

### Rappel des différents partis d'aménagements examinés :

- l'option autoroutière par l'Est de Gap. Ce projet consiste à réaliser 92 km de 2X2 voies entre le col du Fau et la Bâtie Neuve

- les options autoroutières par Lus la Croix Haute qui comprennent en outre l'antenne entre La Saulce et la Bâtie Neuve. Deux variantes existent pour la section entre Aspres sur Buëch et le nord de Sisteron :

- un passage par le Col de Faye pour un projet global de 102 km (80+22 pour la LSLBN)
- un passage par Laragne pour un projet total de 118 km (96+22 pour la LSLBN)

- l'aménagement des routes nationales existantes RN75 et RN85. Ce projet comprend pour la RN75 la déviation des agglomérations, la suppression des passages à niveau et la rectification de virages (soit environ 30 km de tracé neuf) et l'aménagement de 7 créneaux à 3 voies (soit environ 28 km d'aménagement lourd).

Pour la RN85 les aménagements sont limités par les contraintes topographiques et géotechniques. Ils comportent essentiellement la réalisation de quelques créneaux et rectifications de virages et les déviations de trois agglomérations

## LES IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL

**Chaque projet s'accompagne d'impacts directs et indirects sur les milieux naturels. La comparaison s'appuie sur la présence d'écosystèmes remarquables et sur les niveaux de fragmentation de l'espace.**

### Les zones humides

- 1 L'option autoroutière par l'est de Gap affecte plusieurs zones humides dont la source des Rosais dans le Trièves et les marais et sources de la Luye. Les prairies et marécages du plateau Bayard constituent un enjeu majeur en raison de la grande diversité des peuplements et de la densité d'espèces protégées (laîche de Buxbaum notamment). Les zones humides de la Luye sont également remarquables, car elles abritent notamment la laîche à épi d'orge, très rare, et protégée en France.
- 2 Les options autoroutières par Lus-la-Croix-Haute affectent beaucoup moins de formations humides mais peuvent affecter des prairies humides sur Roissard .
- 3 Les zones humides de Lus-la-Croix-Haute, écosystème remarquable mais d'une diversité non comparable à celle du plateau Bayard, sont totalement épargnées par les tracés autoroutiers par Lus-la-Croix-Haute. En revanche l'aménagement sur place de la RN75 risque d'affecter ces espaces sensibles.

## Les bocages

Les maillages bocager du Champsaur présentent une grande diversité floristique et faunistique. Le projet par l'Est de Gap peut générer sur ces espaces des impacts directs d'emprise et de déstructuration du maillage, et des effets indirects liés aux remembrements et aux probables évolutions des pratiques culturales (irrigation notamment).

La vallée du Buëch ne présente pas de secteurs accueillant une telle organisation bocagère. Ponctuellement, quelques linéaires boisés structurent le paysage dans le Trièves, mais sans atteindre un niveau comparable.

## Les forêts riveraines

La Durance, l'Avance, le Drac et le Buëch sont caractérisés par le développement de ripisylves variées, qui présentent localement un grand intérêt floristique et faunistique.

① L'option autoroutière par l'est de Gap affecte ponctuellement les forêts en bordure du Drac menacées par la mise en place d'enrochements destinés à stabiliser les versants. Mais cette option peut surtout porter atteinte à une très riche portion de la vallée de la Durance (au niveau de Lettret), et affecter en certains points les forêts de bordure de l'Avance.

② Les options autoroutières par Lus-la-Croix-Haute qui comportent toutes un barreau entre La Saulce et la Bâtie Neuve auront les mêmes effets importants sur la Durance et l'Avance que le passage par l'est de Gap. Elles affectent également la vallée très resserrée du grand Buëch : les solutions qui privilégient la réutilisation de RN75 et la construction de la nouvelle chaussée du côté opposé à la rivière, permettent de limiter les impacts sur les abords de la rivière.

Plus au sud, le parti par Laragne s'accompagne jusqu'à Sisteron de plusieurs traversées du Buëch, entraînant ainsi une forte artificialisation de la vallée.

③ Les déviations d'agglomérations et les créneaux de dépassement prévus dans la solution d'aménagement de la RN75 vont avoir des impacts importants sur ces espaces riverains des cours d'eau. Des impacts similaires sont à prévoir dans le cas de l'aménagement de la RN85 le long du Drac entre St Bonnet et le Pont de la Guinguette.

## Les principaux enjeux du milieu naturel de niveau européen et national

① L'option autoroutière par l'est de Gap est susceptible d'affecter certains sites Natura 2000 :

- Au niveau du franchissement de la Souloise, le site d'intérêt communautaire (SIC) des Landes, pelouses, forêts remarquables et habitats rocheux du Massif de l'Obiou et des gorges de la Souloise (répertorié FR8201747) .
- Au niveau du Col Bayard, le site éligible PR 014 Col Bayard – Col de Manse qui présente 10 habitats d'intérêt communautaire

- Au niveau de la Durance, le site éligible PR 025 de Serre-Ponçon à Sisteron, qui présente un habitat prioritaire (forêts alluviales inondables de Frêne et d’Aulne et Cerisier à Grappes, des fleuves d’Europe moyenne) et une espèce prioritaire de l’annexe II (Ecaïlle chinée).
- La zone d’intérêt pour la conservation des oiseaux (ZICO) de la Durance

Le projet longe également la zone périphérique du parc Naturel des Ecrins intégrée dans le réseau natura 2000 .

Les principales ZNIEFF rencontrées se situent au niveau du plateau Bayard

- ② Les options autoroutières par Lus-la-Croix-Haute sont pour leur part susceptibles d’affecter :
- La proposition de site d’intérêt communautaire (PSIC) de la Basse Vallée du Buëch
  - La ZICO de la Durance (Antenne La Saulce-La Bâtie Neuve)

Elles s’inscrivent également dans le parc régional du Vercors, intégré au réseau natura 2000 entre Le Percy et Roissard.

L’ensemble des projets autoroutiers longe le site Natura 2000 FR9301511 (Dévoluy - Durbon – Charance Champsaur) qui abrite huit habitats prioritaires.

- ③ L’aménagement de la RN 75 est susceptible d’affecter la PSIC de la vallée du Buëch. Le parc naturel régional du Vercors et la zone périphérique du Parc des Ecrins sont également impactés par l’aménagement des RN .

## Les corridors biologiques

L’interception ou la rupture de grands axes structurants, le long desquels s’organisent les échanges entre écosystèmes, constitue un niveau d’impact élevé. Il en va de même de la fragmentation des unités naturelles qui entraîne une altération des aires vitales et localement la création d’isolats.

- ① Dans sa partie sud, l’option autoroutière par l’est de Gap s’inscrit dans la vallée de la Durance, qui constitue un axe majeur d’échange entre zones montagneuses et méditerranéennes. Ce secteur forme un couloir très largement emprunté lors des migrations.

Plusieurs autres entités subissent un impact de coupure élevé :

- l’ensemble du Trièves,
- les versants est du Dévoluy, déconnectés de la vallée du Drac et au-delà, du parc national des Ecrins,
- le plateau Bayard, zone de confrontation bioclimatique, qui assure de plus les échanges entre le Champsaur et le Dévoluy,
- le cadre montagneux de la vallée de l’Avance.

Si les grands ouvrages d’art (tunnel du Faraut, viaducs de l’Ebron et de la Souloise) assurent des transparences, les effets de coupure sont difficiles à atténuer au niveau du Trièves et du col Bayard.

cartes sur les enjeux  
au niveau européen et au  
niveau national page 49 et 50

## LES IMPACTS SUR L'EAU

carte sur l'eau  
page 51

- ② Pour les options autoroutières par Lus-la-Croix-Haute, la traversée du Trièves sur les contreforts du Vercors permet d'éviter de fragmenter l'espace et surtout de maintenir les échanges entre les versants du Vercors et le bassin de l'Ebron grâce au franchissement de plusieurs larges ravins par de longs viaducs. Par contre, la coupure risque d'être très nette dans les versants boisés du Haut-Buëch et de la vallée du Lunel, caractérisés par une grande densité de cervidés. Les connexions entre la rivière et les versants seront parfois très difficiles à rétablir.

Au sud, dans l'option par le Col de Faye, le tunnel prévu au sommet du col permet, de maintenir une transparence entre la montagne d'Aujourd et de St-Génis, secteurs très fonctionnels.

L'antenne la Saulce - la Bâtie Neuve présente dans les partis par Lus-la-Croix-Haute les mêmes impacts dans la vallée de la Durance et de l'Avance que la solution par l'est de Gap.

- ③ L'aménagement des RN présentera des effets d'emprise plus limités que les options autoroutières mais, comportera en contre partie beaucoup moins d'ouvrages assurant une transparence au droit des grands corridors biologiques.

### Les eaux souterraines

- ① L'option autoroutière par l'est de Gap est susceptible d'affecter directement des captages sur Lavars, Cornillon-en-Trièves, St-Jean d'Hérans, St-Sébastien et Cordéac et, plus au sud, ceux de La Fare en Champsaur. L'impact apparaît d'autant plus important que, dans ce secteur du Trièves, la ressource en eau est médiocre et qu'il est difficile de retrouver des eaux de qualité, en quantité suffisante. L'alimentation en eau potable des communes d'Ambel et de Beaufin est également susceptible d'être affectée par le creusement du tunnel du Faraut. Enfin, la proximité immédiate des zones humides d'altitude (St-Sébastien, les Sagnes, Col Bayard) ou des fonds de vallée (Luye, zones humides de l'Avance) pose le problème des risques de modification des conditions hydrologiques locales et de pollution.

- ② Les partis d'aménagement autoroutiers par Lus-la-Croix-Haute sont susceptibles d'affecter des captages sur Saint-Martin de Clelles, St-Maurice-en-Trièves et la Faurie ainsi que les sources du ruisseau de Lalley, des Oddolayes et du ruisseau du Lunel à Lus-la-Croix-Haute .

Au sud d'Aspres sur Buëch, le parti par Laragne touche plus de points de captages que les autres partis et génère des impacts plus forts sur la ressource en eaux souterraine: captages sur Aspres, Serres, pompage au nord de Montrond, captage de Saint-Genis, puits de Lagrand, source aux Armands...

- ③ La parti d'aménagement sur place de la RN 75 qui comprend les déviations de l'ensemble des agglomérations aura un impact similaire à la solution autoroutière par Laragne (Exemple : la déviation de Laragne envisagée le long du Buëch se trouve à proximité immédiate des captages).

## Les eaux superficielles et le milieu aquatique

Quel que soit le parti retenu, toute modification des conditions morphodynamique du lit aura des répercussions sur les habitats aquatiques auxquelles s'ajouteront les risques de pollution liés au chantier ou à l'exploitation de l'infrastructure.

- ① L'option autoroutière par l'est de Gap aura des incidences importantes :
  - Dans la vallée du Drac : recalibrage et endiguement des affluents du Drac non franchis en viaduc, stabilisation par enrochements du pied du versant entre Lesdiguières et le Glaizil, recalibrage et protections hydrauliques ponctuelles du Drac
  - Dans la traversée des vallées de l'Avance de la Durance : recalibrages de l'axe principal de l'Avance et de ses petits affluents, emprise sur le lit de la Durance, proximité immédiate de la retenue de Curbans.
- ② Dans le Trièves, les options autoroutières par Lus-la-Croix-Haute impliquent le franchissement en viaduc de cours d'eau encaissés, aux pentes fortes, aux versants abrupts et souvent peu accessibles. Les risques d'altération sont ceux liés à la dégradation de la qualité de l'eau.

Plus au sud, les partis d'aménagement s'inscrivent dans la haute vallée du Buëch, où le grand Buëch traverse une vallée étroite. Les emprises sur la rivière ont été évitées, en déplaçant la voie ferrée et en réutilisant autant que possible la RN75. Certaines difficultés demeurent cependant en phase chantier, du fait de la proximité de la rivière, au passage du verrou de Rochasson et au passage de l'adoux d'Aspres-sur-Buëch.

Dans la basse vallée du Buëch, le parti autoroutier par Laragne est principalement pénalisant sur Lagrand (recalibrage du ruisseau du Céans) et au droit de Laragne (aménagements lourds pour limiter les problèmes d'écoulement du Buëch).

Le parti autoroutier passant par le col de Faye, s'affranchit des contraintes biologiques présentes dans la basse vallée du Buëch (espèces protégées signalées comme l'apron et l'écrevisse à pattes blanches) et limite les risques de pollution des eaux superficielles.

Les options autoroutières par Lus présentent les mêmes impacts importants que l'option par l'est dans les vallées de la Durance et de l'Avance.

- ③ L'aménagement de la RN 75 affectera les mêmes secteurs sensibles que la solution autoroutière par Laragne en bénéficiant néanmoins d'une emprise légèrement plus réduite. Toutefois la proximité du Buëch et de la voie ferrée sur une partie importante du linéaire limite fortement les marges d'insertion du projet qui doit comporter malgré tout des voies de substitution, un itinéraire ou une bande cyclable...

## LES IMPACTS SUR L'AIR ET LA SANTÉ

L'analyse effectuée repose sur une analyse globale des émissions de polluants et des consommations énergétiques, qui permet d'éclairer les choix à l'échelle des impacts régionaux et des enjeux planétaires (effet de serre).

Les impacts de proximité (exposition des populations riveraines), n'ont pas été pris en compte à ce stade d'étude pour la comparaison des deux grandes options : en effet, compte tenu du caractère relativement réduit (par rapport aux grosses agglomérations) des trafics attendus et du caractère diffus des zones bâties en bordure du tracé, les concentrations auxquelles seront soumis les riverains seront faibles. Cet aspect sera cependant abordé dans le cadre des études ultérieures (mise au point de la solution retenue dans l'avant projet sommaire).

L'étude porte sur une vaste aire géographique incluant le secteur Grenoble-Gap-Sisteron étendue aux axes primaires sur lesquels l'aménagement de l'A51 se traduit par des variations sensibles du trafic (de l'ordre de 10% au moins). La comparaison entre le réseau actuel et le réseau de référence 2025 montre les évolutions liées d'une part, aux aménagements programmés du réseau et d'autre part, à la croissance du trafic et à l'évolution du parc automobile. Malgré une augmentation du kilométrage journalier parcouru sur l'ensemble de ce réseau, les émissions des principaux polluants étudiés (CO, NOx, COV, particules et SO2) sont en diminution. Cela est dû aux normes d'émission imposées aux véhicules neufs et au renouvellement progressif du parc automobile.

En ce qui concerne les différences entre le réseau de référence 2025 et les options étudiées le tableau de la page 52 illustre les résultats globaux pour l'ensemble de l'aire d'étude.

## LES RISQUES NATURELS

- 1 Les options autoroutières par l'est de Gap rencontrent les principales difficultés géologiques suivantes :
  - Des argiles litées d'origine lacustre près de Roissiard et Lavars (franchissement de l'Ebron)
  - Des zones fortement fracturées et hétérogènes dans le franchissement en tunnel de la montagne du Faraut
  - Une terrasse argileuse le long du Drac entre Lesdiguières et le ruisseau du Glaizil.
  - Des terres noires dans la montée du col Bayard
  - Des zones localement compressibles dans la vallée de l'AvanceL'évaluation faite par une commission d'experts internationaux en 1996 a permis de préciser les dispositions techniques à mettre en œuvre dans ces secteurs délicats et a confirmé la faisabilité du projet avec toutefois un surcoût important lié aux ouvrages majeurs expliquant le coût élevé actuel de la solution par l'Est de Gap.
- 2 Les options autoroutières par Lus rencontrent également des zones argileuses sujettes à glissements entre St-Michel-les-Portes et le Col du Fau.

Les terres noires sont également présentes :

- pour l'option par le Col de Faye dans la descente du Col en direction de Ventavon.
- Pour l'option par Laragne près du franchissement du verrou de Serres.

La faisabilité de ces solutions a également été confirmée par expertise en 2000.

## LES IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN

- ③ Pour l'option d'aménagement de la RN75 les difficultés se rencontrent principalement au niveau des zones de glissement entre St-Michel-les-Portes et le Col du Fau (marquées par des affaissements récurrents de la chaussée actuelle) et au droit des terres noires sur le tracé probable de la déviation de Serres. L'aménagement de la RN85 se heurte à une géologie plus complexe avec la présence continue de zones instables entre St Bonnet et La Mûre. Le glissement de 1994 à la Salle en Beaumée et les déformations importantes de la chaussée dans la montée du Pont Haut témoignent tout particulièrement de ce contexte géologique difficile. Dans ce contexte seuls des aménagements très limités peuvent être envisagés sur la RN85 et leur faisabilité (tunnel de Corps, déviation du Motty ...) ne pourra être avérée qu'après étude géologique lourde.

### La sylviculture

- ① L'option autoroutière par l'est de Gap génère un impact modéré sur les exploitations forestières. Seul le Trièves est réellement concerné mais l'emprise reste cependant faible et les cheminements interrompus seront rétablis.
- ② Les options autoroutières par Lus-la-Croix-Haute touchent le Trièves et le Haut-Buëch, espaces caractérisés par une exploitation forestière dynamique. Si les emprises sont peu importantes, les effets de coupure risquent de créer un fort impact sur l'économie locale forestière. Dans le Haut-Buëch, les partis autoroutiers apparaissent d'autant plus pénalisants que la topographie locale et la présence de la voie ferrée rendent particulièrement difficiles les possibilités de rétablissement des parcours nécessaires au maintien des transparences. La réutilisation de la RN 75 pénalise l'accès aux forêts, car cet axe participe directement à la desserte des massifs.
- ③ L'aménagement de la RN75 devrait n'avoir qu'un effet d'emprise très limité sur les exploitations forestières. En revanche la création de crénneau et de déviations, qui impliquent la suppression d'accès directs à des voiries forestières et leur regroupement dans des carrefours aménagés sécurisés, perturbera les cheminements.

### L'agriculture

- ① L'option autoroutière par l'est de Gap présente des impacts marqués dans le Trièves, le Champsaur et la vallée de la Durance.

Dans le Trièves traversé d'est en ouest, les effets d'emprise seront importants. Bien qu'un calage fin du projet permette d'éviter les coupures trop pénalisantes, des rallongements de parcours subsistent pour les troupeaux itinérants. Le passage le plus délicat se situe au niveau de St-Sébastien et Cordéac, en raison du maillage des cheminements agricoles et des risques d'enclavement.

Dans le Champsaur, le passage sur les terrasses bocagères se traduit par des emprises importantes dans des secteurs où l'extension des cultures est limitée par les reliefs, notamment sur les communes : du Glaizil, du Noyer, de Poligny et de la Fare-en-Champsaur où la SAU est très limitée. L'impact est lourd pour la commune du Glaizil où la réduction de surface peut mettre en péril l'équilibre de nombreuses exploitations. Par ailleurs les effets de coupure des communications entre les terres de versant et les terrasses cultivées seront également ressentis dans ce secteur.

Dans la dépression de Gap, les impacts dus aux emprises restent particulièrement importants, car le projet s'insère dans un terroir au relief et aux conditions géologiques particulièrement défavorables. Les rétablissements sont difficiles et des rallongements de parcours pénalisent ce secteur, où les déplacements générés par l'élevage sont quotidiens.

Dans la vallée de l'Avance, les emprises représentent un impact important car les terres mises en valeur sont contingentées. Les consommations concernent aussi bien les cultures céréalières que fruitières. De par la configuration de la vallée, les sièges d'exploitation se retrouvent proches du projet.

Les terrasses de la Durance abritent les cultures à haut rendement. Les emprises sont peu élevées mais se situent essentiellement sur la terrasse de Venterol. L'impact est limité en surface, car le projet s'enroule autour de la terrasse, mais reste néanmoins pénalisant pour cette petite zone.

- ② Les options autoroutières par Lus-la-Croix-Haute n'ont qu'un impact limité sur le Trièves dans la mesure où les tracés se développent principalement en amont de la RN actuelle, en pied de versant. Un remaillage des voies de distribution sera malgré tout nécessaire.

Sur Lus la Croix-Haute, le point sensible se situe aux Oddolayes où les tracés se développent à l'est du hameau dans le versant le plus favorable à l'agriculture..

Dans la haute vallée du Buëch, les terres mises en valeur sont rares; la réutilisation de la RN actuelle et l'utilisation de chemins existants pour le rétablissement de l'itinéraire de substitution limitent les consommations sur ces espaces et l'effet de déstructuration. L'impact le plus significatif demeure l'effet de coupure. Les rétablissements, conditionnés par le franchissement de la voie ferrée et du Buëch pénaliseront l'activité agricole par des rallongements de parcours.

Au Sud d'Aspres les consommations d'espaces agricoles sont importantes.

Dans l'option autoroutière par le Col de Faye, la sensibilité agricole est importante notamment au niveau de Savournon. Les tracés s'inscrivant au plus haut sur les pentes cultivées, limitent les perturbations et épargnent les terres les plus productives. Cependant les effets de coupure se feront ressentir car, localement, la configuration topographique rend difficile les rétablissements et des risques d'enclavement de parcelles subsistent. Dans la descente vers le Val de Durance, les emprises, bien que peu importantes, concernent des terres irriguées à haut rendement (vergers, protéagineux).

cartes sur l'agriculture  
page 47 et 48

Le parti autoroutier par Laragne apparaît fortement pénalisant pour l'activité agricole : le contournement des agglomérations d'Aspres sur Buëch, Aspremont et Serres, la traversée de la commune de Mison se traduisent par des impacts marqués pour l'activité agricole. Le calage en bordure de la terrasse agricole limite les impacts sur Laragne mais le réseau d'irrigation est affecté. Plus au sud, les impacts sont ponctuels sur plusieurs sièges d'exploitations des Armands avec un risque d'enclavement de parcelles.

- ③ L'option d'aménagement de la RN 75 impactera globalement les mêmes espaces que l'option autoroutière par Laragne en bénéficiant simplement d'une consommation d'espace plus réduite. L'effet sur l'organisation des structures agricoles riveraines sera important dans la mesure où la RN sert souvent de desserte directe pour ces activités.

## L'habitat

- ① L'option autoroutière par l'est de Gap présente plusieurs passages difficiles dans le Trièves (Roissard, Cordéac, Pellafol), le Champsaur (Lesdiguières, le Glaizil, les Basses Baraques) et la vallée de l'Avance (St-Etienne-le-Laus et Valsertres). Dans tous ces secteurs, les contraintes topographiques et géologiques très fortes rendent l'impact difficilement réductible.
- ② Dans la traversée du Trièves les options autoroutières par Lus présentent surtout des impacts de proximité sur des villages ou hameaux isolés : Savouaire, Saint-Michel les Portes, Chalabaud, les Ripperts. Le passage sur la commune du Percy constitue un point dur au droit des hameaux de Guerre et des Blancs. Sur Lus la Croix-Haute, le passage proche des hameaux apparaît également pénalisant.

Dans la haute vallée du Buëch, très étroite, les aménagements envisagés (déplacement de la voie ferrée, tranchée à l'amont de la Faurie, décalage des chaussées à la Valette) permettent de limiter les nuisances pour les secteurs habités. A Aspres sur Buëch, les tracés sont proches d'espaces d'habitat diffus (lotissement).

Plus au sud, le parti autoroutier par Laragne qui s'inscrit dans des zones où l'habitat devient plus dense, devient globalement très pénalisant pour le bâti (Serres, Pont Lagrand, Laragne, hameaux de Mison-les Armands).

La solution autoroutière par le col de Faye, évitant ce secteur urbanisé, minimise la dégradation du cadre de vie des habitants.

- ③ Les aménagements des RN75 et RN85, en permettant la déviation des agglomérations, permet de retirer le trafic du cœur des zones urbanisées et améliore la situation par rapport au contexte actuel. Mais les tracés envisagés demeurent proches des zones urbanisées et généreront malgré tout des impacts de proximité.



## Le bruit

① L'option autoroutière par l'est de Gap expose plusieurs villages, hameaux ou habitations isolées, à des niveaux sonores supérieurs à 60 dB(A). Les plus exposés sont Cordéac, Pellafof, le Glaizil (Lesdiguières, les Amars), le Noyer (la Guinguette, Lacoue), les Fareaux et Chauvet (Gap), Saint-Etienne le Laus. Les principes de protection proposés privilégient les protections à la source, mais des protections de façades seront à envisager au droit de secteurs particulièrement difficiles (le Glaizil, les Fareaux, Lacoue).

② Les partis autoroutiers par Lus-la-Croix-Haute exposent également plusieurs villages et hameaux à des niveaux sonores supérieurs à 60 dB(A) : le Fau (Roissard), les Granges (St-Michel-les-Portes), les Blancs (le Percy), les Oddolayes, Logis de l'ours, Bel Hôte (Lus la Croix-haute), St-Julien-en-Beauchêne et la Faurie, le Peyssier (Aspres sur Buëch). Les niveaux de trafics attendus, supérieurs à ceux de l'option par l'Est de Gap accroissent ces nuisances. Toutefois des dispositions techniques permettent de minimiser les impacts sur les secteurs habités.

Au sud d'Aspres sur Buëch, les partis par Laragne exposent beaucoup plus d'habitations au bruit (Serres, Laragne...).

③ Au droit des agglomérations déviées, l'aménagement de la RN75 expose " le revers " des villages à des niveaux de bruit qui dépassent souvent les 60 db(A) notamment entre Aspres et Sisteron où les trafics attendus sont les plus élevés. Les constructions diffuses situées le long des sections non déviées et des créneaux de dépassement sont très difficiles à protéger (isolation de façade peu compatible avec les modes de vie recherché dans ces lieux de villégiature). L'aménagement de la RN85 pose les mêmes types de difficulté, essentiellement sur les tronçons les plus circulés situés entre St Bonnet- La Saulce.

## LES EFFETS SUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

### Le patrimoine historique et culturel

Les éléments du patrimoine bénéficiant d'une protection réglementaire sont peu nombreux sur l'ensemble des fuseaux et les différents partis les évitent le plus souvent.

- ① L'option autoroutière par Gap affecte le versant à l'adret dominant Mens qui abrite plusieurs fermes, et qui s'inscrit au sein de la ZPPAUP, au titre du grand paysage. Par ailleurs, elle intercepte le périmètre de protection des ruines du château de Lesdiguières.
- ② Les partis autoroutiers par Lus passent à proximité du site classé de ST Michel Les Portes. Le parti autoroutier par Laragne traverse la ZPPAUP de Lagrand et le périmètre de protection de l'Eglise de Laragne.
- ③ L'aménagement des RN impacte les périmètres de protection de monuments historiques à Laragne, au Plateau Bayard, et à Corps. Il touche également le site classé de St Michel les Portes.

### Le paysage

- ① L'option autoroutière par l'est de Gap crée une coupure forte dans le Trièves, entité paysagère de moyenne montagne de grande qualité, située à l'écart des grandes infrastructures. Les viaducs de la Souloise et de l'Ebron franchissant des brèches importantes, marquent fortement les paysages proche et éloigné. Le passage des cols de Cornillon et Accarias sont également bien perçus depuis les autres parties du Trièves. Enfin, les villages de Roissard, Cordéac et de Pellafol (les Payas) subissent un fort impact visuel de proximité.

Dans la vallée du Drac et tout particulièrement dans le secteur bocager du Champsaur, la déstructuration paysagère est importante avec des risques de transformation du paysage par effets induits et perte d'originalité. Les impacts visuels de proximité sont particulièrement forts pour les villages implantés au pied du Dévoluy et tournés vers les Ecrins : Lesdiguières, les Amars et le Glaizil.

Dans la descente du col Bayard vers la Bâtie-Neuve, les terrassements et les nombreux viaducs dans le versant contrarient les lignes de force du paysage. Le projet s'inscrit ensuite dans la vallée de l'Avance, posant un problème d'échelle dans cette vallée étroite.

- ② Dans les options autoroutières par Lus-la-Croix-Haute, les partis d'aménagement restent en marge du Trièves, dans un secteur déjà structuré par la RN75 et la voie ferrée. L'impact visuel n'est cependant pas neutre, avec la succession de viaducs inscrits dans le versant oriental du Vercors. Il convient en outre de gérer la proximité avec les viaducs ferroviaires, très identifiables dans le paysage. Localement, St-Michel-les-Portes et le Percy (hameaux de Guerre et des Blancs) subissent un impact visuel fort. De même, le tracé en balcon valorise la perception de l'entité du Trièves, dans son cadre montagneux exceptionnel (Dévoluy, Ecrins, Vercors).

L'option par Lus la Croix-Haute emprunte les vallées du Lunel et du Buëch ; l'altération est surtout sensible près du hameau des Oddolayes, au niveau des pelouses de versant rythmées par les clapiers. Plus au sud de la commune, le projet offre une magnifique découverte du village de Lus la Croix-Haute, avec une section en balcon à l'ouest de la voie ferrée. Le franchissement de certains verrous (Malemort, Beaudinard) est moins satisfaisant avec le parti en tracé neuf.

Les partis autoroutiers par Lus la Croix-Haute créent un impact visuel au niveau d'Aspres sur Buëch, en s'interposant entre l'habitat et la rivière.

Plus au sud le parti par le col de Faye s'enroule autour des petits reliefs en frange d'espaces agricoles, évitant ainsi les coupures d'espaces, sans empêcher toutefois des impacts visuels de proximité sur quelques fermes et hameaux (les Ourines, le Comte). Les terrassements dans les terres noires posent des problèmes de cicatrisation. La descente sur Ventavon crée des impacts visuels forts pour certaines fermes isolées. Par contre, le village de Ventavon ne perçoit le tracé qu'en vue lointaine.

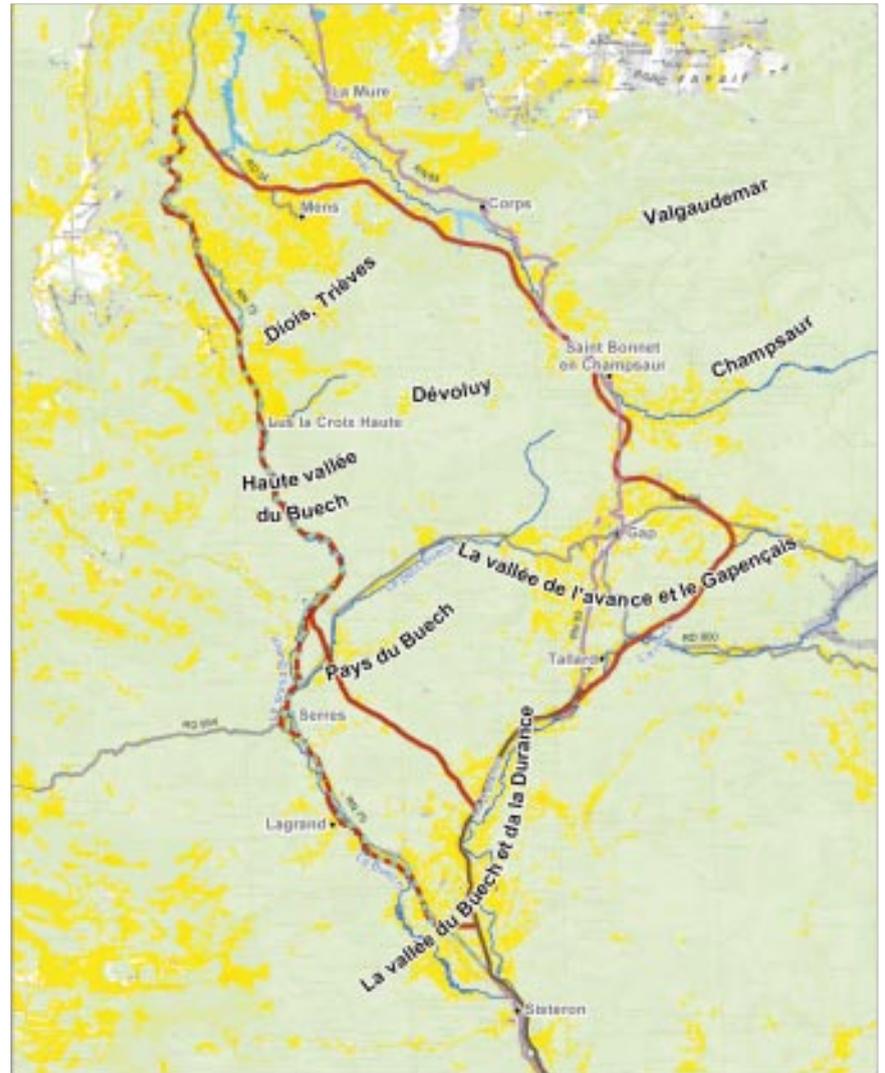
Au sud d'Aspres, le parti par Laragne présente peu de terrassements et s'adapte correctement au terrain naturel.

- ③ L'aménagement des RN ne pose pas de réel problème de grand paysage mais génère des impacts de proximité qui localement peuvent être importants (exemples : 3eme voie dans la montée du col Bayard, accès et nouvel ouvrage sur la Bonne...)

## ANNEXES

- CARTE AGRICULTURE
- TYPOLOGIE DES TERRITOIRES AGRICOLES
- MILIEU NATUREL LES ENJEUX AU NIVEAU EUROPÉEN
- MILIEU NATUREL LES ENJEUX AU NIVEAU NATIONAL
- L'EAU
- TABLEAU DES ÉMISSIONS

## AGRICULTURE

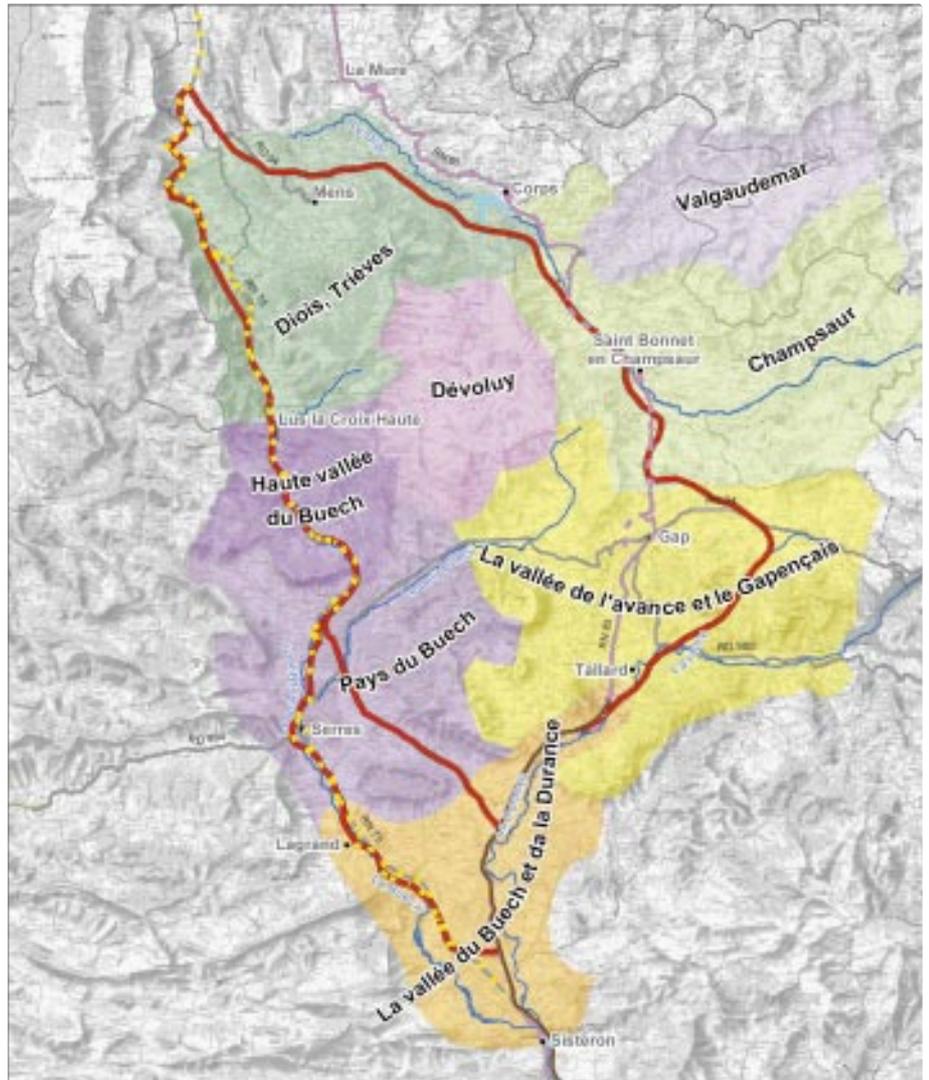


- Forêt et milieux semi naturels
- Territoires agricoles
- Variantes autoroutières
- Aménagement de la RN 75
- Aménagement de la RN 85

0 5 10  
Kilomètres



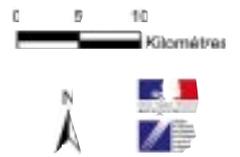
TYPOLOGIE DES  
TERRITOIRES  
AGRICILES



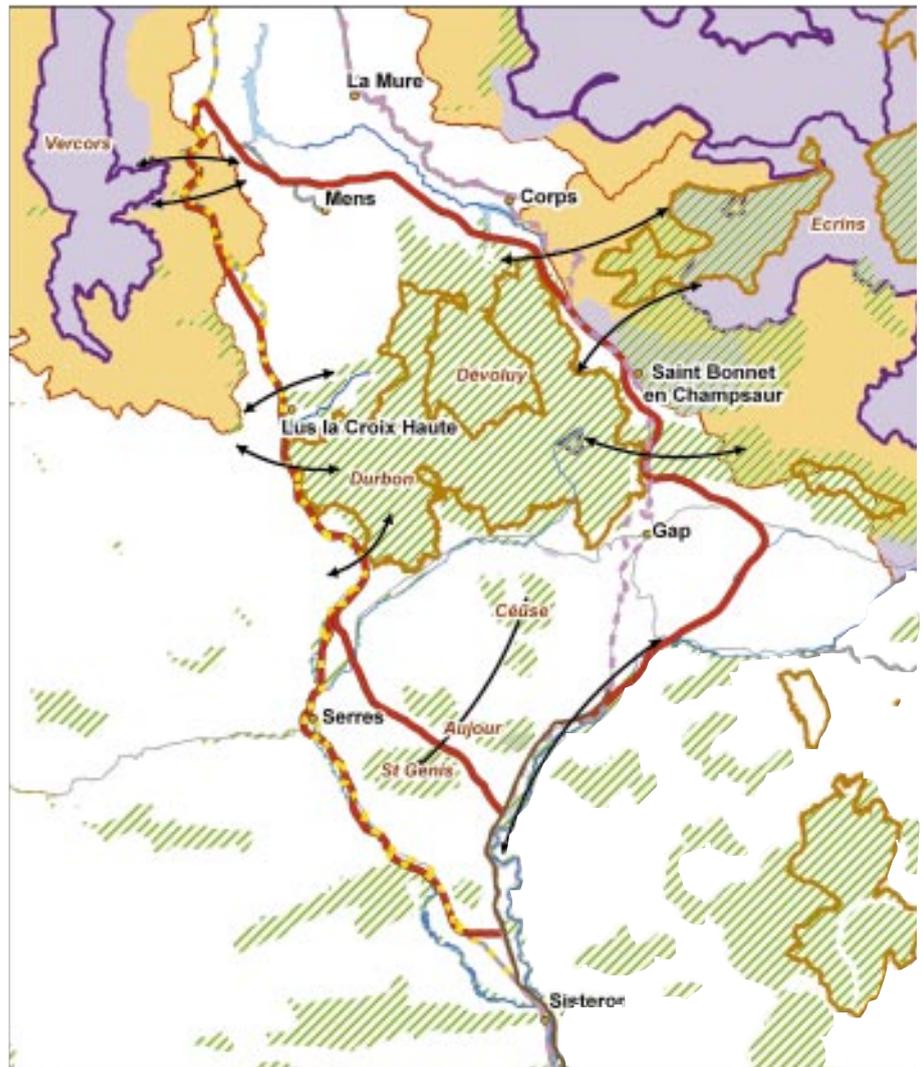
- Zone d'élevage zone de montagne**
- Devoluy
  - Valgaudemar
  - pays du Buech
  - Haute vallée du Buech
- Zone bocalière**
- Champsaur
  - Trièves, Diois, pays du Buech

- Zone de transition de l'élevage vers l'arboriculture**
- La vallée de l'avance et le Gapençais
- Arboriculture**
- Vallée du Buech et de la Durance

- Variantes autoroutières
- Aménagement de la RN 75
- Aménagement de la RN 85

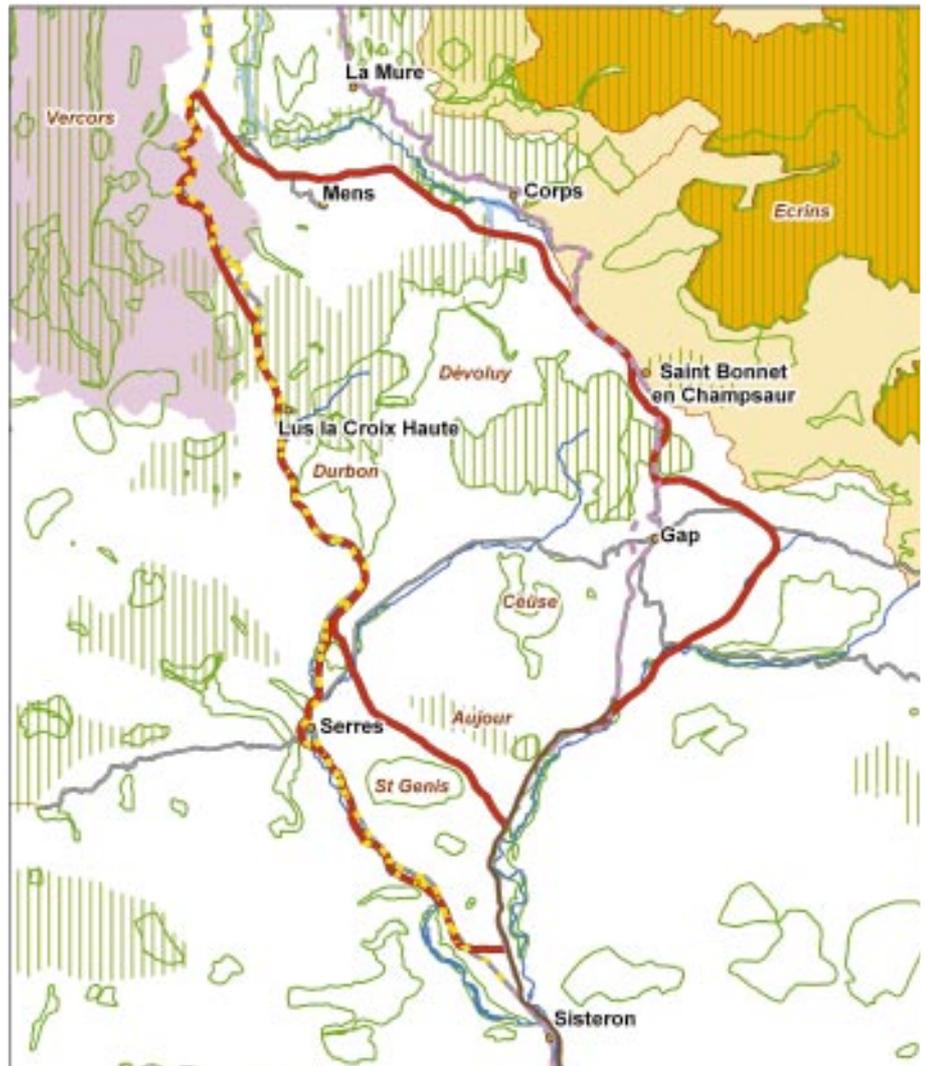


# MILIEU NATUREL LES ENJEUX AU NIVEAU EUROPÉEN

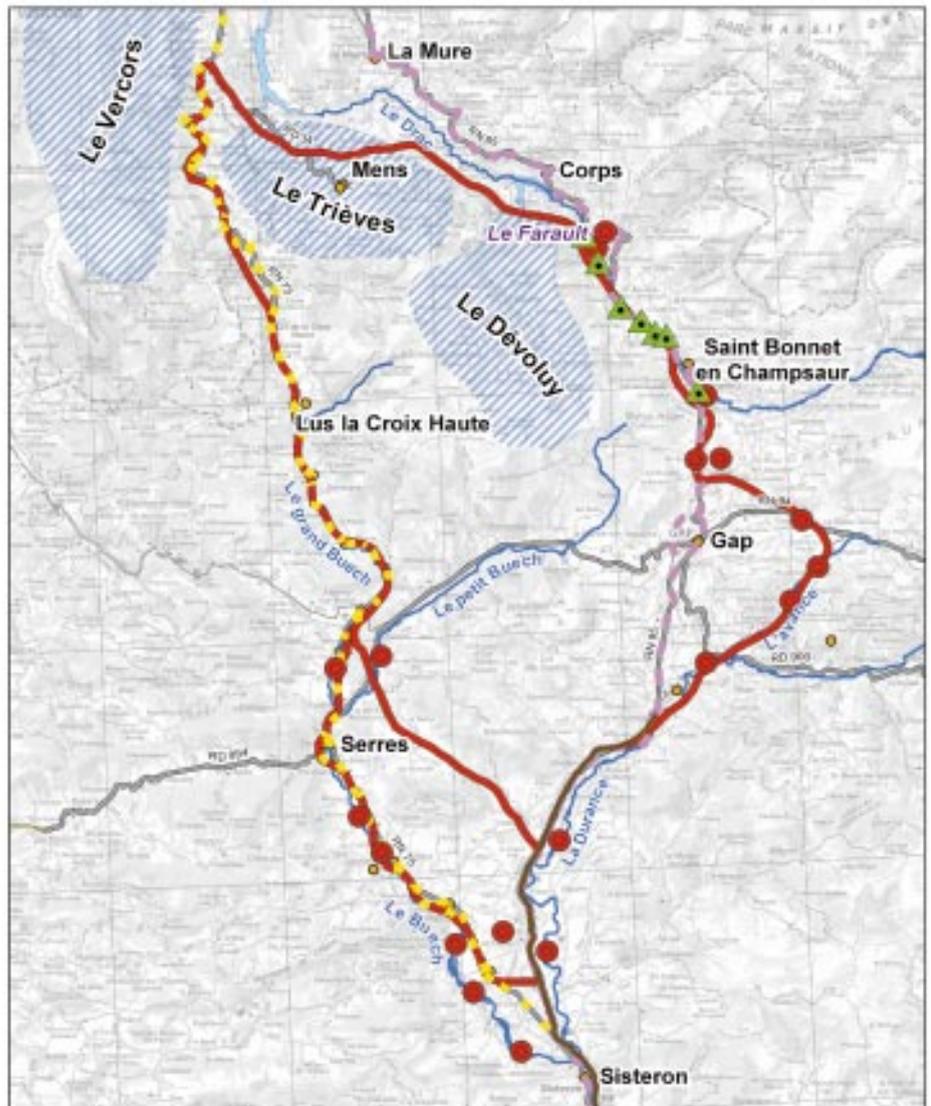


- |  |   |  |  |  |  |
|--|---|--|--|--|--|
|  | Sites éligibles (PACA)<br>propositions de Site<br>d'intérêt communautaire |  | Parc Régional du Vercors et Parc National des Ecrins<br>faisant partie du Réseau européen des réserves naturelles<br>(Réseau Alpine des espaces protégés - Convention<br>alpine) |  |  |
|  | Sites d'intérêt<br>communautaire  |  | Corridors biologiques  |  |  |
|  | ZNDD  |  | Voies de communication   |  |  |
|  | ZPS   |  | Aménagement de la RN 94  |  |  |

MILIEU NATUREL  
 LES ENJEUX AU  
 NIVEAU NATIONAL



L'EAU



-  Cônes torrentiels attractifs pour la faune piscicole
-  Zones humides d'importance écologique
-  Réserves en eaux souterraines

-  Variantes autoroutières
-  Aménagement de la RN 75
-  Aménagement de la RN 85

0 5 10 Kilomètres



## TABLEAU DES ÉMISSIONS

### Emissions totales en Tonnes par an

	CO	NOX	COV	PM	CO2	SO2
<b>Réseau de référence 2000</b>	13,02	7,81	1,88	0,54	1370,94	0,22
<b>Réseau de référence 2025</b>	3,56	3,50	0,39	0,19	1251,50	0,03
<b>2025 Aménagement des RN 75 et 85</b>	5,21	5,18	0,58	0,26	1854,46	0,05
$\Delta / 2000$	-60,0	-33,6	-69,0	-50,9	35,3	-78,5
$\Delta / 2025$	46,3	47,9	51,1	39,9	48,2	48,2
<b>Variante par l'Est de Gap</b>	3,44	3,57	0,36	0,20	1158,79	0,03
$\Delta / 2000$	-73,6	-54,3	-80,7	-62,6	-15,5	-85,3
$\Delta / 2025$	-3,2	1,9	-6,1	6,7	-7,4	1,5
<b>Variante par l'Ouest de Gap - Col de Faye</b>	4,51	5,08	0,50	0,28	1804,22	0,05
$\Delta / 2000$	-65,3	-35,0	-73,4	-47,1	31,6	-79,1
$\Delta / 2025$	26,8	44,9	29,3	50,7	44,2	44,1
<b>Variante par l'Ouest de Gap - Laragne</b>	3,67	3,95	0,39	0,23	1402,80	0,04
$\Delta / 2000$	-71,8	-49,4	-79,4	-57,9	2,3	-83,8
$\Delta / 2025$	3,2	12,8	0,5	20,0	12,1	12,1





Direction Régionale de l'Équipement  
37 Boulevard Périer  
13285 Marseille Cedex 8