de 2 millions de véhicules légers par an), loin devant les flux Provence-Alpes-Côte d'Azur - Italie (800 000 véhicules légers/an).

Vers le col du Crozet



17,4 millions de véhicules légers correspondent à environ 23 millions de personnes.



5

Le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) :

le Trafic Moyen Journalier (TMJ) mesure le nombre de véhicules par jour dans les deux sens sur un tronçon de route. La fréquentation moyenne sur l'année (12 mois) est donnée par le TMJA. Pour exprimer le poids du trafic estival, on utilise en complément le Trafic Moyen Journalier d'Été (TMJE), qui résulte du même type de calcul mais limité aux mois de juillet et août.

Ces indicateurs donnent une image de la charge moyenne d'une section de route, mais présentent l'inconvénient de ne pas refléter les phénomènes de pointes horaires ou journalières. À titre d'illustration, un trafic de 10 000 TMJA, c'est à peu près ce qui passe en moyenne, entre Gap et La Bâtie-Neuve.



Sources : d'après les réflexions de l'Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est

Lieux de passage	TMJA 2002	dont % PL et autocars	% du total
A8	23 400	16 %	41 %
Menton RN	19 100	-	34 %
Tende	3 300	1 %	6 %
Larche	750	17 %	1 %
Montgenèvre	2 800	11 %	5 %
Fréjus	7 250	57 %	13 %
Ensemble	56 600		100 %

Les flux transfrontaliers : Véhicules Légers (VL) + Poids Lourds (PL)

Sur la période 2000-2002, l'augmentation du trafic sur l'ensemble des passages transfrontaliers est de 1,3 % par an pour les VL et de 2 % pour les PL. Le trafic est exprimé en nombre de véhicules légers et poids lourds, par jour, en moyenne au cours d'une année.

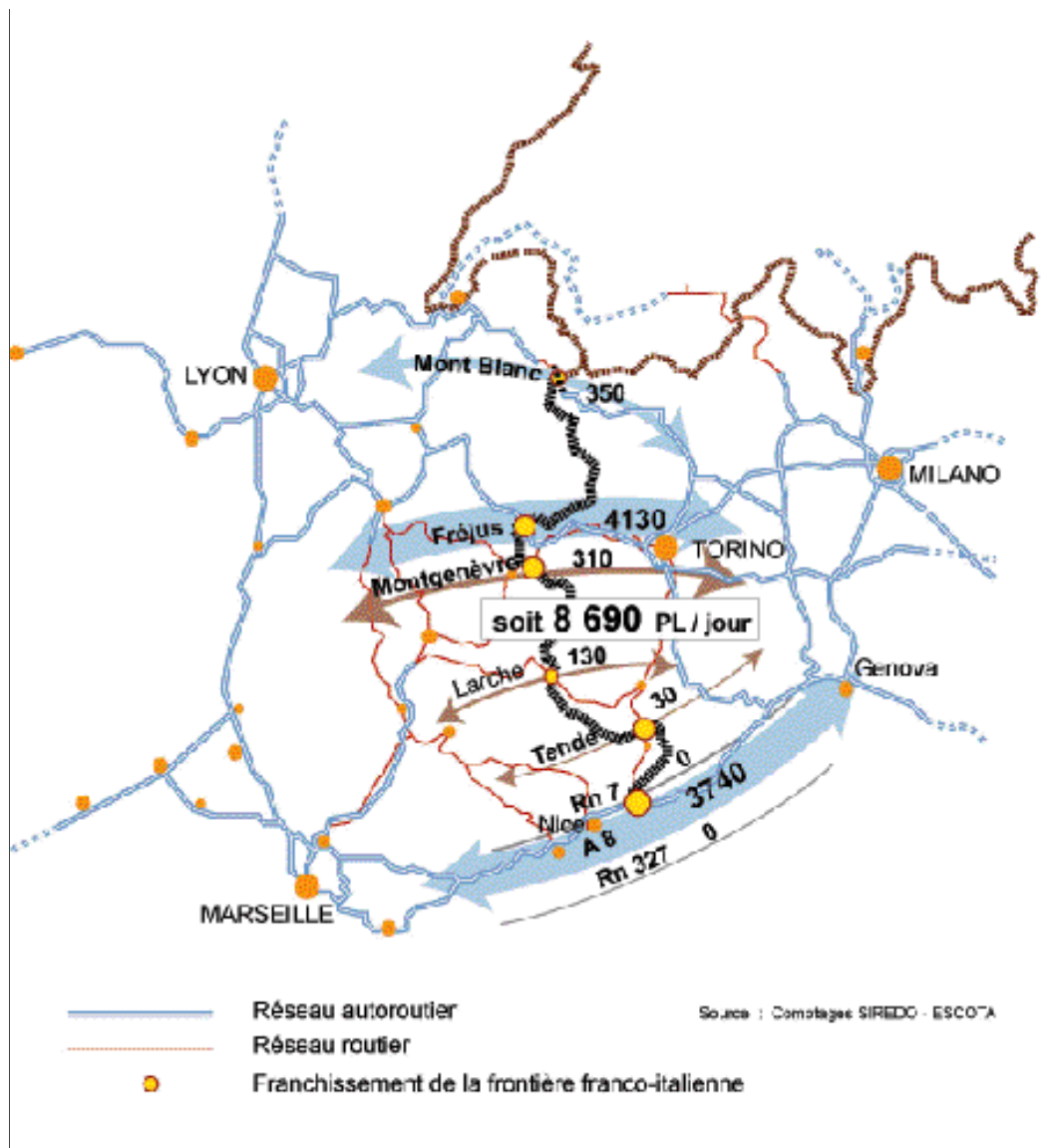
Les pointes saisonnières les plus marquées s'observent en août sur l'A8 (environ 36 000 véhicules/jour à la frontière à Vintimille) et au col du Montgenèvre (environ 6 000 véhicules/jour au poste frontière) où le trafic augmente de 114 % par rapport à la moyenne mensuelle.



Liaison entre Grenoble et Sisteron

5

Nombre de poids lourds et autocars franchissant les postes frontières (TMJA 2002)



Depuis 2000, les flux frontaliers ont augmenté d'environ 2 %.

On observe cependant certaines disparités : ces flux transfrontaliers ont en effet augmenté de 6 % sur l'A8 à Vintimille, alors qu'ils sont en retrait de 5 % au tunnel du Fréjus.

Le tunnel du Fréjus et l'autoroute A8 concentrent à eux seuls plus de 90 % du trafic de poids lourds.



Les réseaux de transport empruntent des vallées étroites très contraintes par le relief et l'hydrographie, contrairement aux itinéraires des Alpes du Nord qui bénéficient d'axes de communication bien plus larges et moins contraints.

Les cols du Montgenèvre et de Larche sont désormais interdits aux poids lourds de plus de 26 tonnes utilisés pour le transit de marchandises de longue distance.

5.2

LE RÉSEAU ET LE TRAFIC ACTUELS

5.2.1 Le réseau de transport

Plusieurs routes nationales desservent le territoire.

Ainsi, la route nationale RN75 relie Sisteron à Grenoble. La RN85 relie Grenoble à Gap, et se poursuit vers Digne-les-Bains et Grasse. La RN202 relie Digne à Nice, la RN91 relie Grenoble à Briançon. Enfin la RN94 relie, elle, Gap à Briançon puis à l'Italie via le col du Montgenèvre.

Dans le contexte national, la RN75, la RN85 et l'A51 sont positionnées comme des itinéraires secondaires par rapport à la vallée du Rhône, déjà fortement sollicitée en terme de trafic.

La traversée des Alpes pour le passage France/Italie s'effectue par six points de passage principaux :

- quatre points de passage sont uniquement routiers :
 - Tunnel du Mont-Blanc à 1274 m d'altitude,
 - Col du Montgenèvre (1 850 m),
 - Col de Larche (1 950 m),
 - Tunnel du col de Tende (1 300 m).
- deux points de passage concernent la route et le fer :
 - Tunnel du Fréjus : ligne ferroviaire et autoroute A43 (1230 m),
 - Menton-Vintimille : ligne ferroviaire Marseille-Nice-Vintimille-Gênes et autoroute A8, RN7 et RN327.

Aménagements au col du Montgenèvre (année 2004)





Liaison entre Grenoble et Sisteron

5

Réseaux routiers et autoroutiers



Les phénomènes de pointe et de congestion diffèrent selon les endroits et les périodes de l'année. Ils sont plutôt le fait des périodes estivales. Ils connaissent une augmentation et un étalement à partir du mois d'avril.

Sur les RN75 et 85, le relief, le type de trafic, les nombreuses traversées d'agglomération, les passages à niveau... rendent les conditions de circulation particulièrement difficiles en été et les week-ends d'hiver où les conditions atmosphériques sont plus mauvaises.

5.2.2 Des pointes estivales très fortes

Le Trafic Moyen Journalier Actuel (TMJA) en 2003 est respectivement de 5 050 véhicules par jour sur la RN75 à La Faurie, et de 3 540 sur la RN85 à Saint-Firmin.

Traffic 2003 (nombre de véhicules/jour)

	TMJA	Juillet	Août
RN75 à La Faurie	5 050	8 200	9 800
RN85 St-Firmin	3 550	5 900	6 450

Sur les RN75 et RN85, la croissance du trafic est régulière depuis 1999, date de la mise en service de la section Sisteron - La Saulce de l'A51.

Par exemple, sur la RN85 au sud de Gap, le trafic est passé de 10 000 véhicules par jour en 1999 à 11 000 en 2003.

Il n'existe pas d'heures de pointe marquées le matin ou le soir comme on peut le constater en périphérie des grandes agglomérations.

À l'inverse, les trafics moyens mensuels montrent de fortes fluctuations entre la période estivale et le reste de l'année.

Du fait de l'importance des déplacements touristiques, le rapport entre le trafic des mois d'été et la moyenne annuelle est de 1,78 pour la RN75 et 1,74 pour la RN85.

En période de fort trafic on observe les seuils d'encombrement ci-dessous :

Seuils d'encombrement	année 2000
Nombre de jours où le trafic est supérieur au seuil de gêne	80
Nombre de jours où le trafic est supérieur au seuil de circulation dense	25
Nombre de jours de saturation totale	0

Le trafic est très variable selon les tronçons.

Tronçons de la RN75	TMJA 2000
Laragne - Serre	7 500 véh/jour
Serre - Aspres	5 300 véh/jour
Aspres - Lus	4 900 véh/jour
Lus - Clelles	4 800 véh/jour
Clelles - col du Fau	6 100 véh/jour

Tronçons de la RN85	TMJA 2000
La Saulce - Gap	10 600 véh/jour
Gap - Chauffayer	6 400 véh/jour
Corps - La Mure	4 700 véh/jour
La Mure - Vizille	8 500 véh/jour



5

Carte de situation des itinéraires





Dossier du Débat Public

5

Seuils d'encombrement

En termes de débits journaliers, les seuils d'encombrement habituellement admis en France pour des routes, hors agglomération, de mêmes caractéristiques que la RN75 et la RN85, sont les suivants (trafic journalier 2 sens) :

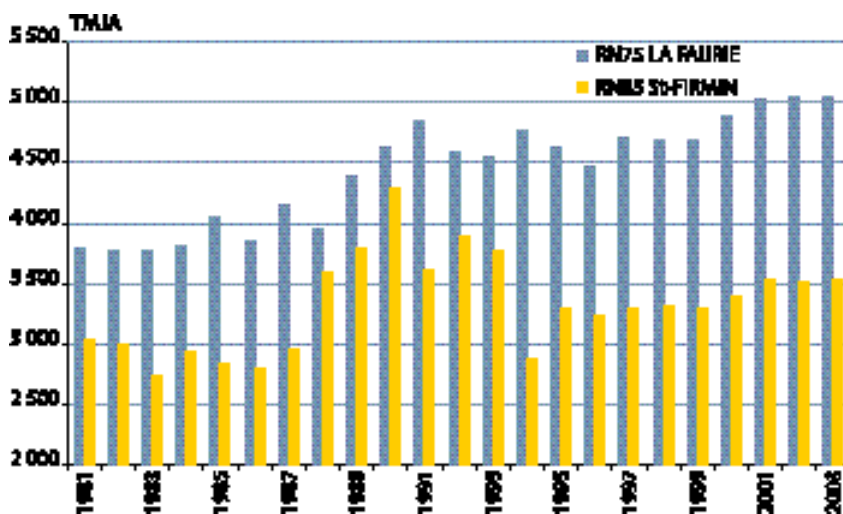
- début de gêne :
6 500 véhicules/jour,
- début de circulation dense :
10 000 véhicules/jour,
- saturation (bouchons) :
20 000 véhicules/jour.

Au-delà du seuil de gêne, le choix de la vitesse commence à être affecté par le trafic, l'attention pour la conduite devient plus importante et le confort s'en ressent.

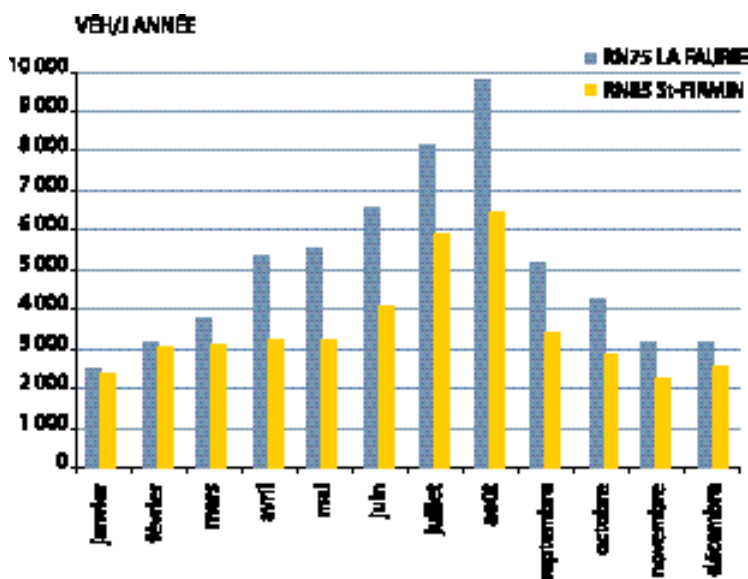
Passé le seuil de circulation dense, le choix de la vitesse est encore plus restreint par le trafic, ainsi que les possibilités de dépassement.

Quand les 20 000 véhicules/jour sont dépassés, les possibilités de doubler sont nulles, la vitesse est considérablement affectée et des bouchons apparaissent.

Évolution du trafic depuis 1981 sur les RN75 et RN85



Répartition du trafic sur l'année en 2002

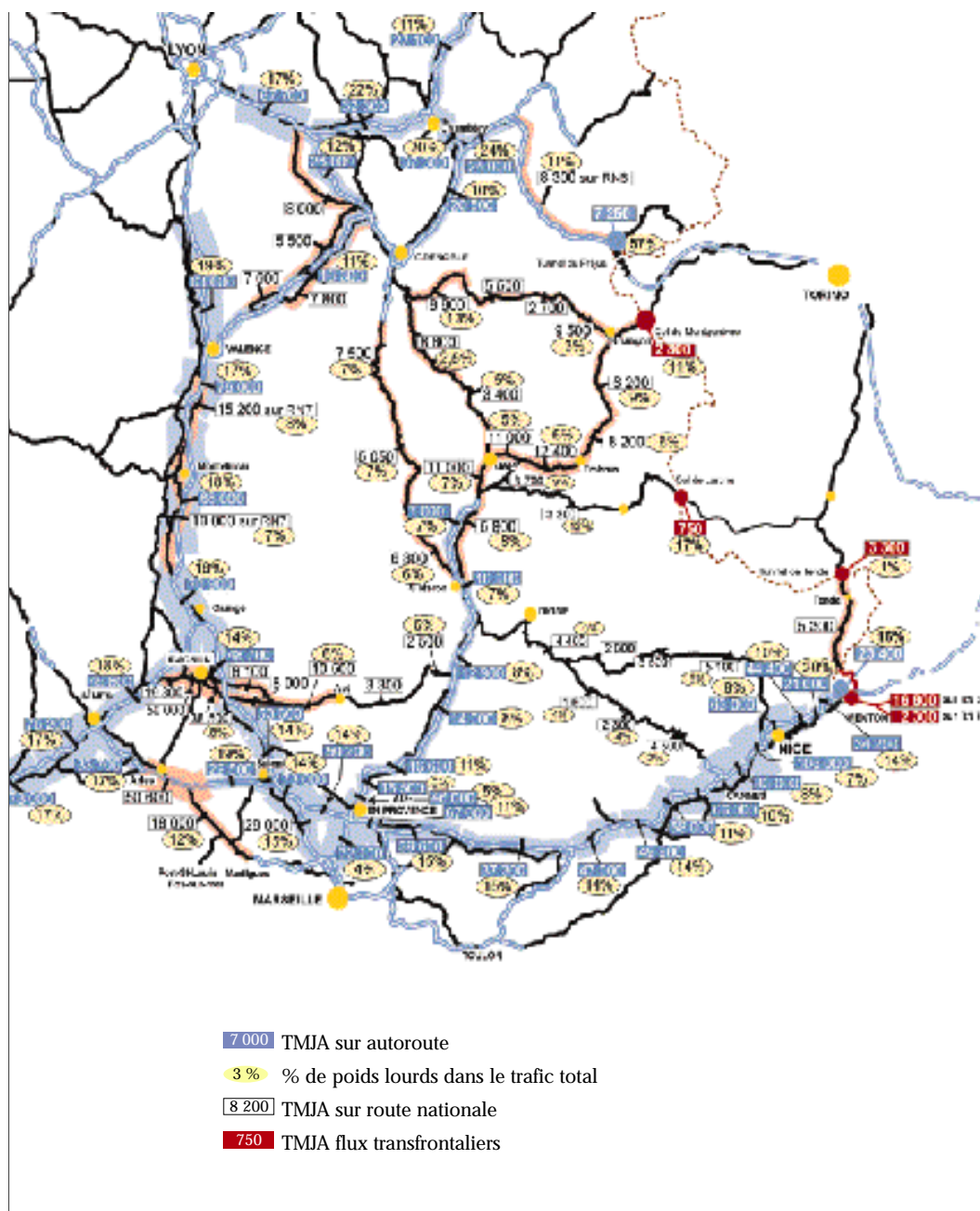




Liaison entre Grenoble et Sisteron

5

Trafics routiers en 2002





5

5.3
DES ITINÉRAIRES ROUTIERS À FIABILISER

Si l'évolution des accidents apparaît relativement favorable ces dernières années, le nombre d'accidents rapportés aux kilomètres parcourus par les usagers sur les 5 dernières années demeure néanmoins supérieur au taux national. La sécurité et la fiabilité des routes sur ce territoire restent donc des priorités.

5.3.1 Une évolution en matière d'accident sur les RN75 et RN85 plutôt favorable

Les graphiques témoignent d'une évolution plutôt favorable de l'accidentologie. À titre d'illustration, entre les périodes 1993-1997 et 1999-2003, l'indice de gravité baisse de près de 20 points sur la RN75, passant de 77,77 à 58,82. Il baisse de 2,5 points sur la RN85, de 45,94 à 43,43.

Ces résultats s'expliquent notamment par le fort pourcentage d'accidents à l'intérieur de l'agglomération de Gap (32 % des accidents de l'itinéraire), dont la gravité est plus faible qu'en rase campagne. L'indice de gravité de l'itinéraire, hors ville de Gap, ressort ainsi à 63,23, soit un niveau légèrement supérieur à celui de la RN75. Les densités d'accident sont très proches de la moyenne nationale (0,30 et 0,40 pour les RN75 et RN85 ; 0,34 pour la moyenne française).

Pendant pour ces deux routes nationales, les taux d'accident (13,12 pour la RN75 et 17,17 pour la RN85) sont supérieurs à la moyenne nationale (11,4) respectivement de + 15 et de + 51 %. Sur la RN75, les zones de concentration des accidents correspondent essentiellement à des zones de carrefours ou à des points particuliers de l'itinéraire : passages à niveaux, caractéristiques réduites, présence d'accès riverains, fin d'alignement droit...

Taux d'accident pour 100 000 000 de véhicules kilomètres = nombre d'accidents sur 5 ans / (TMJA x 365 x 10⁸ x 5 x longueur du tronçon de route concerné).
Gravité = nombre de tués + nombre de blessés graves pour 100 accidents.
Densité d'accident : nombre d'accidents par kilomètre de route et par an.

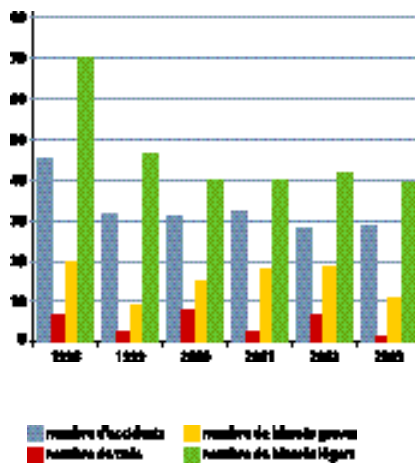
Vers le col Bayard



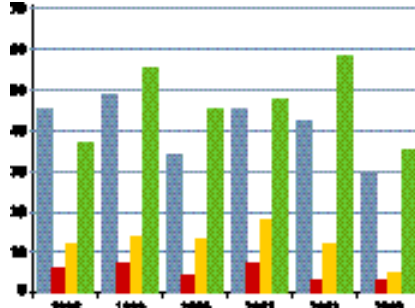
Col du Crozet



Évolution de l'accidentologie de la RN75



Évolution de l'accidentologie de la RN85

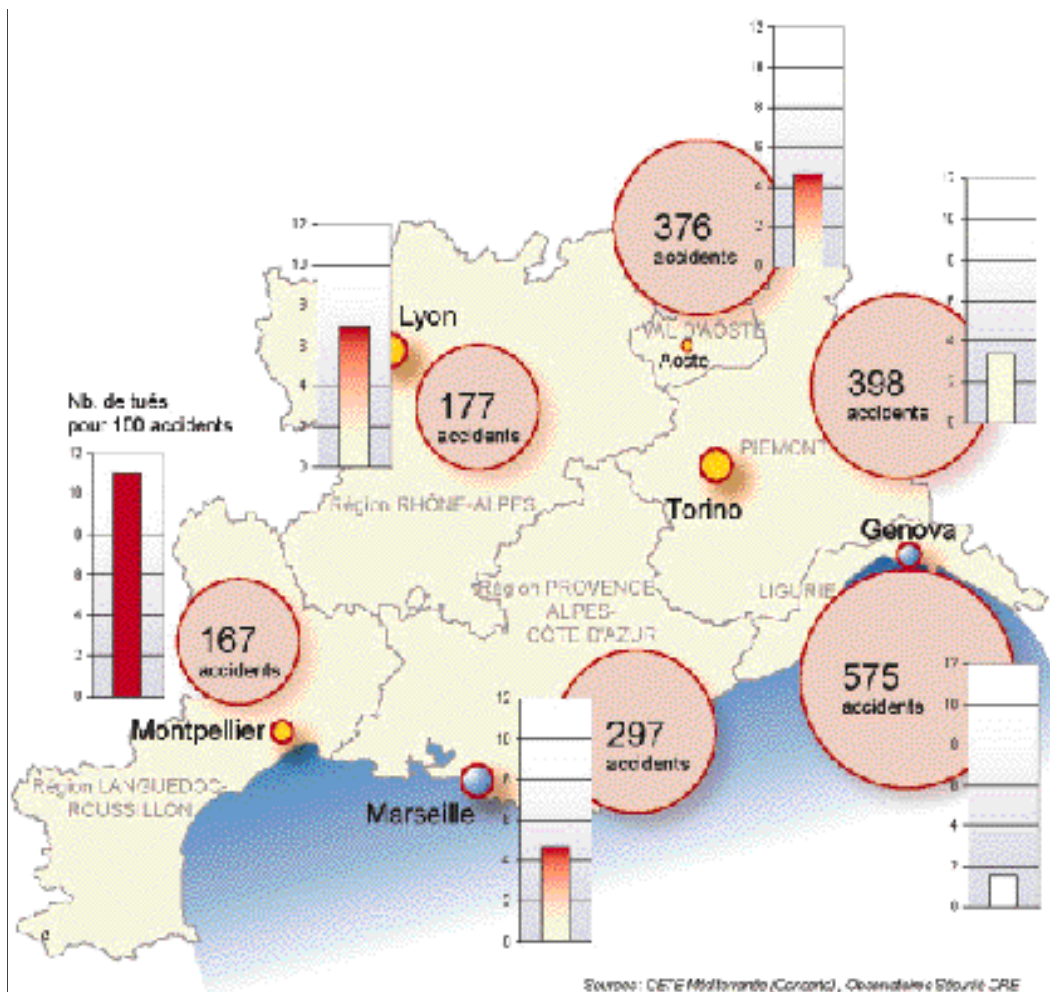




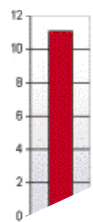
Liaison entre Grenoble et Sisteron

5

Accidents en 2002 (pour 100 000 habitants) et nombre de tués (pour 100 accidents)



Source: CEE-Mobilisante (Concord), Observatoire Sécurité CRE et ISTAT (Italie)



Nombre de tués pour 100 accidents en 2002 dans la région.

Nota : en France, les victimes décédées 6 jours après la date de l'accident sont comptées.
En Italie, c'est 7 jours après l'accident.



Nombre d'accidents en 2002 dans la région.



5

La viabilité hivernale des itinéraires constitue un problème récurrent dans ce secteur. 90 % de la RN75 entre Sisteron et le col du Fau, et de la RN85 entre Tallard et La Mure, sont situés à des altitudes supérieures à 600 mètres.

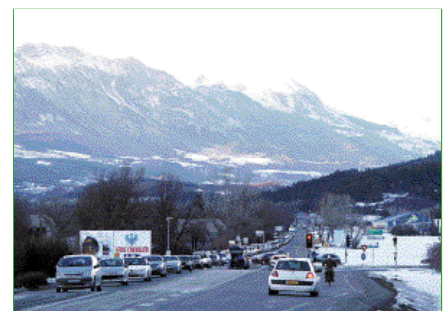
5.3.2 Une viabilité hivernale délicate à assurer

Les routes qui irriguent ici les territoires alpins présentent des variations d'altitude significatives. À titre d'illustration, entre Sisteron et Lus, la RN75 est dénivelée de plus de 800 mètres.

Ces routes présentent des rampes de l'ordre de 6 % (col de Lus et col du Fau) voire de plus de 10 % (col Bayard, montée de Laffrey, montée Motty, montée des gorges de la Bonne).

Au col du Montgenèvre, le nombre de jours de coupures de la circulation est en moyenne de 13 demi-journées par an.

Intersection de Tallard



Sur la RN75



5

5.4

UNE UTILISATION DU FERROVIAIRE LIMITÉE

Le réseau ferroviaire, constitué principalement des deux lignes Marseille-Aix-Veynes-Grenoble et Marseille-Aix-Veynes-Gap-Briançon, offre des services limités. À voie unique, non électrifié et avec un gabarit réduit, ce réseau est d'une exploitation difficile.

Les liaisons ferroviaires entre Marseille et Grenoble se font essentiellement par Valence, en moins de 3 heures par la ligne à grande vitesse. Mais il faut près de 5 heures via la ligne Marseille-Veynes-Grenoble.

Une quinzaine de trains journaliers assurent les échanges régionaux.

En l'état actuel du réseau ferroviaire, il n'est pas envisageable d'augmenter significativement l'offre de services tant d'un point de vue des fréquences que des temps de parcours pour les voyageurs.

S'agissant des marchandises, au nord de Saint-Auban (Alpes-de-Hautes-Provence), aucune marchandise n'est acheminée. Les conditions d'exploitation étant très déficitaires, la SNCF a dû, dans le cadre du Plan Fret, revoir le niveau des services proposés à ses clients. C'est ainsi que le trafic de transports des "Eaux de Charges" a été arrêté et transféré sur la route à l'été 2004. Seuls subsistent aujourd'hui les services ferroviaires de l'usine Atochem de Saint-Auban.

Le Plan Fret SNCF

La SNCF a mis en place le Plan Fret 2006, qui vise à reconstruire en trois ans les bases d'une croissance saine de l'activité fret SNCF. Il s'agit d'une modernisation globale permettant à l'activité fret, ayant rétabli sa qualité de service et son équilibre économique, de pouvoir prétendre à une croissance à partir de 2006.

Le Plan Fret s'articule autour de quatre axes stratégiques :

- mettre en place une nouvelle organisation de la production pour le redressement de la qualité du service ;
- obtenir un gain d'efficacité globale de 20 % en 3 ans et ainsi élargir le domaine de pertinence du ferroviaire ;
- transformer l'approche commerciale pour nouer avec les clients des contrats de service à engagements réciproques et donner la priorité aux trafics à contribution positive ou pouvant le devenir ;
- organiser, pour les industriels européens, une qualité de service de bout en bout.

TER à Saint-Julien-en-Beauchêne



Gare de Veynes



Déplacements actuels sur la ligne ferroviaire du Val de Durance :

Aix-Veynes : 330 900 voyages/an, soit 34,6 millions de voyageurs x km

Veynes - Briançon : 590 000 voyages/an, soit 31 millions de voyageurs x km

À titre indicatif, les lignes d'autocars Marseille - Gap transportent 22 420 voyages/an pour les services par autoroute et 72 320 pour les services par la route nationale.



5

Réseaux ferroviaires





Liaison entre Grenoble et Sisteron

5

Transit et échanges de marchandises par le mode ferroviaire avec l'Italie en 2002 (passages au Mont-Cenis et à Vintimille)



- Flux d'échanges : flux dont l'origine ou la destination est située dans une des régions frontalières.
- Flux de transit : flux dont ni l'origine ni la destination ne sont situées dans aucune des deux régions frontalières.

Les territoires situés de part et d'autre de l'axe Grenoble – Sisteron figurent parmi les plus éloignés de France des premiers échangeurs autoroutiers ou gares TGV.

C'est notamment le cas pour l'Ubaye, le Queyras et la partie orientale du Diois.

5.5

UN ENCLAVEMENT PRÉJUDICIALE AU DÉVELOPPEMENT

Les territoires situés dans la vallée du Rhône, sur la frange littorale et dans la vallée de la Durance, disposent d'une bonne accessibilité aux principaux axes de communication. À l'inverse, les territoires directement situés entre Grenoble et Sisteron restent relativement enclavés.

Cet éloignement est renforcé par les faibles fréquences des transports collectifs, qui laissent peu de possibilités pour des allers-retours dans la journée vers les pôles régionaux. Ainsi, les principales agglomérations des départements alpins, Digne, Gap, Briançon... sont situées à plus de une heure des grands équipements (aéroport, gare TGV, université, etc.), et ceci quel que soit le mode de transport. Seuls les habitants de Sisteron bénéficient de temps de trajet inférieurs grâce à la proximité de l'autoroute.

Ces tableaux prennent en compte l'A51 jusqu'à La Saulce, mais ils ne tiennent pas compte de la section A51-col du Fau en cours de construction.

La desserte de la ville de Gap

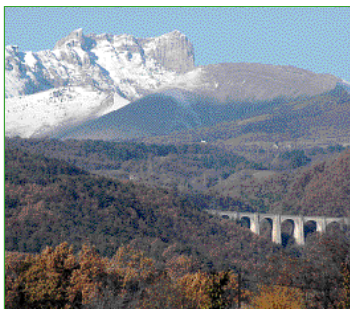
Le Gapençais est actuellement desservi par deux routes nationales : la RN94 qui le relie à Briançon et la RN85 " route Napoléon " qui le relie principalement à Grenoble au nord et à Marseille au sud. À l'ouest, la RD994 prolonge la RN94 pour relier Veynes et le Dévoluy à la RN75 vers Grenoble et Sisteron. Aujourd'hui, Gap est à environ 1 h 3/4 de Grenoble et à plus de 2 h de Marseille en voiture.

Gares TGV		Marseille	Valence	Grenoble
Briançon	VL	3 h 13	2 h 58	2 h 08
	train	5 h 02	3 h 55	4 h 30
	autocar	5 h 20	-	3 h 00
Gap	VL	2 h 11	2 h 39	1 h 51
	train	3 h 23	3 h 13	2 h 51
	autocar	3 h 40	-	2 h 55

Aéroports		Marseille	Nice	Grenoble
Briançon	VL	3 h 33	4 h 35	2 h 28
	train	5 h 47	-	5 h 15
	autocar	6 h 05	-	3 h 45
Gap	VL	2 h 31	3 h 44	2 h 11
	train	4 h 08	-	3 h 36
	autocar	4 h 25	5 h 40	3 h 40

Pôles universitaires		Marseille	Nice	Valence	Grenoble
Briançon	VL	3 h 08	4 h 10	2 h 53	2 h 03
	train	4 h 32	-	4 h 30	4 h 35
	autocar	5 h 25	-	-	3 h 05
Gap	VL	2 h 06	3 h 20	2 h 34	1 h 46
	train	3 h 30	-	3 h 10	2 h 55
	autocar	3 h 40	5 h 00	-	3 h

Liaison ferroviaire vers Gap



Tous ces temps sont en temps généralisé = temps de parcours + temps d'accès + correspondance selon le mode



5

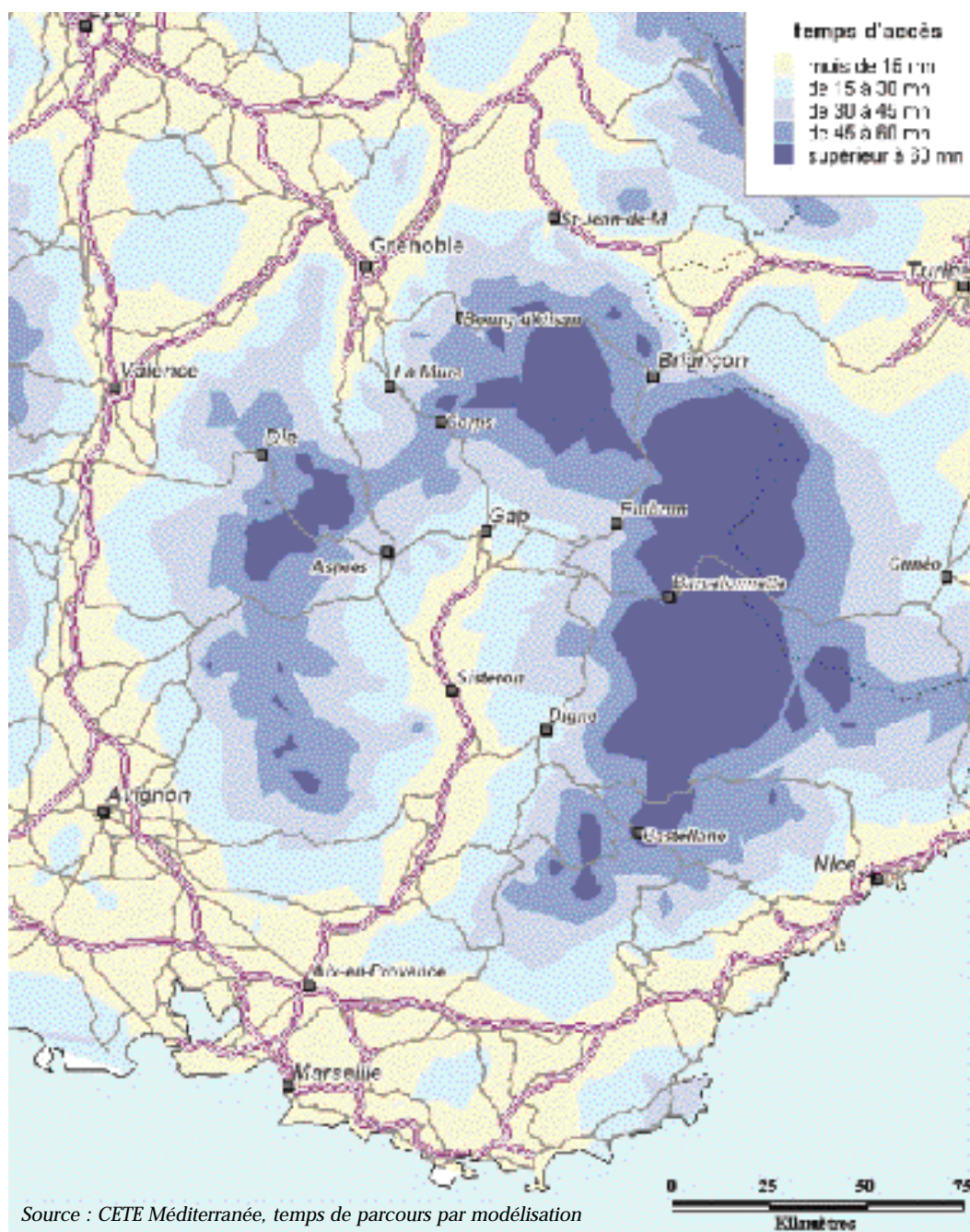
Carte de France des zones enclavées





5

Temps d'accès à l'échangeur autoroutier le plus proche en 2002

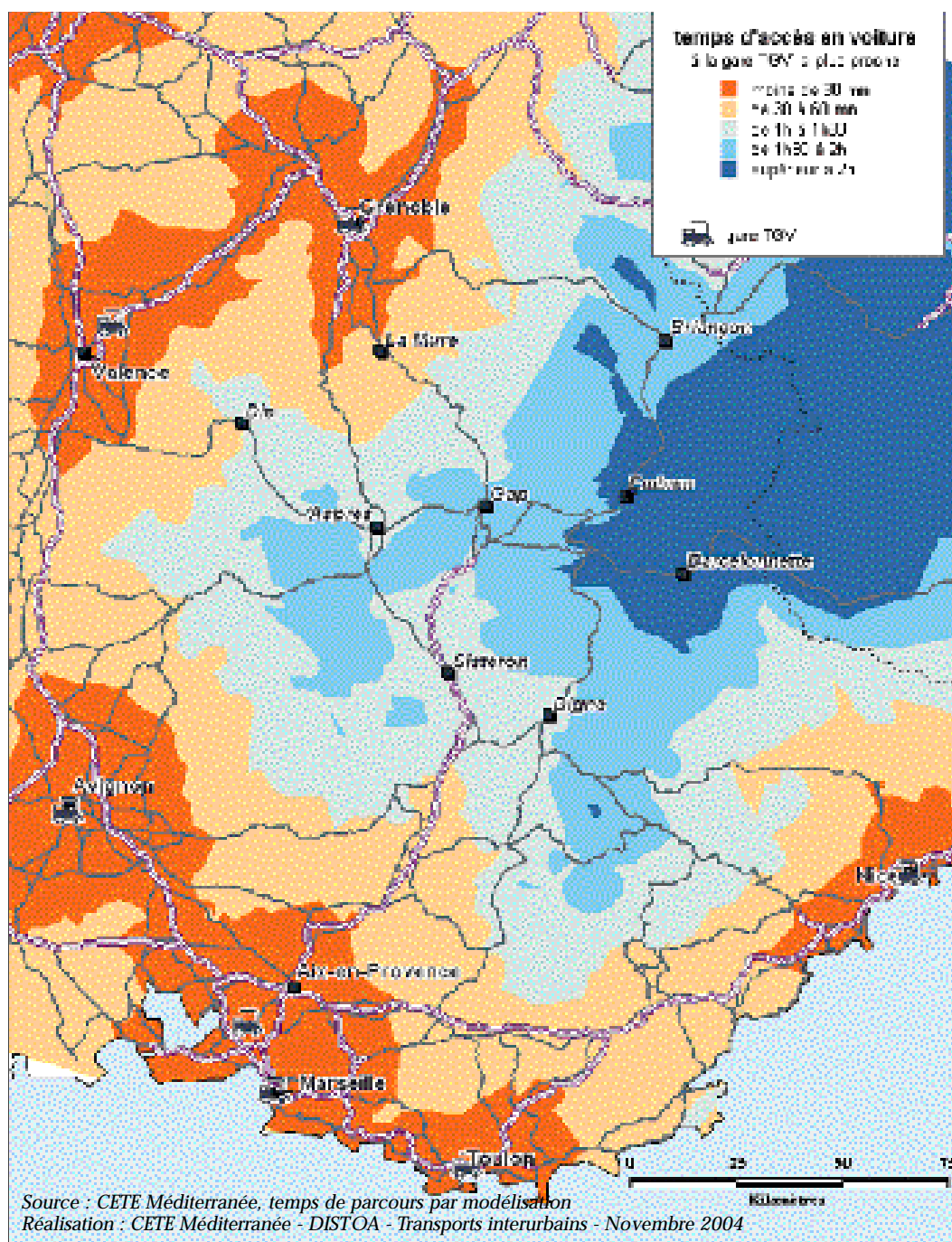




Liaison entre Grenoble et Sisteron

5

Temps d'accès routier à la gare TGV la plus proche en 2002

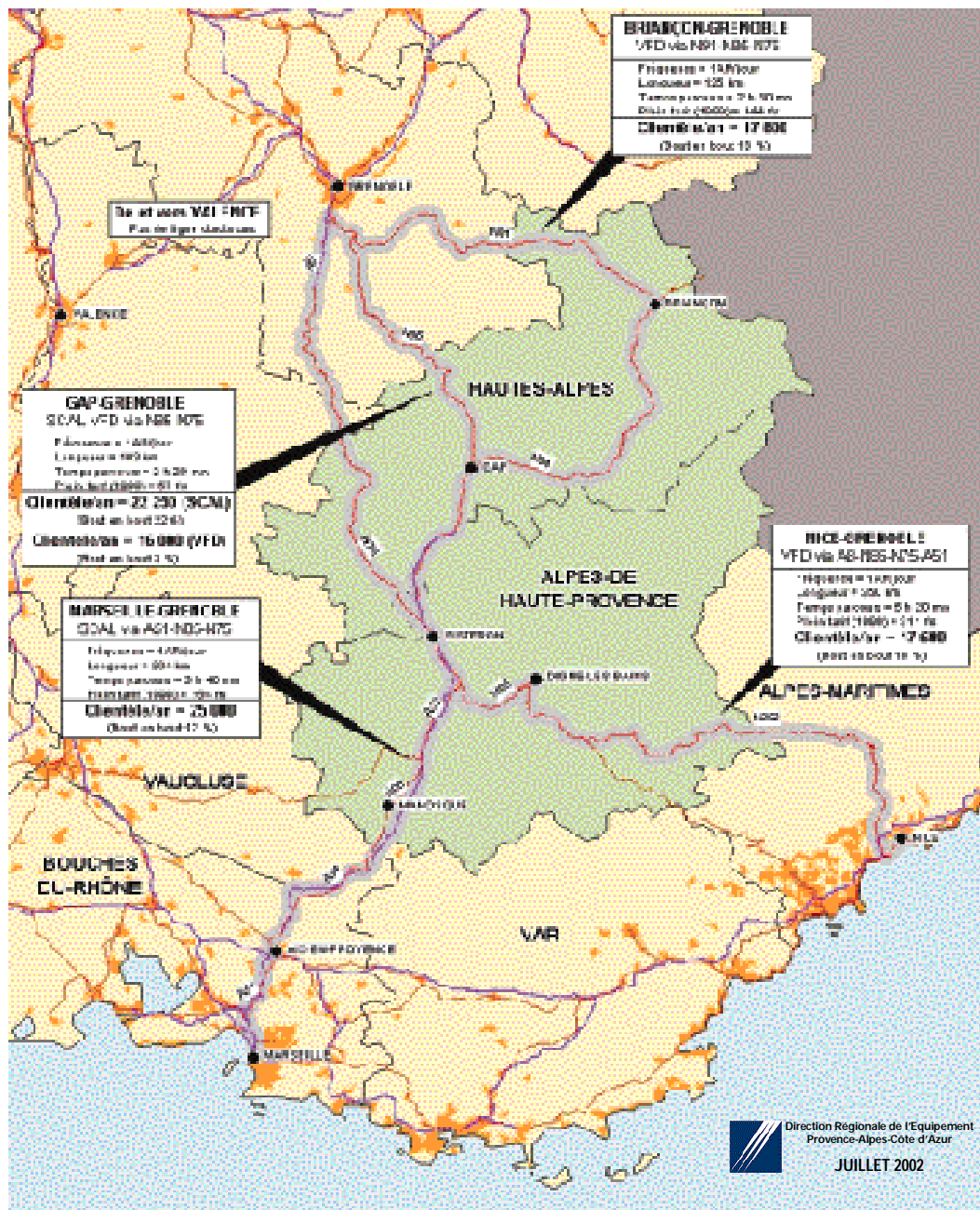




Dossier du Débat Public

5

Accessibilité des Alpes du Sud : réseau de cars interurbains en 1999





Liaison entre Grenoble et Sisteron

5

Accessibilité des Alpes du Sud : caractéristiques du réseau ferroviaire

