

6

QUELLES PERSPECTIVES À L'HORIZON 2020 ?

6.1

UNE RÉPONSE FERROVIAIRE
INSUFFISANTE POUR LES ALPES DU SUD

Une politique des transports doit chercher à définir des objectifs qui prennent en compte les différentes échelles européennes, nationales et régionales. La politique nationale, cohérente avec les orientations du livre blanc de la commission européenne, dans la suite des schémas de services collectifs de transports, préconise la prise en compte des modes alternatifs à la route. S'agissant des Alpes du Sud, les chapitres suivants présentent les perspectives d'évolution des réseaux routiers et ferr oviaires à l'horizon 2020.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, fait étudier actuellement par Réseau Ferré de France (établissement public, propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français) la possibilité de mettre en place un troisième cantonnement de la ligne entre Veynes et Gap.

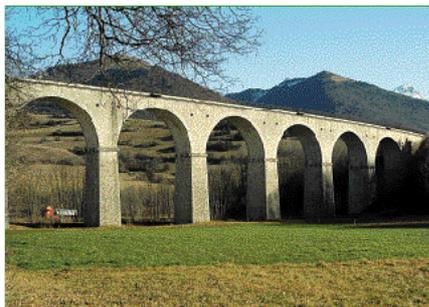
Ceci permettrait d'améliorer la capacité de cette ligne et la fiabilité de son exploitation. Est également à l'étude la possibilité de rouvrir la gare de Savine afin de pouvoir y effectuer les dépassements de train utiles (une voie d'évitement serait ainsi créée).

Selon les résultats de ces études, des décisions pourront être prises sur la mise en place de nouveaux trains entre Aix-en-Provence et Gap, ainsi qu'entre Gap et Briançon.

TER vers Saint-Julien-en-Beauchêne

Viaduc ferroviare de Saint-Julien-en-Beauchêne

Le rail et la route dans la vallée du Buëch



La notion de cantonnement ferr oviaire

La capacité du réseau ferroviaire, qui permet de mesurer les niveaux de service, correspond au nombre de trains pouvant être accueillis sur une ligne pendant une période donnée. Cette capacité est déterminée par de nombreux paramètres tels que les règles de sécurité des circulations, la vitesse et l'espacement relatif des trains, les caractéristiques des voies et de la signalisation au sol et embarquée.

La sécurité des circulations repose sur un principe simple : deux trains ne doivent pas se trouver au même endroit au même moment. Elle s'appuie sur la signalisation et s'assure qu'un train a devant lui une distance libre et égale au moins à sa distance de freinage.

En pratique, pour que tout train dispose devant lui de la distance nécessaire, la voie est divisée en cantons, dont l'accès est protégé par un signal fermé (feu rouge) aussi longtemps que le canton dont il protège l'accès est occupé par un train. L'impératif de sécurité se traduit donc par un temps minimal de succession entre deux trains, qui est fonction des installations. Le calcul de cet espacement sur une section de ligne donnée implique de prendre en compte le cas le plus contraignant.

L'exercice qui consiste à prévoir la situation économique à moyen terme est particulièrement délicat. Les prévisions chiffrées doivent donc ici être considérées avec la prudence qui s'attache à tout travail de prospective.



La CIG Alpes du Sud

À la faveur d'une prise de conscience plus marquée de l'évolution de l'environnement, et de la sensibilisation aux problèmes de sécurité dans les transports, une volonté politique affirmée en faveur du rééquilibrage des modes de transport se fait entendre.

C'est dans ce contexte qu'a été créée une Commission Intergouvernementale (CIG) pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud en 2001, après qu'eut été signé en octobre 2000 le protocole d'application de la Convention Alpine de 1991 dans le domaine des transports. Cette Commission a créé trois groupes de travail : sur les prévisions de trafic franco-italien dans les Alpes du Sud, sur les projets routiers transfrontaliers (tunnel de Tende notamment) et sur les réseaux ferroviaires.

La CIG Alpes du Sud est composée de représentants français et italiens des ministères des transports, des affaires étrangères et des finances, des représentants des régions françaises et italiennes et des représentants de l'État au niveau régional.

Deux scénarios à l'horizon 2020 ont été étudiés :

- un scénario à dominante voyageurs (horizon 2010-2013) avec des aménagements limités de la ligne du Val de Durance (Aix-en-Provence – Veynes) permettant une amélioration sensible des services voyageurs vers Grenoble et Briançon ;
- un scénario à dominante fret (au-delà de 2010) comportant des aménagements plus lourds (électrification, doublement plus ou moins étendu de la voie, et éventuellement percement d'un tunnel sous le col du Montgenèvre), afin d'offrir une desserte marchandises performante.

Le scénario voyageurs, volontariste, consiste à aménager la voie Aix – Veynes, puis Veynes – Grenoble et Veynes – Briançon (sans électrification ni doublement). Les améliorations de capacité reposent essentiellement sur la modernisation de la signalisation et la création de points de croisement supplémentaires. Ces aménagements pourraient être complétés par l'amélioration de l'axe Cavaillon – Pertuis, voire la desserte de Digne.

Quelles améliorations de service apporteraient-ils ?

- 1^{ère} phase : améliorations entre Aix et Veynes, permettant d'offrir 10 aller-retour/jour (soit 5 Marseille – Gap et 5 Aix – Veynes) ;
- 2^{ème} phase : améliorations entre Veynes et Grenoble, permettant 15 aller-retour/jour (soit 5 Marseille – Gap, 5 Marseille – Grenoble et 5 Aix – Veynes).

Dans cette hypothèse, les effets sur les trafics sont intéressants. Les trafics supplémentaires apportés par l'aménagement des lignes ferroviaires seraient les suivants :

Trafics supplémentaires sur les lignes ferroviaries dans l'hypothèse d'un scénario volontariste.

Aix-Manosque	+ 1 000 voy/j
Manosque-St-Auban	+ 1 300 voy/j
St-Auban-Gap	+ 1 600 voy/j
Gap-Grenoble	+ 900 voy/j
Gap-Briançon	+ 900 voy/j
Cavaillon-Pertuis	+ 1 100 voy/j

Ces hausses de trafic correspondent surtout à des déplacements de proximité. Elles proviennent pour l'essentiel de reports de la route vers le fer. Dans l'hypothèse où serait réalisé un tunnel ferroviaire au col du Montgenèvre permettant de relier les réseaux français et italiens, les trafics dans ce tunnel seraient de l'ordre de 900 voyageurs par jour, soit l'équivalent de près de deux rames TGV duplex.

La part du transit (type Marseille – Milan par exemple) ne serait alors que de 15 %.

Ceci s'explique par le fait que le TGV Méditerranée prolongé par le TGV Lyon – Turin dispose d'un avantage concurrentiel important (fréquence et temps de parcours) par rapport à une ligne classique.

Ces données sur les voyageurs doivent faire l'objet d'études plus approfondies dans le cadre de la Commission Intergouvernementale franco-italienne pour les Alpes du Sud (CIG Alpes du Sud).

6

Si la desserte ferr oviaire présente quelques marges d'amélioration, quel que soit le scénario étudié, ses incidences sont limitées pour répondre aux besoins des déplacements à l'horizon 2020.

Gare de Chorges



Entrepôt gare de Veynes



Le scénario marchandises, volontariste, a permis de tester également quatre hypothèses :

- voie unique avec gabarit suffisant pour les marchandises ;
- double voie ;
- double voie + tunnel du Montgenèvre ;
- autoroute ferroviaire entre Chorges et Turin par le tunnel du Montgenèvre.

Dans ces quatre hypothèses, la ligne est électrifiée. Les aménagements dans le Val de Durance sont complétés par le renforcement et l'électrification de la ligne Cavaillon – Meyrargues, qui permet une jonction avec les grandes zones logistiques de la basse vallée du Rhône tout en évitant de passer par Marseille.

Les effets de ce scénario sont cependant limités sur les trafics ferroviaires : l'augmentation du trafic est évidemment importante par rapport à la situation actuelle, mais elle reste à un niveau faible au regard des investissements nécessaires. De plus, elle provient davantage d'un report du trafic fret existant dans la vallée du Rhône et sur le Lyon – Turin, que d'un report du trafic routier sur le mode ferroviaire. Dans ce scénario marchandises, les trafics entre les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes seraient supérieurs aux trafics avec l'Italie.

Sur la ligne Marseille – Veynes – Grenoble, le trafic est de 3 millions de tonnes (Mt) en voie unique et 7 Mt en double voie (entre Aix et Veynes).

Dans l'hypothèse " double voie + Montgenèvre ", le trafic serait de 2,2 MT à la frontière. Il serait constitué de reports en provenance du Lyon – Turin à hauteur de 1,8 MT.

Si, au transport combiné classique, s'ajoute un service d'autoroute ferroviaire (transports de poids lourds ou de remorques sur les trains), 900 000 tonnes supplémentaires empruntent le tunnel du Montgenèvre, dont 700 000 tonnes résultent d'un report de la route vers le fer, et 200 000 tonnes d'un report en provenance de la ligne Lyon – Turin.

Dans l'hypothèse de la mise en service du Lyon – Turin ferroviaire et d'un tunnel ferroviaire au col du Montgenèvre, les trafics en 2020 seraient de l'ordre de :

	Fer	Autoroute ferroviaire	% du total
Modane (Lyon-Turin)	20,7 MT	8,3 MT	82,8
Montgenèvre	2,2 MT	0,9 MT	8,9
Vintimille	2,9 MT	-	8,3
Total	25,9 MT	9,2 MT	100

Les coûts, au stade actuel des études très préliminaires, seraient de l'ordre de 1,9 milliard d'euros pour un projet à voie unique. Ils s'élèveraient à 2,13 milliards d'euros pour une double voie. Dans ces deux montants, le tunnel sous le col du Montgenèvre a été évalué à 1,3 milliard d'euros.



Liaison entre Grenoble et Sisteron

6

Réseau ferré avec les projets du col du Montgenèvre et Lyon - Turin



Les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes disposent d'un bon niveau d'équipement en terme d'infrastructures de transport.

Néanmoins, ces réseaux de transport se concentrent, pour la plupart, dans la vallée du Rhône et sur le littoral. Ils sont d'ores et déjà très chargés, car mobilisés à la fois pour les échanges régionaux, les flux touristiques et les activités de transit nord/sud et est/ouest.

Aussi, des itinéraires complémentaires sont-ils à développer.

Croissance du trafic dans la vallée du Rhône

L'hypothèse de croissance de trafic évoquée ici correspond au même " scénario " de croissance que celui utilisé pour l'analyse des projets entre Grenoble-Sisteron (scénario dit " de référence 2020 PIB 1,9 % " voir ci-après). D'autres hypothèses, selon un scénario plus volontariste en termes de report modal route vers rail et fleuve, ont également été calculées pour la vallée du Rhône, pour lesquelles la croissance du trafic routier est estimée plus faible (croissance minorée de l'ordre de 9 % à 16 % par rapport au scénario de référence). Malgré ces diminutions, les conditions de circulation restent fortement dégradées toute l'année.

6.2

UN RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES CONCENTRÉ DANS LA VALLÉE DU RHÔNE DÉJÀ TRÈS CHARGÉE

La vallée du Rhône est le principal vecteur des échanges régionaux, nationaux, européens et internationaux entre le nord et le sud. Ces flux, locaux ou de transit, sont déjà supérieurs aux capacités d'écoulement des infrastructures existantes. Si la vallée du Rhône possède de nombreuses infrastructures de transport de qualité qui pourraient répondre à l'évolution du trafic inter-alpin, celles-ci ne peuvent absorber seules la croissance du trafic voyageurs et marchandises.

À l'horizon 2020, l'augmentation du trafic sur l'A7, par rapport au trafic constaté en 2002, serait comprise, selon la période de l'année et selon les sections entre 17 % et 32 % (moyenne annuelle) et entre 16 % et 27 % (l'été). Quasiment toutes les sections de l'autoroute A7 affichent, en 2020, une situation très fortement dégradée.

Il en est de même pour les infrastructures ferroviaires. En effet, le volume de circulation sur l'ensemble des lignes ferroviaires de la vallée du Rhône est de l'ordre de 310 trains par jour (soit, sur 15 heures, plus de un train toutes les trois minutes), dont plus de la moitié sont des trains de voyageurs, parmi lesquels 110 TGV. Les phénomènes de saturation apparaissent dans les grandes agglomérations (Lyon, Marseille-Aix...) où le réseau ferroviaire est fortement sollicité par l'ensemble de la circulation (TER, LGV, fret...).

En Provence-Alpes-Côte d'Azur et en Rhône-Alpes, le réseau autoroutier est plus dense que la moyenne nationale : 3,06 km d'autoroute pour 100 km² pour Rhône-Alpes et 2,43 en Provence-Alpes-Côte d'Azur, contre 1,75 en moyenne nationale.

Le ratio nombre de km d'autoroute pour 100 000 habitants est plus faible en Provence-Alpes-Côte d'Azur (16,49) qu'en Rhône-Alpes (23,18) où il atteint un niveau comparable aux provinces italiennes frontalières telles que le Piémont et la Ligurie, mais il est plus fort que la moyenne française (15,64).



Encombres sur l'autoroute A7





6

Dans l'hypothèse où les liaisons entre Grenoble et Sisteron resteraient en l'état actuel, le trafic devrait augmenter d'environ 20 % à l'horizon 2020 sur les RN75 et RN85.

Au col de Lus



Col du Crozet



6.3

LA DÉGRADATION PRÉVISIBLE DES CONDITIONS DE CIRCULATION SUR LES ROUTES NATIONALES (RN85 et RN75)

Cette situation occasionnerait une croissance du nombre de jours de perturbation de la circulation :

Seuils d'encombrement	2000	2020
Nombre de jours où le trafic est supérieur au seuil de gêne	80	220
Nombre de jours où le trafic est supérieur au seuil de circulation dense	25	100
Nombre de jours de saturation totale	0	15

Cette augmentation de l'ordre de 20 % d'ici à 2020 surviendrait alors que l'on connaît déjà aujourd'hui des périodes importantes de forte gêne sur le réseau routier principalement en période estivale.

Quels peuvent être les résultats sur un territoire fragile ? Ne comporte-t-elle pas le risque de freiner le développement économique, d'en réduire l'attractivité, et d'accélérer les phénomènes de désertification et de regroupement dans les agglomérations les mieux équipées et les plus accessibles ?

Les conséquences de cette dégradation du trafic en termes de temps de parcours et de sécurité méritent d'être analysées.

Croissance prévisible du trafic

Les éléments constitutifs des prévisions sont donnés en annexe 2.

Les fourchettes de trafic correspondent aux deux taux de croissance annuelle du PIB pris en hypothèse (1,9 et 2,3).

L'évolution du trafic à l'horizon 2020 est calculée à l'aide d'un modèle qui prend en compte les trafics actuels (année 2002), le réseau d'infrastructure prévu en 2020 (dit "réseau de référence") et des hypothèses d'évolution de la demande de déplacement dit "scénario PIB 1,9 %" et "scénario PIB 2,3 %".

Zoom sur la région grenobloise

Au droit de l'agglomération grenobloise, les voies rapides urbaines, dont l'autoroute A480 et la rocade sud de Grenoble qui relie l'A51 au sud, respectivement au nord et à l'est de l'agglomération, accueillent un fort trafic. Celui-ci est principalement constitué de trafics internes et d'échanges avec l'agglomération et la région urbaine grenobloise. Le trafic de transit représente en moyenne de l'ordre de 5 % du trafic total sur ces axes.

RN75	TMJA 2020 PIB 1,9 à 2,3	TMJA 2000
Laragne - Serre	10500 à 10900	7 500
Serre - Aspres	8 100 à 8500	5 300
Aspres - Lus	8 400 à 8800	4 900
Lus - Clelles	8 400 à 8700	4 800
Clelles - col du Fau	9 900 à 10300	6 100
RN85	TMJA 2020 PIB 1,9 à 2,3	TMJA 2000
La Saulce - Gap	15100 à 15600	10600
Gap - Chauffayer	8 300 à 8600	6 400
Corps - La Mure	4 700 à 4800	4 700
La Mure - Vizille	11400 à 11700	8 500

Le réseau de référence à l'horizon 2020 est constitué :

- des infrastructures actuellement en cours de réalisation,
- des infrastructures dont la déclaration d'utilité publique a été publiée et qui sont en phase d'avant-projet détaillé,
- d'infrastructures dont le principe a été décidé (CPER), annoncées ou confirmées (CIADT).

Dans le cas présent, le réseau de référence est le réseau routier tel qu'il se présentera en 2020 sans le projet de liaison Grenoble – Sisteron.

Les effets de la liaison Grenoble – Sisteron sur les trafics seront ici évalués par comparaison avec le réseau de référence.

Les projets intégrés au réseau de référence de la présente étude sont présentés dans le tableau ci-contre.

Opérations sur réseau d'étude	avant 2010	2010	2015	2020
A7 élargissement à 2 x 4 voies entre Salon et Coudoux		✓		
A8 à 2 x 3 voies entre La Barque et St-Maximin		✓		
A9 à 2 x 3 voies entre Orange et Remoulins		✓		
A8 contournement d'Aix-en-Provence				✓
A8 contournement nord de Nice				✓
A510 Cadarache Ste-Maxime				✓
A54 contournement d'Arles			✓	
A56 Fos-Salon			✓	
A9 contournement sud de Montpellier à 2 x 2 voies			✓	
A432 Les Échets-La Boisse			✓	
A75 Pézenas-A9 (en cours)			✓	
A750 Montpellier-A75 (en cours)	✓			
RN88 à 2 x 2 voies entre St-Étienne et Le Puy			✓	
A68 Albi-Rodez-Mende				✓
A41 Annecy-Genève		✓		
A48 Ambérieu-Bourgoin			✓	
A48-A480 aménagement de capacité traversée de Grenoble			✓	
A51 Grenoble-col du Fau (en cours)	✓			
Contournement sud de Valence				✓
Liaison A48-A49 Shunt de Voiron			✓	
A585 antenne de Digne			✓	
RN85-RN202 Digne - Nice aménagements qualitatifs				✓
Contournement ouest de Lyon				✓
A45 Lyon-St-Étienne			✓	
A77 Nevers - Moulins			✓	
A77 Moulins - A89				✓
A89 Bordeaux - Clermont-Ferrand (en cours)	✓			
A89 Balbigny - A6 nord de Lyon			✓	
Opérations sur départements alpins	avant 2010	2010	2015	2020
RN85 aménagements dans l'Isère	✓			
Rocade de Gap (1 ^e et 2 ^e phase)		✓		✓
RN94 Gap-Embrun (2 voies + créneaux)		✓		
RN94 Embrun-Briançon-déviations agglomérations		✓		
RN94 traversée de Montgenèvre	✓			
RN94 déviation de Briançon				✓



LE PROJET ENVISAGÉ

⑦ QUELS OBJECTIFS FIXER AU PROJET ?

⑧ QUELLES SOLUTIONS ENVISAGER ?

7

QUELS OBJECTIFS FIXER AU PROJET ?

7.1

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
DURABLE DES TERRITOIRES TRAVERSÉS

Sur la base des enjeux du territoire et des conditions de déplacements actuelles et futures, l'amélioration de la liaison Grenoble – Sisteron répond à six objectifs principaux :

- favoriser le développement économique durable des territoires traversés,
- permettre une meilleure desserte des Hautes-Alpes, de la vallée de l'Ubaye, du Haut-Buëch, du Diois et des Baronnies,
- garantir la permanence de l'axe nord – sud,
 - améliorer les conditions de circulation et de sécurité,
- faciliter les liaisons avec l'Italie,
 - tout en préservant un environnement sensible.

Le développement durable

“ Le développement durable répond aux besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ” (extrait du rapport Brundtland 1987).

Répondre aux besoins de mobilité constitue une des conditions pour que le développement économique des Alpes du Sud, et plus généralement du grand Sud-Est, soit durable. En effet, les facilités de communication représentent toujours un des premiers critères de choix pour le site d'implantation d'une entreprise. Et malgré le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (Internet, téléphone mobile...), disposer de capacités routières performantes reste une des demandes les plus insistantes des acteurs économiques en matière de communication.

Aussi, la réalisation d'une infrastructure importante dans les Alpes du Sud peut constituer un levier majeur pour le développement économique des régions concernées.

Le grand Sud-Est (Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon), possède un formidable potentiel de développement, que lui confère sa position de carrefour des échanges européens. De plus, ces trois régions, en particulier Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur, entretiennent de nombreuses relations du fait de leur complémentarité (fort potentiel industriel en Rhône-Alpes et poids important des services aux entreprises en Provence-Alpes-Côte d'Azur) et d'un fonctionnement en réseau (production industrielle, domaine de la recherche...).

Or ces territoires doivent faire face à des dysfonctionnements croissants, en terme de saturation des réseaux de communication existants, notamment routiers.

Les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes disposent d'un pouvoir d'attraction élevé dû pour l'essentiel à la richesse et à la diversité de leur environnement, à leurs capacités d'accueil adaptées aux différents types de tourisme, et à la diversité de leur offre touristique (tourisme de nature, rural, de montagne, lié aux activités sportives, tourisme balnéaire haut de gamme et plus modeste, tourisme culturel, festivals...).

Ces régions peuvent être victimes de leur attractivité lorsque l'abondance des flux touristiques devient générateur de perturbations de la circulation, en période estivale, mais aussi en hiver pour se rendre dans les stations de ski. La valorisation du potentiel touristique de ces régions repose sur l'amélioration des conditions d'accessibilité, notamment pour la desserte des zones les plus concernées, l'est des Hautes-Alpes, la vallée de l'Ubaye, le sud de l'Isère... ainsi que sur le renforcement des conditions de sécurité et de la fiabilité des itinéraires existants. Toutefois, une bonne accessibilité ne suffit pas à une activité touristique durable. Une réflexion sur l'offre est à engager en parallèle. Elle doit s'adapter aux attentes d'une clientèle de plus en plus exigeante (accueil, variété des activités...) ainsi qu'aux changements des comportements : séjours plus courts et plus fréquents, étalement de la saison touristique, réservations plus tardives et par les nouveaux médias. De plus, elle subit la concurrence de nouvelles destinations touristiques (nouveaux pays émergents en Europe et dans le reste du monde).



7

Les attentes des usagers consistent essentiellement en des gains de temps de parcours, de fluidité, mais également de sécurité et de fiabilité entre Grenoble, Gap, Sisteron et les principaux pôles des quatre départements concernés.

Champsaur et Valgaudemar



Col de la Croix-Haute



7.2

PERMETTRE UNE MEILLEURE DESSERTE DES HAUTES-ALPES, DE LA VALLÉE DE L'UBAYE, DU HAUT-BUËCH, DU DIOIS ET DES BARONNIES

Malgré la présence de l'accès autoroutier de La Saulce, les Hautes-Alpes et la vallée de l'Ubaye restent parmi les zones les plus enclavées de France. En même temps, les Hautes-Alpes connaissent une forte dynamique démographique. Par ailleurs, l'Ubaye et les territoires hauts-alpins situés au-delà de Gap regroupent les principaux bassins touristiques de la zone.

À ce jour, seul le sud de l'agglomération gapençaise dispose d'un accès autoroutier. Pour se rendre à Grenoble depuis Gap, le temps de parcours est sensiblement le même que pour se rendre à Marseille, alors que la distance est deux fois plus courte. De plus, le délai de route actuel entre Gap et Grenoble est dépendant des conditions météorologiques. Aussi, pouvoir "relier Gap à Grenoble en une heure quelles que soient les conditions météorologiques" constitue un objectif essentiel des aménagements à réaliser.

Les Tancks et le verrou de Valsesres



7.3

GARANTIR LA PERMANENCE DE L'AXE NORD - SUD

Dans le quart sud-est de la France, les déplacements sur l'axe nord - sud comptent parmi les plus forts d'Europe.

Ils concernent d'importants flux liés au tourisme en période estivale et, plus ponctuellement, pour se rendre aux sports d'hiver.

Ils concernent également un fort trafic lié aux échanges entre Rhône-Alpes et Provence-Alpes Côte-d'Azur. Enfin, l'axe nord - sud est surtout le siège d'un important trafic de transit (60 % de l'ensemble des déplacements en 1999), national et européen. Aujourd'hui, ces déplacements se concentrent plus particulièrement sur les infrastructures de la vallée du Rhône et de l'arc méditerranéen. Cependant, l'axe alpin doit pouvoir échanger dans de bonnes conditions, la vallée du Rhône ne pouvant continuer à absorber seule les augmentations de trafics. Les Alpes du Sud et les Alpes du Nord constituent aujourd'hui deux territoires qui "se tournent le dos", chaque zone orientant son développement vers la métropole voisine la plus pratique d'accès, Lyon au nord et Marseille au sud. De manière très pragmatique, l'objectif est donc ici de pouvoir relier plus rapidement, et de façon plus fiable, la région grenobloise et l'agglomération d'Aix-Marseille et au-delà, la Côte d'Azur. Aussi, contribuer à l'amélioration des liaisons routières nord - sud entre les Alpes du Nord et les Alpes du Sud constitue-t-il un des objectifs importants pour le développement du Gapençais.

De même, cette amélioration constituerait une ouverture supplémentaire pour le Diois, aujourd'hui essentiellement tourné vers la vallée du Rhône.



7

7.4

AMÉLIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION ET DE SÉCURITÉ

Le développement des Alpes du Sud passe par un accroissement de la fluidité des échanges locaux, pour faciliter la vie quotidienne des populations résidentes, pour accroître la performance des nombreuses PME de la zone et des exploitations agricoles, mais aussi pour densifier les liens avec les grandes agglomérations grenobloise et marseillaise voisines.

Améliorer la liaison A51/RN94 (Gap-Montgenèvre) permettrait une meilleure connexion entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Italie du Nord.

Le Trièves



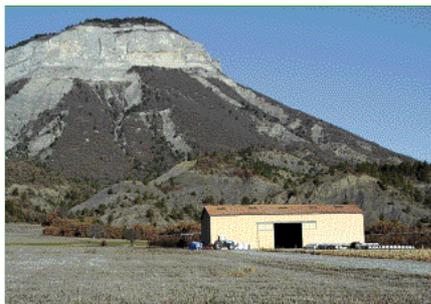
L'accroissement de la demande de déplacement peut conduire à une dégradation progressive des conditions de circulation sur l'axe Grenoble - Sisteron.

La demande de transport, pour les voyageurs et les marchandises, aux échelles locale, inter-régionale et internationale, ne cesse de croître, entraînant une dégradation des conditions de circulation et de sécurité sur les axes concernés.

Une laiterie à Gap



Une exploitation à Ventavon



7.5

FACILITER LES LIAISONS AVEC L'ITALIE

Les liaisons entre le Sud-Est français et les provinces italiennes frontalières, la Ligurie et le Piémont, sont aujourd'hui assurées par six points de passage. L'infrastructure ferroviaire donnant accès à deux points de passages frontaliers est de capacité modeste. Les accès routiers alpins restent délicats du fait de l'altitude, des caractéristiques de route (sinuosité, pente...), de coupures de la circulation dues aux intempéries et à la réalisation de travaux de réparation de la chaussée. Aussi, à ce jour, les principaux itinéraires reliant les régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur à l'Italie sont respectivement, les autoroutes Lyon-Genève-tunnel du Mont-Blanc et Lyon-Chambéry-tunnel du Fréjus au nord, et Marseille-Nice-Menton-Vintimille au sud. Il reste un enjeu important de liaison directe entre les départements alpins et l'Italie, constituée aujourd'hui par l'autoroute A51 prolongée par la RN94 (Gap - Briançon). Si cette autoroute permet déjà une liaison directe de Marseille au Gapençais, l'accès à la RN94 n'est pas performant. Son amélioration permettrait une meilleure connexion entre les Alpes du Sud et les principales routes de l'Italie du Nord.

Saint-Julien-en-Beauchêne





7

7.6

... TOUT EN PRÉSERVANT UN ENVIRONNEMENT SENSIBLE

Compte tenu des enjeux environnementaux, la conception, la réalisation et l'exploitation de tout aménagement feront l'objet d'une attention particulière du maître d'ouvrage.

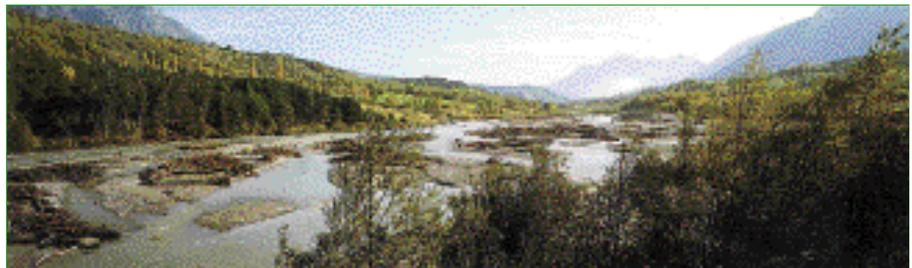
L'environnement des territoires situés sur et autour de l'axe Grenoble – Sisteron est d'une grande richesse (environnement naturel, patrimoine bâti, diversité des paysages...).

Le respect et la préservation de la qualité et de la diversité environnementales font partie intégrante des enjeux des territoires concernés.

De même la pollution de l'air et le bruit constituent une des principales préoccupa-

tions des habitants des territoires traversés. Celles-ci sont d'autant plus importantes qu'il s'agit de vallées encaissées.

La prise en compte de l'environnement par le maître d'ouvrage se fera à chaque stade du projet et permettra de mettre en évidence les enjeux environnementaux, de les traduire en terme de contraintes et de les intégrer dès la conception du projet.

Le Drac*Aigle royal**Le plateau de Pellafol et le Faraut*

8

QUELLES SOLUTIONS ENVISAGER ?

8.1

LES AMÉNAGEMENTS DES ROUTES
NATIONALES RN75 ET RN85

Afin de répondre aux objectifs affichés, plusieurs projets d'infrastructures routières ont été étudiés. Ils correspondent à deux principes d'aménagement différents.

D'une part, l'amélioration de deux routes nationales existantes, les RN75 et RN85, faisant progressivement l'objet d'investissements pour améliorer leurs capacités et leurs niveaux de sécurité. Dans ce cas, les investissements peuvent aller jusqu'à la construction de voiries nouvelles pour le contournement des agglomérations notamment.

D'autre part, la création d'un réseau nouveau, de type autoroutier (2 x 2 voies). Dans ce cas, les échanges avec le réseau routier existant sont limités à des points spécifiques : les échangeurs. Ce principe d'aménagement se décline en deux familles de tracés. L'un passe par Lus-la-Croix-Haute, tracé dit aussi *ouest de Gap*, et l'autre passe par l'est de Gap.

8.1.1 Les aménagements de la RN75

Sur la base des enjeux des territoires et de la situation actuelle et future des déplacements, différents scénarios d'aménagement de la RN75 ont été examinés. Ils ont été envisagés dans l'optique de répondre prioritairement aux problèmes de sécurité et de fluidité de l'axe.

- Aménagements de sécurité et déviations des agglomérations (scénario R1)

Dans un premier temps et en faisant abstraction des problèmes de fluidité, des aménagements de sécurité de type qualitatif se révéleront nécessaires. Ces aménagements concernent :

- la dénivellation des passages à niveau de la voie ferrée (9 suppressions de passages à niveau, seul celui situé à l'entrée de Serres, très difficile à déniveler, étant maintenu),
- le traitement des principales zones accidentogènes (traitement de carrefours, rectification de virages notamment entre Lalley et Les Blancs),
- l'aménagement des traversées d'agglomération,
- la réalisation de quelques créneaux pour éviter les dépassements dangereux dans la traversée du Trièves.

Dans la partie basse de la vallée du Buëch, le trafic attendu après la réalisation de ces aménagements devrait dépasser les 10 000 véhicules/jour (référence 2020). Les conditions de circulation, en particulier dans les traversées des villages, seraient alors très fortement dégradées, notamment par le trafic des poids lourds.

En raison de la charge de trafic de la RN75, des aménagements de capacité prioritaires devront donc être ensuite réalisés, comme les déviations des agglomérations. Les déviations de l'ensemble des agglomérations (Mison-les-Armands, Laragne-Montéglin, Eyguians, Montrond, Aspremont, Serres, Aspres-sur-Buëch, La Faurie et Saint-Julien-en-Beauchêne) sont donc prévues.

Ces déviations nécessitent au total la réalisation d'environ 29 km de tracé neuf pour un coût total estimé à environ 270 millions d'euros (juillet 2004).

Passage à niveau sur la RN75





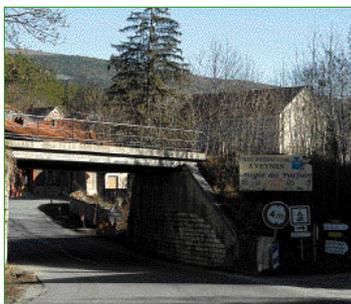
Liaison entre Grenoble et Sisteron

8

RN75 au col de Lus



RN75 dans la traversée de Saint-Julien-en-Beauchêne

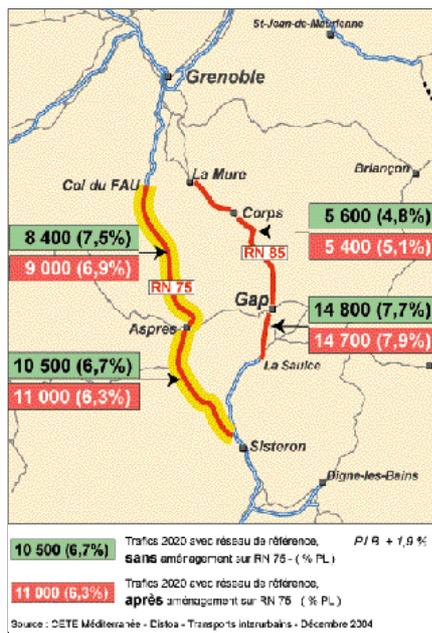


Ces aménagements entraîneront à leur tour des trafics supplémentaires sur la RN75. Selon les hypothèses d'évolution du trafic retenues précédemment (voir p 61 et 62), on atteindrait sur certains tronçons 11 000 à 11 300 véhicules par jour à l'horizon 2020, dont environ 700 à 800 poids lourds. Sur ces mêmes tronçons, en période estivale, le trafic dépasserait les 18 000 véhicules par jour. La dégradation des conditions de circulation nécessiterait alors de nouveaux aménagements de l'itinéraire.

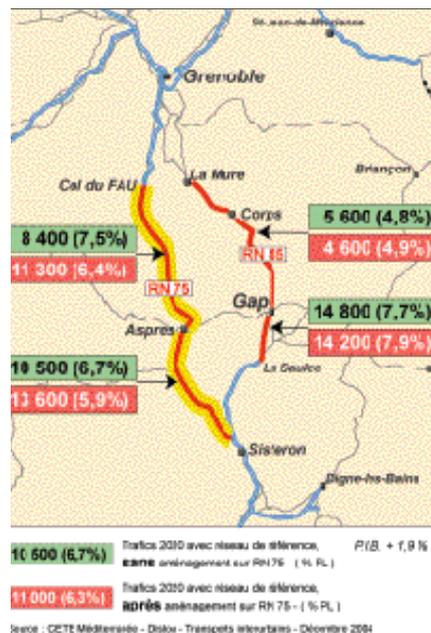
- Réalisation de créneaux de dépassements supplémentaires (scénario R2)

La charge de trafic supportée par la RN75 à l'issue des aménagements prévus dans le scénario R1 va rendre très difficiles les dépassements. De nouveaux calculs de trafic ont donc été réalisés en prenant en compte l'aménagement prévu au scénario R1 et en le complétant par la réalisation de 7 créneaux de dépassement répartis sur l'ensemble de l'itinéraire (créneaux de 2 km environ permettant un dépassement dans chaque sens, répartis tous les 15 km environ).

Trafics 2020 avant et après aménagement de la RN75 (scénario R1)



Trafics 2020 avant et après aménagement de la RN75 (R1 + créneaux supplémentaires) (scénario R2)





8

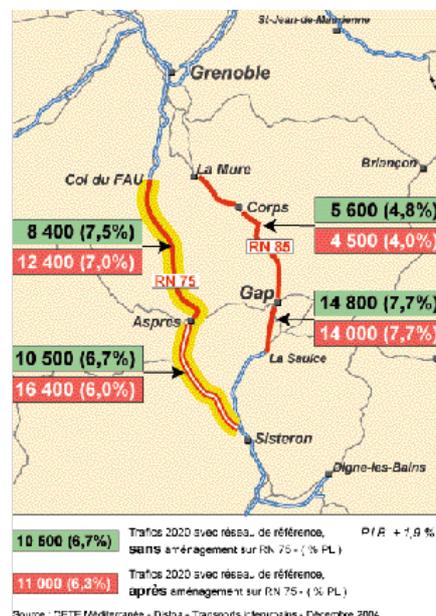
Avec ces nouveaux aménagements, la voie présenterait alors de bonnes caractéristiques pour le trafic de transit et d'échanges. Ceci aurait pour effet, une fois de plus, d'augmenter encore les reports de trafic sur cet axe. La charge de trafic de cette voie atteindrait alors environ 11 300 à 11 900 véhicules/jour à Lus-la-Croix-Haute en moyenne journalière annuelle, et 13 600 à 14 200 véhicules/jour, dont plus de 800 poids lourds à Laragne. Ces trafics généreraient des conditions de circulation très dégradées sur la RN75.

Face à cette situation, la capacité d'une route à 2 voies ne serait plus suffisante pour écouler le trafic dans des conditions de confort et de sécurité suffisantes. Le doublement de la voie, c'est-à-dire la réalisation d'une route à 2 x 2 voies, deviendrait alors nécessaire en traitant en priorité la section la plus chargée, c'est-à-dire le tronçon Sisteron - Aspres.

- Réalisation d'une route à 2 x 2 voies entre Sisteron et Aspres (scénario R3)

La poursuite de l'aménagement progressif en complétant les aménagements de la phase précédente (scénario R2) par la réalisation d'une route à 2 x 2 voies (sans péage) entre Sisteron et Aspres a donc été testée (scénario R3).

Trafics 2020 avant et après aménagement de la RN75 (R2+route à 2 x 2 v., sans péage, entre Sisteron et Aspres) (scénario R3)



RN75 à Saint-Michel-les-Portes



RN75 à Mison





8.1.2 Les aménagements de la RN85

Compte tenu des caractéristiques actuelles de la RN85, et notamment de la complexité géotechnique de certains secteurs, aucune hypothèse d'aménagement lourd de la RN85 n'a été étudiée.

Des aménagements d'ampleur limitée, permettant d'améliorer localement les caractéristiques de l'itinéraire actuel, peuvent être envisagés. Cependant, ils ne pourront voir leur faisabilité affirmée et leur coût évalué avec une marge d'incertitude raisonnable qu'à l'issue d'études techniques complémentaires (géotechniques notamment).

Néanmoins, même si cette faisabilité n'est pas démontrée aujourd'hui, il semblait difficile d'exclure à ce stade de la réflexion toute hypothèse d'amélioration de la RN85, ne serait-ce que pour tester son incidence sur les trafics.

Il est donc proposé de retenir deux étapes d'aménagement de cet itinéraire.

- Aménagements limités aux opérations programmées actuellement dans les Contrats de Plan État Région de Rhône-Alpes et de Provence-Alpes-Côte d'Azur (scénario S1)

Cette étape correspond aux aménagements suivants, prévus dans le réseau de référence 2020 :

- la déviation de Pierre Châtel (en cours d'achèvement),
- la déviation de Gap,
- l'aménagement des traversées de Laffrey et Pétichet et de l'entrée nord de La Mure,

- la réalisation d'un créneau à 3 voies dans la partie haute de la montée de Laffrey et la sécurisation des carrefours,
- l'aménagement du carrefour RN85-RD5 à Vizille en carrefour giratoire.

- Aménagement complémentaire (scénario S2)

La réflexion préliminaire menée dans les années 1985-1987 avait conduit à envisager des aménagements complémentaires de l'itinéraire (dont certains sont déjà réalisés tels la mise à 3 voies près de la Tourronde). Les travaux qui resteraient à réaliser alors comprendraient principalement :

- l'aménagement sur place du tronçon La Saulce - Gap,
- la réalisation d'un créneau à 3 voies au col Bayard,
- la réalisation d'un tracé neuf près de Saint-Bonnet pour stabiliser une zone de glissement de la RN actuelle,
- la réalisation de quelques créneaux à 3 voies (notamment entre les Basses Baraques et La Guinguette, entre Chauffayer et Saint-Firmin, près de La Salle-en-Beaumont),
- les déviations de Le Motty, Corps (en tunnel), et La Mure,
- la rectification des virages du pont de La Guinguette,
- la rectification des virages de La Bonne avec construction d'un viaduc.

RN85 à Corps



RN85 à Laffrey





Dossier du Débat Public

8

Vers le col Bayard...



Au total, les aménagements de la RN85 s'élèvent à environ 230 millions d'euros (valeur juillet 2004), y compris la rocade de Gap, estimée à environ 60 millions d'euros pour une liaison complète entre la RN85 au sud et la RN94 à l'est.

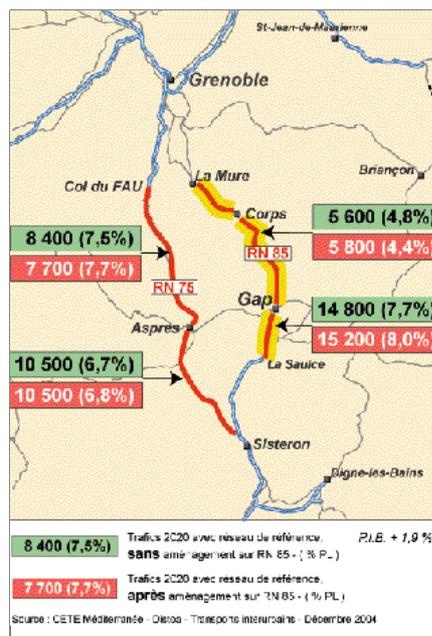
L'aménagement de la RN85 n'attirerait pas de trafic supplémentaire significatif, mais améliorerait les conditions de circulation sur l'itinéraire.

En effet, en terme de trafic, la RN85 est pénalisée par :

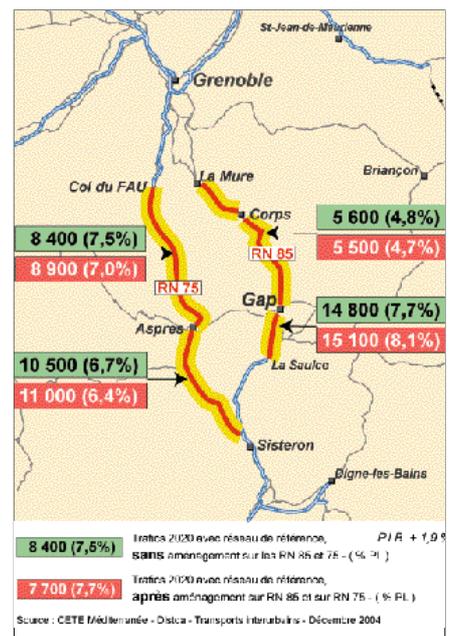
- les points singuliers de l'itinéraire que constituent les montées du col Bayard et de la côte de Laffrey,
- la saturation des sections situées en extrémités de l'itinéraire (traversée de Vizille au nord, liaison Gap - La Saulce au sud).

La gestion prévisible de la RN75 ne saurait donc être résorbée par un aménagement de la RN85.

Trafics 2020 avant et après aménagement de la RN85 (scénario S2)



Trafics 2020 avant et après aménagement de la RN85 et RN75 (scénarios S2 + R1)





8

Les exigences de sécurité dans un premier temps, de confort et de fluidité dans un second temps, conduisent, par étapes successives, à imaginer à terme la réalisation d'une route à 2 x 2 voies. En effet, dans les hypothèses considérées, c'est la seule solution capable d'assurer l'écoulement des trafics dans des conditions satisfaisantes pour la sécurité, le confort des usagers et des riverains.

8.1.3 Le bilan des aménagements des routes nationales

Les trafics prévisibles après aménagement des deux routes nationales, RN75 et RN85, seront incompatibles avec la capacité et le niveau de service offerts par ce type d'infrastructure. De plus l'impact sur le territoire de ce type d'investissement reste important. Proche des agglomérations, il nécessite des mesures d'accompagnement importantes pour réduire les nuisances liées au bruit, aux emprises agricoles et à l'impact sur l'ensemble de l'environnement naturel et bâti. Enfin, il peut nécessiter une réorganisation des voiries locales importantes provoquant de nouvelles coupures.

Enfin, s'agissant du financement, ce type de projet sur route nationale est aujourd'hui habituellement financé dans le cadre des Contrats de Plan État Région (CPER) établis pour des durées de 7 ans. Le niveau de service alors attendu par les usagers de la route nécessiterait des investissements importants non seulement pour la construction mais aussi pour l'exploitation quotidienne, en particulier l'hiver.

Les gains en terme de temps de parcours seront faibles voire nuls.

Aussi, la simple amélioration des routes nationales actuelles constituerait-elle un levier suffisant pour attirer les entreprises et permettre un développement économique durable ?

L'amélioration des routes nationales suffirait-elle pour répondre aux enjeux du territoire ?

CPER routes

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, 4,6 millions d'euros sont consacrés aux RN75 et RN85 (financés 50 % État, 50 % Région).

En Isère, la RN85 fait l'objet de 18,7 millions d'euros financés pour certaines opérations 1/3 par l'État, 1/3 par la Région, 1/3 par le département de l'Isère, pour d'autres opérations 1/2 par l'État, 1/2 par la Région.

Le col du Fau en travaux



La déviation de Saint-Sébastien

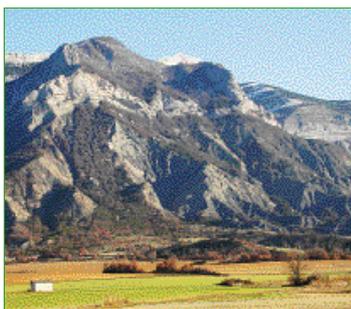


8

Le couloir de passage le plus direct pour relier le col du Fau au nord à l'A51 au sud passe par le col de la Croix-Haute. D'autres infrastructures empruntent déjà ce couloir : la ligne ferronnière Grenoble-Veynes et la RN75. Plusieurs solutions ont été étudiées :

- l'aménagement sur place (ASP) de la RN75,
- un tracé neuf totalement indépendant du tracé de la route nationale actuelle,
- une solution mixte, alternant, par grande section, les deux solutions précédentes afin de rechercher le meilleur compromis.

Savournon



8.2

LE PROJET AUTOROUTIER PAR L'OUEST DE GAP

8.2.1 Analyse des enjeux

Plusieurs unités géographiques composent le territoire traversé, qui présente diverses difficultés :

- Le Trièves : cette région présente des difficultés topographiques (montée du col de la Croix-Haute avec pente de 6 %), géologiques (présence d'argiles litées), et environnementales (captages d'eau potable, qualité des eaux des affluents de l'Ébron, site inscrit de Saint-Michel-les-Portes). La population, travaillant essentiellement dans l'agriculture, occupe les villages et hameaux raccordés directement à la RN75.
- La vallée du Buëch : l'ensemble de la vallée a été retenu à l'inventaire des sites éligibles au réseau Natura 2000. Le grand Buëch constitue un torrent de montagne de très grande qualité où les adoux, exurgences de la nappe phréatique, représentent des zones très sensibles. Les activités dominantes de ce secteur sont l'agriculture et le tourisme.
- Le Serrois : se situe à un croisement de communications. Il comprend la zone de confluence entre le grand et le petit Buëch. Cette zone de transition abrite une flore et une faune riches. Elle se caractérise également par une plus grande diversification de l'agriculture.
- Le Laragnais : l'occupation humaine devient plus importante avec un grand nombre de villages traversés par la RN75. La basse vallée du Buëch jusqu'à Sisteron présente un caractère méditerranéen plus marqué, se traduisant par une grande diversité des habitats naturels.
- Le secteur de Savournon-Ventavon bénéficie d'un cadre naturel peu perturbé par les

infrastructures. Plusieurs espèces rares sont présentes dans les montagnes d'Aujourd et de Saint-Genis, espaces éligibles au réseau Natura 2000.

8.2.2 Description sommaire des itinéraires envisagés, du nord vers le sud

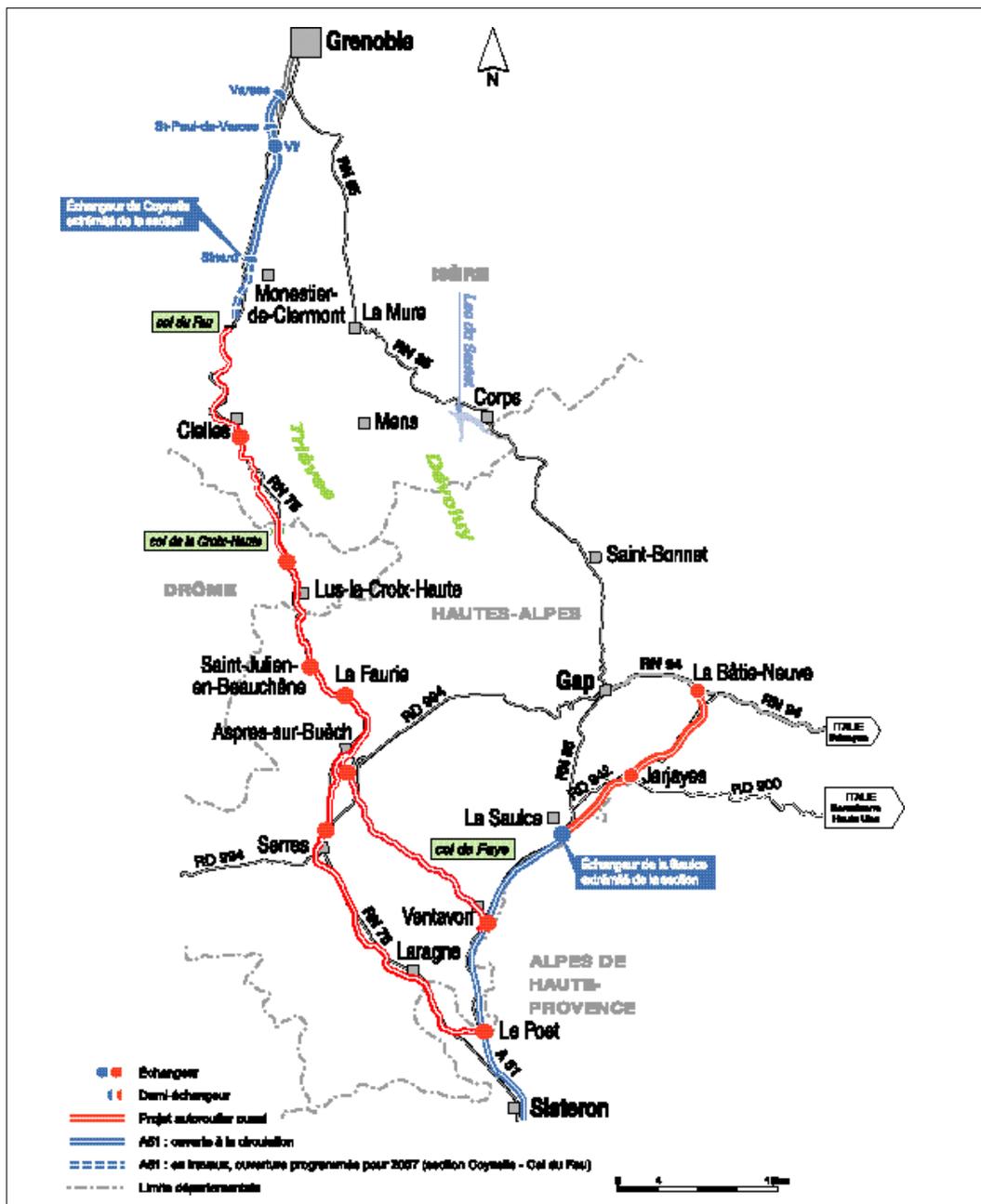
- Dans le Trièves, le projet se situe en pied de versant entre la RN75 et la voie ferrée. L'insertion paysagère au droit de Saint-Michel-les-Portes doit être particulièrement soignée. Les vallons sont franchis par des viaducs localement importants, Grosse-Eau, Orbanne... Le col de la Croix-Haute est traversé en tunnel (tunnel de Jocou long de 2,3 km).
- Depuis le hameau de la Croix-Haute jusqu'à Aspres-sur-Buëch, la solution dite en aménagement sur place minimise les impacts sur le Buëch en privilégiant le déplacement de la voie ferrée afin de pouvoir réaliser une plateforme routière à 2 x 2 voies. Elle se révèle certes plus destructurante pour le maillage local des cheminements mais permet une meilleure accessibilité à l'infrastructure. Elle présente des impacts hydrauliques et paysagers moindres ainsi qu'un effet d'emprise limité.
- À partir d'Aspres, deux options principales existent :
 - soit un passage par le col de Faye afin de rejoindre au plus court l'A51 dans le secteur de Ventavon. Le franchissement du col de Faye nécessite le recours à un tunnel (800 m). La descente sur Ventavon présente certaines difficultés du fait de la topographie et de la nature des terrains rencontrés. L'itinéraire est assez sinueux et comporte plusieurs viaducs pour

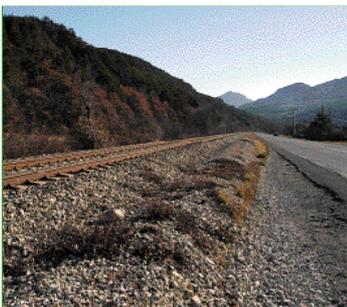
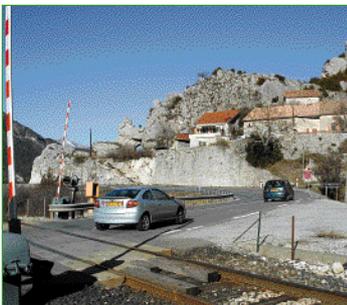


Liaison entre Grenoble et Sisteron

8

Itinéraire de la solution autoroutière par l'ouest de Gap



*La Faurie**RN75 : Verrou de la Rochette*

franchir les différentes brèches. L'orientation du village de Ventavon en surplomb de l'itinéraire a conduit à privilégier les options d'itinéraire s'éloignant du village ;

- soit un passage par la vallée basse du Buëch : ce secteur se caractérise par une densité d'activité humaine beaucoup plus importante que sur le reste de l'itinéraire (Montrond, Eyguians, Lagrand, Laragne, Mison-les-Armands), une utilisation riveraine de la voie plus présente et une plus grande richesse des terres agricoles.

La solution présentée au débat répond à l'optimisation sur chaque secteur du projet. Il consiste à réaliser un itinéraire neuf sur les deux tronçons extrêmes de la liaison : col du Fau – Lus-la-Croix-Haute et Aspres-sur-Buëch – Ventavon, et un aménagement sur place entre Lus-la-Croix-Haute et Aspres-sur-Buëch. Le tronçon autoroutier La Saulce – La Bâtie-Neuve fait partie intégrante de cette solution.

8.2.3 Les échangeurs

Lors des études et concertations antérieures, les principaux échangeurs envisagés ont été situés à :

- Clelles pour la desserte du Trièves,
- Lus-la-Croix-Haute pour l'accès au bassin de Lus et à la haute vallée du Buëch,
- Aspres-sur-Buëch pour l'accès à Gap, et les liaisons vers la Drôme via la RD994.

Des échangeurs supplémentaires peuvent être envisagés selon les options de tracé :

- pour le Trièves : à Saint-Michel-les-Portes, le Percy,

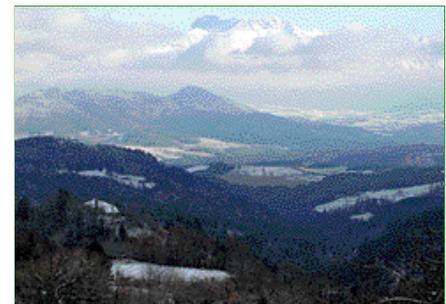
- pour le Buëch : à Saint-Julien-en-Beauchêne, la Faurie, Serres, Montrond,

- pour le Laragnais à Laragne et Mison.

Dans le cas d'un tracé par le col de Faye, l'échangeur avec l'A51 se situe à Ventavon.

Sur le barreau La Saulce-La Bâtie-Neuve deux échangeurs sont prévus :

- à La Bâtie-Neuve : accès à Gap, à la haute vallée de la Durance et à l'Italie par le col du Montgenèvre,
- à Jarjayes : accès à l'Ubaye et à l'Italie par le col de Larche.

Saint-Michel-les-Portes



La solution autoroutière par l'est de Gap a fait l'objet d'une étude assez détaillée en 1993, complétée par un approfondissement fondé sur une recherche d'économie en 1996.

Difficultés géologiques



Les gorges de l'Ébron



8.3

LE PROJET AUTOROUTIER PAR L'EST DE GAP

8.3.1 Analyse des enjeux

Les différentes unités géographiques traversées présentent des difficultés sur le plan topographique, environnemental et de l'occupation humaine :

- la topographie qui impose de franchir des reliefs importants (la montagne du Faraut, la crête du plateau Bayard), des gorges creusées par les différents cours d'eau (Ébron et Souloise) ainsi que de nombreuses brèches ;
- la géologie : les principales zones délicates se situent :
 - dans le Trièves, où la présence d'argiles litées provoque de nombreux glissements de terrain,
 - sur le plateau de Pellafol, siège d'une érosion interne, notamment connue sous le nom de " ruines de Pellafol ",
 - dans la traversée du Faraut,
 - dans le Champsaur avec la présence d'argiles litées sur les berges du Drac affectées par le travail de sape du cours d'eau.

Les enjeux des territoires sont également forts.

- Le milieu humain, avec la présence de zones urbaines denses mais aussi de zones d'habitat diffus ;
- l'agriculture représente la principale activité économique de cette zone de montagne et apparaît comme un secteur particulièrement fragile ;
- le milieu naturel, avec plusieurs secteurs sensibles présentant parfois des contraintes réglementaires fortes :
 - les gorges de l'Ébron, du Drac, de la Souloise, répertoriées en Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), la confluence Luye-Durance classée en Zone d'Intérêt communautaire pour la

Conservation des Oiseaux (ZICO) et proposée au réseau Natura 2000,

- le Drac et principalement le secteur compris entre la Séveraisse et le pont de La Guinguette,
- les zones humides, milieux particulièrement riches abritant des espèces rares et protégées (col de Laye, petits marais du château de Lesdiguières, plateau Bayard) ;
- le paysage : dans ces territoires de moyenne montagne ou de vallée, les gorges de l'Ébron et de la Souloise, le massif de l'Obiou, le plateau Bayard et la vallée de l'Avance se révèlent particulièrement sensibles.

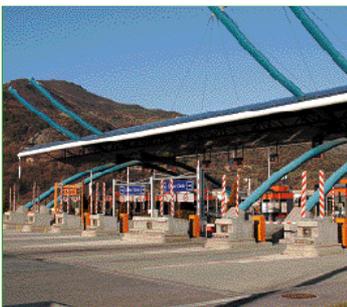
8.3.2 Description sommaire de l'itinéraire envisagé, du nord vers le sud

- Tronçon col du Fau – Pellafol.

Le tracé traverse les espaces agricoles du Trièves en se calant localement à proximité des routes départementales existantes. Le franchissement de la vallée de l'Ébron et de ses zones géologiquement instables nécessite le recours à un ouvrage exceptionnel d'environ 1 500 m de long. La conception de l'ouvrage et son implantation ont été optimisées suite à l'avis d'une commission d'experts internationaux. La vallée de la Souloise est franchie par un viaduc de 1 000 m près de Pellafol.

- Tronçon Pellafol – La Bâtie-Neuve.

Le massif du Faraut est traversé par un tunnel de 3 800 m dont la faisabilité, complexe en raison de couches géologiques multiples, a également été vérifiée par la même commission d'experts internationaux. Le tracé s'inscrit parallèlement au Drac et à la RN85 jusqu'au plateau Bayard. Les zones botaniques sensibles du plateau ainsi

*Péage de La Saulce*

que l'espace de loisirs sont évités avant d'amorcer la descente vers La Bâtie-Neuve.

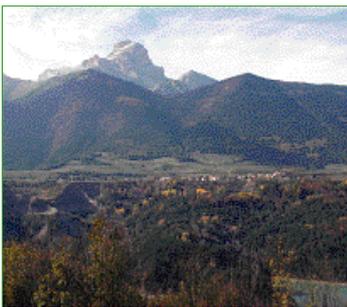
- Tronçon La Bâtie-Neuve – La Saulce.

Dans la vallée de l'Avance, le tracé est calé en pied de versant pour éviter la consommation d'espace agricole. Le double franchissement de la Durance permet de contourner Tallard en limitant les impacts visuels et paysagers avant de se raccorder sur l'A51 à l'échangeur de La Saulce.

8.3.3 Les échangeurs

Lors des études et concertations antérieures, les principaux échangeurs ont été situés à :

- l'échangeur des Accarias pour la desserte du Trièves et de La Mure,
- l'échangeur de Pellafol pour l'accès aux stations du Dévoluy ainsi qu'aux sites de Corps : lac du Sautet et Notre-Dame-de-la-Salette,
- le demi-échangeur de Saint-Firmin : accès depuis le nord vers le Champsaur et le Valgaudemar,
- l'échangeur de Saint-Bonnet : desserte de l'ensemble du Champsaur et des stations touristiques de la haute vallée du Drac,
- l'échangeur de La Bâtie-Neuve : accès vers Gap en venant du nord, accès à la haute vallée de la Durance et à l'Italie par le col du Montgenèvre,
- l'échangeur de Jarjayes : accès à la vallée de l'Ubaye et à l'Italie par le col de Larche.

Les ruines de Pellafol

Compte tenu de l'enclavement des Hautes-Alpes et du souci du développement équilibré et durable des territoires, le gouvernement, lors du CIADT du 18 décembre 2003, a exprimé sa préférence en faveur de cette solution par l'est de Gap.

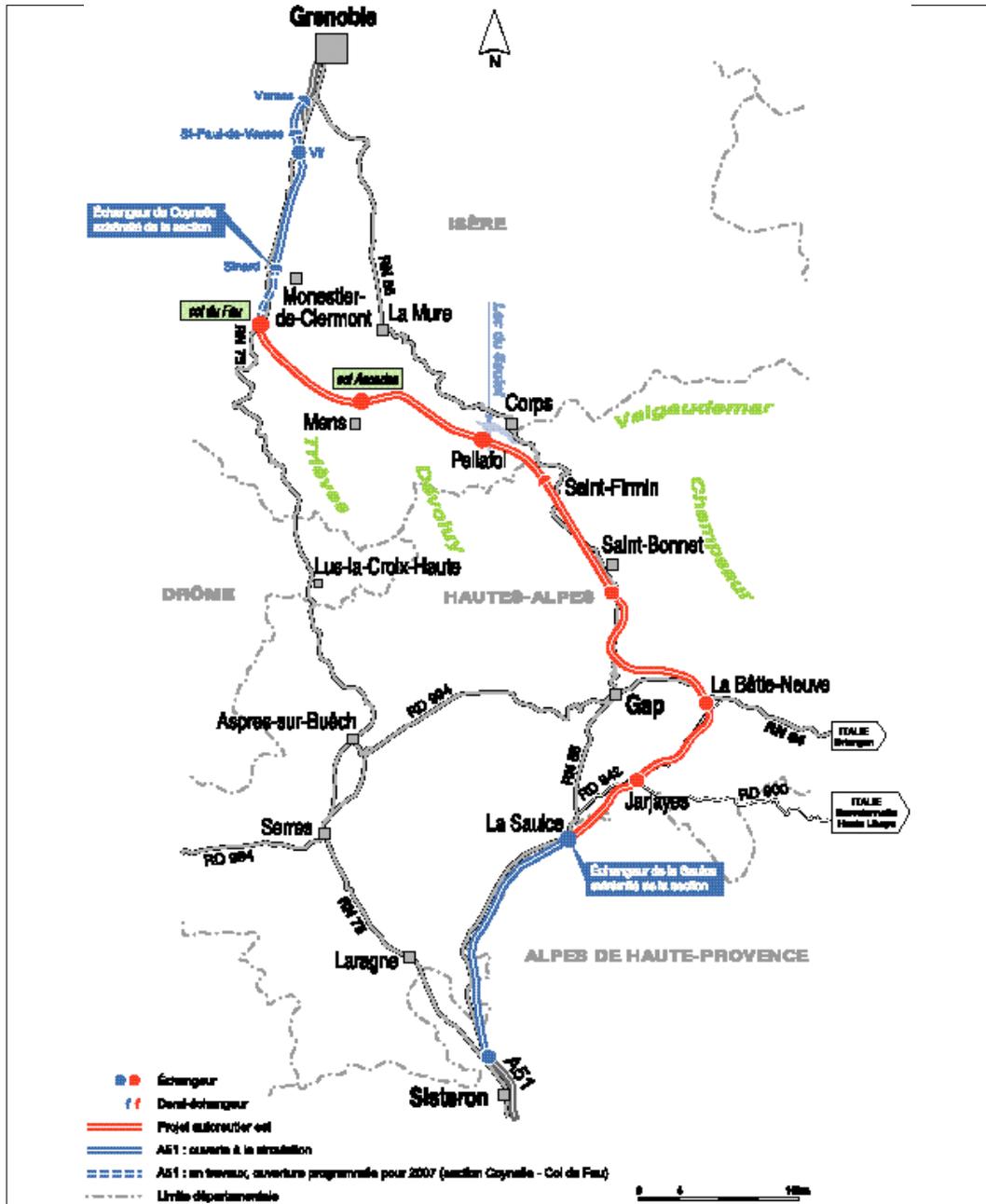
Col des Accarias*La Bâtie-Neuve*



Liaison entre Grenoble et Sisteron

8

Itinéraire de la solution autoroutière par l'est de Gap





Une solution autoroutière améliorerait, de façon significative, l'accessibilité des territoires concernés. Les gains de temps prévisibles varient quelque peu selon les options de tracé.

8.4

QUELS SERVICES RENDENT CES DIFFÉRENTS PROJETS AUTOROUTIERS ?

8.4.1 Une meilleure accessibilité

Temps de parcours : gains de temps selon les tracés autoroutiers, à partir de la situation de référence, à l'horizon 2020.

Relation	Temps de parcours sans A51	Gain de temps de parcours A51 - est	Gain de temps de parcours A51 - ouest
Gap - Grenoble	1h42	34 mn	24 mn
Gap - La Mure	1h09	12 mn	0
Gap - Corps	40 mn	4 mn	0
Gap - Lus	46 mn	0	7 mn
Gap - Mens	1h08	24 mn	7 mn
Grenoble - St-Bonnet	1h22	31 mn	0
Grenoble - Embrun	2h02	39 mn	15 mn
Grenoble - Barcelonnette	3h00	39 mn	28 mn
Grenoble - Sisteron	1h54	23 mn	36 mn
Grenoble - Aspres-s-Buëch	1h17	1 mn	27 mn
Marseille - St Bonnet	2h04	6 mn	0
Marseille - Corps	2h25	10 mn	0
Marseille - Clelles	2h34	0	27 mn
Marseille - Grenoble	2h53	11 mn	24 mn
Marseille - Briançon	2h55	6 mn	6 mn

Gains de temps

Ils sont calculés à partir de la situation " normale " de conduite : sans embouteillage et en prenant en compte les vitesses maximales autorisées par la réglementation et par les caractéristiques géométriques de la route (virages, pentes...). En situation de conduite "dégradée" (notamment l'été sur les routes nationales), les gains de temps obtenus par les solutions autoroutières pourraient être beaucoup plus importants.

Le tracé par l'est est plus favorable pour l'est des Hautes-Alpes et pour les liaisons Gap – Grenoble, alors que le tracé ouest favoriserait davantage les liaisons entre Grenoble et Marseille.

Depuis Grenoble, les gains de temps les plus significatifs concerneraient les liaisons avec Embrun et Barcelonnette. Par exemple, avec la solution par l'est de Gap, le trajet Grenoble – Embrun serait réduit de près de 40 minutes, soit près de 30 %, mettant ainsi Grenoble à moins de une heure et demie d'Embrun.

La liaison Gap – Grenoble serait réduite d'une trentaine de minutes, 34 minutes par la solution est et 24 par l'ouest, mettant ainsi les deux capitales alpines à environ une heure et quart de route.

Depuis Grenoble, les gains sur les liaisons avec Sisteron et Marseille seraient plus significatifs par l'ouest (respectivement gains de 36 et 24 minutes) que par l'est (23 et 11 minutes). Les gains pour l'accessibilité des Alpes du Sud depuis Marseille sont limités (6 minutes pour Marseille – Briançon), quelle que soit l'option retenue.

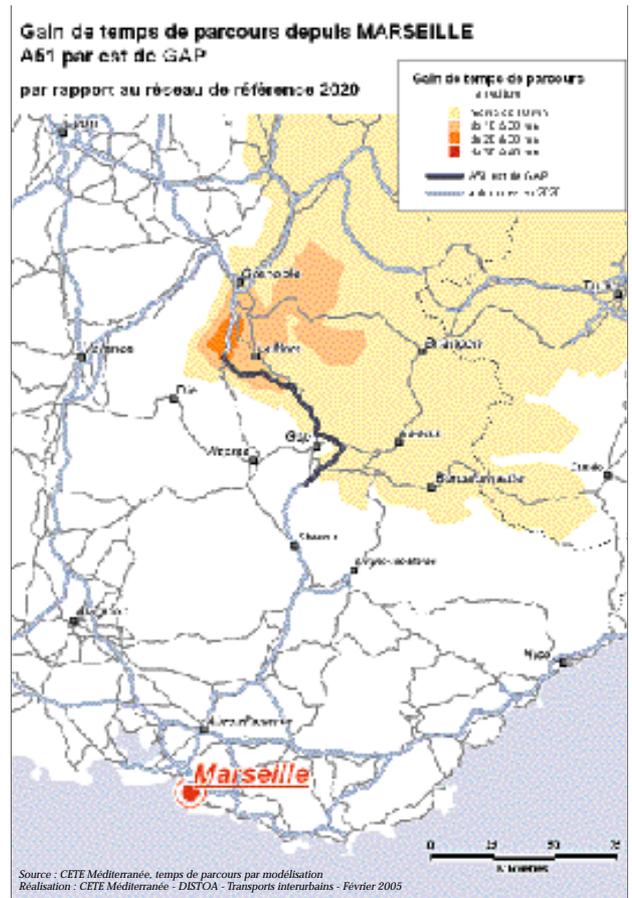
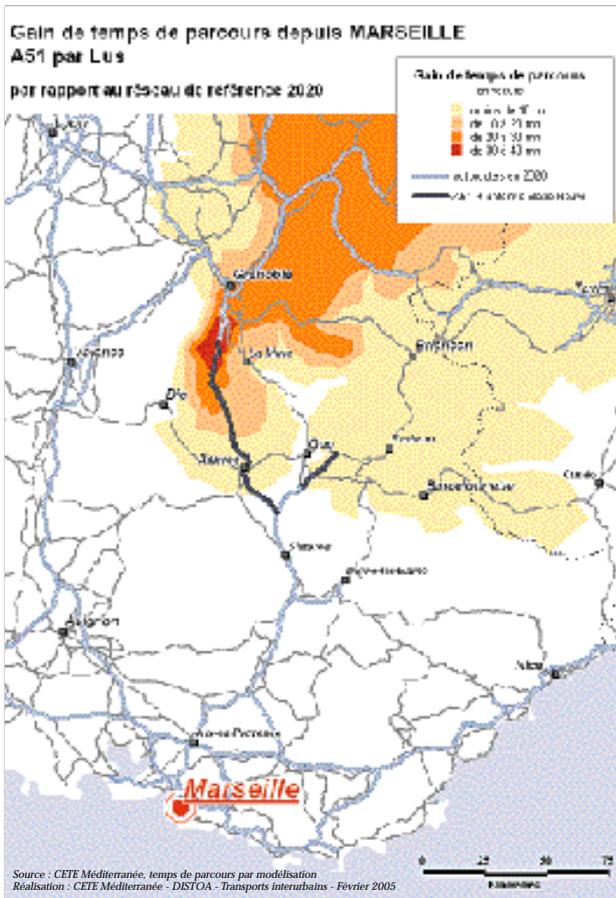
Pour Die, les gains de temps sont de moins de 10 minutes quel que soit le cas.

Globalement, sur les grands parcours, les gains restent marginaux quel que soit le tracé.



Liaison entre Grenoble et Sisteron

8





Dossier du Débat Public

8

