



Aménagement du carrefour de la
**Grande Boucle
de Briançon**

Annexes
du bilan de la concertation
Décembre 2017



ANNEXES

1. ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU 13 OCTOBRE 2017

2. SUPPORTS D'INFORMATION

- A. DOSSIER DE CONCERTATION
- B. PANNEAUX D'EXPOSITION

3. SUPPORT DE PRÉSENTATION DE LA RÉUNION PUBLIQUE

4. AVIS ÉMIS PENDANT LA CONCERTATION (AVIS INTERNET, REGISTRE, QUESTIONS RÉUNION PUBLIQUE)

5. RETOMBÉES MÉDIA

- A. ARTICLES DE PRESSE
- B. SITES INTERNET



PRÉFET DES HAUTES-ALPES

Gap, le **13 OCT. 2017**

Arrêté n° OS.2014.10.13.002 du 13 OCT. 2017
fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation avec le public sur le projet
d'aménagement de la grande boucle de Briançon sur la RN 94

Le Préfet des Hautes-Alpes
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu le Code de l'urbanisme, notamment les articles L103-1 et 2 ;

Vu le Code de l'environnement, notamment les articles L110-1 et L120-1 ;

Vu le décret 2004-374 du 29/04/2004, relatif aux pouvoirs des préfets et à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;

Vu la décision du ministre en charge des transports, datée du 03/04/17, portant commande des études du projet ;

Vu le dossier de concertation établi par la Direction Interdépartemental des Routes Méditerranée (DIRMED) se rapportant au projet ;

Considérant que les modalités de concertation doivent permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions ;

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture des Hautes-Alpes ;

ARRÊTÉ

Article 1^{er} :

L'aménagement de la grande boucle de Briançon sur la Route Nationale 94 (RN94) consiste sur le périmètre de l'opération:

- à fluidifier et améliorer la sécurité des deux carrefours RN94-RD902 (avenue du Général Barbot) et RN94-Chemin de Fanton
- tout en intégrant le caractère urbain, et notamment les modes doux (cheminement piétons, de bandes cyclables ou multifonctionnelle et transport en commun)



Aménagement du carrefour de la
**Grande Boucle
de Briancon**

Concertation publique
du 30 oct. au 13 nov. 2017

Dossier de concertation



SOMMAIRE

INTRODUCTION

L'ESSENTIEL DU PROJET p.4

Le projet d'aménagement
du carrefour de la Grande Boucle de Briançon..... p.4

L'aire d'étude du projet..... p.5

Le périmètre de l'opération p.6

Les acteurs du projet..... p.7

La DIRMED, maître d'ouvrage..... p.7

Les cofinanceurs du projet..... p.7

La concertation publique, une étape importante..... p.7

Inviter à participer..... p.7

Informers largement..... p.7

Recueillir les avis du public..... p.8

Réaliser le bilan de la concertation..... p.9

POURQUOI AMÉNAGER

LE CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE DE BRIANÇON ?... p.9

L'état des lieux..... p.9

D'importants conflits d'usage..... p.9

Un manque de capacité aux carrefours..... p.9

Une importante capacité de stationnement privé..... p.11

Très peu d'aménagements pour les modes doux..... p.12

Des transports collectifs qui existent
mais des équipements limités..... p.13

Un problème de sécurité..... p.14

Une entrée de ville peu valorisée..... p.14

Des conditions d'entretien et d'exploitation complexes.. p.14

Les objectifs de l'aménagement
du carrefour de la Grande Boucle..... p.14

COMMENT AMÉNAGER

LE CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE DE BRIANÇON ?... p.15

Les 3 variantes soumises à la concertation du public ... p.15

La construction des variantes..... p.15

La variante 1 : Regroupement des échanges
sur un carrefour giratoire RN94/Fanton..... p.16

La variante 2 : carrefour à feux RN94/Fanton
+ raccordement Barbot/Fanton avec gestion à feux..... p.18

La variante 3 : carrefour giratoire RN94/Fanton
+ carrefour à feux au Polygone..... p.20

L'analyse comparative des variantes..... p.22

Les critères d'analyse et de comparaison..... p.22

La variante 0 ou l'évaluation
du maintien de la situation actuelle..... p.23

L'analyse comparative de la variante 1..... p.24

L'analyse comparative de la variante 2..... p.26

L'analyse comparative de la variante 3..... p.28

La synthèse de l'analyse multicritère des trois variantes... p.30

La pondération des critères..... p.31

Conclusion de l'analyse comparative des variantes..... p.31

La variante préférentielle du maître d'ouvrage p.32

QUELLE MISE EN ŒUVRE

DE L'AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE DE BRIANÇON ?.. p.33

Les grandes étapes du projet..... p.33

Le calendrier prévisionnel du projet..... p.33

INTRODUCTION – L'ESSENTIEL DU PROJET

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE DE BRIANÇON

Conformément à la commande ministérielle du 3 avril 2017, le projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle de Briançon consiste à résoudre les conflits d'usage existants le long de la RN94, infrastructure structurante à l'échelle du territoire du nord des Hautes-Alpes, qui supporte à la fois un trafic de transit et un trafic de desserte locale de zones commerciales, d'équipements publics et d'habitations riveraines.

Le projet réalisé renforcera la sécurité de l'ensemble des usagers (poids lourds, véhicules légers, deux roues, cyclistes et piétons) de cette voie et de deux des carrefours qui la jalonnent. Ces deux carrefours sont constitués, pour le premier par le croisement entre la RN94 (avenue de Provence) et la RD902 (avenue du Général Barbot), dénommé carrefour du Polygone, et pour le second par le croisement entre la RN94 et le Chemin Fanton (carrefour Fanton).

Les objectifs de l'aménagement sont :

- Fluidifier et améliorer la sécurité des carrefours du Polygone et Fanton, des accès et parkings des zones commerciales et résidentielles.
- Assurer la sécurité de tous les usagers.
- Prendre en compte les modes doux (cheminement piétons, bandes cyclables ou multifonctionnelles) et les transports en commun.
- Intégrer les orientations du projet du Plan de Déplacement Urbain (P.D.U) de la ville.

La commande ministérielle du 3 avril 2017

«La RN94 en provenance de Gap et en direction de l'Italie traverse la commune de Briançon, nœud de communication entre cinq vallées. Elle est un des axes historiques des grands cols des Alpes. Parmi les différents carrefours jalonnant l'agglomération de Briançon, le carrefour de la Grande Boucle pose actuellement des problèmes en termes de sécurité et de fluidité, du fait des conflits d'usages de la voie de ce secteur urbain. Cette voie supporte en effet à la fois un trafic de transit et de desserte locale (zone commerciale, tissu urbain dense, activités touristiques).

L'aménagement du carrefour de la Grande Boucle, intégrant les deux carrefours RN94-RD902 (avenue du Général Barbot) et RN94-Chemin Fanton, devra satisfaire des objectifs d'amélioration de la sécurité de tous les usagers et de fluidification du trafic, tout en intégrant le caractère urbain de la voie (prise en compte des modes actifs). »

Les dates clés du projet

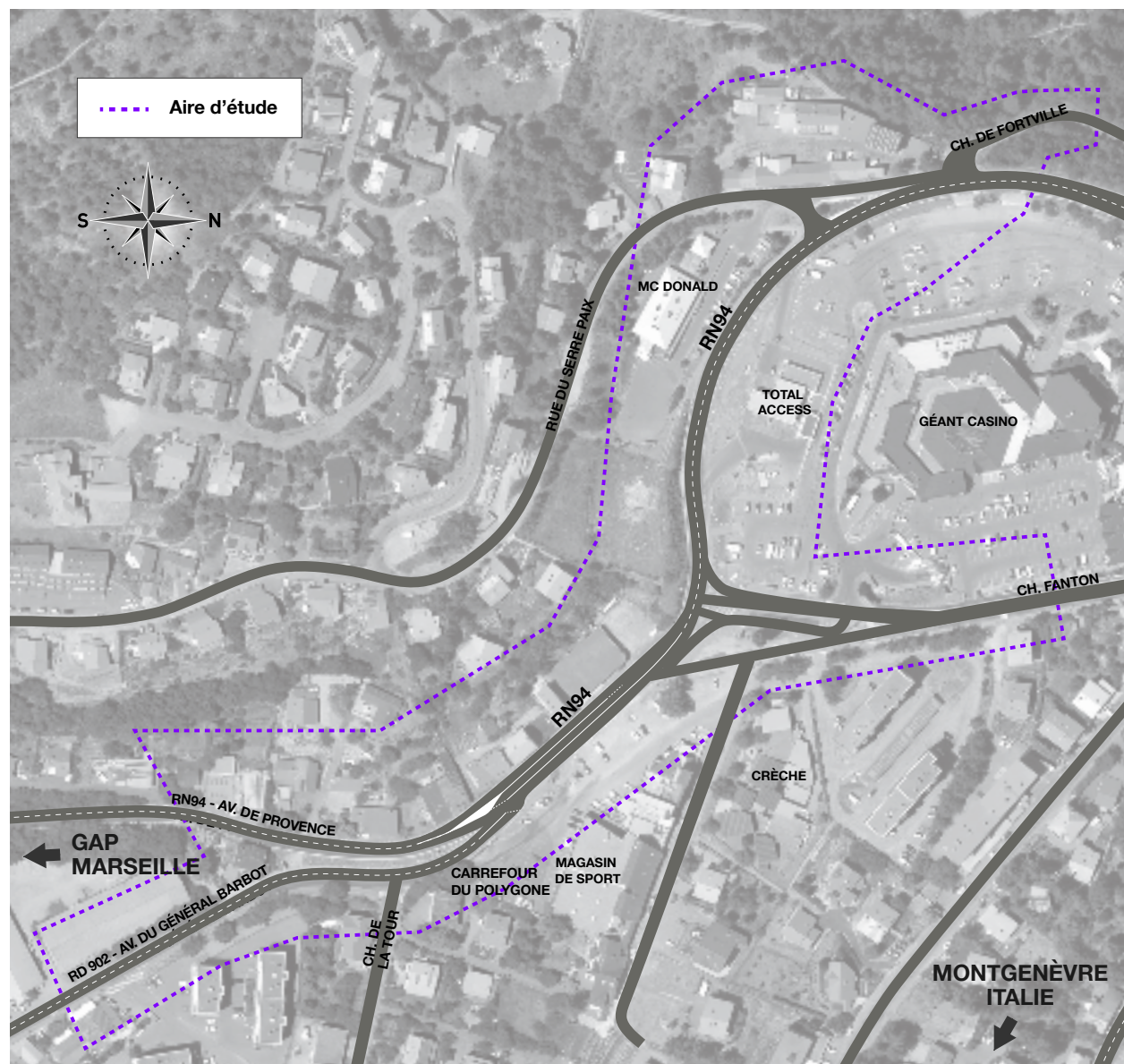
-
- 2002** Réalisation des études préliminaires de l'aménagement de la traverse de Briançon dont la section de la Grande Boucle
 - 2006** Réalisation d'un Avant-Projet Sommaire du carrefour de la Grande Boucle
 - 2011** Arbitrage État Région qui ne retient pas l'opération sur la RN94 au Programme De Modernisation des Itinéraires (PDMI) 2009-2014
 - 2015** Mai : Inscription du carrefour de la Grande Boucle au Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020
 - 2017** Novembre : Concertation publique

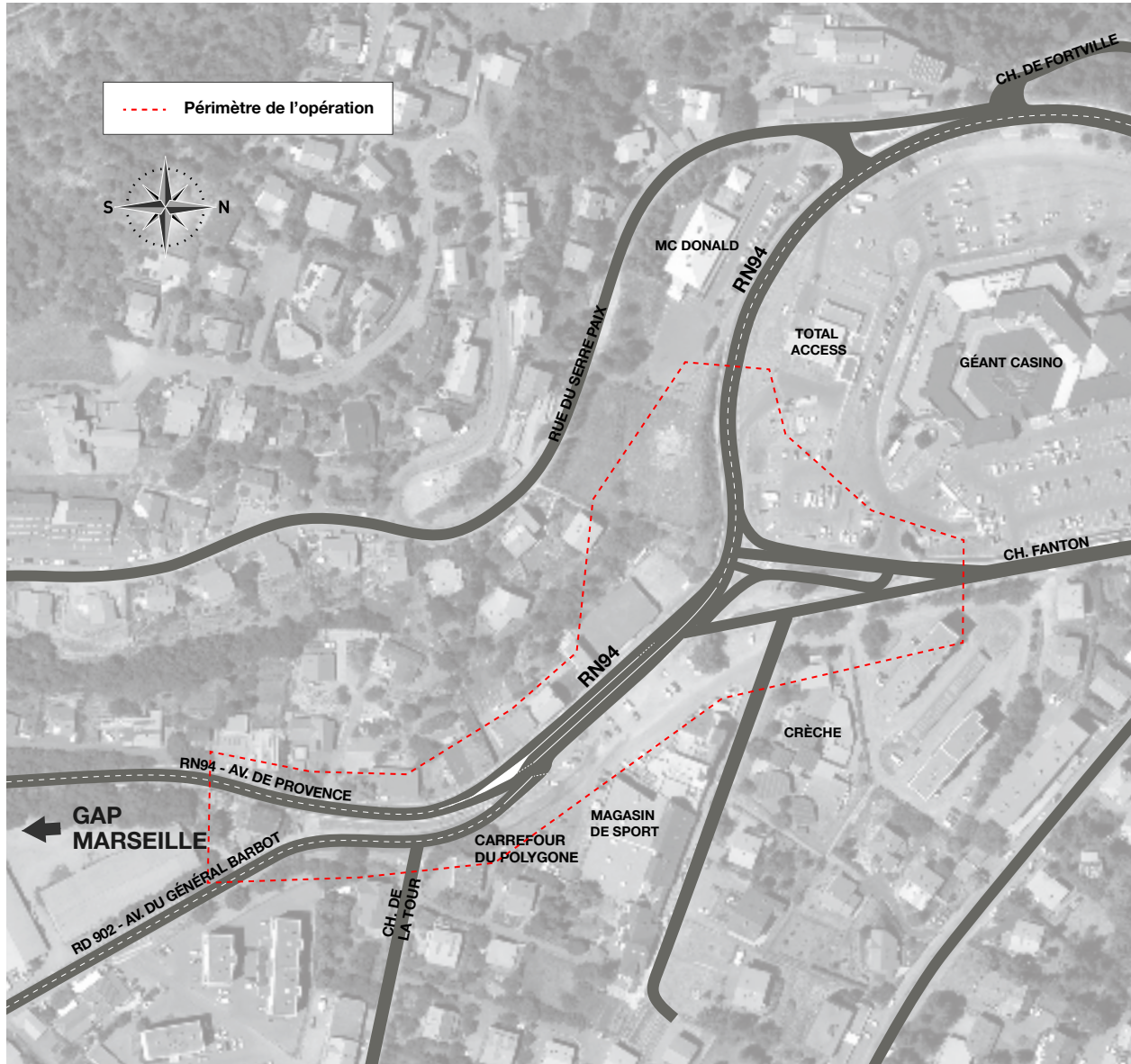
L'AIRE D'ÉTUDE DU PROJET

Les limites de l'aire d'étude concernée par l'aménagement sont du sud au nord :

- le chemin de la Tour et l'avenue du Général Barbot (RD902) au sud du carrefour avec l'avenue de Provence (RN94), dit « carrefour du Polygone ».
- le chemin Fanton et le carrefour de la rue de Serre-Paix avec le chemin de Fortville.

Le diagnostic réalisé sur les différentes thématiques (déplacements, trafic, projets connexes, commerces...) s'appuie sur l'aire d'étude.





LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

Le périmètre de l'opération délimite l'espace dans lequel seront réalisés les travaux. Il comprend :

- le carrefour RN94 – avenue du Général Barbot dit « carrefour du polygone » (RD902) au sud
- le carrefour RN94 - chemin Fanton au nord



LES ACTEURS DU PROJET

LA DIRMED, MAÎTRE D'OUVRAGE

L'État, représenté par la DIRMED, est maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle de Briançon par délégation de la DREAL PACA.

La DIRMED est responsable de la définition des objectifs, du calendrier, du budget et de la bonne réalisation du projet.

Elle est par ailleurs en étroite relation avec les différents partenaires qui exploitent les infrastructures concernées, à savoir :

- le Centre d'Entretien et d'Intervention (CEI) de l'Argentière-la-Bessée qui exploite et entretient la RN94 pour le compte de la DIRMED,
- la commune de Briançon pour la voirie locale et plus particulièrement le chemin Fanton,
- le département des Hautes-Alpes pour l'avenue du Général Barbot (RD902).

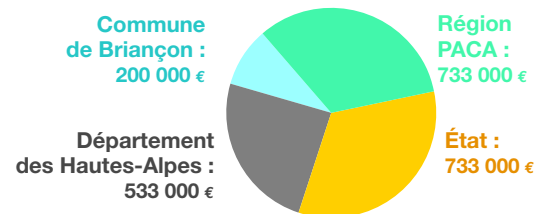
LES COFINANCEURS DU PROJET

Pour un déroulement optimal de l'opération, la DIRMED a mis en place des instances de gouvernance (comité technique et comité de pilotage) associant les différents partenaires et cofinanceurs du projet :

- l'État, représenté par le Préfet des Hautes-Alpes et la DIRMED,
- la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- le Conseil départemental des Hautes-Alpes,
- la Commune de Briançon,
- la communauté de communes du Briançonnais.

Le projet a été inscrit au CPER 2015-2020 pour un montant de 2,2 M€ TTC.

Les clés de financement décidées lors du Comité de Pilotage du 9 septembre 2016, sont les suivantes :



LA CONCERTATION PUBLIQUE, UNE ÉTAPE IMPORTANTE

Conformément aux dispositions de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, le Maître d'ouvrage a prévu la mise en œuvre d'une concertation publique dont les modalités ont été définies par le Comité de Pilotage et ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral du 13 octobre 2017. Cette concertation a pour objectif de permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler ses observations et propositions sur le projet proposé.

Ainsi, du 30 octobre au 13 novembre 2017, le dispositif d'information et de participation du public suivant sera mis en place.

INVITER À PARTICIPER

Afin que chacun soit informé de la tenue de cette concertation et puisse y participer, ses modalités sont diffusées via l'ensemble des canaux de communication disponibles, à savoir :

- Les **sites internet** de la DIRMED (<http://enroute-mediterranee.application.i2/amenagement-de-la-grande-boucle-de-briancon-r154.html>),

de la Communauté de communes du Briançonnais (www.ccbrianconnais.fr) et de la commune de Briançon (www.ville-briancon.fr) ainsi que via des liens depuis le site de la préfecture des Hautes-Alpes (www.hautes-alpes.gouv.fr) et de la sous-préfecture de Briançon (www.hautes-alpes.gouv.fr/sous-prefecture-de-briancon),

- Le facebook (facebook.com/ville.briancon) et les panneaux d'affichage de la commune de Briançon,
- La publication au recueil des actes administratifs de la sous-préfecture des Hautes-Alpes d'un arrêté fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation avec le public sur le projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle de Briançon sur la RN94.

INFORMER LARGEMENT

Afin que chacun puisse s'appropriier le projet, le dispositif repose sur une information complète, accessible, actualisée et intelligible par tous. Ainsi, sur toute la période de concertation, le public peut prendre connaissance des enjeux, caractéristiques, variantes et modalités de mise en œuvre du projet à travers le présent dossier de concertation.

Celui-ci est téléchargeable sur le site de la DIRMED, (www.enroute.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr), et peut être consulté sur le lieu des permanences, en mairie de Briançon et lors de la réunion publique. Par ailleurs, des panneaux d'information seront installés, durant toute la période de concertation, aux heures d'ouverture du public, dans les locaux de la mairie de Briançon, service de l'urbanisme, 2 rue du Champ de Mars 05100 Briançon.

RECUEILLIR LES AVIS DU PUBLIC

Par ailleurs, à titre individuel ou collectif (associations, représentants des communes et collectivités concernées, des services de l'État, chambres consulaires...), tous les riverains, habitants, salariés... sont invités par le Maître d'ouvrage à formuler leurs remarques, commentaires, questions et avis sur le projet :

- À l'occasion des **deux permanences** du Maître d'ouvrage qui sont organisées les 3 et 10 novembre 2017, de 10h30 à 16h, dans l'ancienne école du Prorel, 9 avenue René Froger, 05100 Briançon ;
- Lors de la **réunion publique** qui a lieu le 7 novembre 2017, à 18h30, dans l'ancienne école du Prorel, 9 avenue René Froger, 05100 Briançon ;
- Sur le **registre** disponible au service de l'urbanisme, 2 rue du Champ de Mars, hormis lors de la réunion publique et des permanences où le registre sera accessible dans l'ancienne école du Prorel, 9 avenue René Froger, 05100 Briançon ;
- Sur le **formulaire d'expression en ligne** sur le site internet de la DIRMED, à l'adresse, <http://www.enroute.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr>.

RÉALISER LE BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de la période de concertation, un bilan de la concertation sera rédigé et rendu public. Il présentera le déroulement de la concertation, l'analyse quantitative et qualitative de la participation ainsi que les enseignements et perspectives pour le projet.

Ce bilan sera mis en ligne sur les sites internet de la DIRMED et de la commune de Briançon.

POURQUOI AMÉNAGER LE CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE DE BRIANÇON ?

L'ÉTAT DES LIEUX

D'IMPORTANTES CONFLITS D'USAGE

La ville de Briançon, en tant que pôle commercial, économique et administratif du territoire, attire une part importante des flux domicile-travail de l'agglomération et, de par sa situation géographique au cœur des grands cols des Alpes, de très nombreux flux de vacanciers.

Si les déplacements quotidiens sont stables et bien supportés par les voiries existantes en dehors des périodes de pointe (matin et soir), les déplacements en période de congés sont concentrés sur les week-ends, notamment en hiver, et génèrent une augmentation de trafic de +65 % les samedis en période de vacances scolaires. Ce trafic se concentre en particulier sur la RN94, qui traverse la commune de Briançon, en provenance de Gap et en direction de l'Italie.

En outre, dans sa partie urbaine, la RN94 assure non seulement cette fonction de transit, mais également celle de desserte locale des nombreux équipements (entreprises, centres commerciaux, hôtels...) et des habitations qui la jouxtent. Elle supporte ainsi un trafic de 18 000 véhicules / jour dans les deux sens, dont 4,5 % de poids lourds, hors période de congés, et de 22 500 véhicules / jour en période estivale ou hivernale.

Les conflits d'usage entre les véhicules en transit, dont de nombreux poids lourds, voire des transports exceptionnels (la RN94 ayant un statut de Route à Grande Circulation) d'une part, et les véhicules légers, les deux roues et les piétons d'autre part, sont particulièrement importants au niveau des carrefours du Polygone et de la RN94 avec le chemin Fanton.

UN MANQUE DE CAPACITÉ AUX CARREFOURS

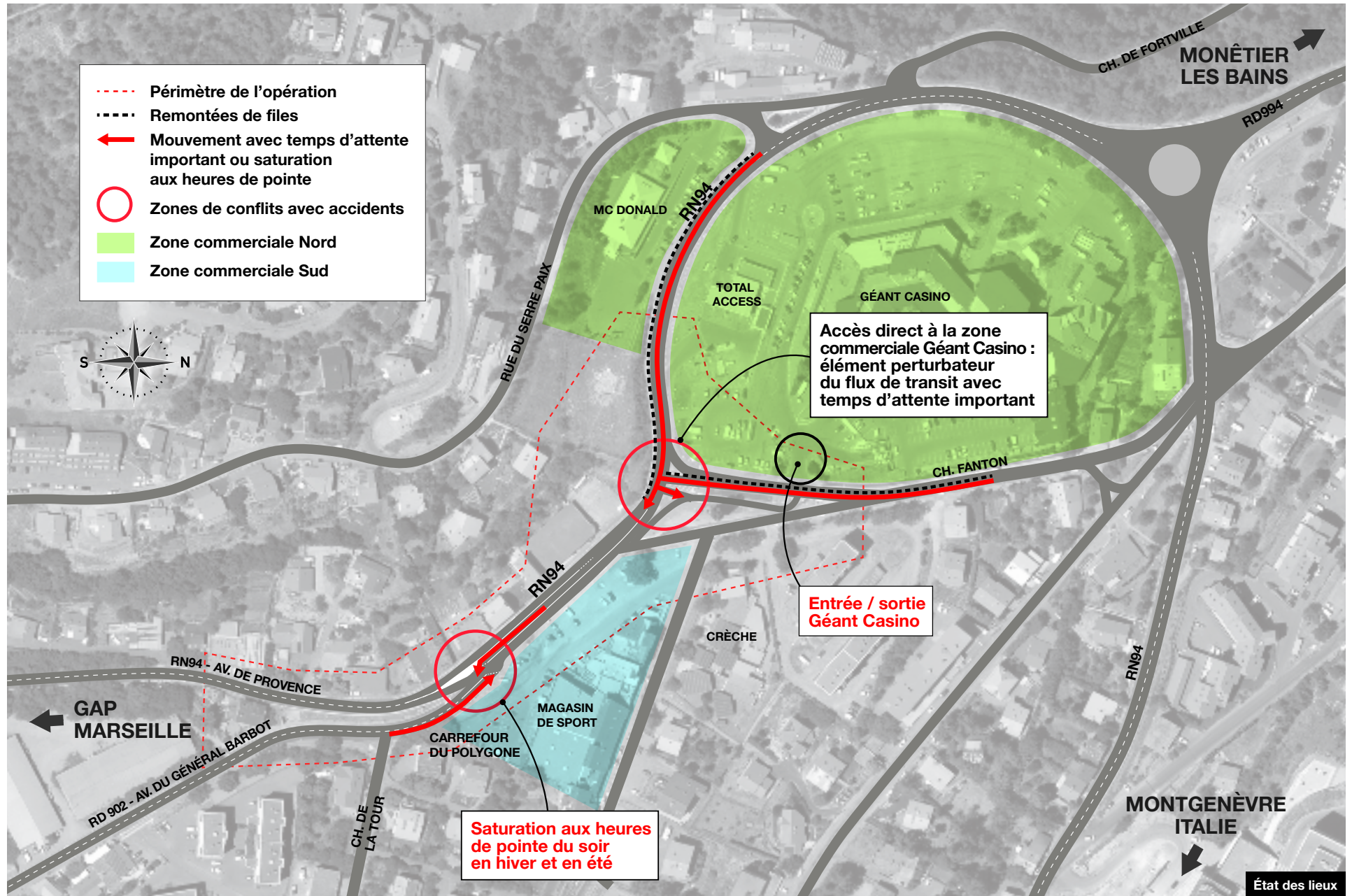
Le carrefour RN94/Fanton est aujourd'hui saturé aux heures de pointe du soir et, à l'horizon 2030, compte tenu de l'augmentation régulière des déplacements constatée sur le territoire, ce carrefour et celui du Polygone le seront également aux heures de pointe du matin.

En période de vacances scolaires, ces deux carrefours sont d'ores et déjà saturés aux heures de pointes du soir et les temps d'attente sont importants à midi.

Degrés de saturation

		Carrefour RN94 / Barbot	Carrefour RN94 / Fanton
Heure de Pointe		Cédez le passage	Cédez le passage
2020	DU MATIN	■	■
	DU SOIR	■	■
2030	DU MATIN	■	■
	DU SOIR	■	■
Hiver	DU MATIN	■	■
	DU SOIR	■	■
Été	DU MATIN	■	■
	DU SOIR	■	■

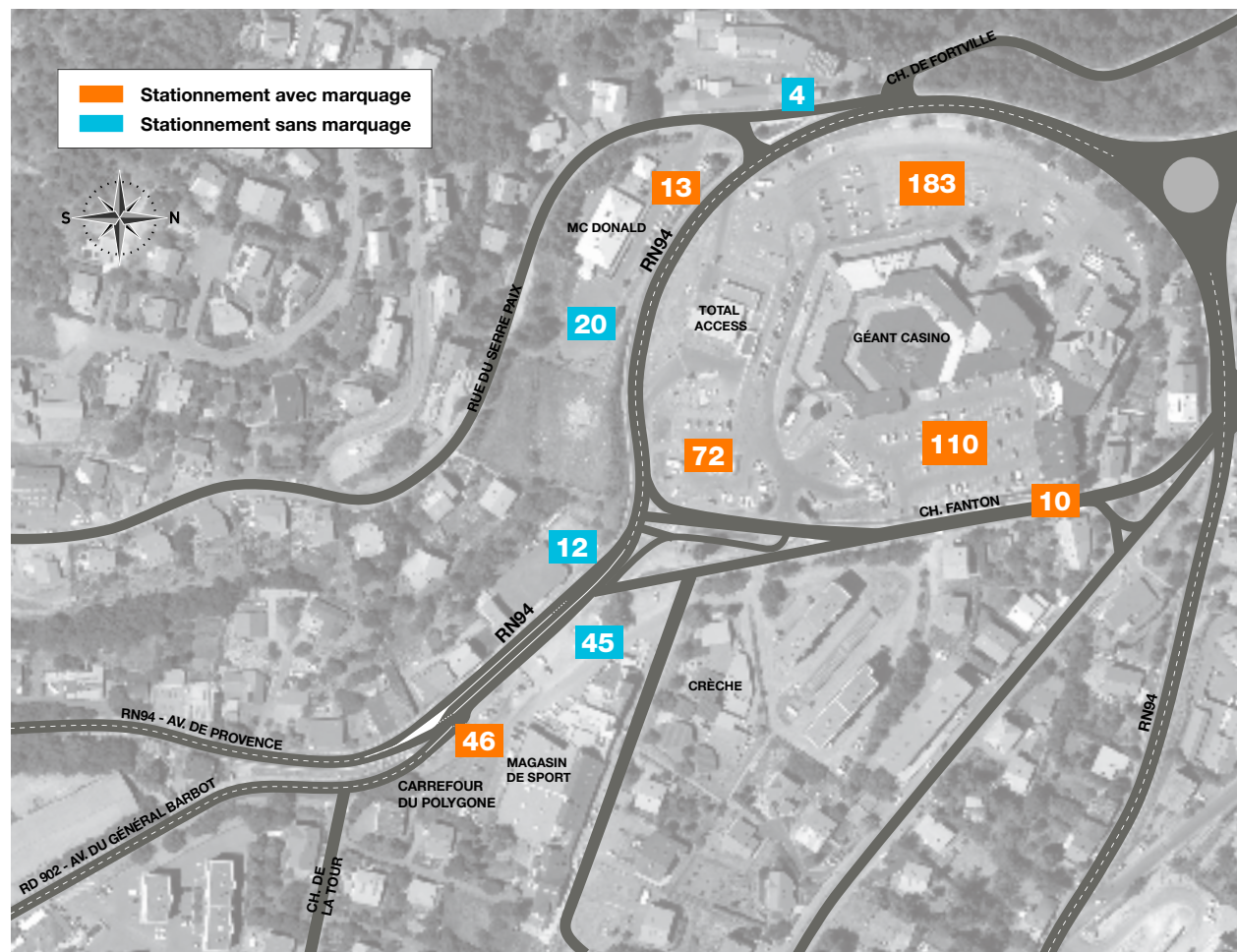
- Temps d'attente < 30s
- Temps d'attente entre 30 et 60s
- Temps d'attente entre 1 et 2 min
- Saturé



UNE IMPORTANTE CAPACITÉ DE STATIONNEMENT PRIVÉ

Aujourd'hui, des places de stationnements gratuites existent, essentiellement en domaine privé. En effet, seules 10 places, en partie haute de Fanton, sont situées sur le domaine public routier.

Dans le périmètre du projet, 515 places de stationnement potentielles sont recensées.



TRÈS PEU D'AMÉNAGEMENTS POUR LES MODES DOUX

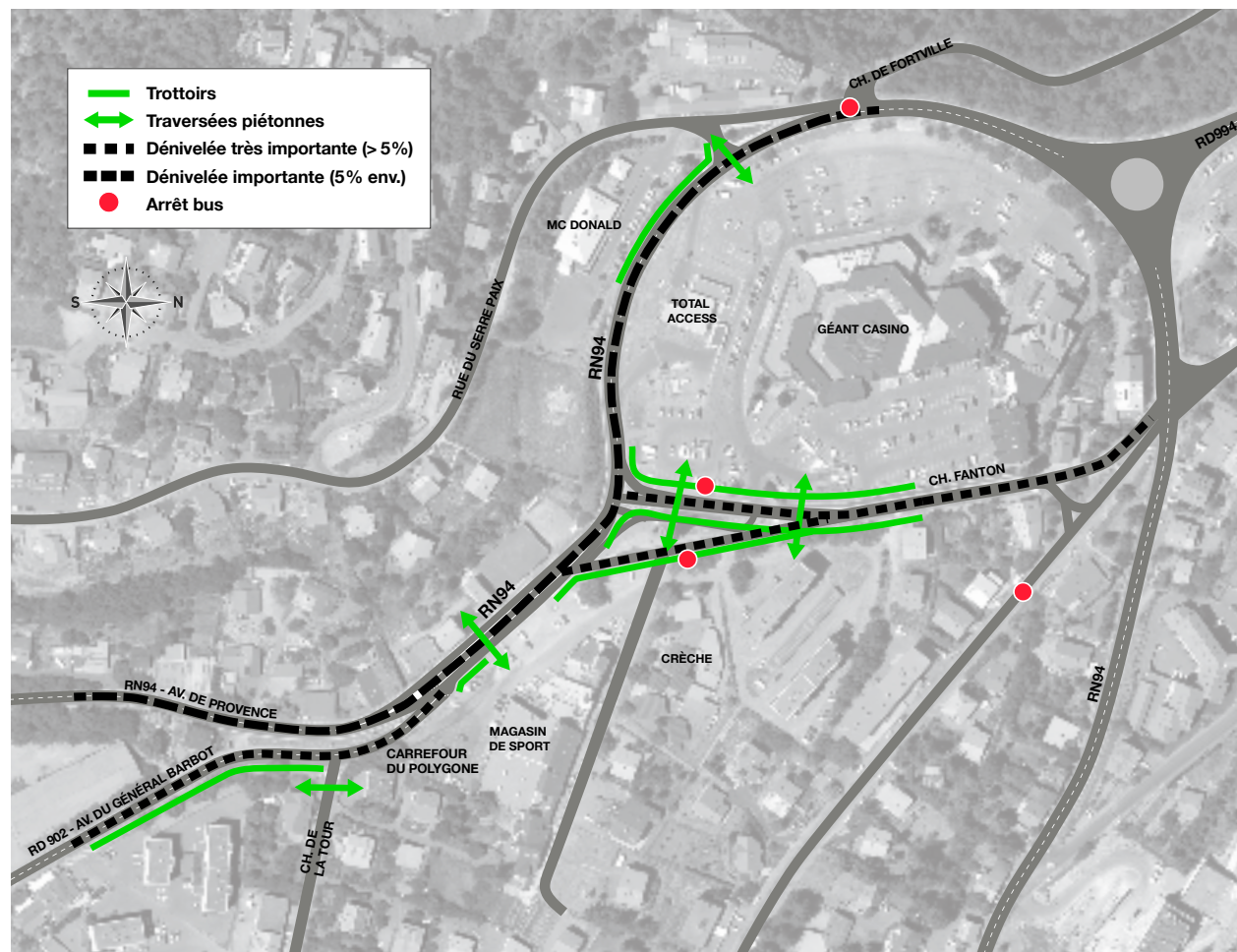
Les cheminements piétons sur la Grande Boucle sont discontinus, avec des trottoirs parfois absents.

Trois traversées piétonnes existent aujourd'hui :

- sur la RN94 à proximité du carrefour du Polygone,
- au niveau du carrefour de Serre-Paix,
- sur le chemin Fanton.

En revanche, aucun aménagement cyclable n'existe.

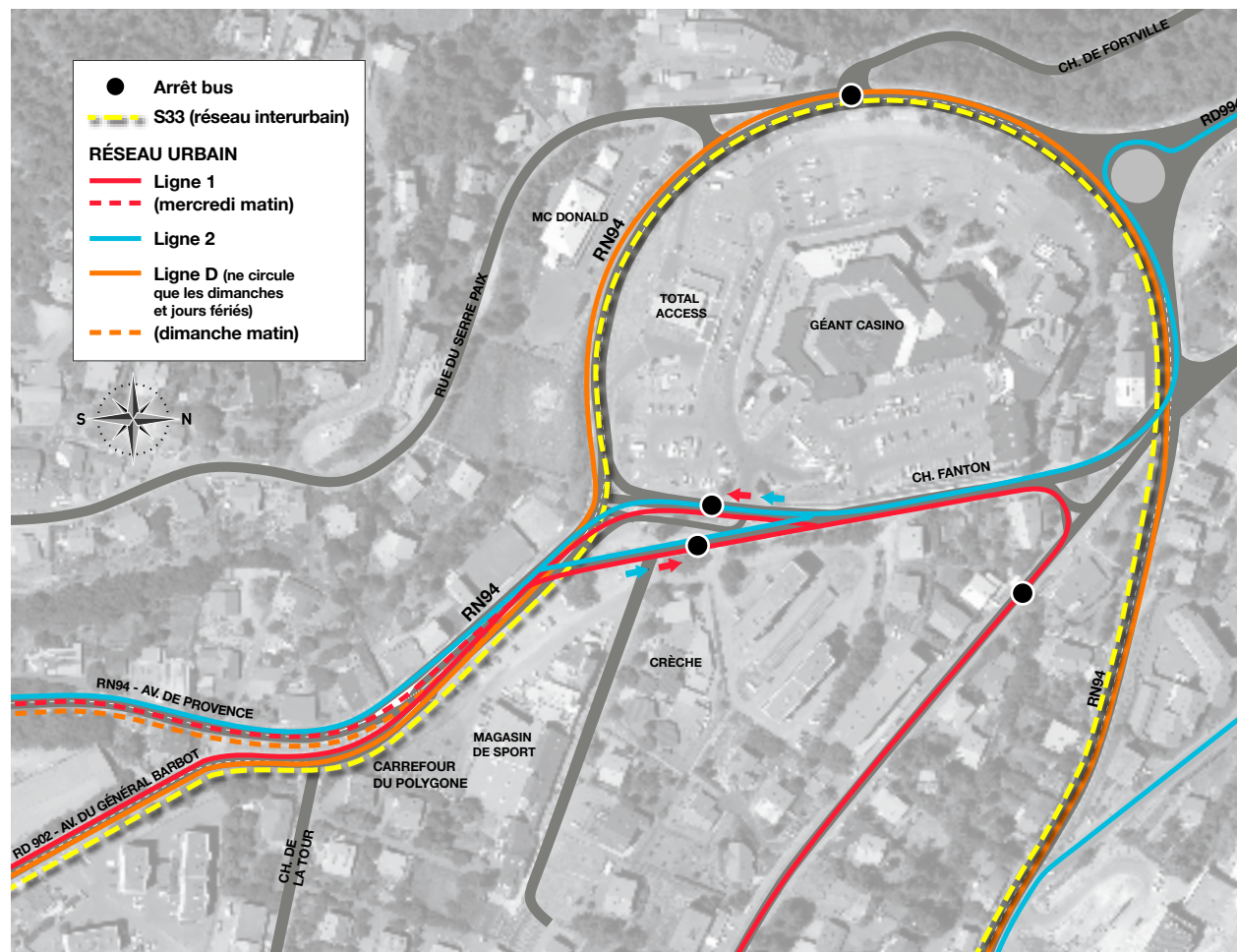
En raison des pentes fortes (>6% sur le chemin Fanton, de 8 à 12% sur l'avenue du Général Barbot et de 5% sur la RN94), dépassant la limite imposée par la réglementation d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), la création de pistes cyclables et de trottoirs nécessitera l'obtention de dérogations pour limiter les impacts du projet.



DES TRANSPORTS COLLECTIFS QUI EXISTENT MAIS DES ÉQUIPEMENTS LIMITÉS

Trois lignes de bus du réseau de transport en commun urbain local, le réseau Transports Urbains Briançonnais, empruntent la Grande Boucle. L'arrêt «Grand' Boucle», situé au niveau du chemin Fanton, en ligne sur la chaussée, est utilisé, dans chaque sens, par 25 bus chaque jour de semaine. La réinsertion de ces bus dans la circulation du chemin Fanton en direction de la RN94 est difficile.

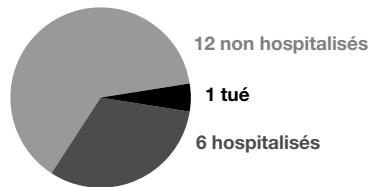
Un ramassage scolaire ainsi que la ligne de transports collectifs interurbains «Serre-Chevalier – Briançon - Oulx» ont un arrêt commun à l'intersection entre la RN94 et la rue du Serre-Paix. Celui-ci est uniquement signalé par un panneau de type C6 et un marquage jaune non conventionnel sur la chaussée (entre des zébras et des passages piétons).



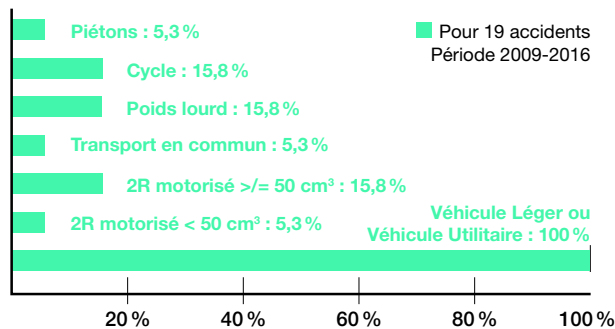
UN PROBLÈME DE SÉCURITÉ

Sur la période 2009-2016, la RN94 a été le lieu de 19 accidents corporels, 10 en intersection, 9 hors intersection. Pour l'essentiel, ils se sont produits sur des secteurs en pente et en partie rectiligne, de jour, dans des conditions atmosphériques et sur chaussée normales.

Gravité des accidents constatés



Les accidents impliquent au moins un...



- Tous les accidents impliquent au moins un véhicule léger ou un véhicule utilitaire.
- 42 % (8 sur 19) des accidents impliquent, un piéton ou un 2 roues motorisé ou pas.
- 21 % (4 sur 19) impliquent un poids lourds (dont 1 transport en commun).

Les enjeux de sécurité routière doivent être analysés au regard, d'une part du nombre et de la gravité des accidents corporels, d'autres part du nombre d'accidents matériels. Or ces derniers, bien que n'ayant pas fait l'objet de recensement exhaustif, sont nombreux sur le carrefour de la Grande Boucle, en raison d'une vitesse souvent trop importante et des conflits d'usage notamment au niveau du tourne-à-gauche vers Barbot et au carrefour du Polygone.

UNE ENTRÉE DE VILLE PEU VALORISÉE

L'aménagement actuel de la Grande Boucle est un aménagement routier essentiellement fait pour les automobilistes (peu de trottoirs, de pistes cyclables...). Il ne marque donc pas l'entrée de ville mais plutôt une zone de transit.

DES CONDITIONS D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION COMPLEXES

L'absence de trottoirs ou d'îlots sur le site rend l'entretien difficile et dangereux pour les personnels piétons. Par ailleurs, les pentes importantes et les multiples accès sur la RN94 complexifient l'accès des véhicules d'entretien et de secours.



LES OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE

Au vu de ces constats et conformément à la commande ministérielle du 3 avril 2017, le projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle de Briançon vise donc, à travers la requalification fonctionnelle, urbaine et paysagère de la RN94, du chemin Fanton et de l'avenue du Général Barbot, à :

- apporter des réserves de capacité et résoudre les conflits d'usage aux deux carrefours RN94-Chemin Fanton et RN94-Avenue du Général Barbot, pour fluidifier les flux de transit et de desserte, y compris à l'occasion des pointes saisonnières de trafic,
- renforcer la sécurité de tous les usagers aux deux carrefours et aux accès et parkings des zones commerciales et résidentielles, en réduisant la multiplicité de ces accès, en les hiérarchisant pour améliorer leur lisibilité et en réduisant la vitesse,
- favoriser les différentes pratiques de mobilité en organisant la multiplicité des modes de déplacement (y compris piétons, vélos, transports en commun), en assurant la continuité des cheminements piétons et des mobilités douces et en prenant en compte le développement du réseau des transports en commun,
- intégrer le caractère urbain et paysager du site, conformément aux orientations du Plan de Déplacements Urbains.

Par ailleurs, le projet devra prendre en compte les réseaux existants, les contraintes de maintien des accès durant les phases de travaux, ainsi que la situation topographique. En effet, situé à 1 200 mètres d'altitude, l'aménagement devra tenir compte de la viabilité hivernale.

COMMENT AMÉNAGER LE CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE DE BRIANÇON ?

LES 3 VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION DU PUBLIC

On appelle «variantes» les différentes solutions d'aménagement possible qui permettent de répondre aux grands objectifs du projet.

LA CONSTRUCTION DES VARIANTES

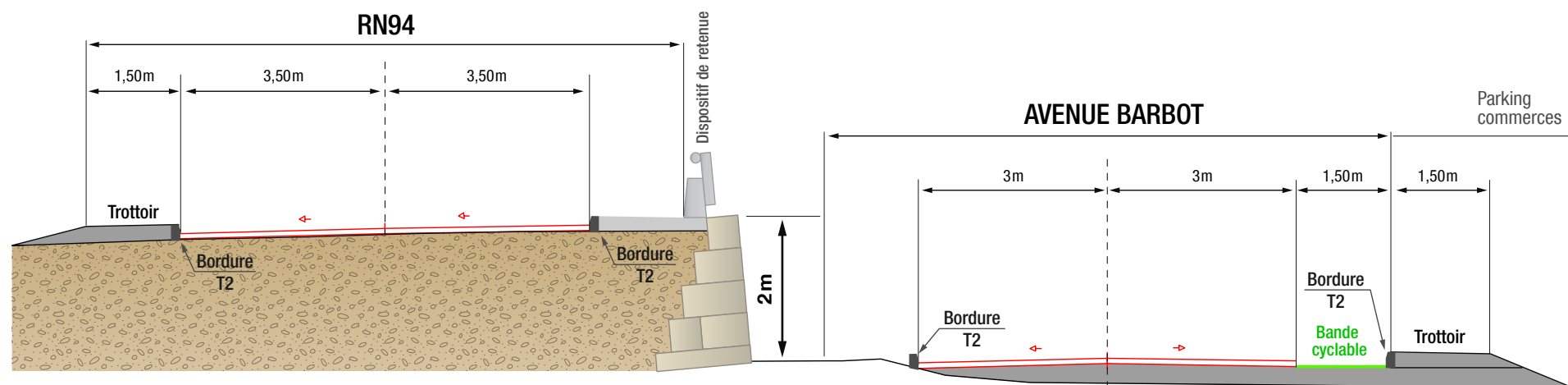
Les différentes solutions d'aménagements proposées doivent s'attacher à répondre aux objectifs de l'opération, tels que cités précédemment.

Pour ce faire, des invariants techniques auxquels l'aménagement proposé doit répondre, ont été posés. Il a ainsi été convenu de rechercher systématiquement :

- un recalibrage de la RN94, avec une largeur bidirectionnelle de 7 m ou une largeur unidirectionnelle de 3,50 m en présence de bande cyclable par exemple,
- une implantation de trottoirs minimale de 1,50 m de large,
- une bande cyclable unidirectionnelle de 1,50 m de large pour le sens montant,

- une amélioration de la lisibilité des échanges, par exemple en regroupant au maximum les accès ;
- une facilité d'accès aux commerces (dessertes et stationnements).

Les études réalisées ont permis d'aboutir à la proposition de 3 variantes différentes de traitement des carrefours du Polygone et RN94/Fanton qui répondent à ces objectifs.



LA VARIANTE 1 : REGROUPEMENT DES ÉCHANGES SUR UN CARREFOUR GIRATOIRE RN94/FANTON

La variante 1 consiste à regrouper les échanges sur un seul carrefour giratoire RN94/Fanton/Barbot en prolongeant cette dernière depuis l'actuel carrefour du Polygone jusqu'au chemin Fanton.

Le carrefour du Polygone est supprimé. Les deux voies (RN94 et avenue Barbot) se rejoignent au nouveau carrefour giratoire créé sur le chemin Fanton. Cette variante supprime une traversée piétonne sur la RN94, ainsi que des accès aux parkings qui se font directement à partir de la RN94.

Un giratoire de 25 m de rayon et à 5 branches est créé :

- Chemin Fanton ;
- Accès Centre commercial ;
- RN94 boucle (nord-ouest) ;
- Branche sud de la RN94 ;
- RD902, prolongement de l'avenue Barbot.

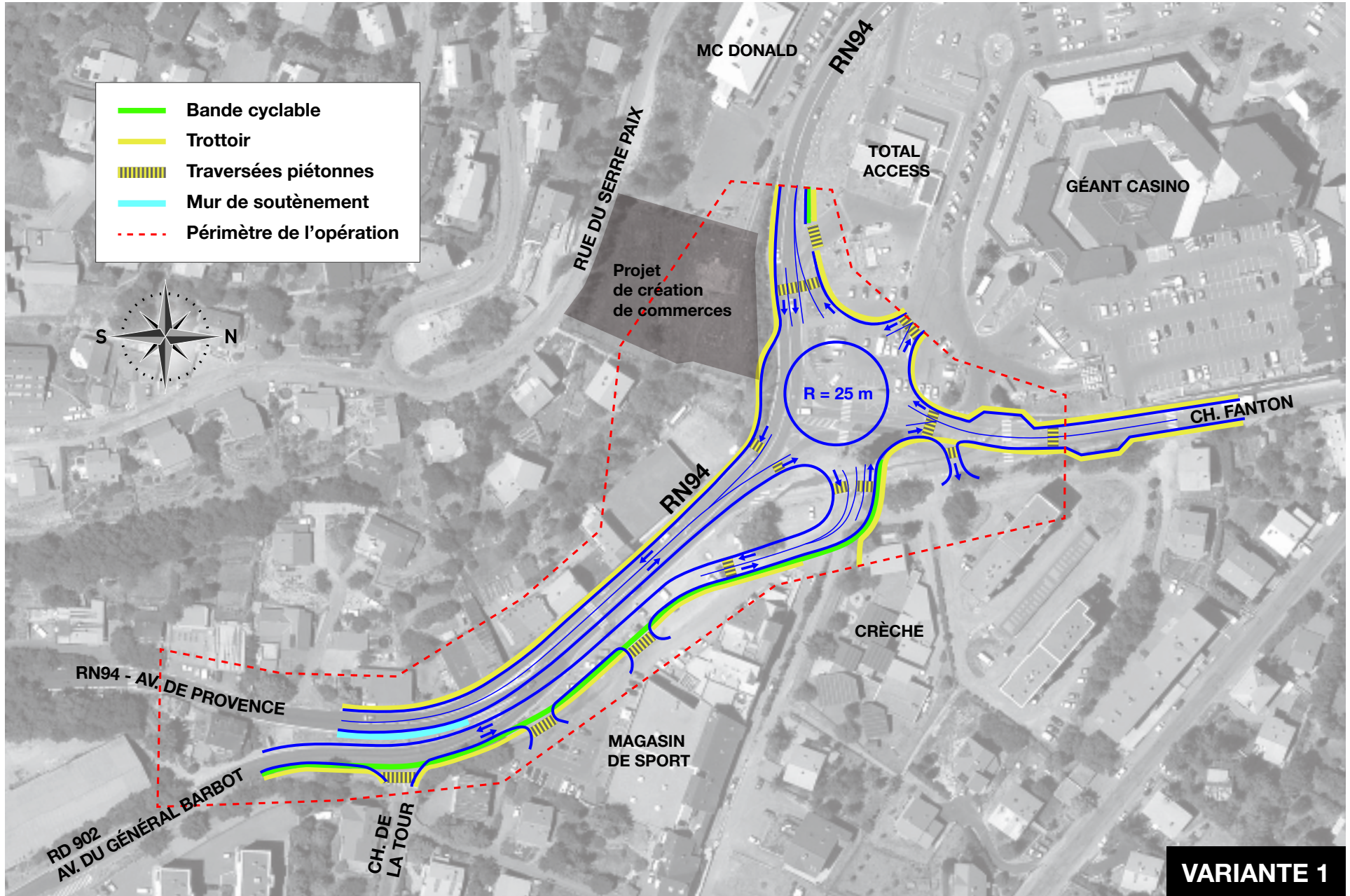
Les accès à la zone commerciale nord et sud, ainsi qu'à la ZAC Cœur de Ville se trouvent donc regroupés sur un unique carrefour giratoire.

Réserve de capacités - Variante 1

		Carrefour RN94 / Fanton
		Giratoire
	Heure de Pointe	
2020	DU MATIN	64 %
	DU SOIR	62 %
2030	DU MATIN	51 %
	DU SOIR	48 %
Hiver	DU MATIN	46 %
	DU SOIR	47 %
Été	DU MATIN	51 %
	DU SOIR	58 %

La réserve de capacité d'un carrefour mesure la capacité restante du carrefour à accueillir une hausse de trafic, sans saturation.

Par exemple, un carrefour ayant une réserve de capacité de 60 % peut recevoir, sans saturation, une augmentation de trafic de 60 %.



- Bande cyclable
- Trottoir
- ▨ Traversées piétonnes
- Mur de soutènement
- - - Périmètre de l'opération



LA VARIANTE 2 : CARREFOUR À FEUX RN94/FANTON + RACCORDEMENT BARBOT/FANTON AVEC GESTION À FEUX

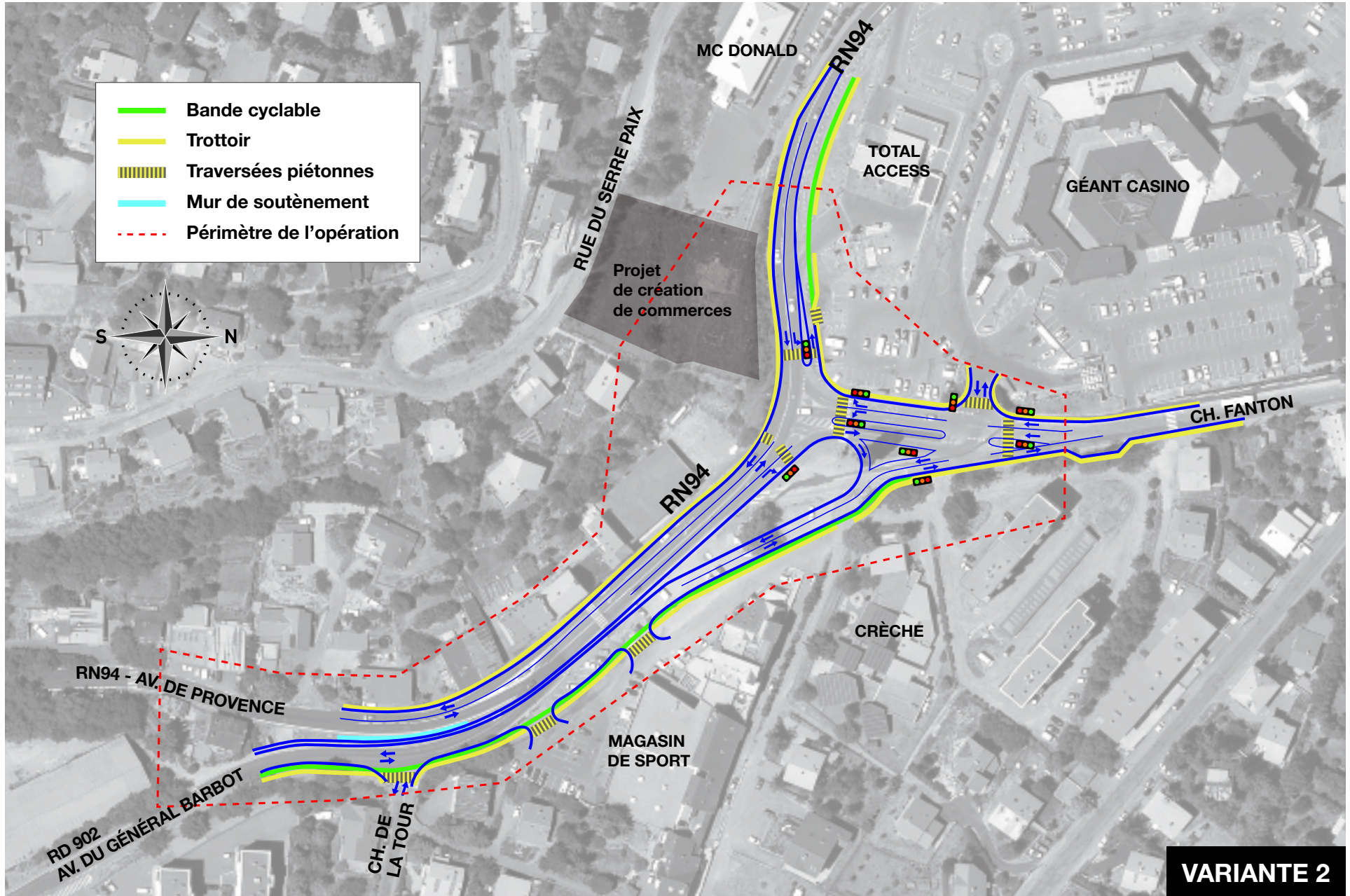
La variante 2 regroupe tous les échanges par la création d'un carrefour à feux entre la RN94 et Fanton et par le raccordement, par feux, de l'avenue Barbot prolongée sur le chemin Fanton. Il n'y a plus de carrefour du Polygone. Cette variante supprime une traversée piétonne sur la RN94 et des accès aux parkings qui se font directement à partir de la RN94.

La géométrie s'approche globalement de celle de la variante 1. L'intersection actuelle entre la RN94 et l'avenue Barbot est supprimée. Les deux voies ne se rejoignent qu'au nouveau carrefour à feux au nord.

Il conviendra d'étudier pour cette variante la possibilité de rétablir l'accès à la station-service par le centre commercial qui n'est plus assuré directement à partir de la RN94 nord. La configuration de cette variante ne facilite pas le maintien du mouvement de tourne-à-gauche actuel depuis la RN94 nord.

Réserve de capacités - variante 2

		Carrefour RN94 / Fanton	Carrefour Fanton / accès CC
	Heure de Pointe	Carrefour à feux	Carrefour à feux
2020	DU MATIN	34 %	69 %
	DU SOIR	23 %	32 %
2030	DU MATIN	16 %	51 %
	DU SOIR	6 %	16 %
Hiver	DU MATIN	13 %	26 %
	DU SOIR	18 %	31 %
Été	DU MATIN	23 %	37 %
	DU SOIR	26 %	3 %



LA VARIANTE 3 : CARREFOUR GIRATOIRE RN94/FANTON + CARREFOUR À FEUX AU POLYGONE

La variante 3 consiste à réaliser 2 carrefours : le premier entre la RN94 et le chemin Fanton, le second à feux entre la RN94 et l'avenue Barbot.

Les tracés sont relativement proches des emprises actuelles et la géométrie est relativement simple. Pour un bon fonctionnement, une voie pour le mouvement tourne-à-gauche est créée entre le giratoire au nord vers l'avenue Barbot.

Le carrefour du Polygone est décalé au nord pour que les usagers bénéficient d'une rampe moins forte (environ 5 % contre environ 8 à 10 % pour l'avenue Barbot). Il est doté de feux pour faciliter l'intersection avec les usagers sur la RN94 et une phase de vert dédiée permettra le sens inverse pour les usagers de la RN94 venant du nord. Une traversée piétonne est aménagée dans le carrefour : elle se fera sur appel pour limiter l'impact sur les flux routiers.

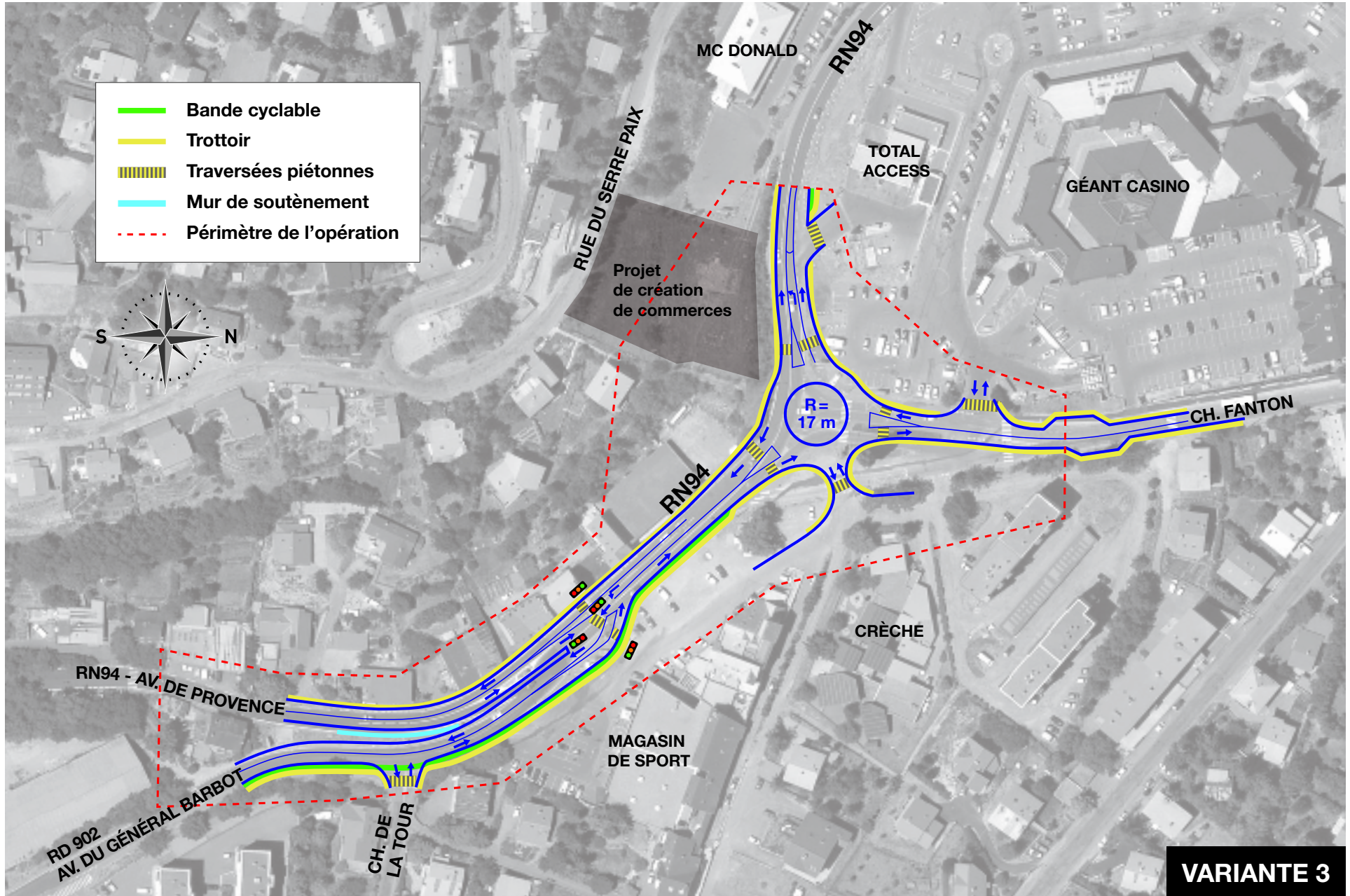
L'intersection avec le Chemin Fanton est traitée par un giratoire de rayon de 17 m. S'il permet géométriquement les connexions des branches, il est adapté pour le passage des convois exceptionnels sur la RN94 (îlot central franchissable et signalisation verticale amovible).

L'accès à la station essence est rétabli lorsque l'utilisateur vient du nord en imposant l'usage du giratoire. Cette disposition permet de ne pas stopper le flux depuis le nord lorsqu'un usager souhaite se rendre à la station essence.

Réserve de capacités - Variante 3

		Carrefour RN94 / Barbot	Carrefour RN94 / Fanton
Heure de Pointe		Carrefour à feux sans / avec appel piéton*	Giratoire
2020	DU MATIN	37 % / 19 %	61 %
	DU SOIR	34 % / 15 %	43 %
2030	DU MATIN	19 % / -4 %	47 %
	DU SOIR	21 % / -2 %	20 %
Hiver	DU MATIN	23 % / 1 %	47 %
	DU SOIR	21 % / -2 %	44 %
Été	DU MATIN	27 % / 6 %	48 %
	DU SOIR	36 % / 17 %	48 %

* Le nombre de piéton constaté ne nécessite pas l'utilisation de l'appel piéton à chaque phase de feu.



VARIANTE 3

L'ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

LES CRITÈRES D'ANALYSE ET DE COMPARAISON

Afin de faciliter la compréhension des différentes variantes et de permettre leur comparaison, une grille d'analyse multicritère a été définie avec les cofinanceurs du projet. Les critères d'analyse et de comparaison retenus, ainsi que les questions à se poser pour leur appréciation sont les suivants.

Critères	Contenu
Fonctionnement / lisibilité	Ce critère exprime l'amélioration attendue de la fluidité des trafics (locaux et de transit) et de la perception et la compréhension du fonctionnement de l'aménagement par les usagers, quel que soit leur mode de déplacement.
Fonctionnement (mise en service 2020)	Ce critère évalue le fonctionnement de l'aménagement à la date de mise en service par le calcul de sa capacité à écouler, dans des conditions de fluidité satisfaisante pour chaque type d'usagers, tous les flux, quelle que soit l'heure, la saison et quels que soient leurs modes, leurs origines, et leurs destinations.
Réserves de capacité (horizon 2030 & chassés-croisés)	Ce critère évalue le fonctionnement de l'aménagement à l'horizon 2030 par le calcul de sa capacité à écouler, dans des conditions de fluidité satisfaisante, tous les flux pour chaque type d'utilisateur quelle que soit l'heure, la saison et quels que soient leurs modes, leurs origines, et leurs destinations. La situation en 2030 est définie par l'évaluation des trafics attendus à cet horizon en prenant en compte la croissance du trafic de transit sur la RN94, celle des trafics locaux due à la réalisation des aménagements programmés (ZAC Cœur de Ville et créations de commerces) et le plan de déplacement urbain de la ville (PDU).
Offres en stationnement	Ce critère mesure l'impact de chaque variante sur l'accessibilité aux commerces, aux services publics et propriétés riveraines. Il est évalué par le nombre de places de stationnements impactées et qui ne pourront être reconstruites à proximité.
Offres pour les modes doux	Les modes doux peuvent être définis par les modes de déplacement non motorisés : vélos et piétons. La loi sur l'air aujourd'hui transposée dans le Code de l'environnement, rend obligatoire dans tout aménagement la prise en compte de tels modes. L'offre pour les modes doux est mesurée par le linéaire d'aménagements dédiés à ces modes (linéaire de trottoirs, de bandes cyclables et le nombre de traversées piétonnes).

Critères	Contenu
Sécurité	Ce critère évalue l'amélioration de la sécurité attendue au regard du bilan d'accidentologie de la situation existante et des taux d'accidentologie connus pour chaque type d'aménagement de carrefours projeté.
Caractère urbain	Ce critère traduit la capacité des aménagements projetés à être perçus par l'utilisateur comme des aménagements urbains le conduisant à adopter un comportement de conduite apaisé et adapté à une agglomération.
Entrée de ville	Ce critère évalue le potentiel de l'aménagement à être identifié facilement et sans ambiguïté par l'utilisateur comme un signal marquant de l'entrée de la ville. Il est évalué par les possibilités de chaque solution à recevoir des équipements urbains significatifs (espaces paysagers, mobiliers urbains, éclairage public etc ...) pouvant constituer ce signal d'entrée de ville.
Acoustique (ressenti)	Ce critère évalue le ressenti pour les riverains concernés. Il s'agit d'une évaluation à "dire d'expert", basée sur le fonctionnement de l'aménagement : par exemple, la fluidité de la circulation améliore l'ambiance acoustique, la congestion à un carrefour génère une gêne acoustique (files de véhicules en attente, arrêts et redémarrages de véhicule). L'étude acoustique sera complétée par un état des lieux mesurant l'ambiance sonore existante et évaluera les seuils sonores au droit de chaque aménagement à partir des trafics moyens et journaliers en 2030.
Acquisitions foncières	Ce critère est évalué à partir des surfaces de terrains qui devront être acquises pour réaliser le projet.
Impacts en phase travaux	Ce critère est évalué à partir des phasages de travaux nécessaires pour la réalisation de l'aménagement et des gênes engendrées pour les usagers des voiries et pour les riverains (alternats, accès, stationnements, etc...).
Entretien et exploitation	Ce critère est évalué à partir des contraintes d'entretien de l'aménagement (réfection de chaussées, viabilité hivernale, fonctionnement des feux). Les coûts d'entretien et d'exploitation sont estimés sur une période de vingt ans.
Coût de l'opération	Ce critère évalue le coût d'investissement nécessaire à la réalisation de l'aménagement. Il comprend les études, les acquisitions foncières et les travaux.
Délais/procédures administratives	Ce critère évalue le délai des procédures administratives et réglementaires.

LA VARIANTE 0 OU L'ÉVALUATION DU MAINTIEN DE LA SITUATION ACTUELLE

La situation actuelle (variante 0 qui consisterait à ne pas faire de travaux sur la période allant de 2018 à 2030) a été évaluée sur chacun de ces critères.

Critères	Description
Fonctionnement / lisibilité	Les tourne-à-gauche actuels (accès à la station-service et à Fanton depuis la RN94 Nord) peuvent bloquer le flux de transit. Accès directs à la zone commerciale sud sur la RN94 générant des remontées de file qui perturbent les flux. Absence d'îlots directionnels aux carrefours qui permettraient de comprendre où se positionner sur la chaussée pour pouvoir tourner.
Fonctionnement (mise en service 2020)	À la mise en service (2020), saturation du carrefour RN94/Fanton à l'HPS .
Réserves de capacité (horizon 2030 & chassés-croisés)	Saturation en 2030, à l'HPM et à l'HPS des carrefours RN94/Fanton et Polygone. Chassé-croisé d'hiver : à l'HPS, saturation des carrefours RN94/Fanton et Polygone ; à l'HPM, saturation du carrefour RN94/Fanton et temps d'attente important au carrefour du Polygone. Chassé-croisé d'été : temps d'attente importants et saturation du carrefour RN94/Fanton à l'HPS.

* HPM : Heures de pointe du matin

* HPS : Heure de pointe du soir.

Critères	Description
Offres en stationnement	Majoritairement des places marquées sur le domaine privé. Utilisation de délaissés des domaines publics pour du « stationnement sauvage », non comptabilisés aujourd'hui.
Offres pour les modes doux	L'aménagement actuel présente une traversée piétonne sur la RN94 à proximité du carrefour du Polygone, mais dont l'implantation est située en sortie de courbe de la RN, une traversée à feux au niveau du carrefour de Serre-Paix et des traversées sur le chemin Fanton. Présence partielle de trottoirs.
Sécurité	L'accidentologie montre la présence d'accidents matériels notamment au carrefour du Polygone. Le chemin Fanton présente une pente de l'ordre de 10%, ce qui rend les freinages et démarrages complexes en cas d'enneigement.
Caractère urbain	L'aménagement présente des conflits entre les flux de transit et de desserte locale (tourne-à-gauche vers Fanton) L'aménagement actuel est un aménagement routier (peu de trottoirs, carrefours routiers) et le bâti est le seul indice qui rappelle que l'on se situe en ville.
Entrée de ville	L'aménagement actuel est constitué par des carrefours routiers ne marquant pas d'entrée de ville.

Critères	Description
Acoustique (ressenti)	Les arrêts et redémarrages sur Fanton et au niveau du carrefour du Polygone sont générateurs de nuisances sonores.
Acquisitions foncières	Sans objet
Impacts en phase travaux	Sans objet
Entretien et exploitation	L'aménagement actuel ne présente pas ou peu de trottoirs ou d'îlots, ce qui facilite le déneigement des voies, avec toutefois une vigilance pour la sécurité des personnels d'exploitation et d'entretien. L'accessibilité aux véhicules d'entretien et de secours présente des pentes en long importantes et des accès multiples sur la RN.
Coût de l'opération	Sans objet
Délais/ procédures administratives	Sans objet

Les effets des 3 variantes proposées ont été évalués en comparaison avec cette variante 0.

Les résultats obtenus pour chacune des variantes sont présentés ci-après.

L'ANALYSE COMPARATIVE DE LA VARIANTE 1

Critères	Description
Fonctionnement / lisibilité	Aménagement courant et simple d'usage : - La suppression des tourne-à-gauche vers Fanton et la station-service améliore la fluidité des flux de transit - Le regroupement des accès aux zones commerciales et à la ZAC Cœur de ville sur un unique giratoire permet de concilier les flux de transit et de desserte
Fonctionnement (mise en service 2020)	Suppression des points de congestion pour le trafic local et de transit, avec une réserve de capacité > à 50 %. Fonctionnement très satisfaisant pouvant supporter une croissance notable du trafic.
Réserves de capacité (horizon 2030 & chassés-croisés)	En 2030, comme pour les chassés-croisés d'été et d'hiver, l'aménagement (carrefour RN94/Fanton/Barbot prolongée) présente des réserves de capacité supérieures à 45 %. Fonctionnement très satisfaisant pouvant supporter une croissance notable du trafic après 2030 et pour les chassés croisés.
Offres en stationnement	Suppression de 53 places marquées : - 32 pour la zone commerciale nord (Géant Casino) - 21 pour la zone commerciale sud sur 46 existantes Le prolongement de l'avenue Barbot ne permet pas d'aménager le délaissé contigu à la RN94 pour compenser cette perte.
Offres pour les modes doux	Continuité : - des cheminements piétons et desserte de toutes les branches du giratoire ; - de la bande cyclable depuis Barbot sur la RN vers le nord. Le traitement de la bande cyclable en approche du giratoire de grande taille (rayon extérieur 25 m) est prévu en réinsertion dans le flux de circulation générale. Le sens descendant ne comporte pas de bande cyclable. Suppression de la traversée piétonne en pleine voie au carrefour du Polygone car située après une courbe de la RN avec des visibilités limitées (sans possibilité d'alternative en raison de la présence d'un mur de soutènement réhaussé d'un dispositif de retenue), impliquant un allongement des temps de parcours pour les piétons sur la partie sud.

Critères	Description
Sécurité	Suppression des conflits constitués par les tourne-à-gauche depuis la RN94 vers Fanton (grâce au giratoire) et au niveau du carrefour du Polygone (grâce au prolongement de Barbot). Vigilance au niveau de la pente du chemin Fanton qui ne doit pas être critique pour les poids lourds, en particulier en hiver. Traversées piétonnes potentiellement plus difficiles, en raison de la fluidité obtenue au niveau du giratoire, notamment dans le sens nord-sud, et de la trajectoire dans l'anneau pour les usagers de la RN94. Cet aménagement constitue néanmoins une amélioration par rapport à la situation actuelle.
Caractère urbain	Amélioration du traitement de la section courante et du carrefour aux dimensions habituellement courantes hors agglomération par la réalisation de trottoirs. Cet aménagement doit être accompagné d'une intervention en équipements (candélabres, mobiliers) et en aménagements paysagers pour affirmer le caractère urbain.
Entrée de ville	Affirmation de l'entrée de ville avec, au niveau du grand giratoire, des aménagements paysagers et du mobilier aisément identifiables par l'usager en transit.
Acoustique (ressenti)	Amélioration de la perception de bruit grâce à la fluidité du trafic (il n'y aura plus de véhicules en attente chemin Fanton et avenue du Général Barbot). En revanche, le prolongement de cette dernière peut avoir un impact négatif sur les riverains.
Acquisitions foncières	Consommation d'emprises importantes pour le prolongement de l'avenue du Général Barbot et le grand giratoire. Pas d'impact direct sur le bâti.

Critères	Description
Impacts en phase travaux	<p>Réalisation par phase du grand giratoire pénalisante pour les usagers de la RN94 et du chemin Fanton.</p> <p>Réduction des largeurs de voies pendant la construction du mur de soutènement entre la RN94 et l'avenue du général Barbot.</p> <p>Maintien complexe des accès aux commerces de la zone sud (Go Sport) durant les travaux de prolongement de l'avenue Barbot.</p> <p>Possibilités d'installations de chantier dans le périmètre de l'opération limitées en raison de l'espace nécessaire à l'aménagement du grand giratoire.</p> <p>Maintien de l'accès à la crèche sur Fanton car peu d'aménagements réalisés à cet endroit.</p>
Entretien et exploitation	<p>Nouvelles tâches d'entretien des aménagements paysagers de l'îlot central du giratoire et de déneigement des trottoirs et des îlots.</p> <p>Contraintes d'évacuation de la neige : la création de trottoirs et d'îlots rend l'entretien hivernal plus compliqué avec des tâches de déneigement spécifiques.</p> <p>Accès pour les véhicules d'intervention et de secours clarifiés. Circulation des véhicules d'intervention et de secours possible, avec toutefois des pentes en long importantes, comme aujourd'hui.</p> <p>Surcoût d'entretien sur 20 ans : 27,3 k€</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entretien chaussée : $+130 \text{ ml} \times 7 \text{ €/ml/an} \times 20\text{ans} = 18,2\text{k€}$ - Déneigement : $+130 \text{ ml} \times 3,5\text{€/ml/an} \times 20\text{ans} = 9,1\text{k€}$
Coût de l'opération	Coût élevé (3,13 M€)
Délais/ procédures administratives	<p>Réalisation d'une procédure cas par cas (procédure environnementale).</p> <p>Réalisation d'une étude d'impact selon les conclusions de l'Autorité Environnementale.</p> <p>Si accord du gestionnaire nécessaire pour le rejet des eaux pluviales dans le réseau communal. Pas de Dossier Loi sur l'Eau nécessaire.</p> <p>Possible de prescription de diagnostic archéologique par la DRAC, service régional de l'archéologie.</p> <p>Enquête parcellaire (procédure conjointe avec l'enquête publique) pour les acquisitions foncières.</p> <p>Avant décision des services instructeurs, les variantes sont considérées comme équivalentes.</p>

PRINCIPE DE CODIFICATION ADOPTÉ

- Effet très bénéfique (+2)
- Sans effet (0)
- Effet très négatif (-2)
- Effet bénéfique (+1)
- Effet négatif (-1)

L'ANALYSE COMPARATIVE DE LA VARIANTE 2

Critères	Description
Fonctionnement / lisibilité	Simple d'usage mais avec des mouvements pouvant se révéler contraignant pour les usagers motorisés : <ul style="list-style-type: none"> - La fluidité des flux de transit est améliorée. - Le regroupement des accès aux zones commerciales et à la ZAC Cœur de Ville sur le double carrefour à feux permet de concilier les flux de transit et de desserte. - Le tourne-à-gauche RN nord vers la station service est maintenu ou sera géré par accès direct depuis le parking Géant Casino.
Fonctionnement (mise en service 2020)	À la mise en service, l'aménagement général offre des réserves de capacités correctes (> 20 %). Néanmoins, la proximité des 2 carrefours à feux pose des problèmes de perturbation du fonctionnement (interférence par les remontées de file) et de coordination des phasages. Le double carrefour à feux peut donc présenter des dysfonctionnements, avec cependant une amélioration par rapport à l'existant qui sature à l'HPS en sortie de Fanton sur la RN94.
Réserves de capacité (horizon 2030 & chassés-croisés)	En 2030, les réserves de capacité moyennes sont de : <ul style="list-style-type: none"> - 16 % à l'HPM et 6 % à l'HPS sur le carrefour RN94/Fanton, - > 15 % sur le carrefour Fanton / Centre Commercial / Barbot prolongée. À l'HPS, le tourne-à-gauche depuis Fanton vers la RN94 est saturé avec une réserve négative de -2 %. Pour le chassé-croisé d'hiver, les réserves de capacité moyennes sont à l'HPM de 18 % et à l'HPS de 13 %. Pour le chassé-croisé d'été, les réserves de capacité sont faibles à l'HPS pour le carrefour Fanton / Centre Commercial / Barbot prolongée (3 %). En 2030 aux heures de pointe et lors des chassés croisés, des dysfonctionnements peuvent apparaître par saturation des aménagements. L'aménagement offre cependant une amélioration par rapport à l'existant du fait du carrefour à feux qui permet aux usagers de la voirie locale de s'insérer sur la RN94 en toute sécurité.

Critères	Description
Offres en stationnement	Suppression de 21 places (sur 46 existantes) pour la zone commerciale sud. Le prolongement de l'avenue Barbot ne permet pas d'aménager les délaissés pour compenser cette perte.
Offres pour les modes doux	Continuité : <ul style="list-style-type: none"> - des cheminements piétons pour toutes les branches des carrefours ; - de la bande cyclable depuis Barbot sur la RN94 vers le nord, avec réintégration dans les flux de circulation générale avant le double carrefour à feux. Le sens descendant ne comporte pas de bande cyclable. Sécurisation des traversées piétonnes par les phases de feux au carrefour RN94/Fanton. Suppression de la traversée piétonne en pleine voie au Polygone car située après une courbe de la RN94 avec des visibilité limitées (sans possibilité d'alternative en raison de la présence d'un mur de soutènement réhaussé d'un dispositif de retenue), impliquant un allongement des temps de parcours pour les piétons sur la partie sud.
Sécurité	Suppression des conflits de tourne-à-gauche au niveau du carrefour du Polygone grâce au prolongement de l'avenue Barbot. Carrefour à feux favorable pour briser les vitesses et sécurisant pour les traversées piétonnes. Point de vigilance en section courante de la RN94, en raison d'un aménagement plutôt linéaire favorable à la prise de vitesse lorsque les feux sont au vert.
Caractère urbain	Amélioration par le traitement de la section courante (création de trottoirs) et du carrefour à feux bien adapté au contexte urbain. L'opération doit s'accompagner de mesures d'insertion (candélabres, mobiliers urbains,...)

Critères	Description
Entrée de ville	Le carrefour à feux Fanton sur la RN94 ne constitue pas réellement un marqueur d'entrée de ville, cependant, l'aménagement par feux offre un meilleur marqueur que les carrefours actuels.
Acoustique (ressenti)	Le double carrefour à feux crée un ressenti défavorable des riverains du fait des arrêts/redémarrages des véhicules. Le prolongement de l'avenue du général Barbot, qui rapproche les circulations locales des riverains, peut également avoir un impact négatif.
Acquisitions foncières	Consommation d'emprises importantes pour le prolongement de l'avenue Barbot et pour le carrefour à feux, avec des élargissements pour intégrer les voies de stockage et de tourne-à-gauche. Pas d'impact direct sur le bâti.
Impacts en phase travaux	Simplicité de mise en œuvre des travaux de réalisation d'îlots directionnels. Réduction des largeurs de voies pendant la construction du mur de soutènement entre la RN94 et l'avenue Barbot. Maintien complexe des accès aux commerces de la zone sud (Go Sport) durant les travaux de prolongement de l'avenue Barbot. Possibilités d'installations de chantier dans le périmètre de l'opération limitées en raison de l'espace nécessaire à l'aménagement. Contrainte forte de maintien des accès aux services publics durant les travaux réalisés devant les établissements publics sur Fanton.
Entretien et exploitation	Nouvelles tâches d'entretien des feux, de déneigement des trottoirs et des nombreux îlots directionnels. Accès pour les véhicules d'intervention et de secours clarifiés. Circulation des véhicules d'intervention et de secours possible, avec toutefois des pentes en long importantes, comme aujourd'hui. Surcoût d'entretien sur 20 ans : 79,5k€ - Entretien chaussée : $+150 \text{ ml} \times 7\text{€}/\text{ml}/\text{an} \times 20\text{ans} = 21\text{k€}$ - Déneigement : $+150 \text{ ml} \times 3,5\text{€}/\text{ml}/\text{an} \times 20\text{ans} = 10,5\text{k€}$ - Carrefour à feux : $2 \times 1200 \text{ €/an} \times 20\text{ans} = 48\text{k€}$

Critères	Description
Coût de l'opération	Coût élevé (2,57 M€)
Délais/procédures administratives	Réalisation d'une procédure cas par cas. Réalisation d'une étude d'impact selon les conclusions de l'Autorité Environnementale. Accord du gestionnaire nécessaire pour le rejet des eaux pluviales dans le réseau communal. Dans cette hypothèse, pas de Dossier Loi sur l'Eau nécessaire. Possible de prescription de diagnostic archéologique par la DRAC, service régional de l'archéologie. Enquête parcellaire (procédure conjointe avec l'enquête publique) pour les acquisitions foncières. Avant décision des services instructeurs, les variantes sont considérées comme équivalentes.

PRINCIPE DE CODIFICATION ADOPTÉ

■ Effet très bénéfique (+2)	■ Sans effet (0)	■ Effet très négatif (-2)
■ Effet bénéfique (+1)	■ Effet négatif (-1)	

L'ANALYSE COMPARATIVE DE LA VARIANTE 3

Critères	Description
Fonctionnement / lisibilité	Aménagement courant et simple, sans pour autant permettre tous les mouvements au niveau du carrefour du Polygone. Les accès à la zone commerciale nord (Géant Casino) par Fanton desservi par le giratoire et l'accès à la ZAC Cœur de Ville par le carrefour à feux RN94/Barbot permettent de concilier les flux de transit et de desserte en les répartissant sur le carrefour giratoire et le carrefour à feux.
Fonctionnement (mise en service 2020)	Suppression des points de congestion avec des réserves de capacité satisfaisantes : > 40 % au carrefour RN94 / Fanton ; de 34 à 13 % au carrefour du Polygone en fonction du nombre de traversées piétonnes. Fonctionnement satisfaisant, même avec des appels piétons réguliers.
Réserves de capacité (horizon 2030 & chassés-croisés)	Fonctionnement très satisfaisant du giratoire RN94 / Fanton, avec des réserves de capacité moyennes de 47 % à l'HPM, 20 % à l'HPS et > 40 % pour les chassés croisés d'hiver et d'été. Fonctionnement dépendant du flux piétons au carrefour à feux du Polygone, avec des réserves de capacités moyennes de 19 % sans traversées piétonnes à -4 % si un piéton se présente à chaque cycle ; de 21 % à -2 % pour le chassé hivernal et de 27 % à 6 % pour le chassé-croisé d'été. Traversée piétonne sécurisée possible au giratoire, à environ 75 m de la traversée au feu.
Offres en stationnement	Suppression de 19 places marquées, dont 6 pour Géant Casino et 13 (sur 46 existantes) pour la zone commerciale sud. Le délaissé le long de la RN94 entre les 2 carrefours permet d'envisager une compensation au moins égale au nombre de places supprimées pour la zone commerciale sud.

Critères	Description
Offres pour les modes doux	Continuité : - des cheminements piétons et desserte de toutes les branches du giratoire. - de la bande cyclable montante depuis Barbot sur la RN94 au nord. Le traitement de la bande cyclable en approche du giratoire de taille moyenne (rayon extérieur 17 m) est prévu en réinsertion dans le flux de circulation générale. Le sens descendant ne comporte pas de bande cyclable. Sécurisation de la traversée piétonne de la RN94 grâce au carrefour à feux du Polygone.
Sécurité	Amélioration par : - transformation du tourne-à-gauche de la RN94 vers Barbot d'un cédez-le-passage en gestion par feux ; - suppression des conflits de tourne-à-gauche de la RN94 vers Fanton, grâce au giratoire ; - limitation des prises de vitesse grâce à la taille moyenne du giratoire - trajectoire plus directe pour le mouvement RN94 sud vers Fanton avec et cependant un changement de direction global qui oblige l'usager à réduire sa vitesse. Des ajustements sont possibles pour limiter ce défaut de déflexion ; - réduction de la pente à 7,5 % de Fanton et calage de l'assiette du giratoire pour la circulation des poids lourds en hiver.
Caractère urbain	Amélioration du traitement de la section courante et des carrefours par la réalisation de trottoirs. Cet aménagement mixte avec un carrefour à feux et un giratoire de taille moyenne doit être accompagné d'une intervention en équipements (candélabres, mobiliers) et en aménagements paysagers pour affirmer le caractère urbain.
Entrée de ville	Affirmation de l'entrée de ville avec, au niveau du giratoire, des aménagements paysagers et du mobilier aisément identifiables par l'usager en transit.

Critères	Description
Acoustique (ressenti)	Amélioration de la perception de bruit grâce à la fluidité du trafic. Le carrefour à feux RN94/Barbot génère un ressenti défavorable des riverains du fait des arrêts/redémarrages des véhicules.
Acquisitions foncières	Consommation d'emprises relativement faibles (non prolongement de l'avenue Barbot et giratoire de taille modéré). Pas d'impact direct sur le bâti.
Impacts en phase travaux	Réalisation par phase du giratoire pénalisante pour les usagers de la RN94 et du chemin Fanton. Simplicité de l'aménagement du carrefour à feux. Longueur réduite du mur de soutènement entre la RN94 et l'avenue Barbot. Installations de chantier facilitées par l'utilisation de la zone de « stationnement sauvage » en rive est de la RN94 entre les 2 carrefours. Maintien des accès à la zone commerciale sud et à la crèche sur Fanton facilité par la limitation des travaux sur ces secteurs.
Entretien et exploitation	Nouvelles tâches d'entretien des aménagements paysagers de l'îlot central du giratoire et des feux, ainsi que de déneigement des trottoirs et des îlots. Contraintes d'évacuation de la neige : la création de trottoirs et d'îlots rend l'entretien hivernal plus compliqué avec des tâches de déneigement spécifiques Accès pour les véhicules d'intervention et de secours clarifiés. Circulation des véhicules d'intervention et de secours possible, avec toutefois des pentes en long importantes, comme aujourd'hui. Surcoût d'entretien sur 20 ans : 30.3k€ - Entretien chaussée : $+30 \text{ ml} \times 7 \text{ €/ml/an} \times 20\text{ans} = 4,2\text{k€}$ - Déneigement : $+30 \text{ ml} \times 3,5\text{€/ml/an} \times 20\text{ans} = 2,1\text{k€}$ - Carrefour à feux : $1 \times 1200 \text{ €/an} \times 20\text{ans} = 24\text{k€}$
Coût de l'opération	Coût compatible avec l'enveloppe du Contrat de Plan État-Région (2,18 M€)

Critères	Description
Délais/procédures administratives	Réalisation d'une procédure cas par cas sera réalisée. Réalisation d'une étude d'impact selon les conclusions de l'Autorité Environnementale. Accord du gestionnaire nécessaire pour le rejet des eaux pluviales dans le réseau communal. Dans cette hypothèse, pas de Dossier Loi sur l'Eau nécessaire. Possible de prescription de diagnostic archéologique par la DRAC, service régional de l'archéologie. Enquête parcellaire (procédure conjointe avec l'enquête publique) pour les acquisitions foncières. Avant décision des services instructeurs, les variantes sont considérées comme équivalentes.

PRINCIPE DE CODIFICATION ADOPTÉ

■ Effet très bénéfique (+2)	■ Sans effet (0)	■ Effet très négatif (-2)
■ Effet bénéfique (+1)	■ Effet négatif (-1)	

LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE DES TROIS VARIANTES

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Fonctionnement / lisibilité	+2	+1	+1
Fonctionnement (Mise en service en 2020)	+2	+1	+2
Réserves de capacité (horizon 2030 & chassés croisés)	+2	+1	+1
Offres en stationnements	-2	-1	-1
Offres pour les modes doux	+1	+1	+2
Sécurité	+1	+2	+1
Caractère urbain	+1	+2	+1
Entrée de Ville	+2	+1	+2
Acoustique	+1	-1	0
Acquisition foncière	-2	-2	-1
Impacts en phase travaux	-2	-2	-1
Entretien et exploitation	-1	-2	-1
Coût de l'opération	-2	-2	-1
Délais / procédures administratives	-1	-1	-1

PRINCIPE DE CODIFICATION ADOPTÉ

- Effet très bénéfique (+2)
- Effet bénéfique (+1)
- Sans effet (0)
- Effet négatif (-1)
- Effet très négatif (-2)

LA PONDÉRATION DES CRITÈRES

Chacun des critères retenus pour comparer les variantes a été pondéré, sur une échelle de 1 à 4, en fonction de son importance, le coefficient 4 permettant de donner un poids plus important aux critères admis comme prépondérants par le maître d'ouvrage.

	Pondération à 4	Pondération à 3	Pondération à 2	Pondération à 1
Critères	<ul style="list-style-type: none"> - Fonctionnalité / lisibilité - Offres en stationnements - Offres pour les modes doux - Sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> - Fonctionnement (mise en service 2020) - Réserves de capacité (2030 et chassés - croisés) - Caractère urbain - Entrée de ville - Acquisitions foncières - Entretien et exploitation - Coût de l'opération 	<ul style="list-style-type: none"> - Acoustique (ressenti) 	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts en phase travaux - Délais / Procédures administratives

CONCLUSION DE L'ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES

À partir des coefficients de pondération et de la synthèse de l'analyse selon les différents critères, on obtient les notes pondérées ci-contre.

	Coefficients de pondération	Notes pondérées		
		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Fonctionnement / lisibilité	4	8	4	4
Fonctionnement (Mise en service en 2020)	3	6	3	6
Réserves de capacité (horizon 2030 & chassés croisés)	3	6	3	3
Offres en stationnements	4	-8	-4	-4
Offres pour les modes doux	4	4	4	8
Sécurité	4	4	8	4
Caractère urbain	3	3	6	3
Entrée de Ville	3	6	3	6
Acoustique	2	2	-2	0
Acquisition foncière	3	-6	-6	-3
Impacts en phase travaux	1	-2	-2	-1
Entretien et exploitation	3	-3	-6	-3
Coût de l'opération	3	-6	-6	-3
Délais / procédures administratives	1	-1	-1	-1
TOTAL		13	4	19

L'évaluation pondérée de chacune des variantes montre que la variante 3, avec 19 points, obtient la meilleure note générale, devant la variante 1 et, de manière plus marquée, devant la variante 2.

LA VARIANTE PRÉFÉRENTIELLE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'ÉVALUATION COMPARÉE DES 3 VARIANTES

La variante 1

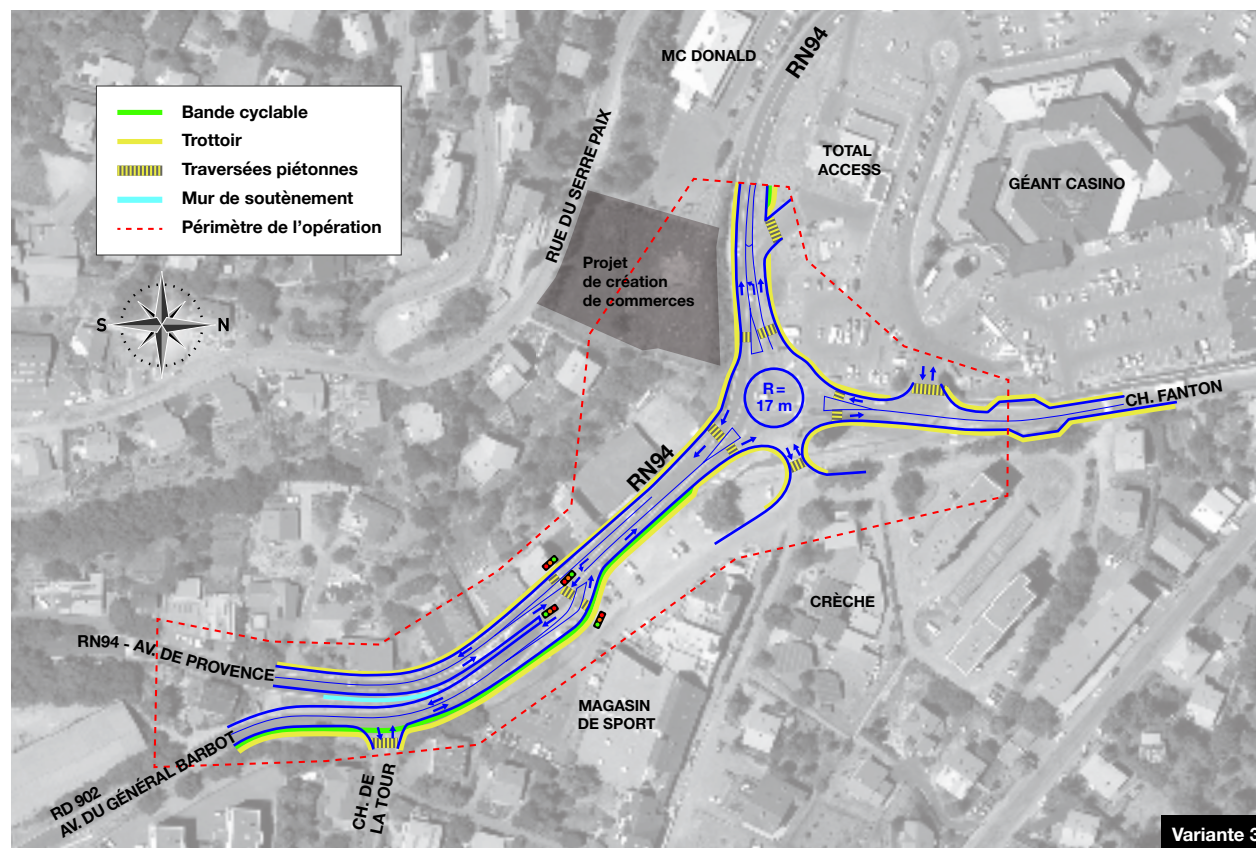
Si elle apporte une bonne réponse aux objectifs, elle est consommatrice d'emprises et présente un coût élevé, qui excède l'enveloppe actuelle du Contrat de Plan État Région.

La variante 2

Elle présente, aux heures de pointe, des difficultés de fonctionnement et celui-ci n'est pas assuré à l'horizon 2030. La proximité du feu régulant l'avenue du général Barbot et celui du chemin Fanton nuit au fonctionnement général du carrefour. Cette variante est en outre consommatrice d'emprises et son coût élevé dépasse l'enveloppe actuelle du Contrat de Plan État Région.

La variante 3

Elle apporte une bonne réponse aux objectifs, avec une consommation d'emprises limitée et les plus faibles impacts sur les zones commerciales. Son fonctionnement à l'horizon 2030 est satisfaisant et son coût compatible avec l'enveloppe actuelle du Contrat de Plan État Région.

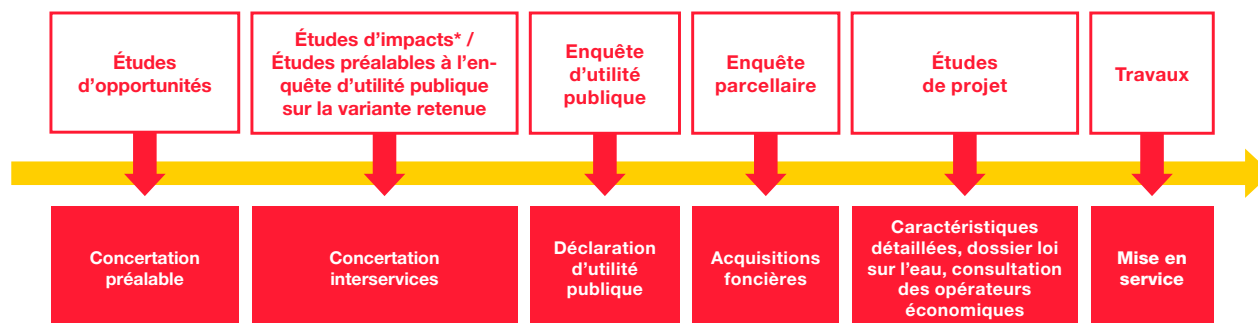


En conclusion, en amont de la phase de concertation et de l'expression du public, le maître d'ouvrage considère la variante 3 comme la variante d'aménagement préférée.

QUELLE MISE EN ŒUVRE DE L'AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE DE BRIANÇON ?

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

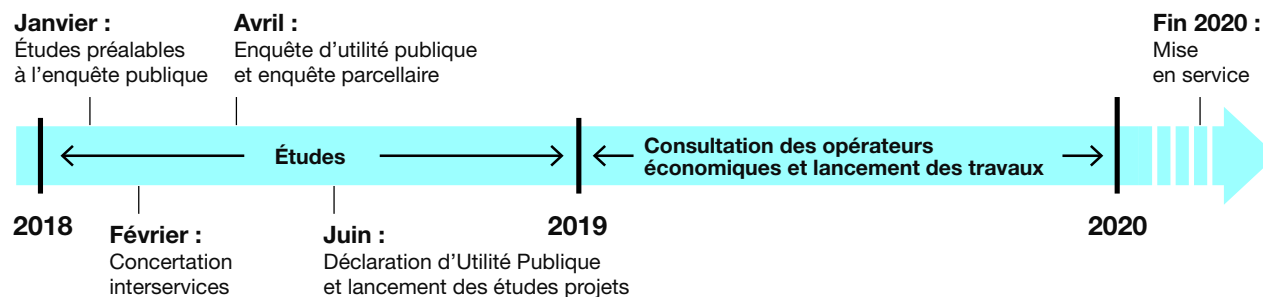
La réalisation de tout aménagement routier est soumise à un certain nombre d'étapes et procédures réglementaires qui expliquent les délais entre le lancement du projet et sa mise en service.

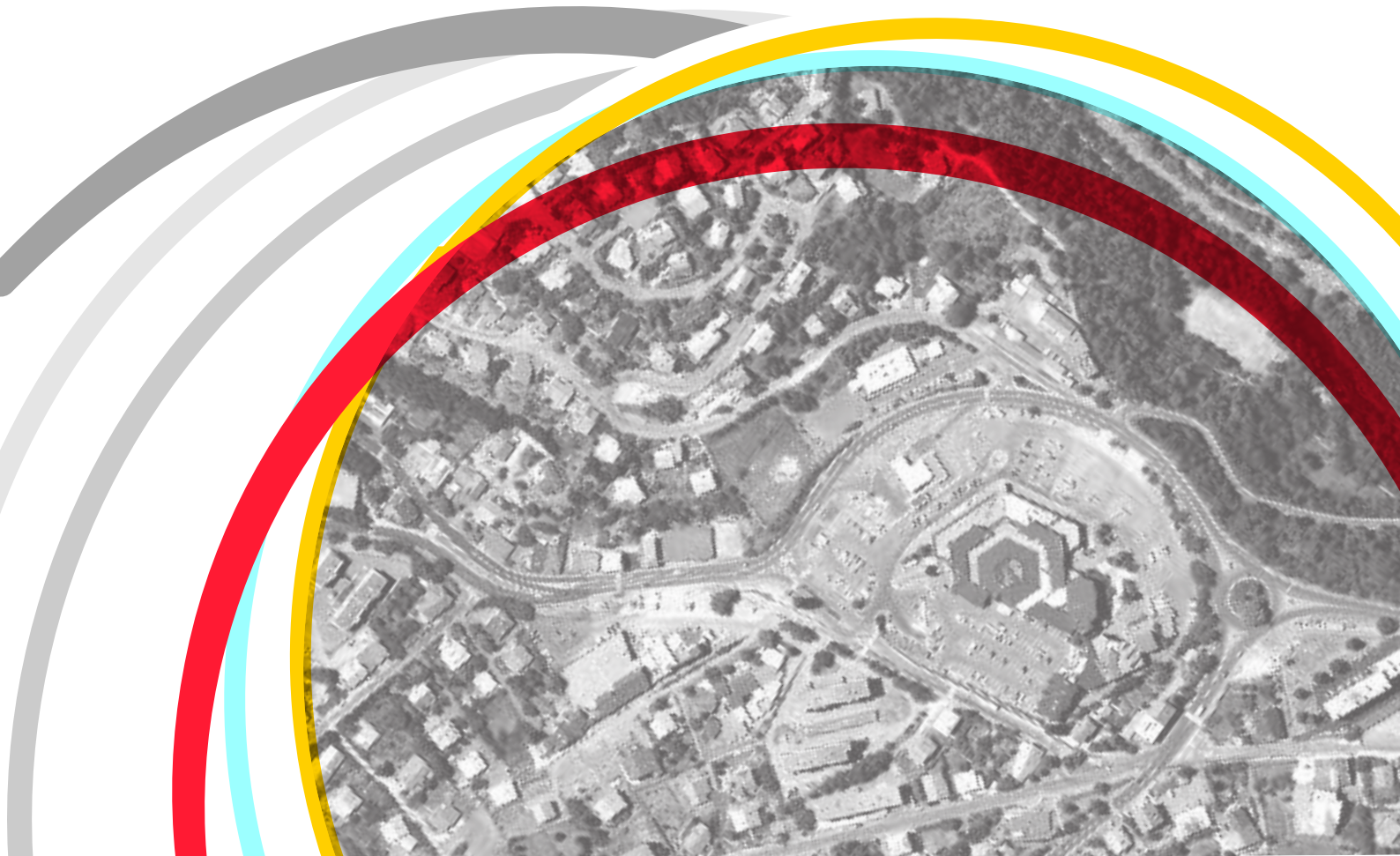


* Étude d'impact : Étude qui sera réalisée par le maître d'ouvrage selon l'avis de l'Autorité Environnementale

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET

À l'issue de la concertation, d'ici fin 2017, il conviendra pour le maître d'ouvrage de retenir la meilleure variante. Le **bilan de la concertation**, qui sera rendu public sur le site internet de la DIRMED, servira au maître d'ouvrage et aux collectivités partenaires pour le choix de la variante qui sera approfondie dans la suite des études.





2. SUPPORTS D'INFORMATION

B. PANNEAUX D'EXPOSITION

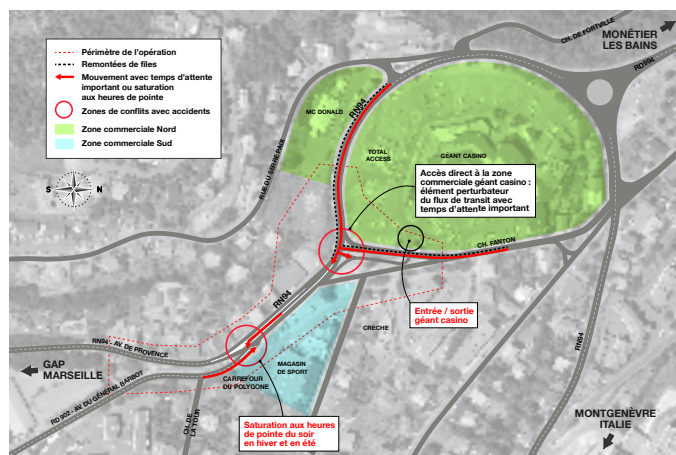
Aménagement du carrefour de la Grande Boucle de Briançon

Concertation publique

du 30 octobre
au 13 novembre 2017

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE

UNE SITUATION À AMÉLIORER

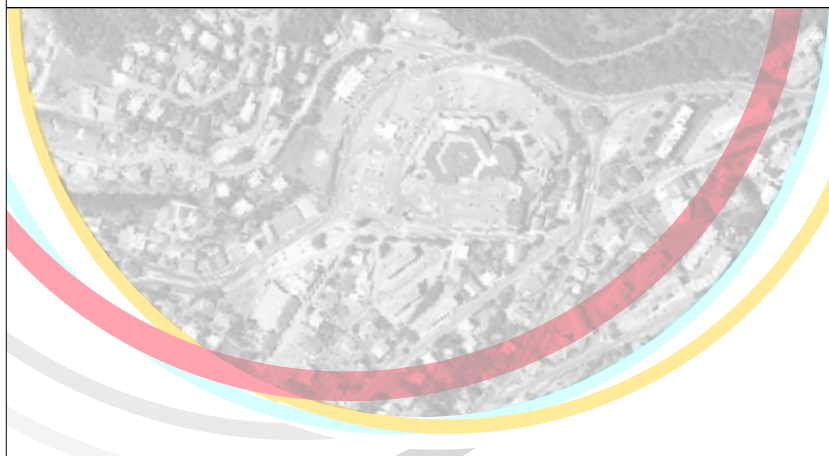
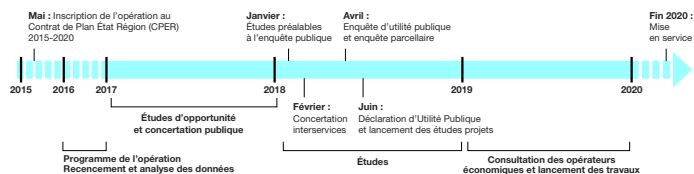
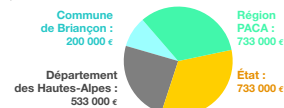


LES OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT

- Fluidifier et améliorer la sécurité des carrefours du Polygone et Fanton, les accès et parkings des zones commerciales et résidentielles
- Assurer la sécurité de tous les usagers
- Prendre en compte les modes doux (cheminement piétons, bandes cyclables ou multifonctionnelles) et les transports en commun
- Intégrer les orientations du projet du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la ville

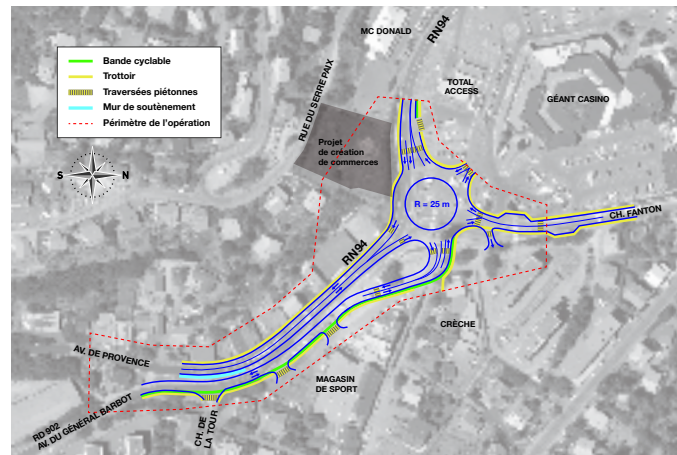
UN PROJET COFINANCÉ

Inscription du projet au Contrat de Plan État Région 2015-2020 pour un montant de 2,2 M€ TTC.



VARIANTE D'AMÉNAGEMENT 1

**REGROUPEMENT DES ÉCHANGES
 SUR UN GIRATOIRE RN94 - FANTON**



**EFFETS PAR RAPPORT
 À L'EXISTANT**

Fonctionnement / lisibilité	+2	Entrée de Ville	+2
Fonctionnement (Mise en service en 2020)	+2	Acoustique	+1
Réserves de capacité (horizon 2030 & chassés croisés)	+2	Acquisition foncière	-2
Offres en stationnements	-2	Impacts en phase travaux	-2
Offres pour les modes doux	+1	Entretien et exploitation	-1
Sécurité	+1	Coût de l'opération	-2
Caractère urbain	+1	Délais / procédures administratives	-1

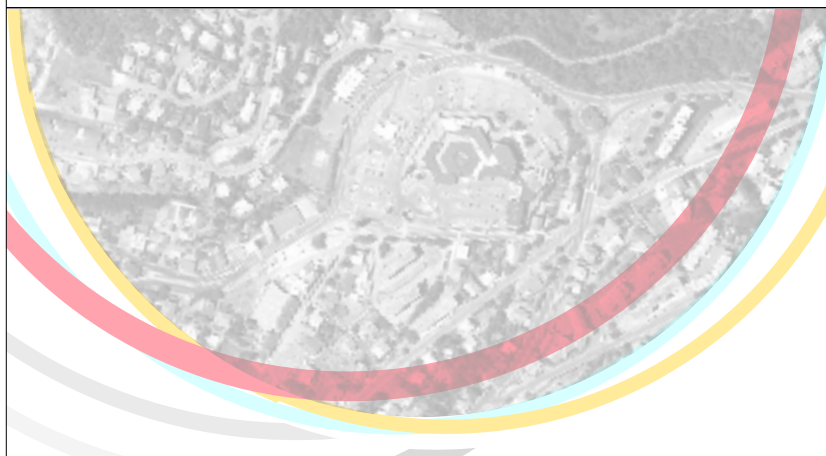
■ Effet très bénéfique (+2) ■ Sans effet (0) ■ Effet très négatif (-2)
 ■ Effet bénéfique (+1) ■ Effet négatif (-1)

**PRINCIPALES
 CARACTÉRISTIQUES**

- Suppression du carrefour du Polygone
- Prolongement de l'avenue Barbot jusqu'au nouveau giratoire créé sur le chemin Fanton
- Suppression d'une traversée piétonne sur la RN94, ainsi que des accès aux parkings de la zone commerciale sud, à partir de la RN94
- Regroupement des accès à la zone commerciale nord et sud, ainsi qu'à la ZAC Cœur de Ville sur un unique carrefour giratoire

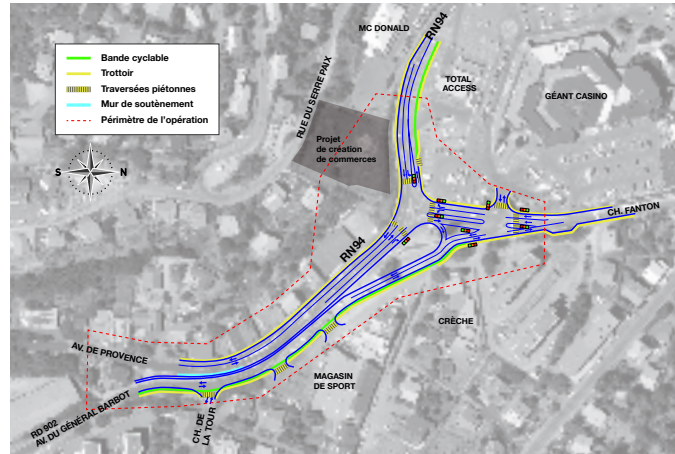
SYNTHÈSE

- Bonne réponse aux objectifs
- Forte consommation d'emprises
- Coût élevé (3,13 M€)



VARIANTE D'AMÉNAGEMENT 2

**CARREFOUR À FEUX RN94-FANTON + RACCORDEMENT
 BARBOT-FANTON AVEC GESTION À FEUX**



**EFFETS PAR RAPPORT
 À L'EXISTANT**

Fonctionnement / lisibilité	+1	Entrée de Ville	+1
Fonctionnement (Mise en service en 2020)	+1	Acoustique	-1
Réserves de capacité (horizon 2030 & chassés croisés)	+1	Acquisition foncière	-2
Offres en stationnements	-1	Impacts en phase travaux	-2
Offres pour les modes doux	+1	Entretien et exploitation	-2
Sécurité	+2	Coût de l'opération	-2
Caractère urbain	+2	Délais / procédures administratives	-1

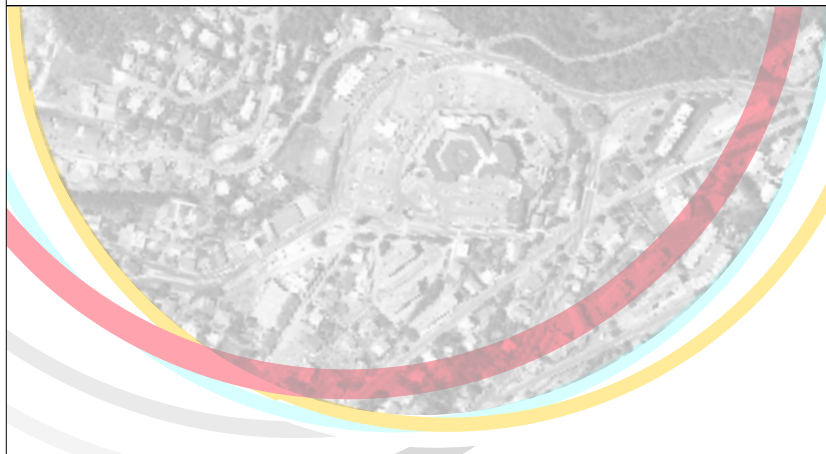
■ Effet très bénéfique (+2) ■ Sans effet (0) ■ Effet très négatif (-2)
 ■ Effet bénéfique (+1) ■ Effet négatif (-1)

**PRINCIPALES
 CARACTÉRISTIQUES**

- Suppression du carrefour du Polygone. Les deux voies ne se rejoignent qu'au nouveau carrefour à feux au nord
- Suppression d'une traversée piétonne sur la RN 94 et des accès aux parkings qui se font directement à partir de la RN94
- Possibilité de rétablir l'accès à la station-service par le centre commercial à étudier

SYNTHÈSE

- Difficultés aux heures de pointe et saturation en 2030
- Forte consommation d'emprises
- Coût élevé (2,57 M€)



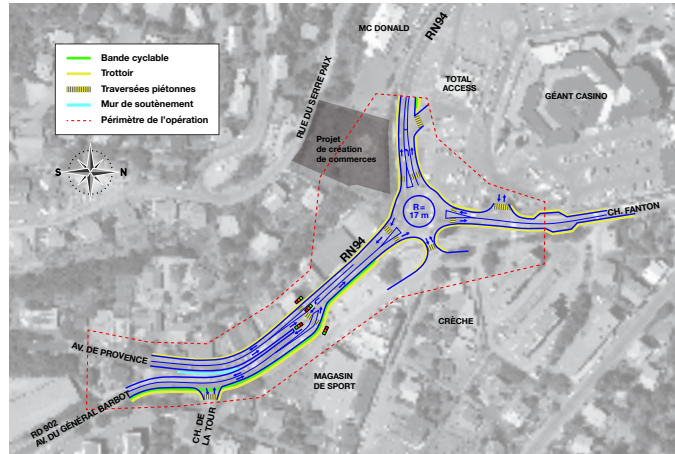
Aménagement du carrefour de la Grande Boucle de Briançon

Concertation publique

du 30 octobre
au 13 novembre 2017

VARIANTE D'AMÉNAGEMENT 3

CARREFOUR GIRATOIRE RN94 - FANTON + CARREFOUR À FEUX AU POLYGONE



EFFETS PAR RAPPORT À L'EXISTANT

Fonctionnement / lisibilité	+1
Fonctionnement (Mise en service en 2020)	+2
Réserves de capacité (horizon 2030 à chassés croisés)	+1
Offres en stationnements	-1
Offres pour les modes doux	+2
Sécurité	+1

Effet très bénéfique (+2) Sans effet (0) Effet très négatif (-2)
Effet bénéfique (+1) Effet négatif (-1)

Caractère urbain	+1
Entrée de Ville	+2
Acoustique	0
Acquisition foncière	-1
Impacts en phase travaux	-1
Entretien et exploitation	-1
Coût de l'opération	-1
Délais / procédures administratives	-1

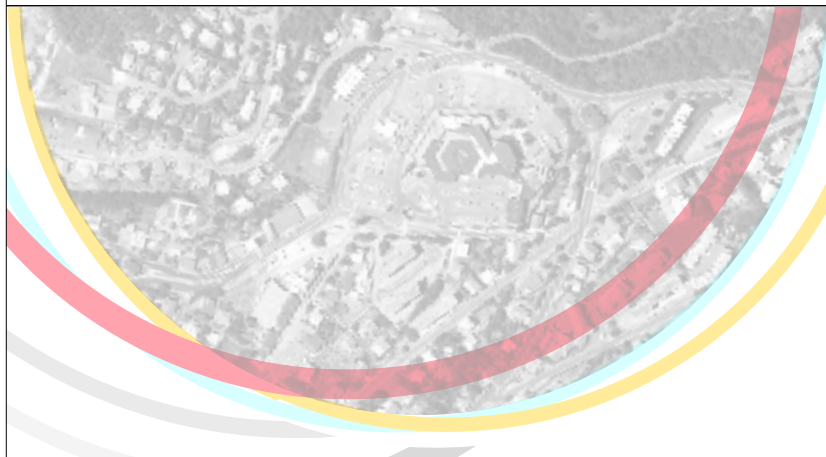
PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

- Création d'une voie pour le mouvement tourne-à-gauche entre le giratoire au nord et l'avenue Barbot
- Décalage du carrefour du Polygone au nord pour que les usagers bénéficient d'une rampe moins forte et gestion à feux pour faciliter l'intersection avec les usagers sur la RN94
- Aménagement d'une traversée piétonne dans le carrefour (sur appel pour limiter l'impact sur les flux routiers)
- Rétablissement de l'accès à la station essence lorsque l'usager vient du nord en imposant l'usage du giratoire

SYNTHÈSE

- Bonne réponse aux objectifs
- Consommation d'emprises limitée
- Coût compatible avec l'enveloppe du CPER (2,18 M€)

Variante préférentielle du maître d'ouvrage





Aménagement du carrefour de la Grande Boucle de Briançon

Réunion publique - Briançon
7 novembre 2017



Mairie de Briançon

M. le maire

Sous-Préfecture de Briançon

M. le secrétaire général

07/11/2017

Réunion publique - Briançon

Au programme

Déroulé

Durée

Pourquoi aménager le carrefour de la Grande Boucle ?

Dans quel cadre s'inscrit le projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle ?

Comment participer à la concertation ?

55'

Comment aménager le carrefour de la Grande Boucle ?

Et ensuite ?

Echanges

60'

Clôture

5'

07/11/2017

4

Pourquoi aménager le carrefour de la Grande Boucle ?

07/11/2017

Réunion publique - Briançon

Les constats aujourd'hui

- Des conflits d'usages entre les flux de transit et de desserte



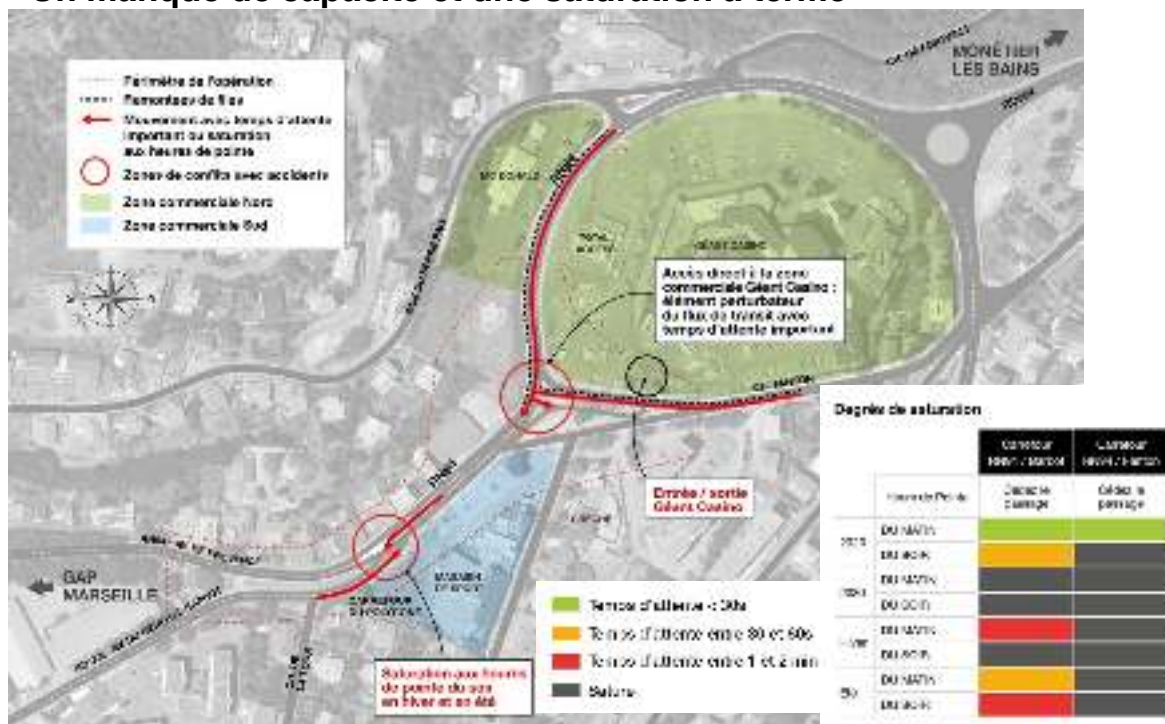
07/11/2017

Réunion publique - Briançon

6

Les constats aujourd'hui

- Un manque de capacité et une saturation à terme



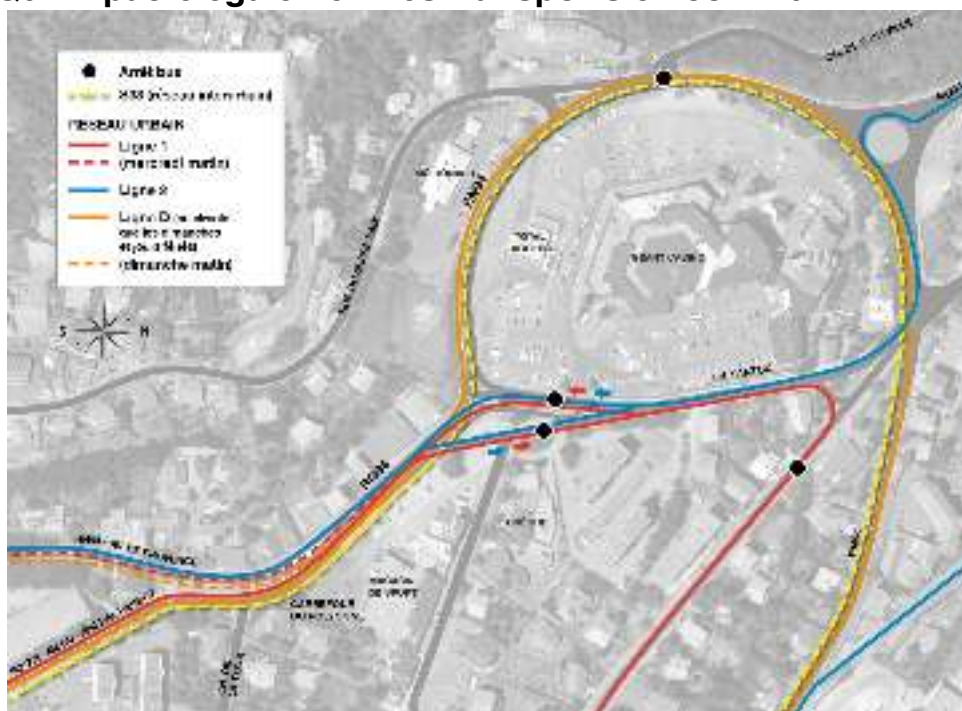
07/11/2017

Réunion publique - Briançon

7

Les constats aujourd'hui

- Qui impacte également les transports en commun



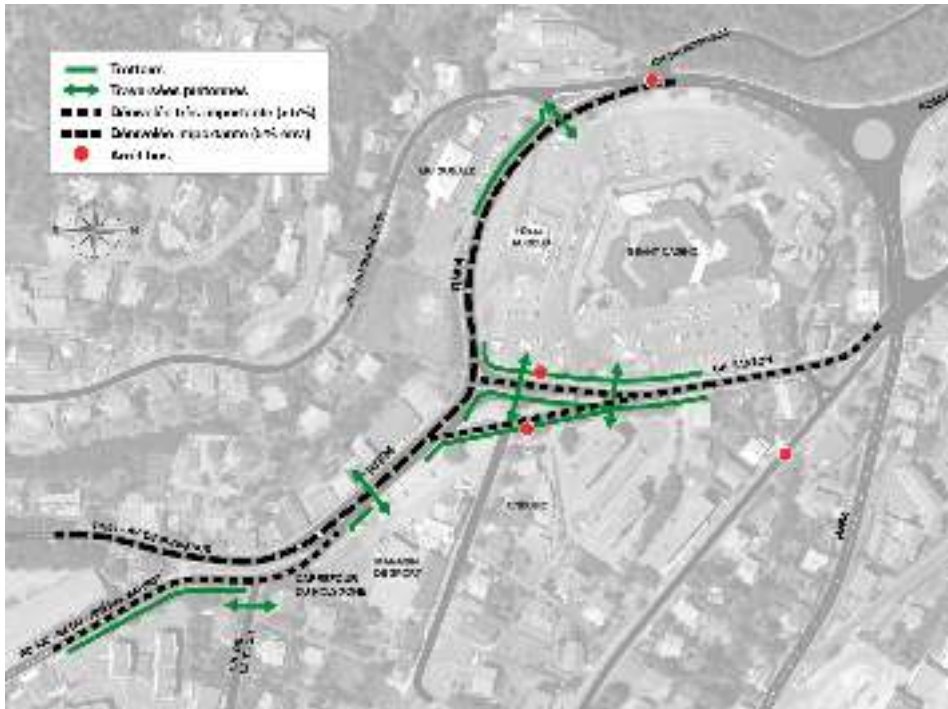
07/11/2017

Réunion publique - Briançon

8

Les constats aujourd'hui

- Très peu d'aménagements pour les modes doux



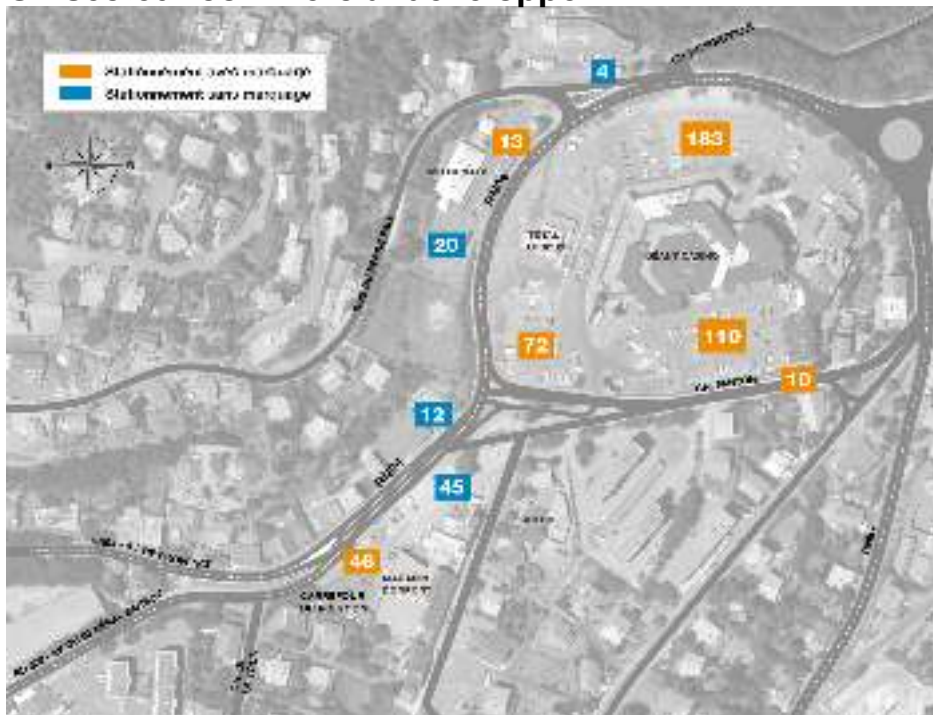
07/11/2017

Réunion publique - Briançon

9

Les constats aujourd'hui

- Un secteur commercial développé



07/11/2017

Réunion publique - Briançon

10

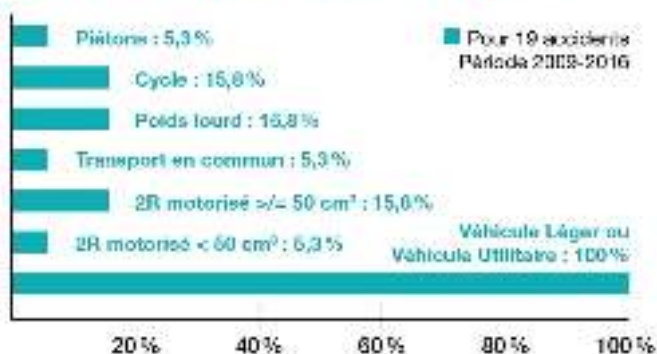
Les constats aujourd'hui

- Des problèmes de sécurité

Gravité des accidents constatés



Les accidents impliquent au moins un...



Et de nombreux accidents matériels constatés

- Une entrée de ville peu valorisée
- Des conditions d'entretien et d'exploitation complexes

Conclusion

Il est nécessaire de

- **Fluidifier et améliorer la sécurité**
 - des carrefours du Polygone et Fanton,
 - des accès et parkings des zones commerciales et résidentielles
- Assurer la sécurité de tous les usagers
- Développer les **modes doux** (cheminement piétons, bandes cyclables ou multifonctionnelles) et les **transports en commun**

Dans quel cadre s'inscrit le projet d'aménagement de la Grande Boucle ?

07/11/2017

Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

Le financement et la gouvernance

- Un projet inscrit au **Contrat de Plan État Région** (CPER) 2015-2020 pour un montant de 2,2 M€ TTC
- Un projet cofinancé



- Une maîtrise d'ouvrage assurée par la DIRMED
- Une gouvernance du projet : comité technique, comité de pilotage

07/11/2017

Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

14

Les autres acteurs du projet

Les partenaires exploitants des infrastructures concernées

- le **Centre d'Entretien et d'Intervention** (CEI) de l'Argentière-la-Bessée qui exploite et entretient la **RN94** pour le compte de la DIRMED,
- la commune de **Briançon** pour la **voirie locale** et plus particulièrement le chemin Fanton,
- le **département des Hautes-Alpes** pour l'avenue du Général Barbot (**RD902**)

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)

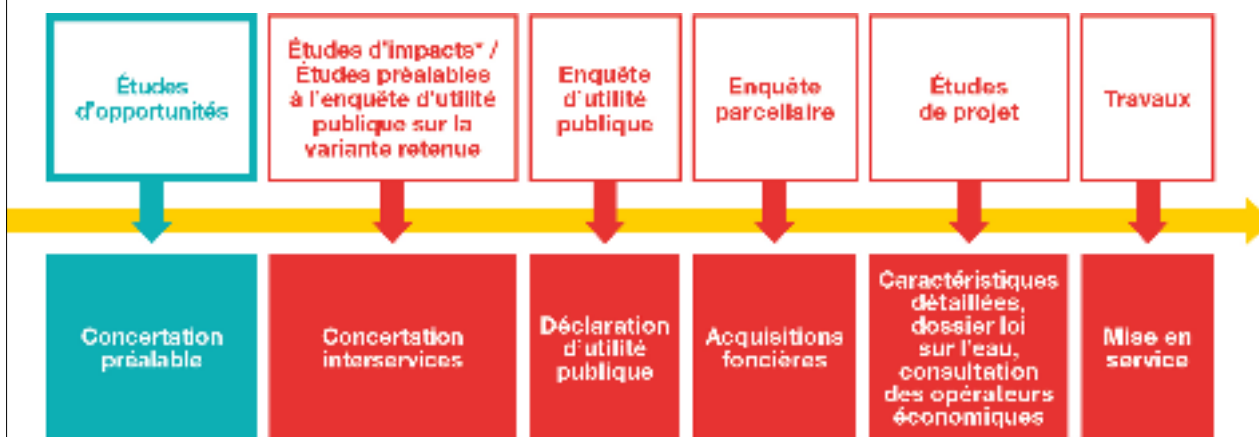
- La communauté de communes du Briançonnais
- La région PACA

Les objectifs de l'aménagement

La commande ministérielle du 3 avril 2017

- **Apporter des réserves de capacité et résoudre les conflits d'usage** aux deux carrefours RN94-Chemin Fanton et RN94-Avenue du Général Barbot, pour **fluidifier les flux de transit et de desserte**
- **Renforcer la sécurité de tous les usagers** aux deux carrefours et aux accès et parkings des zones commerciales et résidentielles
- **Favoriser les différentes pratiques de mobilité** en organisant la multiplicité des modes de déplacement (y compris piétons, vélos, transports en commun)
- **Intégrer le caractère urbain et paysager du site**, conformément aux orientations du Plan de Déplacements Urbains

Les grandes étapes du projet



* Études d'impacts : Études qui sont réalisées pour la maîtrise d'ouvrage en vertu de l'Article R122-1 du Code de l'Environnement.

Comment participer à la concertation publique?

Pourquoi une concertation publique ?

Conformément à l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, le Maître d'ouvrage a prévu la mise en œuvre d'une concertation publique

Cette concertation a pour objectif de :

- permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet
- formuler ses observations et propositions sur le projet
- recueillir des avis pour aider le maître d'ouvrage pour le choix de la solution à retenir pour l'Enquête d'Utilité Publique
- **Du 30 octobre au 13 novembre 2017**

Comment participer à la concertation ?

Jusqu'au 13 novembre, donnez votre avis sur les variantes présentées

Registre de la concertation	service de l'urbanisme 2 rue du Champ de Mars
Permanences du maître d'ouvrage	3 novembre 10 novembre - 10h30 à 16h ancienne école du Prorel, 9 avenue René Froger
Formulaire d'expression en ligne - Site DIRMED	http://enroute-mediterranee.application.i2/amenagement-de-la-grande-boucle-de-briancon-r154.html

Les **avis** et **remarques** seront pris en compte dans le **bilan de la concertation** qui sera rendu public début 2018

Comment aménager le carrefour de la Grande Boucle?

Comment aménager le carrefour de la Grande Boucle ?

3 variantes d'aménagement soumises à la concertation du public pour répondre aux objectifs

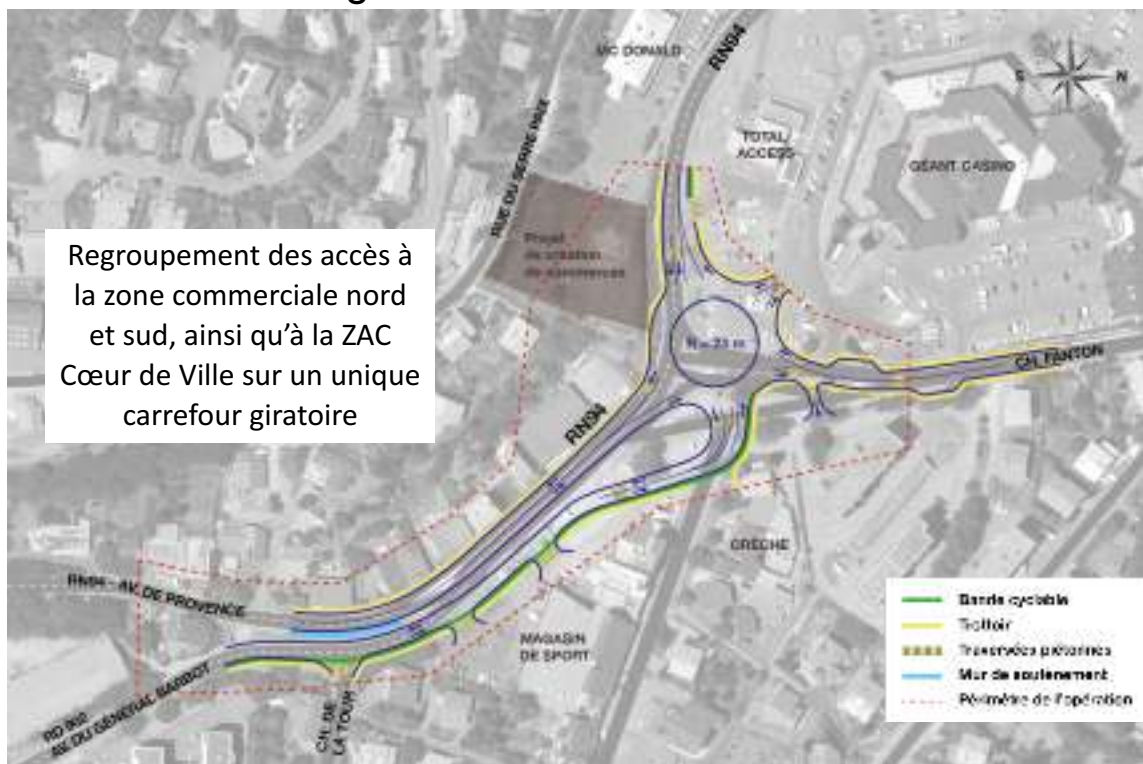
- **La variante 1** regroupe les échanges **sur un seul carrefour giratoire** RN94/Fanton/Barbot en prolongeant l'avenue Barbot depuis l'actuel carrefour du Polygone jusqu'au chemin Fanton
- **La variante 2** regroupe tous les échanges par la **création d'un carrefour à feux** entre la RN94 et Fanton et par **le raccordement, par feux**, de l'avenue Barbot prolongée sur le chemin Fanton
- **La variante 3** consiste à **réaliser 2 carrefours** : le premier entre la RN94 et le chemin Fanton, le second à feux entre la RN94 et l'avenue Barbot.

VARIANTE 1

07/11/2017

Réunion publique - Briançon

Variante 1 Regroupement des échanges carrefour giratoire RN94 - Fanton



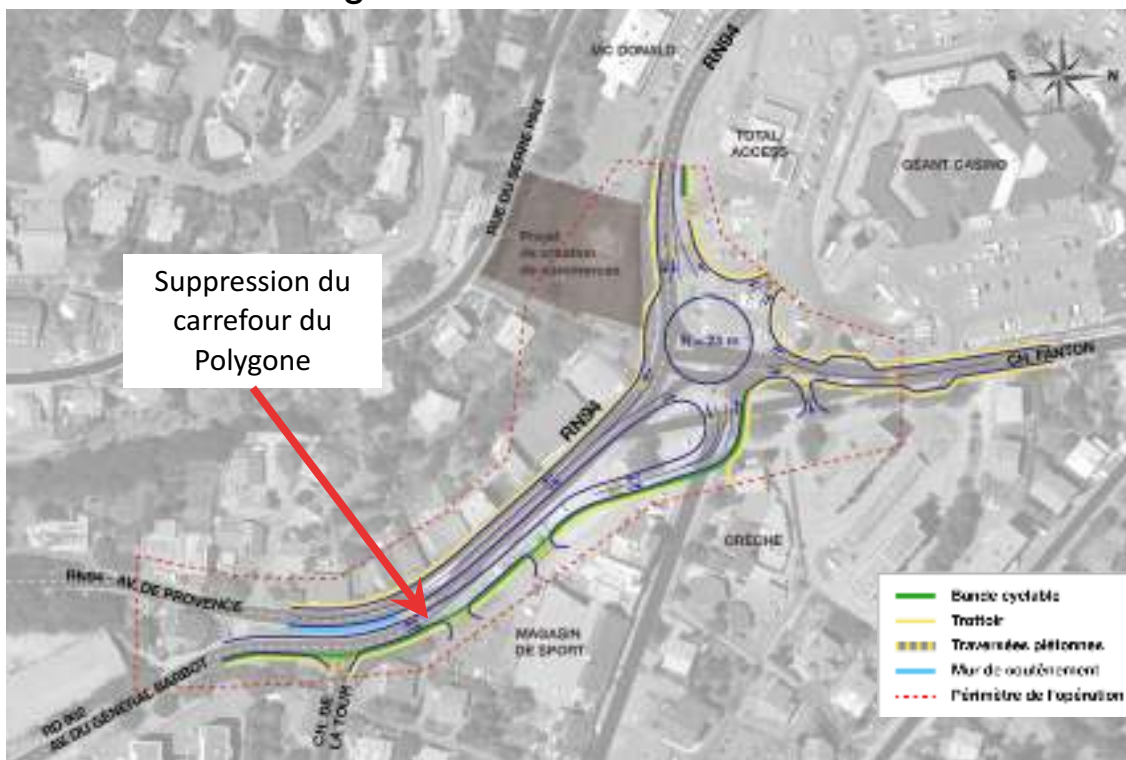
07/11/2017

Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

24

Variante 1

Regroupement des échanges
carrefour giratoire RN94 - Fanton



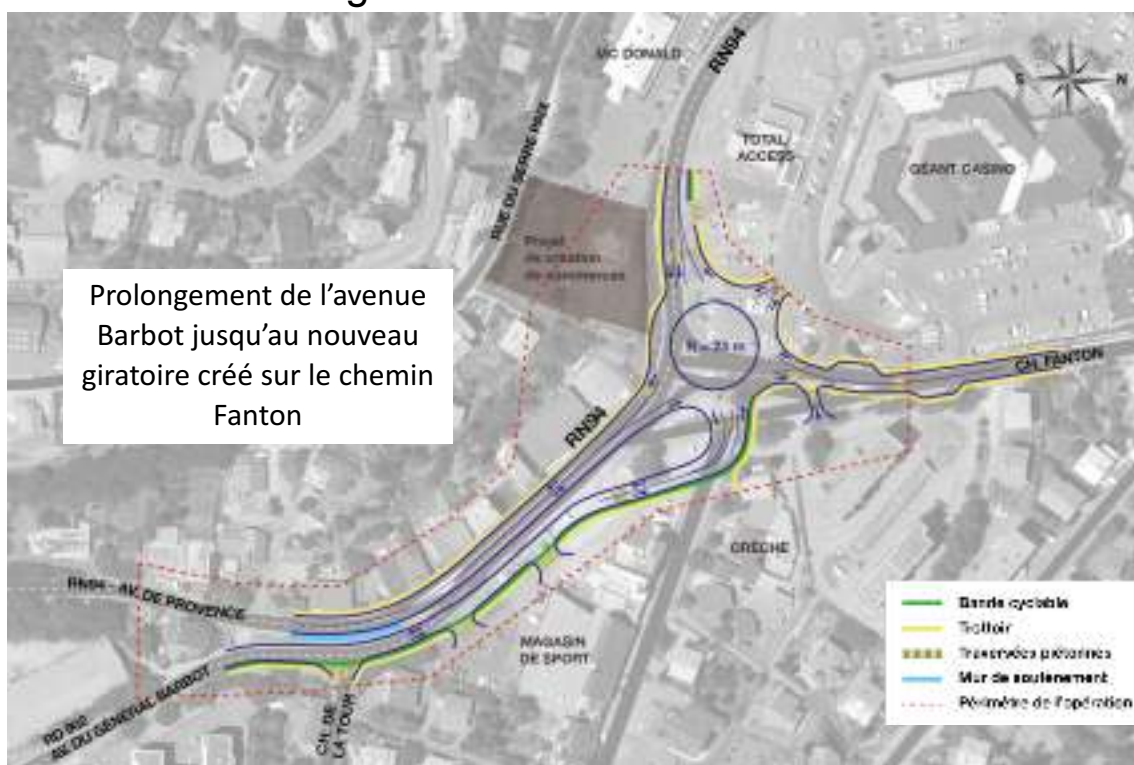
07/11/2017

Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

25

Variante 1

Regroupement des échanges
carrefour giratoire RN94 - Fanton



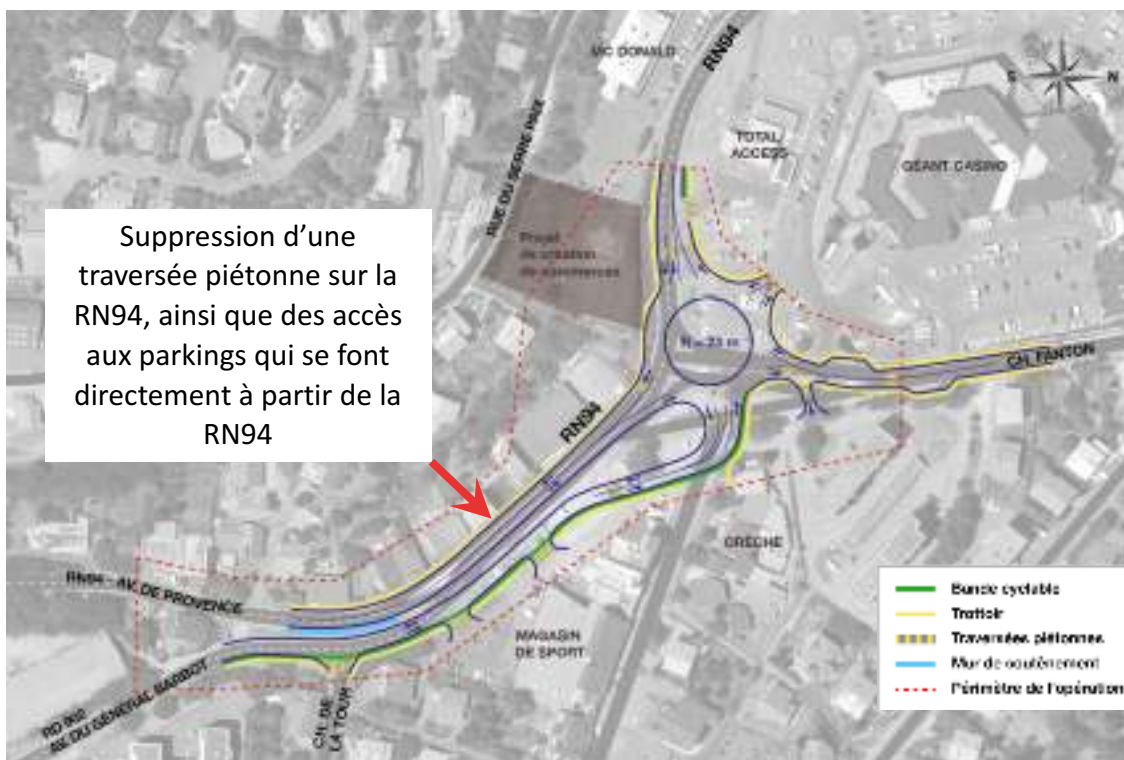
07/11/2017

Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

26

Variante 1

Regroupement des échanges carrefour giratoire RN94 - Fanton



Suppression d'une traversée piétonne sur la RN94, ainsi que des accès aux parkings qui se font directement à partir de la RN94

07/11/2017

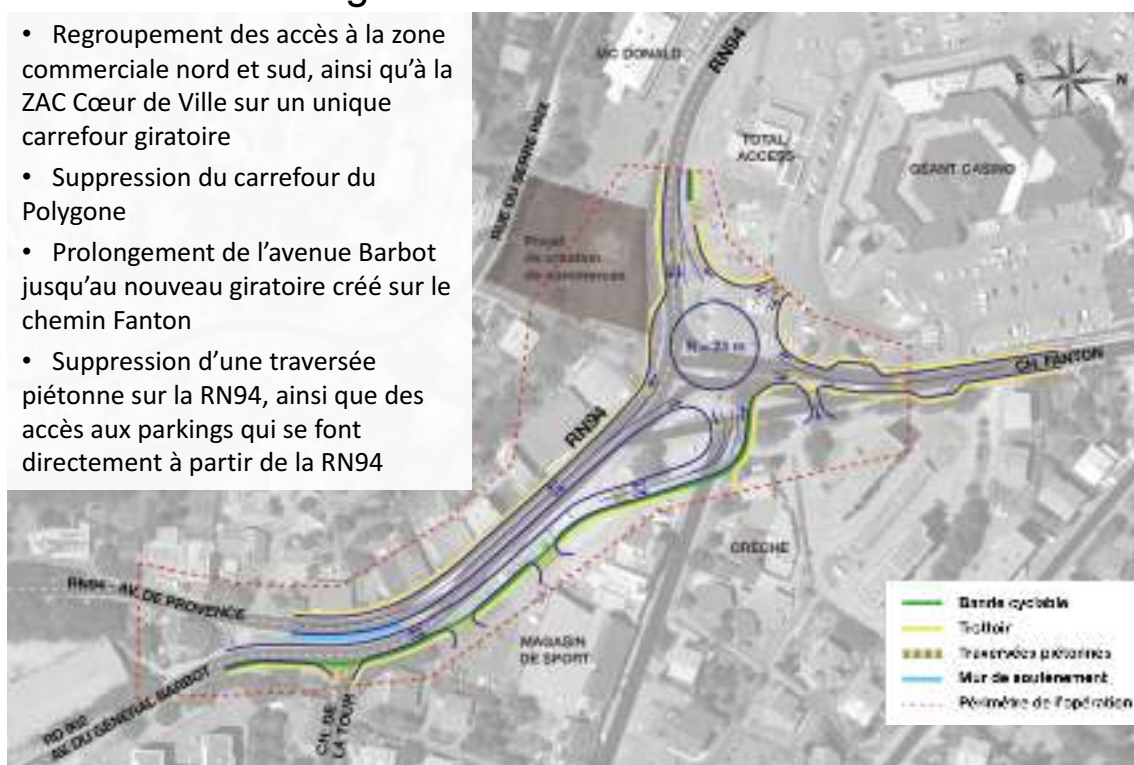
Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

27

Variante 1

Regroupement des échanges carrefour giratoire RN94 - Fanton

- Regroupement des accès à la zone commerciale nord et sud, ainsi qu'à la ZAC Cœur de Ville sur un unique carrefour giratoire
- Suppression du carrefour du Polygone
- Prolongement de l'avenue Barbot jusqu'au nouveau giratoire créé sur le chemin Fanton
- Suppression d'une traversée piétonne sur la RN94, ainsi que des accès aux parkings qui se font directement à partir de la RN94



07/11/2017

Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

28

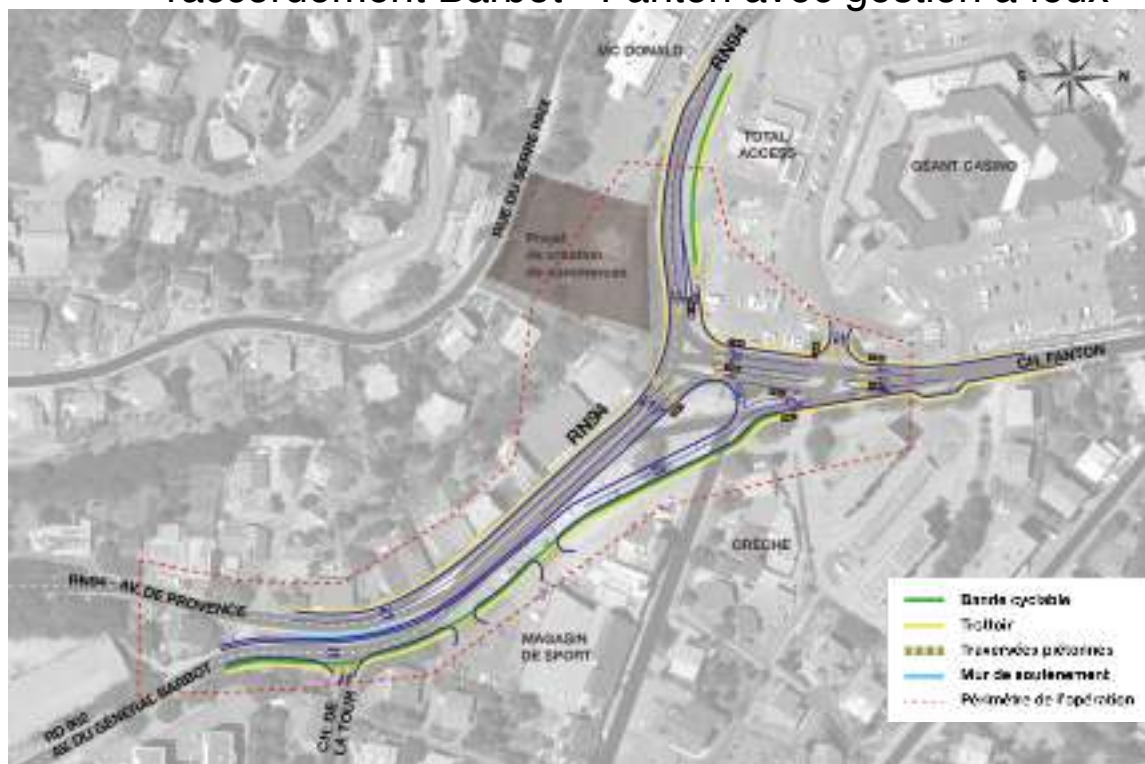
VARIANTE 2

07/11/2017

Réunion publique - Briançon

Variante 2

Carrefour à feux RN94 - Fanton +
raccordement Barbot - Fanton avec gestion à feux



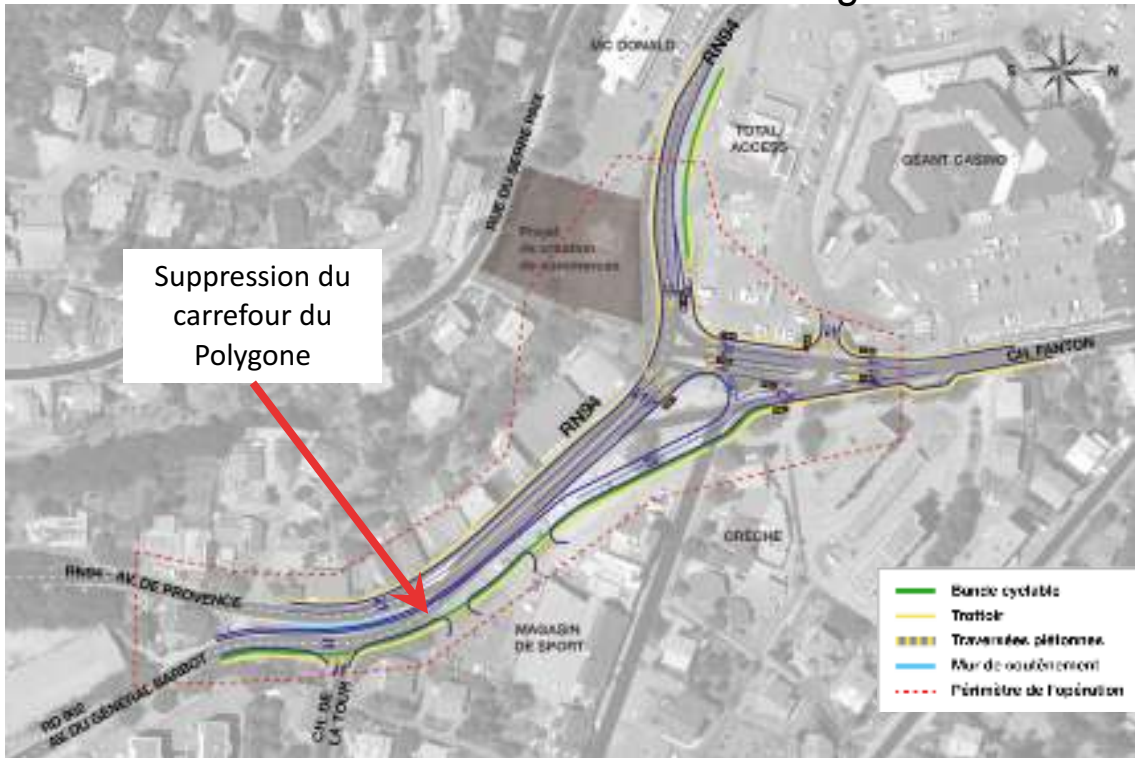
07/11/2017

Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

30

Variante 2

Carrefour à feux RN94 - Fanton +
raccordement Barbot - Fanton avec gestion à feux



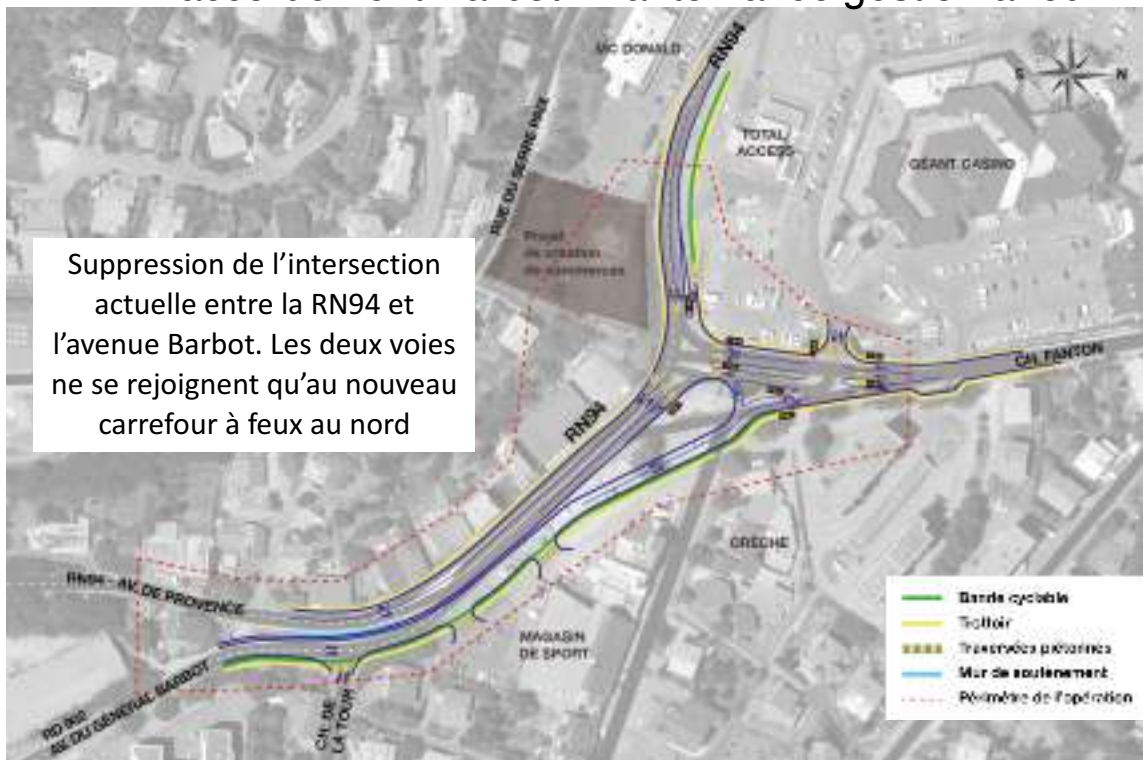
07/11/2017

Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

31

Variante 2

Carrefour à feux RN94 - Fanton +
raccordement Barbot - Fanton avec gestion à feux



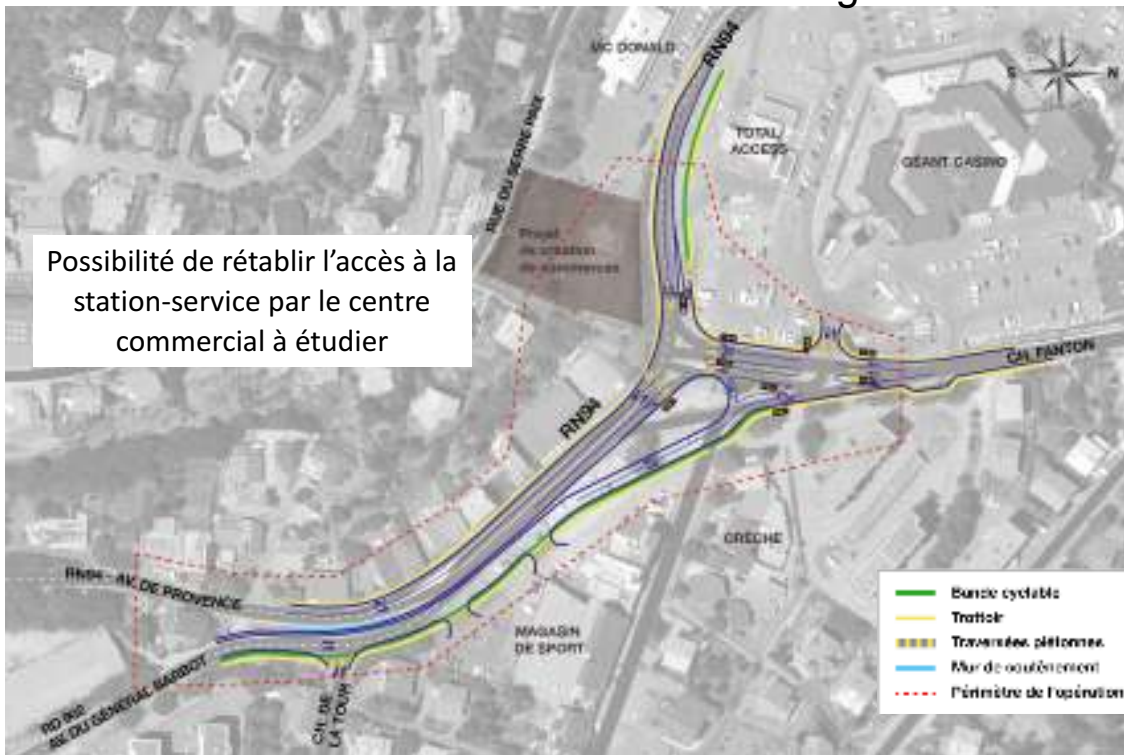
07/11/2017

Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

32

Variante 2

Carrefour à feux RN94 - Fanton +
raccordement Barbot - Fanton avec gestion à feux



Possibilité de rétablir l'accès à la station-service par le centre commercial à étudier

07/11/2017

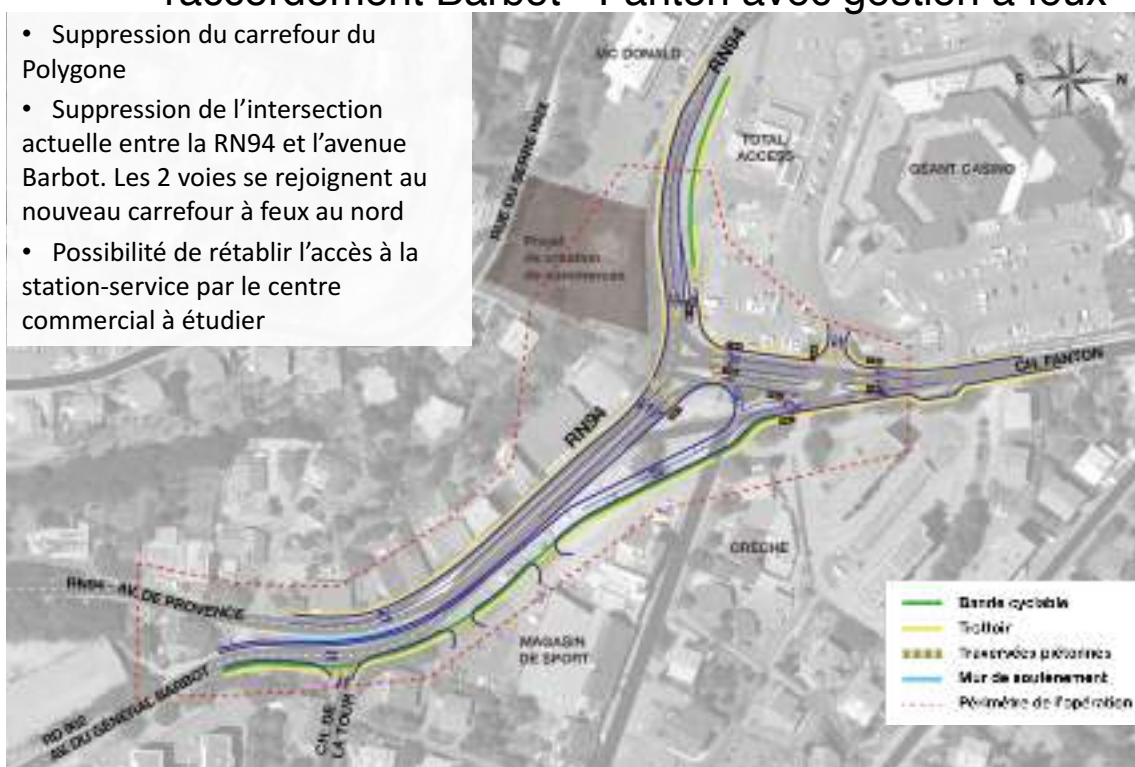
Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

33

Variante 2

Carrefour à feux RN94 - Fanton +
raccordement Barbot - Fanton avec gestion à feux

- Suppression du carrefour du Polygone
- Suppression de l'intersection actuelle entre la RN94 et l'avenue Barbot. Les 2 voies se rejoignent au nouveau carrefour à feux au nord
- Possibilité de rétablir l'accès à la station-service par le centre commercial à étudier



07/11/2017

Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

34

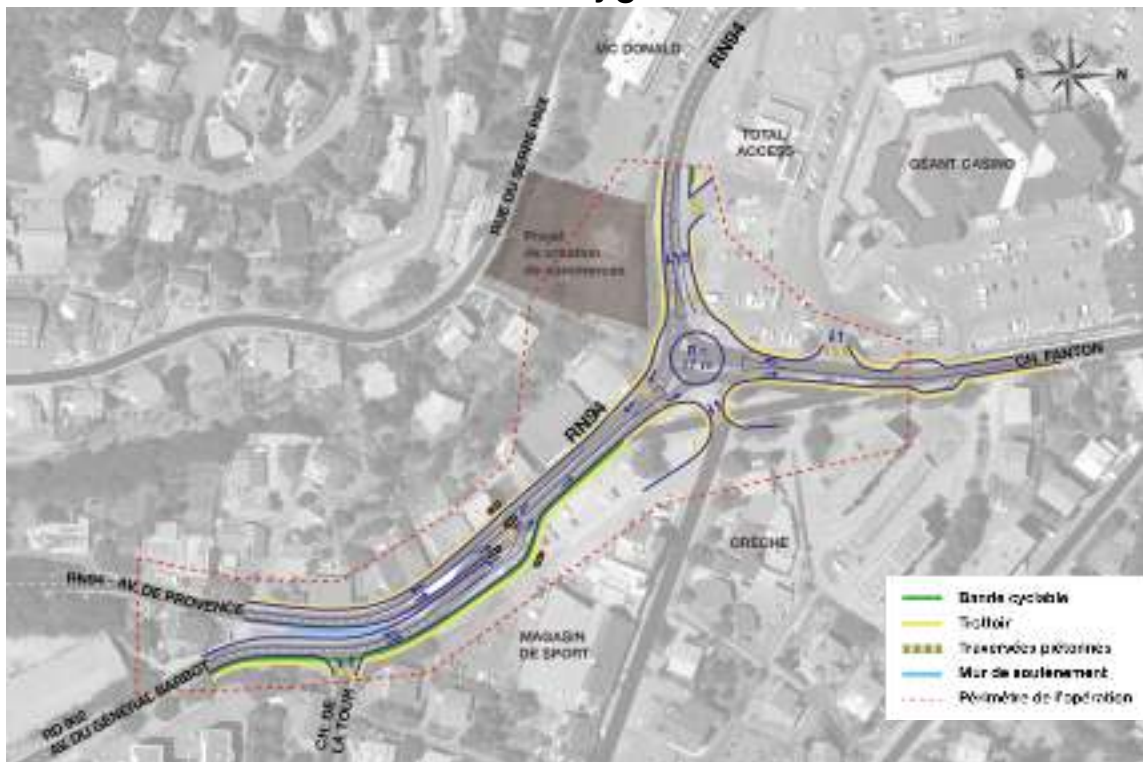
VARIANTE 3

07/11/2017

Réunion publique - Briançon

Variante 3

Carrefour giratoire RN94 - Fanton +
carrefour à feux au Polygone



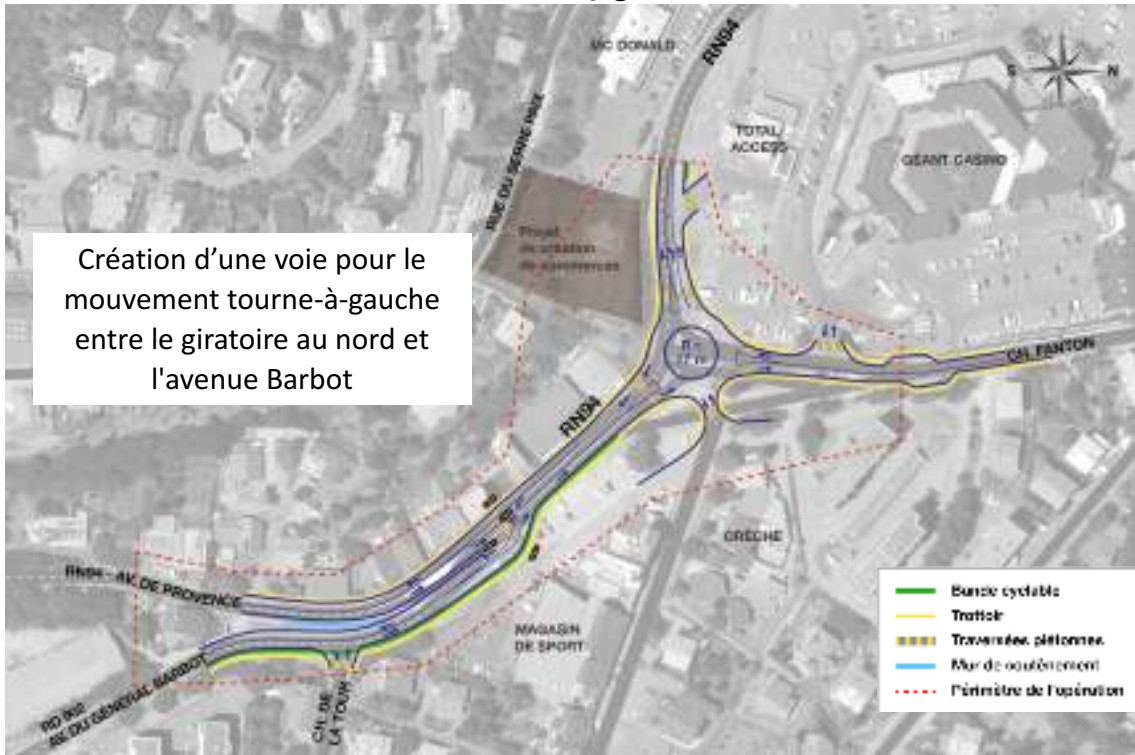
07/11/2017

Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

36

Variante 3

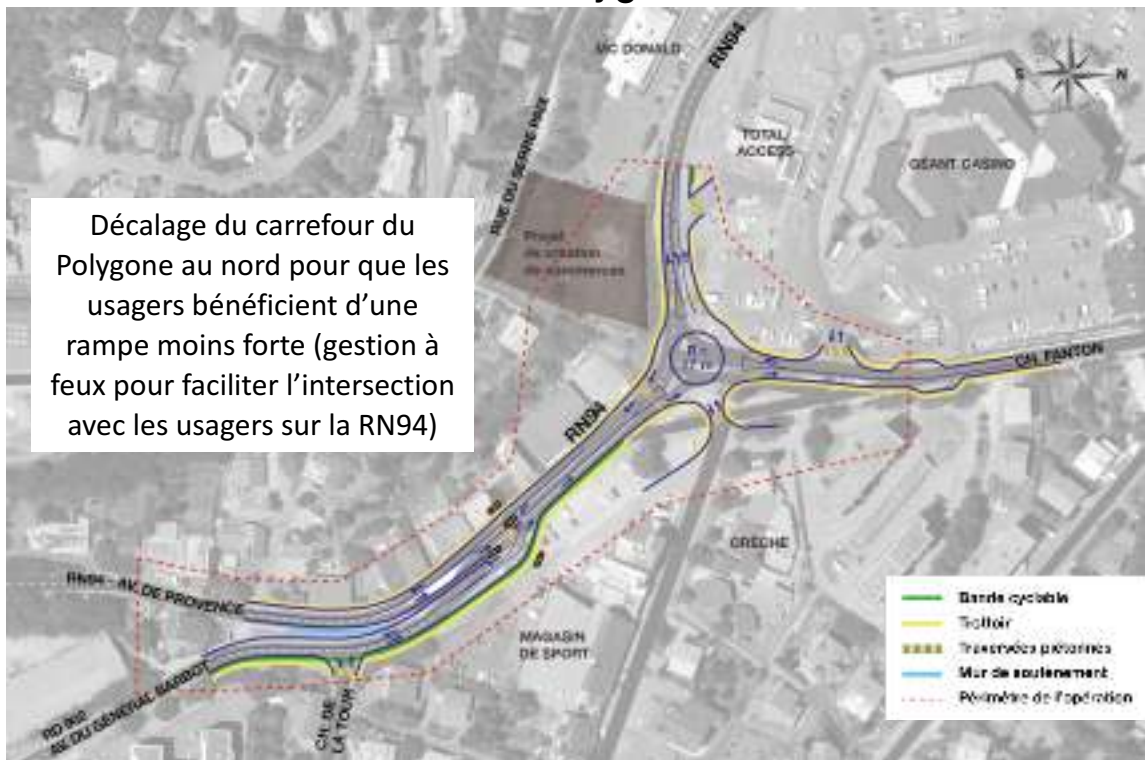
Carrefour giratoire RN94 - Fanton +
carrefour à feux au Polygone



Création d'une voie pour le mouvement tourne-à-gauche entre le giratoire au nord et l'avenue Barbot

Variante 3

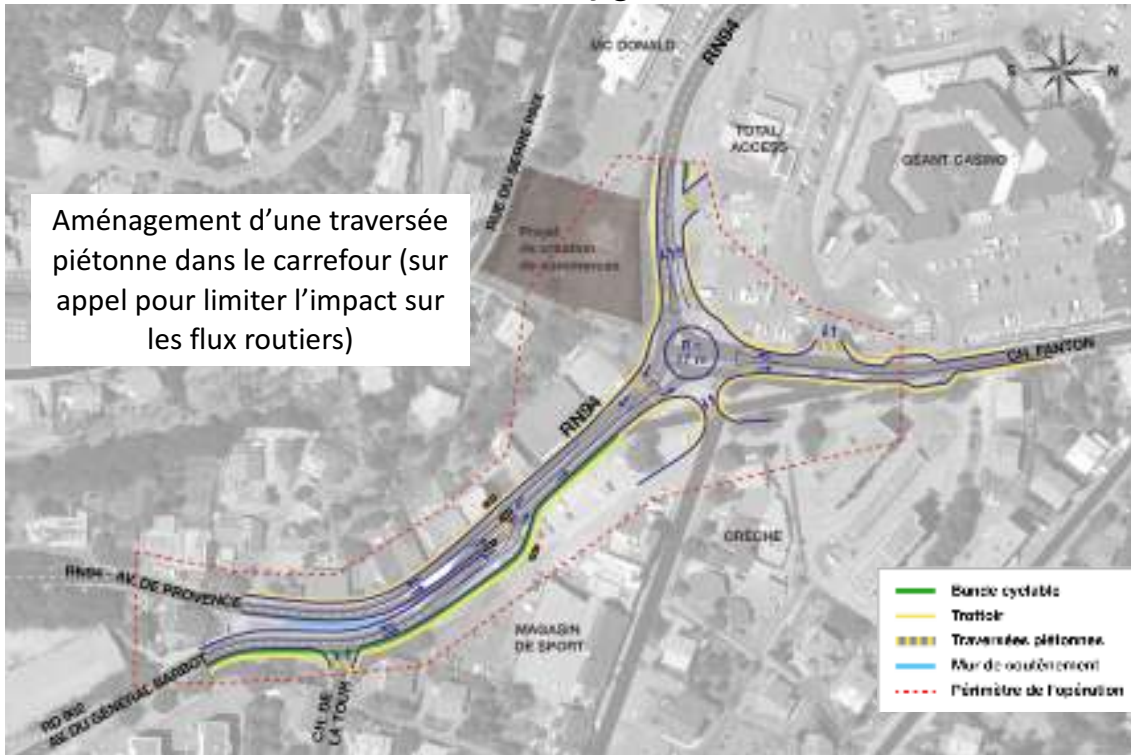
Carrefour giratoire RN94 - Fanton +
carrefour à feux au Polygone



Décalage du carrefour du Polygone au nord pour que les usagers bénéficient d'une rampe moins forte (gestion à feux pour faciliter l'intersection avec les usagers sur la RN94)

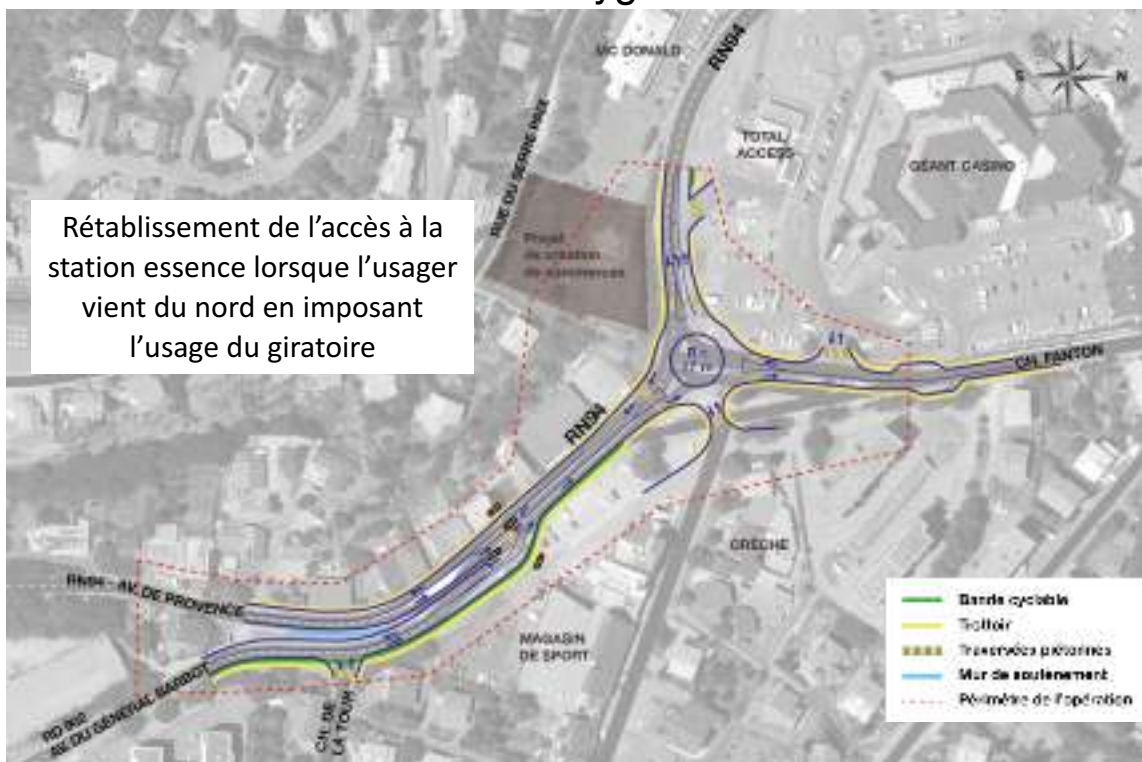
Variante 3

Carrefour giratoire RN94 - Fanton +
carrefour à feux au Polygone



Variante 3

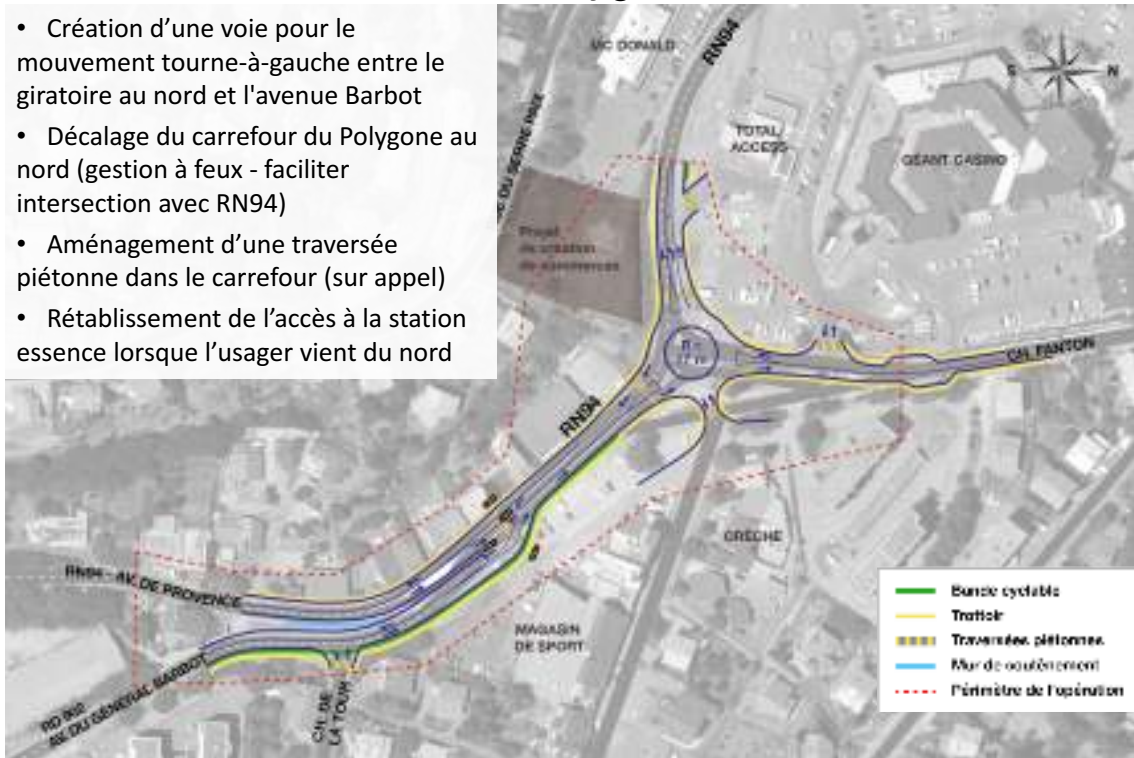
Carrefour giratoire RN94 - Fanton +
carrefour à feux au Polygone



Variante 3

Carrefour giratoire RN94 - Fanton + carrefour à feux au Polygone

- Création d'une voie pour le mouvement tourne-à-gauche entre le giratoire au nord et l'avenue Barbot
- Décalage du carrefour du Polygone au nord (gestion à feux - faciliter intersection avec RN94)
- Aménagement d'une traversée piétonne dans le carrefour (sur appel)
- Rétablissement de l'accès à la station essence lorsque l'utilisateur vient du nord



07/11/2017

Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

41

Evaluation comparative des variantes

Variantes comparées avec une situation de référence correspondant au maintien de l'existant

CRITÈRES D'ANALYSE

Fonctionnalité / lisibilité	Entrée de ville
Fonctionnement (mise en service 2020)	Acoustique (ressenti)
Réserves de capacité (horizon 2030)	Acquisitions foncières
Offres en stationnement	Impacts en phase travaux
Offres pour les modes doux	Entretien et exploitation
Sécurité	Coût de l'opération
Caractère urbain	Délais / procédures administratives

07/11/2017

Aménagement de la Grande Boucle de Briançon

42

Variante 1

regroupement des échanges carrefour giratoire RN94 - Fanton

LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE DES TROIS VARIANTES

	Variante 1
Fonctionnement / Isabilité	+2
Fonctionnement (Mise en service en 2030)	+2
Reserves de capacité (horizon 2030 & classes croisées)	+2
Offres de stationnements	-2
Offres pour les modes doux	+1
Sécurité	+1
Caractère urbain	+1
Entrées de ville	+2
Accès piétons	+1
Accès à la fonction	-2
Impacts en phase travaux	-2
Entretien et exploitation	-1
Coût de l'opération	-2
Développement administratif	-1

PRINCIPE DE CODIFICATION ADOPTÉ

- Effet très bénéfique (+2)
- Effet bénéfique (+1)
- Sans effet (0)
- Effet négatif (-1)
- Effet très négatif (-2)

- Bonne réponse aux objectifs
- Forte consommation d'emprises
- Coût élevé (3,13 M€)

Variante 2

carrefour à feux RN94 - Fanton + raccordement Barbot - Fanton avec gestion à feux

LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE DES TROIS VARIANTES

	Variante 2
Fonctionnement / Isabilité	+1
Fonctionnement (Mise en service en 2030)	+1
Reserves de capacité (horizon 2030 & classes croisées)	+1
Offres de stationnements	-1
Offres pour les modes doux	+1
Sécurité	+2
Caractère urbain	+2
Entrées de ville	+1
Accès piétons	-1
Accès à la fonction	-2
Impacts en phase travaux	-2
Entretien et exploitation	-2
Coût de l'opération	-2
Développement administratif	-1

PRINCIPE DE CODIFICATION ADOPTÉ

- Effet très bénéfique (+2)
- Effet bénéfique (+1)
- Sans effet (0)
- Effet négatif (-1)
- Effet très négatif (-2)

- Difficultés aux heures de pointe et en 2030 par saturation
- Forte consommation d'emprises
- Coût élevé (2,57 M€)

Variante 3

carrefour giratoire RN94 - Fanton + carrefour à feux au Polygone

LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE DES TROIS VARIANTES

	Variante 3
Fonctionnement / Estabilité	+1
Fonctionnement (Mise en service en 2020)	+2
Reserves de capacité (horizon 2030 & chassés croisés)	+1
Offres de stationnements	-1
Offre pour les modes doux	+2
Sécurité	+1
Caractère urbain	+1
Emde de Ville	+2
Acoustique	0
Acquisition foncière	-1
Impact en phase travaux	-1
Financement exploitation	-1
Coût de l'opération	-1
Débits / procédures administratives	-1

PRINCIPE DE CODIFICATION ADOPTÉ

- Effet très bénéfique (+2)
- Effet bénéfique (+1)
- Sans effet (0)
- Effet négatif (-1)
- Effet très négatif (-2)

- Bonne réponse aux objectifs
- Consommation d'emprises limitée
- Coût compatible avec l'enveloppe du CPER (2,18 M€)

Variantes 1, 2 et 3

LA SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE DES TROIS VARIANTES

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Fonctionnement / Estabilité	+2	+1	+1
Fonctionnement (Mise en service en 2020)	+2	+1	+2
Reserves de capacité (horizon 2030 & chassés croisés)	+2	+1	+1
Offres de stationnements	-2	-1	-1
Offre pour les modes doux	+1	+1	+2
Sécurité	+1	+2	+1
Caractère urbain	+1	+2	+1
Emde de Ville	+2	+1	+2
Acoustique	+1	-1	0
Acquisition foncière	-2	-2	-1
Impact en phase travaux	-2	-2	-1
Financement exploitation	-1	-2	-1
Coût de l'opération	-2	-2	-1
Débits / procédures administratives	-1	-1	-1

PRINCIPE DE CODIFICATION ADOPTÉ

- Effet très bénéfique (+2)
- Effet bénéfique (+1)
- Sans effet (0)
- Effet négatif (-1)
- Effet très négatif (-2)

Pondération des critères d'analyse

- Chacun des critères retenus pour analyser les variantes a été pondéré, sur une échelle de 1 à 4, en fonction de son importance
- Les critères avec la plus grande pondération
 - Fonctionnalité, lisibilité
 - Offre en stationnement
 - Caractère urbain, entrée de ville
- Conclusion de l'analyse comparative pondérée

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
TOTAL	13	4	19

Variante 3

carrefour giratoire RN94 - Fanton + carrefour à feux au Polygone

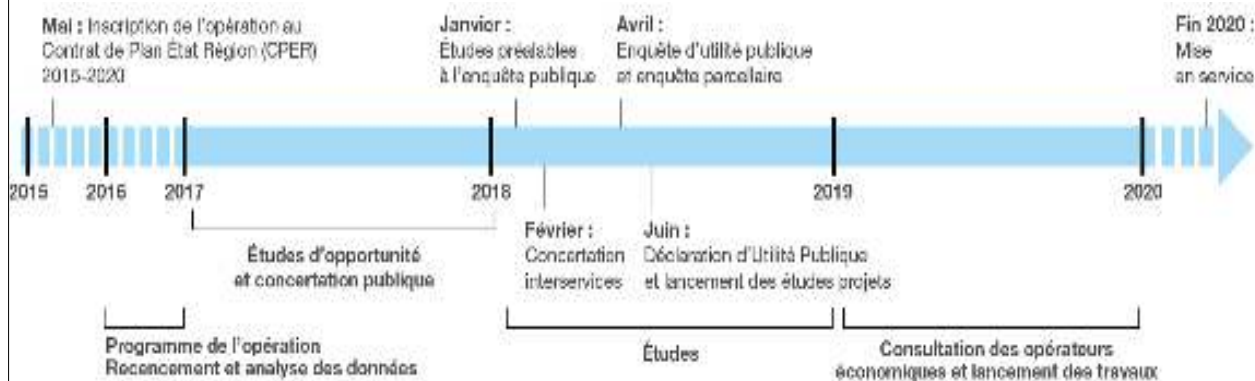
- Création d'une voie pour le mouvement tourne-à-gauche entre le giratoire au nord et l'avenue Barbot
- Décalage du carrefour du Polygone au nord pour que les usagers bénéficient d'une rampe moins forte (gestion à feux - faciliter intersection avec RN94)
- Aménagement d'une traversée piétonne dans le carrefour (sur appel)
- Rétablissement de l'accès à la station essence lorsque l'utilisateur vient du nord imposant l'usage du giratoire



Variante préférentielle du maître d'ouvrage

Et ensuite ?

- Le bilan de la concertation sera rendu public début 2018
- Un autre rendez-vous à noter : en avril 2018, lors de l'enquête publique



Questions - Réponses

Modalités pour les échanges

- Sollicitation pour une prise de parole
- Pour une bonne prise en compte de votre point de vue, merci d'attendre qu'un micro vous soit remis
- Merci de vous présenter
- Respect
- Ecoute
- Pas de jugement
- Des photographies peuvent être prises



La parole est à vous

- Vos questions
- Vos remarques
- Votre point de vue

Sous-Préfecture de Briançon

M. le secrétaire général

07/11/2017

Réunion publique - Briançon

Mairie de Briançon

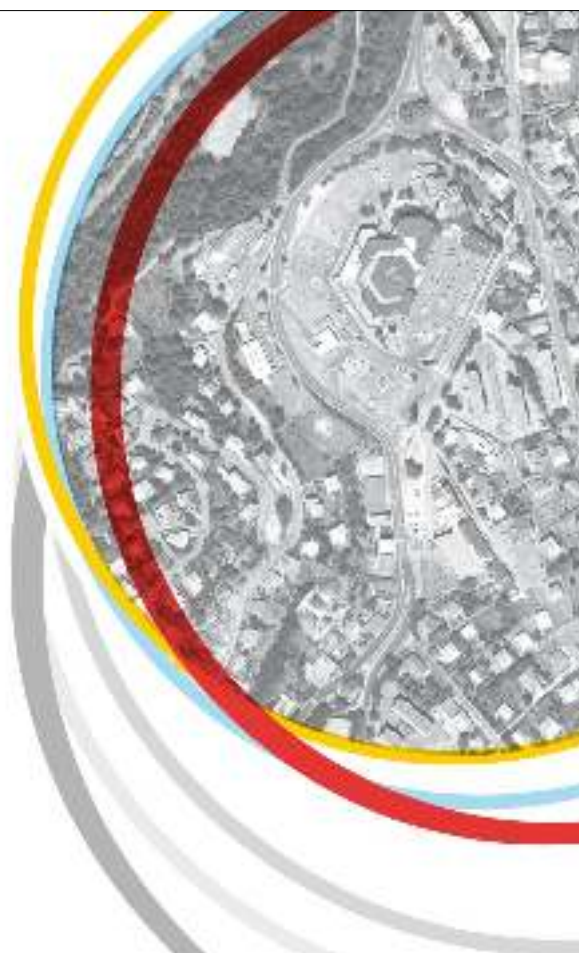
M. le maire

07/11/2017

Réunion publique - Briançon

Aménagement du carrefour de la Grande Boucle de Briançon

Merci pour votre
attention



4. AVIS ÉMIS PENDANT LA CONCERTATION (AVIS INTERNET, REGISTRE, QUESTIONS RÉUNION PUBLIQUE)

ANNEXE 4 AVIS



SOMMAIRE

1. Site	3
1.1. Numéro 1 : Variante 1	3
1.2. Numéro 2 : Variante 3	3
1.3. Numéro 3 : variante 1	4
1.4. Numéro 4 : Carrefour de la Grande Boucle de Briançon	4
1.5. Numéro 5 : Emprise foncière	16
1.6. Numéro 6 : Carrefour de la Grande Boucle de Briançon	16
1.7. Numéro 7 : Carrefour de la Grande Boucle de Briançon	16
1.8. Numéro 8 : Prochain rond-point Grande-Boucle	19
1.9. Numéro 9 : Variante 1	19
1.10. Numéro 10 : Variante 1	19
1.11. Numéro 11 : Variante 1	20
1.12. Numéro 12 : Variante 1	21
1.13. Numéro 13 : Choix 1	21
1.14. Numéro 14 : Variante 1	21
1.15. Numéro 15 : Variante 1	22
1.16. Numéro 16 : Variante 1	22
1.17. Numéro 17 : Organisation grande boucle géant	22
1.18. Numéro 18 : Variante 1	22
1.19. Numéro 19 : Carrefour Grande Boucle et Polygone	22
1.20. Numéro 20 : Aménagement carrefours grande boucle et polygone (suite)	23
1.21. Numéro 21 : Variante 1	23
1.22. Numéro 22 : Variante 1	23
1.23. Numéro 23 : Variante 1	24
1.24. Numéro 24 : Carrefour Grande Boucle de Briançon	24
1.25. Numéro 25 : Avis sur les différentes propositions	25
1.26. Numéro 26 : Futur giratoire de la grande boucle	25
1.27. Numéro 27 : Aménagement Grande Boucle	26
1.28. Numéro 28 : Aménagement de la grande boucle	26
1.29. Numéro 29 : Avis aménagement Grande Boucle	26
1.30. Numéro 30 : Choix 1 (rond-point sans feux tricolores)	27
1.31. Numéro 31 : Aménagement Grande Boucle	27
1.32. Numéro 32 : Aménagement routier grande boucle Briançon	28
1.33. Numéro 33 : Variante 1	29
1.34. Numéro 34 : Aménagement Grande Boucle	30
1.35. Numéro 35 : Variante #1	30
1.36. Numéro 36 : Carrefour de la Grande Boucle Briançon	30
1.37. Numéro 37 : aménagement grand boucle de Briançon	31
1.38. Numéro 38 : Variante 1	31
1.39. Numéro 39 : Variante 1	32
2. Mail	32
2.1. Numéro 40 : Contribution aménagement Grande Boucle	32
3. Registre	33
3.1. Numéro 41 : Variante 3	33
3.2. Numéro 42 : Variante 1	33
3.3. Numéro 43 : Variante 1	34
3.4. Numéro 44 : Variante 1	34
3.5. Numéro 45 : Carrefour Grande Boucle	34
3.6. Numéro 46 : Variante 3	34
3.7. Numéro 47 : Variante 1	35
3.8. Numéro 48 : Variante 1	36
3.9. Numéro 49 : Carrefour de la Grande Boucle	36

ANNEXE 4 AVIS



4.	Réunion Publique	37
4.1.	Numéro 50 :	37
4.2.	Numéro 51 :	38
4.3.	Numéro 52 :	38
4.4.	Numéro 53 :	38
4.5.	Numéro 54 :	39
4.6.	Numéro 55 :	40
4.7.	Numéro 55 :	40

ANNEXE 4

AVIS



1. Site

Préambule :

- 42 avis ont été déposés sur le site internet de la DIRMED
- 39 sont listés ci-après et font l'objet d'une réponse apportée par le maître d'ouvrage.

Les 3 restants n'appellent pas de réponse : 1 essai, 1 correctif non publié car déjà intégré dans l'avis initial, 1 avis qui annule le précédent (modification apportée par le dépositaire).

1.1. Numéro 1 : Variante 1

Description :

Personnellement, mon mari et moi préférons la variante 1 car il n'y a pas de feu rouge donc une circulation plus fluide sur la variante 3 (qui a l'air d'être adoptée) le feu qui va être en direction de Gap risque de faire bouchon jusqu'au rond-point de géant et à ce moment-là, tout le monde sera bloqué. C'est sûr il coûte plus cher mais il faut voir l'investissement à long terme.

Réponse :

La variante 3, qui est soumise à la concertation au même titre que les variantes 1 et 2, prévoit 2 feux sur la RN94 au niveau du carrefour du Polygone : l'un sert au tourne à gauche vers l'Avenue Barbot, l'autre à la traversée piétonne uniquement. Le feu en direction de Gap sera tout le temps au vert sauf si un piéton souhaite traverser. Il lui suffira alors de presser le bouton poussoir faisant passer ce feu au rouge et assurant ainsi sa traversée en toute sécurité.

Les études de trafic montrent que le carrefour fonctionne bien aux différents horizons testés avec un nombre modéré de traversées piétonnes. La traversée piétonne dégrade le rendement du carrefour et peut générer un blocage du carrefour giratoire de Fanton notamment les jours où le trafic est le plus chargé (chassés croisés hivernaux et heures de pointe à l'horizon 2030). Pour pallier ce risque, il est possible d'aménager le carrefour avec des boucles de détection pour favoriser le flux de voitures le plus important. Ainsi la priorité est donnée aux flux de voitures et le risque de blocage disparaît.

1.2. Numéro 2 : Variante 3

Description :

Je pense que la solution 3 est la plus satisfaisante sur notamment la sécurité de la route. À noter que le talus à côté du projet de création de commerces sera entièrement enlevé par le propriétaire ce qui permettra à mon sens une excellente visibilité.

Réponse :

En effet, la variante 3 améliore la sécurité par rapport à l'existant, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse montre aussi que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Le propriétaire des futurs commerces a effectivement prévu dans son projet d'aménagement de raser la bute, ce qui augmentera la visibilité et par conséquent la sécurité par une plus grande anticipation d'un éventuel danger.

ANNEXE 4 AVIS



1.3. Numéro 3 : variante 1

Description :

La variante 1, sans feu rouge sera de loin la plus fluide.

Réponse :

En effet, la variante 1 offre une bonne fluidité et d'importantes réserves de capacité, comme l'indique l'analyse multicritère.

L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle, avec un bénéfice moins important.

1.4. Numéro 4 : Carrefour de la Grande Boucle de Briançon

Description :

Après lecture des éléments du dossier de concertation avec le public pour l'aménagement routier du secteur de la Grande Boucle (RN 94, RD 902, chemin Fanton) et ses variantes.

Ce dossier de concertation présente trois solutions.

- *Variante 1 : un giratoire confortable de 25 m à l'anneau situé au pied du chemin Fanton qui réunit les voies montantes et descendantes de la rue Gal Barbot et supprime le point noir du carrefour du Polygone, l'idéal en matière de circulation, (bon effet de masque, ralentissement de la vitesse en voie descendante sur RN 94) ;*
- *Vous indiquez des frais d'entretien et d'exploitation qui me semble élevés tout en étant les plus économiques des trois solutions sur 20 ans 27,3 k€.*

Le tableau P30 de synthèse de l'analyse en entretien et exploitation devrait être modifié : effet bénéfique voir très bénéfique en +2 non en -1.

Réponse :

Le critère « entretien et exploitation » évalue des coûts d'entretien et d'exploitation de l'aménagement (réfection des chaussées, viabilité hivernale, fonctionnement des feux), estimés sur une période de vingt ans.

Le prolongement de l'Avenue Bardot dans la variante 1 augmente le linéaire de voirie à entretenir par rapport à l'état de référence qui est l'état actuel. Par conséquent, le coût d'entretien est supérieur à ce qu'il est aujourd'hui et implique une note négative au niveau de ce critère.

- *Variante 2 : une version à feux tricolores sur l'ensemble des deux carrefours ; circulation complexe et difficile, accès Grande Boucle délicat, réseaux électriques pour alimentation des feux important, consommation électrique, solution à écarter car fonctionnera encore moins bien que l'aménagement actuel.*

Réponse :

Votre avis est partagé par l'analyse multicritère qui classe cette variante en dernière position.

- *Variante 3 : un mixte des 2 variantes précédentes, avec un gros inconvénient, peu de capacité au niveau du giratoire de 17 m, sens descendant circulation trop tangentielle sur RN 94 dans le giratoire, pas d'effet de ralentissement, pas de masque visuel marqué sur cet axe,*

Réponse :

Les études de capacité aux différents horizons montrent que le giratoire de 17 m fonctionne de manière satisfaisante sans aucune gêne pour l'utilisateur y compris en tenant compte des piétons. La déflexion dans le sens « descendant » de la RN94 est conforme aux règles de l'art et permet d'assurer un ralentissement suffisant.

ANNEXE 4 AVIS



- *Carrefour du Polygone et Chemin Fanton trop grande proximité !, cisaillement avec des feux, blocage du trafic avec des répercussions sur le giratoire du chemin Fanton, carrefour générateur de bruits, difficulté pour démarrage en côte sur la neige l'hiver, inconcevable aujourd'hui.*

Réponse :

La variante 3 prévoit 2 feux sur la RN94 au niveau du carrefour du Polygone : l'un sert à tourner à gauche vers Barbot, l'autre à la traversée piétonne uniquement. Le feu en direction de Gap sera tout le temps au vert sauf si un piéton souhaite traverser. Il lui suffira alors de presser le bouton poussoir faisant passer ce feu au rouge et assurant ainsi sa traversée en toute sécurité.

Par ailleurs, les études de trafic menées montrent que le carrefour fonctionne bien aux différents horizons testés avec un nombre modéré de traversées piétonnes. La traversée piétonne dégrade le rendement du carrefour et peut générer un blocage du carrefour giratoire de Fanton notamment les jours où le trafic est le plus chargé (chassés croisés hivernaux et heures de pointe à l'horizon 2030). Pour pallier ce risque, il est possible d'aménager le carrefour avec des boucles de détection pour favoriser le flux le plus important. La priorité est donnée aux flux de voitures et le risque de blocage disparaît.

Question/bruit : Pour limiter le bruit éventuellement provoqué par des démarrages successifs, le carrefour du Polygone a été déplacé plus au nord par rapport à sa position actuelle. Cela a pour effet de réduire la pente de 8 % à 5 % et faciliter le redémarrage des véhicules en attente. Par ailleurs le giratoire, de par sa fluidité, améliore l'ambiance acoustique existante. C'est pourquoi cette variante obtient une valeur nulle sur le critère bruit, car les éventuels effets négatifs au niveau du carrefour du polygone sont compensés par les effets positifs du carrefour Fanton.

Les variantes 1 et 2 sont les moins performantes sur ce critère, car elles dégradent la situation existante. En effet, la création du prolongement de l'avenue Barbot rapproche le trafic des habitations et de la crèche, ce qui n'est pas le cas avec la variante 3.

Un état des lieux acoustique sera établi. La poursuite des études acoustiques permettra de déterminer s'il est nécessaire de mettre en place des protections spécifiques.

Il est évident que la variante 1 est de loin la meilleure solution, celle qui donne le plus de lisibilité, de sécurité, de confort et de fluidité pour l'ensemble des flux de circulation (y compris les vélos, Briançon une terre de vélo) quel que soit l'heure et la saison.

Réponse :

En effet, votre analyse sur les critères évoqués est reprise ainsi dans le dossier de concertation. Toutefois l'analyse des modes doux intègre la problématique des piétons qui sont plus pénalisés dans la variante 1 que dans la variante 3, d'où une meilleure note sur ce critère pour la variante 3.

Je me permets de revenir sur l'historique de cet aménagement qui remonte à la création du centre commercial la Grande Boucle et l'obligation de créer un carrefour confortable. Lors d'une réunion en Mairie de Briançon le 22 mai 1987 avec les services de l'état (CETE d'Aix, Équipement) et les services techniques de la ville de Briançon, sur les choix et les différentes solutions d'aménagement de la RN 94 dans la traversée de Briançon, et notamment la création d'un accès confortable au futur centre commercial "La Grande Boucle". Les représentants du CETE ont présenté un projet de carrefour en T avec une gestion des flux par feux tricolores. Solution que j'avais dénoncée en précisant que cela ne fonctionnerait pas.

ANNEXE 4 AVIS



Pour les services techniques de la ville de Briançon j'avais présenté un projet d'aménagement avec un giratoire qui n'a pas été retenu par les services de l'état avec les arguments suivant le site : "Au cours de la séance, les Services techniques ont présenté une proposition d'aménagement comportant un carrefour avec le Chemin FANTON, un giratoire à 4 branches, que l'ensemble des participants ont décidé d'abandonner car non conformes aux normes géométriques et de sécurité des carrefours giratoires et non satisfaisantes pour la desserte du bâti située en rive droite de la R.N. entre l'Avenue du 159 R.I.A. et la Rue FROGER (bien que cette solution présente l'avantage de ne nécessiter aucune acquisition foncière)." Je tiens à préciser qu'une emprise de cet aménagement et des alignements ont été définis suivant le plan des services technique de 1987 et figurent encore au cadastre. Le projet d'un carrefour à feux a donc été réalisé courant octobre 1987 suivant les plans du CETE d'Aix, coût de l'opération 569 735.62 Francs, les feux tricolores sur les 3 axes avec potence sur la RN 94, mis en place d'une armoire de commande des feux, etc. Je peux préciser cela car j'ai géré le chantier de cet aménagement sur le terrain. Le chantier terminé, j'ai moi-même procédé à la mise en route de l'armoire de pilotage des feux du carrefour et, ce que j'avais alors signalé à la réunion du 22 mai 1987 s'est avéré exact, un blocage du trafic routier sur toutes les branches du carrefour avec des répercussions collatérales sur la moitié de la ville. Si bien que M. le Maire a demandé d'arrêter immédiatement le fonctionnement des feux du carrefour. Ces feux auront fonctionné en tout 3 heures. Tout a été démonté dans les mois suivants. Et nous avons tous subits et nous subissons ce fonctionnement tel qu'il existe aujourd'hui. J'avais certainement une vision trop novatrice pour cette époque ! Il est vrai que les premiers giratoires et leur réglementation sont arrivés en mai 1984. Il faut rappeler que l'aménagement du rond-point de la place de l'Étoile à Paris est le plus vieux giratoire du monde, il a été inventé et réalisé en 1906 par l'architecte français, Eugène HENARD, alors inspecteur des travaux de la ville de Paris (80 ans pour y croire).

Réponse :

Nous prenons note de votre analyse sur les aménagements qui ont été proposés et abandonnés par le passé. Vous noterez que le dossier de concertation met en avant trois variantes d'aménagement avec une analyse systémique sur un périmètre englobant le carrefour du Polygone et celui de Fanton, ce qui n'était a priori pas le cas pour le carrefour à feux proposé en 1987. Le carrefour du Polygone influe sur le fonctionnement du carrefour Fanton et réciproquement. Sans éléments détaillés sur le carrefour à feux de 1987, il est difficile de faire une analyse rétrospective de son dysfonctionnement. Par ailleurs votre proposition de carrefour giratoire est assez proche de la variante n°1 mais avec des impacts beaucoup plus importants en termes de foncier sur la zone commerciale du géant Casino (le 1/4 sud est du stationnement est entièrement supprimé). Cet impact est lié à un rayon hors norme ($R > 30m$). Les grands giratoires en agglomération incitent à la prise de vitesse rendant les traversées piétonnes difficiles et dangereuses. C'est pour cela que le rayon de la variante 1 n'excède pas les 25m et que le giratoire de la variante 3 de 17m est plus bénéfique pour les piétons tout en restant fonctionnel pour les usagers motorisés.

A Briançon, Il aura fallu 30 ans pour arriver à concrétiser enfin un projet de cet aménagement. Vous comprendrez que je suis très favorable à la variante 1 qui est la meilleure solution, solution qui ne génère le moins de frais de fonctionnement au contraire des deux autres variantes. Je n'ose pas imaginer qu'en 2017 on envisage encore une solution d'aménagement avec des feux tricolores qui déjà ont prouvé leur côté pervers lors du premier aménagement en 1987. Il ne faut pas ignorer les coûts annuels de fonctionnement, d'entretien et de gestion d'un carrefour avec des feux (armoire, mats lumineuses etc., sans compter les accidents et les dégradations sur le matériel), il faut aussi penser en économie d'énergie électrique.

ANNEXE 4 AVIS



Que de deniers publics dépensés à cette époque pour rien, il ne faut pas renouveler cela, même si le coût de la variante 3 est plus élevé, c'est pour du long terme, il faut je pense être réaliste et aussi futuriste. Nota : il faut lire « variante 1 » et non « variante 3 ».

Réponse :

C'est pour cela que l'analyse de fonctionnement a été étendue à l'horizon 2030 pour s'assurer de la rentabilité de l'investissement.

En espérant une belle concrétisation de ce projet et son aboutissement sur le terrain.

(Cet avis a également été transmis en format papier le jour de la réunion publique avec les pièces jointes ci-après)

ANNEXE 4 AVIS



B R I A N C O N

22 MAI 1987

COMPTE-RENDU DE REUNION

M A I R I E

11 FEV 1987
de BRIANÇON
ARRIVÉE N°

OBJET : Aménagement sur place de la R.N. 94 dans la Traversée de BRIANÇON.

PRESENTS : Mairie de BRIANÇON : Monsieur DE SALMONT, Maire,
Monsieur GILLET-TOG, Adjoint.
C.E.T.E. MEDITERRANEE : Monsieur BOUQUIN,
Monsieur LANGEACQ.
S.E.D.H.A. :
Services Techniques : Madame MAURY
Messieurs LEROUX et LARNAUDIE
Equipement : Monsieur BUCHON,
Monsieur JAMET,
Monsieur FERAUD.

Cette 3ème réunion de concertation sur l'aménagement sur place de la R.N. 94 dans la traversée de BRIANÇON a pour objet la présentation du tracé retenu en solution de base sur des affectations de trafic provisoires lors de la réunion précédente (24 Février 1987), vérifié sur le trafic estimé (à partir des comptages effectués au cours des vacances de Février) l'horizon 1995.

Il concerne la section comprise entre le MOULIN FAURE et l'Avance FORCUES et présente les caractéristiques suivantes :

- carrefours avec chemin FANTON (accès de la X.A.C. de la Grande Boucle) et avec l'avenue du 18^m R.I.A. traité en carrefours plans à feux coordonnés.

- section à 2 x 2 voies entre l'accès à la X.A.C. de la Grande Boucle et le rond point des ALPES réaménagé (diamètre intérieur porté à 50 m.).

.....

ANNEXE 4 AVIS

- 2 -

- entre l'avenue du 159^e R.I.A. et la Rue FROGER :

- , 2 voies montantes (7 m),
- , 1 voie descendante (4 m),
- , 1 séparateur central (5 m) permettant la déviation des riverains,
- , 2 trottoirs de 2 m.

La Rue FROGER est mise à sens unique montant.

- entre la Rue FROGER et le MOULIN FAURE :

, Jusqu'au pont sur la Durancé, à reconstruire la plateforme est calibrée à 10 m (chaussée de 7 m et trottoirs de accotements dissymétriques de 1 et 2 m).

L'entrée nécessaire est prise côté H.L.M.

L'accès direct aux H.L.M. des CROTS est supprimé.

, Une voie d'entrée dans la Z.A.C. des CROTS est aménagée à distance suffisante du carrefour au MOULIN FAURE pour améliorer sa perception et la sécurité (à environ 250 m du carrefour).

Il n'est pas prévu de sortie directe de la Z.A.C. sur le R.N.

Les mouvements de tourne-à-gauche (accès de la Z.A.C. en provenance de l'ITALIE ou la GUISENE) ne sont pas aménagés.

Les études de trafic menées par le C.E.T.E. démontrent la saturation du carrefour du MOULIN FAURE, quel que soit le type d'aménagement envisagé dans les esquisses actuelles.

Seuf démolition du bâti, un nouveau carrefour devra être aménagé en oval (sur le R.N. au droit de la patinoire) permettant l'accès dans BRIANÇON et à PUY SAINT-PIERRE.

La Municipalité accepte le principe d'une démolition du bâti ; le C.E.T.E. étudiera donc l'aménagement d'un carrefour adapté au trafic (giratoire ou carrefour à feu avec voies de tourne-à-gauche).

Le C.E.T.E. présente l'aménagement provisoire d'un carrefour à feu avec l'avenue du 159^e R.I.A., intégrable à l'aménagement définitif et ne nécessitant pas d'acquisitions foncières à l'exception du parking GENTY et de la station TOTAL (en négociation par la Ville).

Le coût de ce carrefour provisoire est estimé à 10 MF.

.../...

ANNEXE 4 AVIS

- 3 -

Monsieur le Maire demande que les 2 chaussées sur la section comprise entre le Chemin FANTON et le Rond point des ALBES soient aménagées pour occuper l'assiette aménagée.

Cette proposition ne peut être acceptée car elle ne correspond pas à un besoin prioritaire ; cette section débouchant alors sur un virage au niveau de l'Avenue du 159^e R.I.A.

Monsieur BUCHON signale qu'aucun financement de l'Etat n'est à espérer en 1987 et 1988.

La participation de l'Aménageur de la Grande Boucle devra donc couvrir intégralement un aménagement provisoire de carrefour intégrable à l'aménagement définitif. Il est demandé au C.S.T.E. d'étudier plus précisément l'accès à la Grande Boucle avec un passage en 3 temps :

1^o) Aménagement de l'accès à la Grande Boucle par un carrefour à feux à charge de l'Aménageur (à réaliser pour l'ouverture prévue en Décembre 1987) ;

2^o) Solution d'aménagement provisoire présentée lors de la réunion,

3^o) Aménagement définitif.

Monsieur le Maire donne son accord sur la solution présentée et demande que le D.P.C. soit approuvé en 1987.

Au cours de la séance, les Services techniques ont présenté une proposition d'aménagement comportant un carrefour avec le Chemin FANTON, un giratoire à 4 branches, que l'ensemble des participants ont décidé d'abandonner car non conformes aux normes géométriques et de sécurité des carrefours giratoires et non satisfaisantes pour le desserte du bâti situé en rive droite de la R.N. entre l'Avenue du 159^e R.I.A. et la Rue FROGER (bien que cette solution présente l'avantage de ne nécessiter aucune acquisition foncière).

ANNEXE 4 AVIS

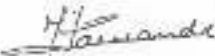



VILLE DE BRIANÇON 05100 HAUTES-ALPES		SERVICES TECHNIQUES 52, Grande Rue - tél. 92.20.34.69
---	---	---

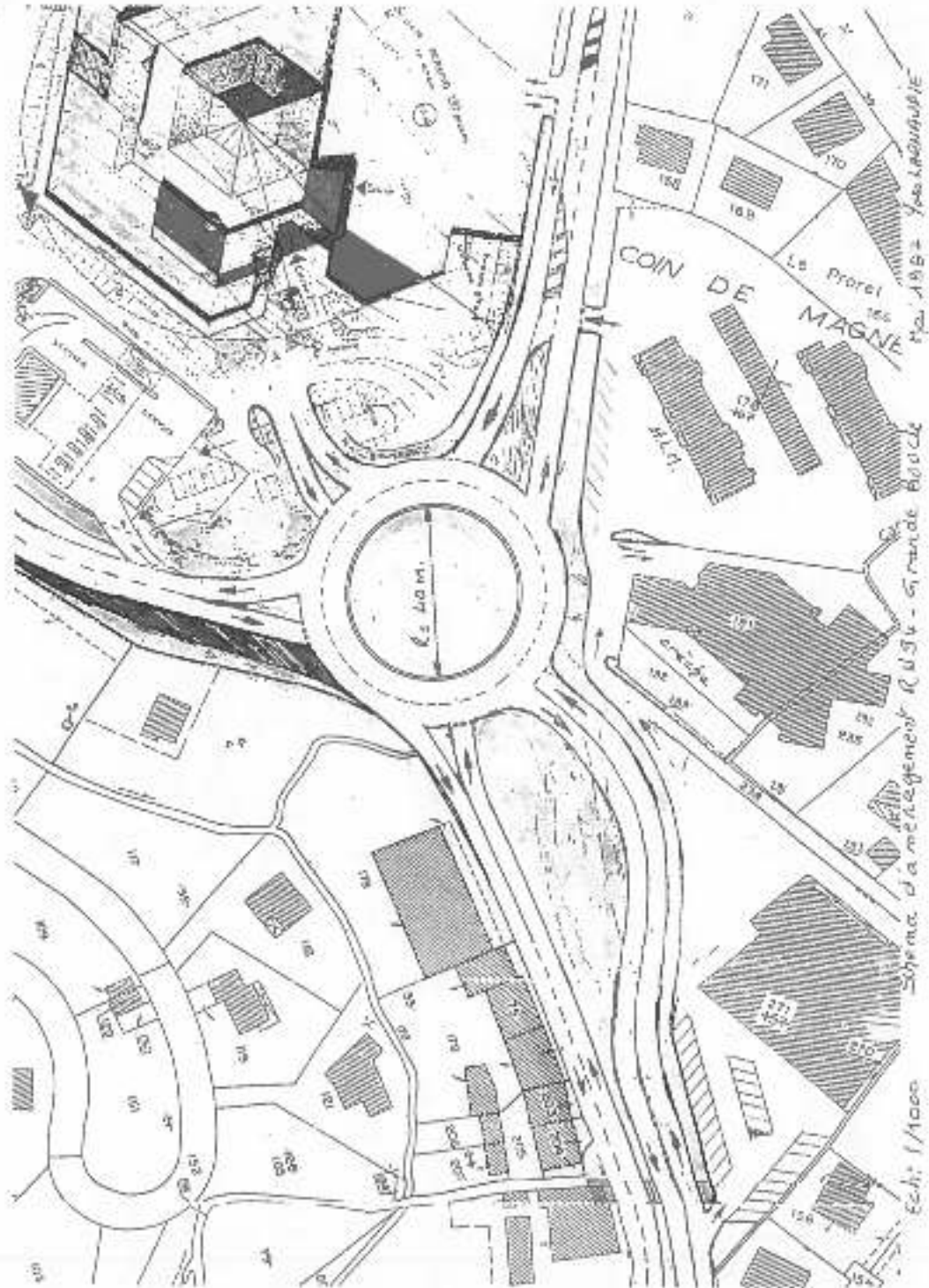
SCHÉMA Aménagement - RN 94 -

(- Avenue de Provence - Avenue du Dauphiné)
- Rue Général BARBOT - Rue René Froger
- Chemin FANTOM -

Mai 1987

DESSINÉ PAR:  Yves LARNAUDIE Responsable Voirie	Le DIRECTEUR des S.T. G LEROUX	Le MAIRE: 
---	---------------------------------------	--

ANNEXE 4 AVIS



ANNEXE 4 AVIS



VILLE de BRIANÇON 05100
HAUTE-ALPES

Le 01 Mars 1999

SERVICES TECHNIQUES

Eaux - Assainissement
Voirie Urbaine
Travaux Communaux

si, Grand' Rue

32 20 34 69

Tél : Services Techniques :

Service des Eaux :

02 70 35 70

Monsieur Jean-Paul ARNAUD
Agence du Briançonnais
S.C.T. Grande Boucle
05100 - BRIANÇON

N. réf. : OL/MD/PC 0902

Objet : aménagement du carrefour " Grand'Boucle "

Monsieur,

Conformément à la Convention de la zone d'aménagement concerté de la Grand'Boucle, approuvée par délibération du Conseil municipal en date du 4 Novembre 1988, les travaux d'aménagement du carrefour sont à la charge de l'aménageur à l'exclusion des trottoirs, de l'éclairage public, du marquage des sols et de la signalisation.

La Ville de BRIANÇON a réglé directement aux entreprises les dépenses dans votre traverser et joint le tableau récapitulatif.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Ville émettra prochainement un titre de recette correspondant à votre participation à ces travaux.

Dans cette attente,

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Maire
Conseiller Régional

Robert de CAUCON



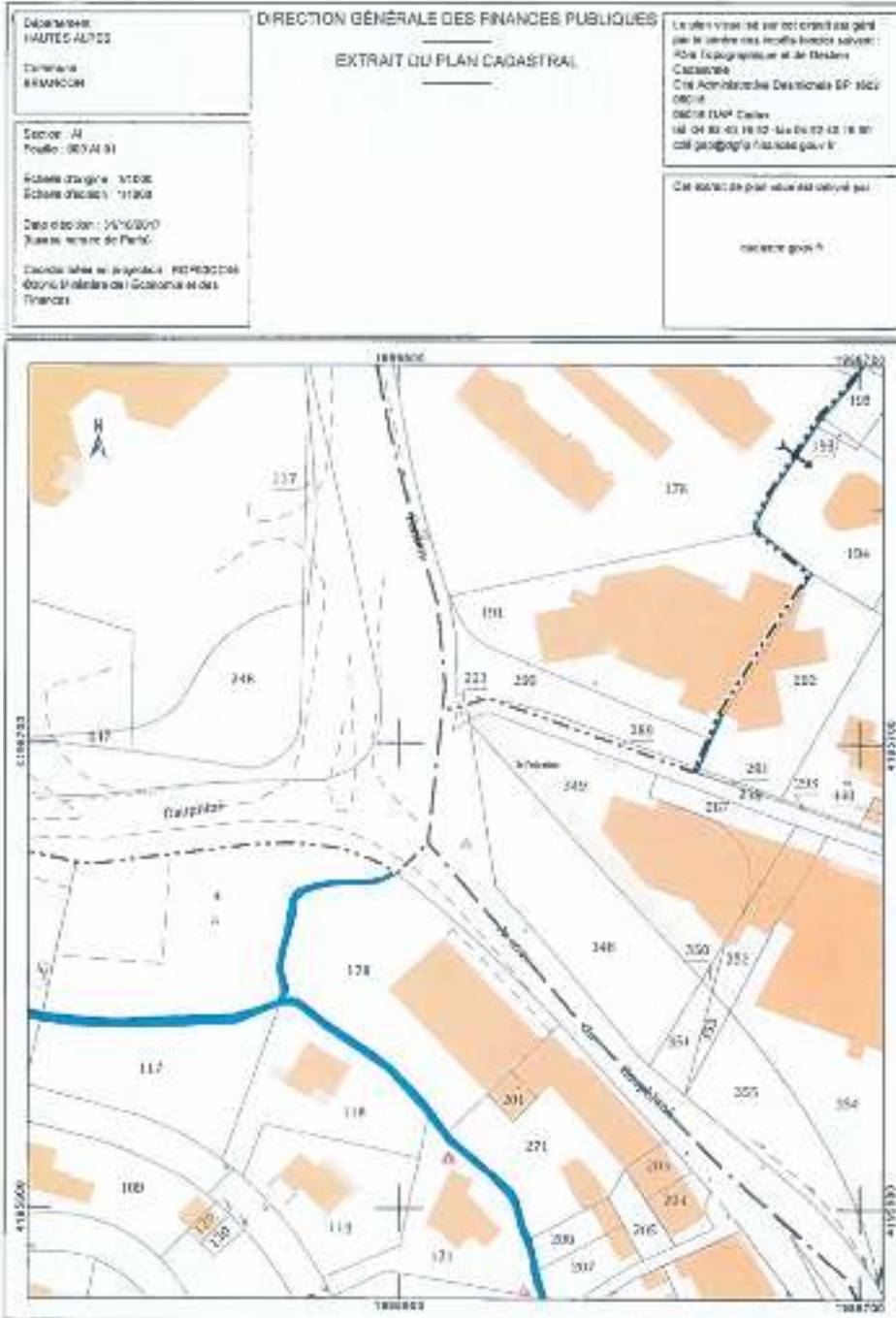
ANNEXE 4 AVIS



AMÉNAGEMENT DU CASSEPOUR PROVISOIRE
DIT " GRAND BOUCLE " (1964)

ENTREPRISES	DESTINATION	FACTURES T. T. C.	PARTICIPATION VILLE T.T.C.	PARTICIPATION S.C.I. GRAND BOUCLE T. T. C.
TECHNI - PLASTIQUE	Peinture routière	2.304,51	2.304,51	---
SIGNALISATION MODERNE	Panneaux de signalisation	4.053,27	4.053,27	---
SILBE	Feux tricolores	27.193,80	27.193,80	---
CALLOL	Implantation du carrelage	67.793,05	67.793,65	---
SIDATI	Cablage éclairage public et feux	5.482,80	---	5.692,80
ALLANNO	Béne Civil routier	6.874,80	6.874,80	---
ROUTIER DU PIED	Travaux routiers	261.287,30	128.282,48	132.904,82
		174.135,48	39.418,55	134.716,94
	TOTAUX	568.775,82	297.021,06	272.714,56

ANNEXE 4 AVIS



ANNEXE 4 AVIS



1.5. Numéro 5 : Emprise foncière

Description :

En tant que riverain (parcelle : ak 18), je souhaite définir avec exactitude les limites entre ma propriété et la RN 94 qui d'après le plan d'urbanisme de 1960 empiète sur mon terrain.

Réponse :

À ce stade des études, les trois variantes proposées n'impactent pas votre bâti. Nous ne manquerons pas de vous contacter lors de la définition des emprises foncières du projet retenu pour vérifier la validité des limites parcellaires portées à ce jour au cadastre.

1.6. Numéro 6 : Carrefour de la Grande Boucle de Briançon

Description :

Projet 2 à éliminer, un ensemble de feux compliqué, trajet centre-ville vers la vallée se heurtera à 2 feux sur un court espace !! accès station essence compliqué. Projet 1 le plus satisfaisant, le plus fluide car pas de feux qui amèneraient un blocage des flux. Ce projet peut être modifié par exemple en poussant un peu le giratoire vers le serre paix ce qui permettrait de libérer des places de parking sur le centre commercial et de garder l'accès Actuel à ce centre commercial, cela permettrait en outre de donner un accès direct de la future zone commerciale (serre paix) alors qu'actuellement dans aucun des 3 projets l'accès à cette zone n'est envisagé sérieusement ce qui génèrera des problèmes lors de sa réalisation. L'aménageur de cette zone perdra un peu de surface au sol mais gagnera en confort d'accès

Réponse :

Votre avis concernant la variante 2 est partagé par la majorité du public qui s'est exprimé. L'analyse multicritère aboutit à la même conclusion. Par conséquent, le maître d'ouvrage propose d'écarter cette variante de la suite des études.

La variante 1 offre en effet une bonne fluidité et d'importantes réserves de capacité, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise par ailleurs que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle, avec un bénéfice moins important.

Votre proposition de déplacer le giratoire vers le futur centre commercial a retenu notre attention, et le maître d'ouvrage va étudier une solution 1bis ayant pour ambition de réduire l'impact sur le stationnement du centre commercial Casino tout en gardant un accès possible aux futurs commerces qui n'ont pas été représentés, car ce projet est toujours en attente des autorisations administratives nécessaires à sa réalisation.

1.7. Numéro 7 : Carrefour de la Grande Boucle de Briançon

Description :

Suite à la réunion publique de concertation du mardi 7 novembre 2017 pour l'aménagement routier du secteur de la Grande Boucle (RN 94, RD 902, chemin Fanton) et ses variantes. Je reviens sur le problème de stationnement évoqué par un représentant de la grande surface Casino, signalant l'impact de la variante 1 sur leurs places de stationnements. Il faut savoir qu'actuellement le parking de Géant Casino bénéficie et utilise une surface de stationnement en parallèle dans l'emprise du Domaine de l'État qui devait être utilisé à l'origine pour une 2 fois deux voies, et appartenant toujours à l'État (RN 94), ils ont oublié de le signaler. C'est gentil de chipoter pour une trentaine de places de parking quand ils bénéficient d'une surface conséquente d'environ 3500 m² qui ne leur appartient pas !! (Équivalent à minima 100 places).

ANNEXE 4 AVIS



Réponse :

La présence de places de stationnement du Géant Casino sur le domaine de l'État n'a pas été identifiée dans la zone d'étude, sur la base de l'état parcellaire du 26/09/2017. Il semble qu'il y ait confusion avec l'emplacement réservé inscrit au Plan Local Urbanisme.

Dans la variante 1, une solution pourrait être envisagée pour économiser du stationnement coté grande Boucle, riper l'ensemble du giratoire d'environ 7 à 8 m vers le bas, plus axé sur le chemin Fanton. Cela aurait aussi l'avantage d'éloigner du giratoire l'accès du futur commerce qui doit s'installer entre Mac Do et le futur giratoire.

Réponse :

Le ripage du giratoire de 7 à 8m vers le sud nécessiterait de démolir plusieurs commerces et le bâtiment du Trésor Public. De plus, l'accès piétons à la crèche serait supprimé et les conditions d'accès et de stationnement deviendraient très contraignantes pour les parents déposant leurs enfants. Bien que réduisant l'impact sur le stationnement de la zone commerciale nord, cette proposition présente d'autres inconvénients aux forts enjeux qui conduisent la maîtrise d'ouvrage à ne pas la retenir.

- *Sur la Variante 1 : J'ai indiqué un manque d'objectivité concernant le tableau sur la synthèse de l'analyse multicritère des trois variantes, vous m'avez demandé de compléter, je précise :*
- *Vous indiquez : offres pour les modes doux : + 1, cela devrait être + 2, je m'explique, si la variante 3 est notée à +2, je ne comprends pas la différence, je vois mal des vélos être plus avantageux avec les feux du Polygone, et encore moins les voitures.*

Réponse :

Les modes doux concernent les cyclistes et les piétons. La variante 3 est mieux notée que la variante 1 sur l'aspect modes doux car elle prévoit la création d'une traversée piétonne sécurisée de la RN 94 et de l'avenue Barbot au niveau du carrefour à feux. Les deux variantes présentent les mêmes avantages concernant les cycles, à savoir une bande cyclable dans le sens montant.

- *Vous indiquez : Sécurité : + 1, cela devrait être + 2, quand vous notez la variante 3 à + 1, la variante 1 est plus sécurisante que la variante 3.*

Réponse :

La notation « +1 » correspond à un « effet bénéfique » par rapport à la situation actuelle, la notation « +2 » à un effet « très bénéfique » par rapport à la situation actuelle. La variante 1 présente des points de vigilance (giratoire en pente, situation des piétons améliorée mais pas totalement sécurisée en traversée du giratoire) qui ne permettent pas de la noter « +2 ».

- *Vous indiquez : Acoustique : + 1, alors que la variante 3 est notée à 0, (sens effet) les gens qui habitent à proximité d'un carrefour à feux en côte vous expliqueront la réalité.*

Réponse :

Le critère acoustique est défini sur la perception de bruit lié à la fluidification ou non du trafic. Le giratoire de la variante 3 fluidifie le carrefour de Fanton et améliore les conditions acoustiques à proximité de la crèche. En contrepartie, le feu dégrade l'ambiance acoustique au niveau du Polygone. Ces deux éléments font que la variante 3 obtient la note de 0. Le giratoire de la variante 1 fluidifie le carrefour de Fanton mais le prolongement de l'Avenue Barbot dégrade l'ambiance acoustique au niveau de la crèche. Le carrefour du polygone étant supprimé, l'acoustique est améliorée. Ces éléments font que la variante 1 obtient la note de +1.

ANNEXE 4 AVIS



Seules des mesures acoustiques de terrain avec une modélisation sur des projections à moyen et long terme permettront d'évaluer réellement l'impact acoustique du projet. La maîtrise d'ouvrage s'engage à réaliser une étude acoustique afin d'évaluer l'incidence des variantes étudiées vis-à-vis du bruit sur le bâti.

- *Vous indiquez : Impacts en phase travaux : - 2 et noté – 1 pour la variante 3, je pense que les trois variantes sont égales toutes à – 1.*

Réponse :

L'emprise des travaux de la variante 3 induit des mesures d'exploitation sous chantier plus complexes notamment pour maintenir les accès (aux habitations, aux commerces, à la crèche, à une offre de stationnement, ...), pour positionner les installations de chantier et maintenir la circulation sur la RN 94. Ces éléments font que la variante 3 est plus pénalisante et obtient la note de -2.

- *Vous indiquez : d'entretien et d'exploitation : effet bénéfique voir très bénéfique en + 2 non en - 1.*

Réponse :

Le fait d'augmenter le linéaire de voirie et d'ajouter des feux suivant les variantes implique un surcoût en entretien et des mesures d'exploitation supplémentaires. C'est ce qui explique que les variantes soient évaluées négativement.

Tous ces éléments ne sont pas négligeables dans une analyse objective. La variante 1 étant toujours la plus sécurisante et confortable pour le trafic actuel, et le futur trafic induit du cœur de ville.

Réponse :

Le trafic induit par le projet cœur de ville a été pris en compte dans le calcul des capacités des trois variantes. Par ailleurs, la réorganisation des axes structurant du projet de cœur de ville permet un délestage de l'Avenue Barbot par le Chemin de la Tour jusqu'à l'Avenue du Lautaret. Ne pouvant quantifier ce délestage, la maîtrise d'ouvrage a pris une hypothèse pessimiste en considérant qu'il n'y aurait pas de report de trafic de l'Avenue Barbot.

ANNEXE 4 AVIS



1.8. Numéro 8 : Prochain rond-point Grande-Boucle

Description :

La variante 2, incluant des feux, ne permettra pas la fluidité du trafic. La variante 1 pose certains problèmes pour une ville à vocation touristique du fait de sa réduction importante du parking du centre commercial La Grande Boucle. En effet, il suffit de voir le remplissage de ce parking en été et en hiver, notamment les cars étrangers (plusieurs dizaines). Le stationnement sauvage sera de mise... dans le meilleur des cas. Cela engendra une densité du trafic encore supérieure si la clientèle compte rester fidèle à ce centre commercial. Dans le cas contraire, un autre centre peut-il accueillir ce surcroît de stationnement dans des conditions satisfaisantes ?

Il y a donc un risque certain de perdre notre clientèle touristique qui se tournera vers d'autres lieux que notre belle ville de Briançon.

Reste la variante 3 qui, malgré ses défauts, me paraît le meilleur compromis.

Réponse :

La variante 2 présente en effet des difficultés de coordination des feux, en 2030 et lors des chassées croisés, dues à leur proximité (entre le carrefour RN x Fanton et Fanton x Barbot prolongée). Votre avis concernant la variante 2 est partagé par la majorité du public qui s'est exprimé. L'analyse multicritère aboutit à la même conclusion. Par conséquent, le maître d'ouvrage propose de l'écarter de la suite des études.

La variante 1 impacte 53 places de parking dans le périmètre de l'opération. La maîtrise d'ouvrage a bien conscience des enjeux liés à la perte de stationnement. C'est pour cela qu'un critère spécifique au stationnement a été retenu avec la pondération la plus forte pour l'analyse multicritère. Aucun report de l'offre commerciale n'a été envisagé, car la demande sur le secteur reste forte et devra être maintenue au niveau de la Grande Boucle.

Enfin votre analyse est partagée dans le dossier de concertation, la variante 3 est la variante qui présente le meilleur compromis.

1.9. Numéro 9 : Variante 1

Description :

Bonjour, étant utilisatrice du réseau routier, je pense que la solution n°1 (le giratoire à cinq sorties) est la meilleure solution à long terme pour fluidifier Briançon et sécuriser.

Votre exposé était très clair Mardi 7 novembre.

Merci de nous concerter et de tenir compte de nos avis.

Réponse :

En effet, la variante 1 offre une bonne fluidité et d'importantes réserves de capacité, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle, avec un bénéfice moins important. Il ressort de cette analyse que la variante 3 est la variante qui présente le meilleur compromis.

1.10. Numéro 10 : Variante 1

Description :

La solution 1 est à coup sûr la meilleure car permet une circulation fluide, sécurisée, la meilleure pour l'environnement car ne nécessitant pas nécessairement d'arrêt donc de redémarrage en côte. Elle est également la moins coûteuse en exploitation. La solution avec des feux a été testée il y a trente ans avec le résultat catastrophique qui a vu les artères principales de Briançon bloquées en quelques minutes en heure de pointe. On peut constater que le feu devant McDo pose déjà problème. En rajouter un cent mètre plus loin....

ANNEXE 4 AVIS



Réponse :

En effet, la variante 1 offre une bonne fluidité, d'importantes réserves de capacité, une sécurité accrue et un coût d'exploitation moindre, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle, avec un bénéfice moins important. En revanche, cette même variante, pénalise l'offre en stationnement, maximise les acquisitions foncières, impacte le secteur en phase chantier et présente le coût le plus important.

Sans éléments détaillés sur le carrefour à feux de 1987, il est difficile de faire une analyse rétrospective du dysfonctionnement. Toutefois, vous noterez que le dossier de concertation met en avant trois variantes d'aménagement avec une analyse systémique sur un périmètre englobant le carrefour du polygone et celui de Fanton, indissociables en termes de fonctionnement, ce qui n'était a priori pas le cas pour le carrefour à feux proposé en 1987.

1.11. Numéro 11 : Variante 1

Description :

Après avoir participé à la réunion publique du 7 novembre 2017, et examiné les dossiers proposés, je pense que la meilleure solution parmi celles proposée est la solution numéro 1. Elle est certes plus onéreuse que les deux autres, mais la seule à offrir un parcours sans feux de circulation, et permet le trafic le plus fluide, et le plus sécurisé.

- L'inconvénient lié à la suppression de places de stationnements pourrait être supprimé par la création de deux niveaux de parkings dans l'enceinte du Centre Commercial.*
- Le coût supérieur de cette solution pourrait être compensé partiellement par une contribution du Centre Commercial qui verrait un accroissement de sa fréquentation et de son chiffre d'affaires grâce à ces parkings supplémentaires. En contre-partie de cette contribution, l'État mettrait à disposition les surfaces qui lui appartiennent pour ces constructions. Les contraintes à l'origine de ce projet (saturation de la circulation) sont en grande partie dues à l'accès au Centre Commercial. Il n'est pas illogique que ce dernier participe financièrement à ce projet, sous réserve bien sûr que l'État l'autorise à utiliser son domaine pour aménager des parkings supplémentaires.*
- Les aménagements de ces nouveaux parkings devraient être soignés sur le plan architectural, pour valoriser l'entrée de la ville de Briançon.*

Réponse :

En effet, la variante 1 offre une bonne fluidité et une sécurité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle, avec un bénéfice moins important sur la fluidité.

Votre proposition de financement complémentaire de l'opération par le groupe Casino a retenu notre attention. L'analyse foncière complémentaire a démontré que le domaine public de l'État est limité à la voirie actuelle et qu'il ne pourrait pas servir de contrepartie pour le stationnement supprimé. Les contacts avec le groupe Casino et les copropriétaires de la zone commerciale nord ont été pris sans que la partie cofinancement soit évoquée. Notre objectif dans un premier temps est d'optimiser la variante 1 en réduisant l'impact sur le stationnement et de mesurer ses avantages-inconvénients à partir des critères définis dans le dossier de concertation.

Enfin, l'aménagement retenu fera l'objet d'une intégration paysagère et architecturale adaptée au site urbain.

ANNEXE 4 AVIS



1.12. Numéro 12 : Variante 1

Description :

Après avoir lu les nombreux avis et examiné les plans, nous pensons que la solution n°1 est nettement préférable aux deux autres. Plus de fluidité, moins de bruit pour les riverains, circulation moins accidentogène.

Réponse :

En effet, la variante 1 offre une bonne fluidité et une sécurité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

1.13. Numéro 13 : Choix 1

Description :

Par pitié, pas de feux tricolores !!! les ronds-points fonctionnent très bien dans notre vallée ! Merci.

Réponse :

Les carrefours à feux sont des équipements urbains qui permettent à tous les usagers de franchir l'intersection lorsque le trafic est soutenu, ce qui est le cas de cet aménagement, en créant des créneaux suffisants pour leur traversée. De plus, les automobilistes doivent circuler à des vitesses raisonnables pour percevoir les feux à temps et freiner dans des conditions normales. Il est donc opportun à ce stade des études de proposer des aménagements qui fonctionnent aujourd'hui sur le réseau routier urbain national même dans des sites enneigés. Les carrefours giratoires ont aussi le mérite de favoriser le ralentissement des voitures. Ils sont bien adaptés à des points d'échange de trafics équilibrés et rendent les demi-tours aisés. Ils ne constituent cependant pas un idéal pour régler les problèmes de capacité ni le meilleur mode de gestion douce des conflits entre les différents utilisateurs de l'espace public.

1.14. Numéro 14 : Variante 1

Description :

Bonjour, et merci pour ce moyen d'expression. J'exprime ma satisfaction sur la clarté des dossiers soumis à consultation. Après consultation des dossiers, j'exprime mon opinion favorable au projet numéro 1, comportant un rond-point de 25 m.

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

ANNEXE 4 AVIS



1.15. Numéro 15 : Variante 1

Description :

Le choix numéro 1 semble le plus judicieux avec un grand rond-point et 5 sorties la seule solution pour éviter que les flux se croisent.

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une bonne gestion des flux, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

1.16. Numéro 16 : Variante 1

Description :

Bonjour. J'opte pour le choix 1.

À mon sens beaucoup plus esthétique et plus fluide pour la circulation !

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

De plus, le giratoire est l'objet routier qui affirme l'entrée de la ville de Briançon. L'analyse multicritère en tient compte.

1.17. Numéro 17 : Organisation grande boucle géant

Description :

Bonjour, En tant qu'utilisateur régulier de cette route, à la fois pour la sécurité et la fluidité je pense que le choix numéro 1 à savoir un rond-point à cinq accès serait la meilleure des solutions.

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité et une sécurité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère.

1.18. Numéro 18 : Variante 1

Description :

Choix numéro 1

Réponse :

Sans objet.

1.19. Numéro 19 : Carrefour Grande Boucle et Polygone

Description :

Ayant assisté à la réunion du 7 novembre, la variante 1 est la solution la moins pénalisante pour la circulation des véhicules empruntant la RN 94 et la rue Général Barbot surtout aux moments de pointe dans la journée ainsi que les périodes touristiques de l'été et de l'hiver. Mais les passages piétons seront limités. Celui du polygone au niveau des deux commerces situés de l'autre côté du parking du commerce de sport est supprimé. Par contre, dans la variante 3, il est prévu de rectifier la pente de la rue Général Barbot car actuellement la pente commence après les habitats ;

Réponse : Sans objet (envoyé par erreur, cf. avis suivant).

ANNEXE 4 AVIS



1.20. Numéro 20 : Aménagement carrefours grande boucle et polygone (suite)

Description :

Suite de mon premier message envoyé par erreur. La pente de la rue général Barbot commence à partir du groupe d'habitation dit le Granon. C'est le problème de redémarrer lorsqu'il y a une file de véhicules et en même temps une grosse chute. Le carrefour étant décalé de 15 mètres, la pente sera moins accentuée ce qui j'espère permettra de redémarrer plus facilement au feu vert lors des chutes de neige. De plus à ce carrefour, la création du passage piéton sera un arrêt de plus pour tous les véhicules en dehors du fonctionnement des feux tricolores pour la circulation des véhicules. De plus lorsque le feu sera rouge dans le sens nord-sud, la file remontera au niveau du rond de la Grande Boucle. Merci de pouvoir s'exprimer au titre de cette concertation

Réponse :

La variante 3 prévoit 2 feux sur la RN94 au niveau du carrefour du Polygone : l'un sert à tourner à gauche vers l'Avenue Barbot, l'autre à la traversée piétonne uniquement. Le feu en direction de Gap sera tout le temps au vert sauf si un piéton souhaite traverser. Il lui suffira alors de presser le bouton poussoir faisant passer ce feu au rouge et assurant ainsi sa traversée en toute sécurité.

Les études de trafic montrent que le carrefour fonctionne bien aux différents horizons testés avec un nombre modéré de traversées piétonnes.

La traversée piétonne dégrade le rendement du carrefour et peut générer un blocage du carrefour giratoire de Fanton notamment les jours où le trafic est le plus chargé (chassés croisés hivernaux et heures de pointe à l'horizon 2030). Pour pallier ce risque, il est possible d'aménager le carrefour avec des boucles de détection pour favoriser le flux le plus important. Ainsi la priorité est donnée aux flux de voitures et le risque de blocage disparaît.

1.21. Numéro 21 : Variante 1

Description :

J'opte pour le choix N°1 qui me paraît être le plus fluide...

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

1.22. Numéro 22 : Variante 1

Description :

Bonjour,

De mon point de vue, je suis pour la variante 1.

En effet, j'ai pu constater lors des différents travaux sur l'avenue du général Bardot et avenue de Provence, surtout, lors de la mise en place d'un feu tricolore à l'endroit même où vous proposez d'en mettre un dans la variante 3, il y a eu d'énormes difficultés de circulation avec des bouchons jusqu'au niveau de Aldi et des blocages sur l'avenue Baldenberger, alors que nous étions dans un période hors saison.

Seule la variante 1 propose une circulation sans feu tricolore qui pour moi est la seule qui peut fluidifier le trafic surtout en période de haute saison. Je comprends que les coûts sont plus faibles avec des feux, et qu'il sera plus facile d'effectuer les travaux, mais pour le bien de ville,

ANNEXE 4 AVIS



de ses habitants et des touristes avec une vision pour du long terme, il est inconcevable d'investir dans un projet "au rabais" avec des feux tricolores sous prétexte d'économies.

*Notre ville mérite une circulation digne de ce nom.
Cordialement.*

Réponse :

Votre retour d'expérience sur un chantier sur l'Avenue Barbot avec un alternat a attiré notre attention. Après analyse, la situation en travaux avec un alternat à feux n'est pas transposable à l'aménagement du carrefour à feux de la variante 3. En effet, les feux offrent des temps de vert beaucoup plus importants qu'une configuration de chantier avec alternat. Au cours de travaux, le passage au vert ne se fait qu'après que le dernier véhicule circulant à contre-sens est sorti de la zone d'alternat.

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

1.23. Numéro 23 : Variante 1

Description :

Bonjour,

Après avoir vu les 3 projets celui qui est fiable dans le temps et qui évitera une saturation de la circulation, "Le projet n°1"

Les autres projets avec des feux risquent d'amener des bouchons au moment des vacances estival et hivernal.

*Je vous remercie de m'avoir lu.
Bien cordialement.*

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité accrue quels que soient les horizons de trafic, comme l'indique l'analyse multicritère.

La variante 3 prévoit 2 feux sur la RN94 au niveau du carrefour du Polygone : l'un sert au tourne à gauche vers l'avenue Barbot, l'autre à la traversée piétonne uniquement. Le feu en direction de Gap sera tout le temps au vert sauf si un piéton souhaite traverser.

Il lui suffira alors de presser le bouton poussoir faisant passer ce feu au rouge et assurant ainsi sa traversée en toute sécurité.

Les études de trafic montrent que le carrefour fonctionne bien aux différents horizons testés avec un nombre modéré de traversées piétonnes.

La traversée piétonne dégrade le rendement du carrefour et peut générer un blocage du carrefour giratoire de Fanton notamment les jours où le trafic est le plus chargé (chassés croisés hivernaux et heures de pointe à l'horizon 2030). Pour pallier ce risque, il est possible d'aménager le carrefour avec des boucles de détection pour favoriser le flux le plus important. Ainsi la priorité est donnée aux flux de voitures et le risque de blocage disparaît.

1.24. Numéro 24 : Carrefour Grande Boucle de Briançon

Description :

Je pense que le giratoire sans feu rouge est la plus judicieuse des propositions fluidifiant ainsi la circulation, surtout en période de vacances. En fluidifiant la circulation, le bruit induit en sera diminué.

ANNEXE 4 AVIS



Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Le giratoire de par sa fluidité améliore l'ambiance acoustique existante mais la création du prolongement de l'avenue Barbot rapproche le trafic des habitations et de la crèche, avec un impact négatif sur l'ambiance sonore. Le bruit ne sera pas nécessairement diminué sur tout l'aménagement.

Seules des mesures acoustiques de terrain avec une modélisation sur des projections à moyen et long terme permettront de mesurer réellement l'impact acoustique du projet. La maîtrise d'ouvrage s'engage à réaliser une étude acoustique afin d'évaluer l'incidence des variantes étudiées vis-à-vis du bruit sur le bâti

1.25. Numéro 25 : Avis sur les différentes propositions

Description :

La proposition n°1 me semble la plus fluide pour le trafic s'agissant de la principale vers Gap ou le Lautaret. Les feux de signalisation des 2 autres propositions ne feront que créer des embouteillages déjà très présents sur l'infrastructure routière Briançonnaise.

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Les études de trafic montrent que le carrefour fonctionne bien aux différents horizons testés avec un nombre modéré de traversées piétonnes.

La traversée piétonne dégrade le rendement du carrefour et peut générer un blocage du carrefour giratoire de Fanton notamment les jours où le trafic est le plus chargé (chassés croisés hivernaux et heures de pointe à l'horizon 2030). Pour pallier ce risque, il est possible d'aménager le carrefour avec des boucles de détection pour favoriser le flux le plus important. Ainsi la priorité est donnée aux flux de voitures et le risque de blocage disparaît.

1.26. Numéro 26 : Futur giratoire de la grande boucle

Description :

Choix 1 sans aucun doute possible. Si l'accès à la station-service se fait par le centre commercial, le risque de collision avec d'autres véhicules est divisé par deux. Le centre commercial de Géant casino va pouvoir utiliser un couloir sécurisé pour recevoir ses livraisons. Si le projet choix 1 est retenu, celui-ci ne devra pas dépasser 5% de dévers pour garantir une sécurité optimale. En hiver, le risque de perte d'adhérence sur route enneigée est toujours plus important dans les épingles comme dans les giratoires.

Réponse :

Seule la variante 2 préconise une étude d'accès à la station par le centre commercial. Pour les autres variantes, l'accès sera maintenu à l'identique, car le giratoire projeté au niveau du carrefour de Fanton permet le demi-tour en toute sécurité.

La pente du giratoire et des branches d'accès est un point d'attention dans toutes les configurations avec giratoires (variantes 1 et 3). La pente générale de la voirie existante est une contrainte qui sera prise en compte dans le calage du giratoire.

Concernant les chaussées enneigées, il est en effet plus aisé de garder une faible vitesse sur un sol très glissant que de partir de l'arrêt (tout comme de freiner). La demande d'adhérence est plus forte quand on cherche une variation de vitesse, même si les aides à la conduite peuvent faciliter les choses. Les variantes 2 et 3 nécessitent plus d'arrêts que la variante 1, mais le contrôle de la trajectoire dans un grand giratoire déversé avec une assiette

ANNEXE 4 AVIS



à 3 % peut entraîner une perte de trajectoire avec le risque d'avoir un véhicule en travers dans la chaussée annulaire sans échappatoire pour les usagers coincés derrière. Le risque de blocage est bien réel dans toutes les variantes, comme à chaque carrefour, à feu ou giratoire, traversé par la RN94 sur le territoire de Briançon. Dans l'hypothèse d'un épisode neigeux important ne permettant pas un déneigement efficace de la RN, un véhicule non équipé sera bloqué non seulement au carrefour de la Grande Boucle, mais également aux autres carrefours situés sur la RN94.

1.27. Numéro 27 : Aménagement Grande Boucle

Description :

Le choix numéro 1 avec un grand rond-point me semble de loin la meilleure. Des feux rouges n'arrangeront pas pour moi le problème pour fluidifier le trafic.

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle...

1.28. Numéro 28 : Aménagement de la grande boucle

Description :

Après une brève analyse de la concertation public je pense qu'il est grand temps de réunir tous les riverains de la grande boucle afin de pouvoir permettre au chef de projet de concevoir l'aménagement du giratoire dans des conditions qui permettront de réussir au mieux la sécurité la fluidité et la qualité d'accueil des commerces Cela me semble que du bon sens !!!!!

Réponse :

Pendant toute la durée des études d'opportunité de phase 2 et des études préalables, un processus de concertation continue sera organisé par le maître d'ouvrage. Cette concertation concourt à asseoir l'acceptabilité locale du projet en permettant au maître d'ouvrage d'informer régulièrement les acteurs du territoire de l'avancée des études, et en leur donnant la possibilité de s'exprimer sur le projet et sur leurs préférences

La concertation publique est une étape de ce processus de concertation continue. Une réunion avec les commerçants de la Grande Boucle a été organisée. D'autres réunions notamment avec les riverains du secteur seront organisées.

1.29. Numéro 29 : Avis aménagement Grande Boucle

Description :

Bonjour, suite à la consultation de vos dossiers pour l'aménagement du secteur grande boucle je vous donne mon avis. J'ai grandi à Briançon jusqu'à mes 18 ans et reviens régulièrement donc je suis intéressé par ce dilemme auquel vous êtes confrontés quant à l'amélioration de ce carrefour détesté de tous. Vos études sont intéressantes bien qu'orientées sur la 3e proposition mixant feux de signalisation et petit giratoire. Je pense que l'ensemble des études prend en compte un nombre d'avis techniques important et écarte sans doute autant d'autres propositions plus ou moins faisables. Dans ce cas je trouve logique de choisir la 3e solution. Ma crainte repose sur la visibilité de la charge de circulation sur 10 ans seulement. Ne serait-ce pas envisageable de proposer des stationnements souterrains en zone commerciale sud pour se permettre d'élargir les voies de circulation et ainsi pérenniser l'installation ? Je suppose que cette alternative a été proposée et réfutée pour cause de budget (seule contrainte dans ce cas ?) mais je suis curieux de connaître les arguments d'infaisabilité si c'est le cas. Cordialement

ANNEXE 4 AVIS



Réponse :

Le guide technique sur le dimensionnement des carrefours urbains (CERTU, 2010), préconise :

- Soit de dimensionner les carrefours à moyen terme c'est-à-dire à un horizon de 5 à 10 ans ;
- Soit de n'utiliser que les résultats des comptages pour réaménager le carrefour et de déterminer la réserve de capacité des différentes variantes envisagées. Cette réserve est ensuite comparée aux taux probables de croissance du trafic.

Compte tenu de la problématique de ce carrefour, l'étude a été réalisée à l'horizon le plus lointain proposé et présente les réserves de capacité suffisantes pour s'assurer du bon fonctionnement de l'aménagement. Par ailleurs, les simulations de trafic ont été effectuées avec des hypothèses défavorables en termes de croissance (1,9 % de croissance l'an au lieu de 0,6 % sur la période 2020-2030). Ce qui laisse à penser un bon fonctionnement au-delà des 10 ans.

Le giratoire de 17m de rayon proposé dans la variante 3 est un giratoire de taille moyenne, bien adapté à ce type d'aménagement. À titre de comparaison le giratoire des Alpes situé au nord de la Grande Boucle a un rayon de 20m.

La multitude de réseaux enterrés dans l'aire d'étude (électricité, eau, telecom...) ne nous permet pas d'envisager la construction de parkings souterrains. En effet, le déplacement de ces réseaux induirait un surcoût considérable.

1.30. Numéro 30 : Choix 1 (rond-point sans feux tricolores)

Description :

Sans hésitation, le choix 1 me paraît le meilleur pour la fluidité de la circulation. (à Chorges, par exemple, on a supprimé les feux tricolores au profit d'un rond-point pour cette raison principale) Les propositions avec feux ne feront qu'augmenter les blocages de circulation, notamment en période de fortes affluences (pire qu'aujourd'hui?). Le choix numéro 2 me paraît donc le plus mal adapté.

Réponse :

L'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Le carrefour de la Grande Boucle est un aménagement plus complexe que le carrefour de Chorges. Les trafics sont, dans le cas de la Grande Boucle, plus nombreux et les interactions avec les accès aux commerces et aux propriétés riveraines sont importantes. La réflexion est donc difficilement transposable.

Votre avis concernant la variante 2 est partagé par la majorité du public qui s'est exprimé. L'analyse multicritère aboutit à la même conclusion. Par conséquent, le maître d'ouvrage propose de l'écartier de la suite des études.

1.31. Numéro 31 : Aménagement Grande Boucle

Description :

Le projet 1 correspond aux besoins des utilisateurs, tant locaux que visiteurs. Cette route départementale comprise dans le réseau urbain est un axe majeur qui nécessite fluidité et sécurité par tous temps et tous types de véhicules qui y circulent. Un rond-point suffisamment grand sera la réponse la plus adaptée aux besoins divers de ce lieu. En effet les feux rouges ne permettent pas de fluidifier les grands axes. En témoignent les feux actuellement présents pour travaux. Et il est possible de citer de nombreux exemples. Un rond-point permettra plus

ANNEXE 4 AVIS



de souplesse et d'adaptabilité. Aussi, dans le futur, selon le plan, il est prévu de créer une zone commerciale, il suffira d'ajouter une entrée au rond-point. Merci de votre écoute

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Les feux sont adaptables (notamment en intégrant des boucles de détection), alors que les giratoires présentent un fonctionnement non adaptatif.

La situation en travaux avec un alternat à feux n'est pas transposable à l'aménagement du carrefour à feux de la variante 3. En effet, les feux offrent des temps de vert beaucoup plus importants qu'une configuration de chantier avec alternat. Au cours de travaux, le passage au vert ne se fait qu'après que le dernier véhicule circulant à contre-sens est sorti de la zone d'alternat.

L'accès aux futurs commerces n'a pas été représenté dans le dossier de concertation, car le projet est toujours en attente des autorisations administratives nécessaires à sa réalisation, mais chaque variante devra assurer la desserte de ces commerces.

1.32. Numéro 32 : Aménagement routier grande boucle Briançon

Description :

Bonjour, Concernant l'aménagement routier « grande boucle » de Briançon, la solution la seule bonne solution est la solution 1 car c'est bien la seule qui peu fluidifier le trafic car elle n'utilise pas de feux rouges. Les feux sont d'excellents générateurs de bouchons (donc génèrent beaucoup de pollution) et vont empirer la situation par rapport à la situation actuelle car il n'y en a actuellement pas sur le secteur en question. Le secteur est également en pente et l'impossibilité de redémarrer pour certains véhicules en cas de neige l'hiver (altitude de 1300 m) à cause du feu rouge risque de bloquer complètement la circulation de la vallée. Pour des raisons de fluidité du trafic, de pollution et de sécurité des usagers la solution 1 est donc de très loin la seule bonne solution. À choisir entre les 2 autres mauvaises solutions proposées, la solution 3 est la moins pire car elle a un rond-point et moins de feux rouges ; pour autant même la solution 2 peut déjà s'avérer être pire que la situation actuelle en termes de bouchons. C'est donc soit la solution 1, soit (pour faire des économies) on ne fait carrément rien car ce n'est pas la peine de faire des travaux pour empirer la situation (ce qui est de loin le non-projet le moins cher si on ne s'intéresse qu'au coût du projet).

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

L'étude de trafic ne montre pas de problématique importante liée au feu de la traversée piétonne de Serre-Paix (on relève des saturations maximales de 140m lors du chassé-croisé de février 2017, 80m maximum lors du chassé-croisé de juillet 2017) alors que la réserve de capacité est de 160m jusqu'au carrefour Fanton et de 170m jusqu'au carrefour des Alpes.

Concernant les redémarrages sur une chaussée enneigée, il est en effet plus aisé de garder une faible vitesse sur un sol très glissant que de partir de l'arrêt (tout comme de freiner). La demande d'adhérence est plus forte quand on cherche une variation de vitesse, même si les aides à la conduite peuvent faciliter les choses. La variante 3 nécessite plus d'arrêts que la variante 1, mais le contrôle de la trajectoire dans un grand giratoire déversé avec une assiette à 3 % peut entraîner une perte de trajectoire avec le risque d'avoir un véhicule en travers dans la chaussée annulaire sans échappatoire pour les usagers coincés derrière. Le risque de

ANNEXE 4 AVIS



bloquage est bien réel dans toutes les variantes, comme à chaque carrefour, à feu ou giratoire, traversé par la RN94 sur le territoire de Briançon. Dans l'hypothèse d'un épisode neigeux important ne permettant pas un déneigement efficace de la RN, un véhicule non équipé sera bloqué non seulement au carrefour de la Grande Boucle, mais également aux autres carrefours situés sur la RN94. Concernant la pollution, il est difficile de distinguer les écarts de pollution entre les variantes. Les calculs d'émanation de polluants se font à partir du trafic et des parts de chaque type de motorisation (essence, diesel, autres). L'avenue Barbot prolongée des variantes 1 et 2 n'est pas suffisamment éloignée de la RN pour que le phénomène de dispersion influe sur la comparaison entre les 3 variantes. De même, la différence des taux de pollution générée entre le nombre de redémarrages au niveau du carrefour du Polygone pour la variante 3 comparé au nombre de passages par ce même carrefour dans les variantes 1 et 2 n'est pas significatif pour affirmer qu'une variante est plus polluante qu'une autre.

1.33. Numéro 33 : Variante 1

Description :

Mon mari et moi-même sommes pour la variante 1, mais avec une amélioration permettant de concilier les intérêts de tous. Les feux tricolores sont inévitablement une cause de ralentissement, au moins, si ce n'est de bloquage remontant même après le rond-point giratoire. Il faut bien être conscient qu'il y a à cet endroit un "nœud" de circulation très important surtout en période chargée en touristes. Et qu'en sera-t-il de l'objectif de réduction de la pollution ? Pour les places de stationnement de la zone commerciale, pourquoi ne pas faire un parking souterrain accessible uniquement aux véhicules légers doublant une partie du parking actuel ? Bien-sûr nous sommes parfaitement conscients du coût supplémentaire mais nous pensons qu'il faut avoir une vision à long terme et plus globale. Une intervention après réalisation pour régler des difficultés non prises en compte au départ aurait, au final, un coût bien supérieur.

Réponse :

La multitude de réseaux enterrés dans l'aire d'étude (électricité, eau, telecom...) ne nous permet pas d'envisager la construction de parkings souterrains. En effet, le déplacement de ces réseaux induirait un surcoût considérable.

Le ralentissement des véhicules n'est pas générateur de bouchon bien au contraire, il est souhaitable de ralentir les usagers motorisés dans le secteur de la Grande Boucle afin de mieux sécuriser les traversées piétonnes et de faire respecter la limitation de vitesse peu pratiquée aujourd'hui.

Les études de trafic montrent que le carrefour fonctionne bien aux différents horizons testés avec un nombre modéré de traversées piétonnes.

La traversée piétonne dégrade le rendement du carrefour et peut générer un bloquage du carrefour giratoire de Fanton notamment les jours où le trafic est le plus chargé (chassés croisés hivernaux et heures de pointe à l'horizon 2030). Pour pallier ce risque, il est possible d'aménager le carrefour avec des boucles de détection pour favoriser le flux le plus important. Ainsi la priorité est donnée aux flux de voitures et le risque de bloquage disparaît.

Concernant la pollution, il est difficile de distinguer les écarts de pollution entre les variantes. Les calculs d'émanation de polluants se font à partir du trafic et des parts de chaque type de motorisation (essence, diesel, autres). L'avenue Barbot prolongée des variantes 1 et 2 n'est pas suffisamment éloignée de la RN pour que le phénomène de dispersion influe sur la comparaison entre les 3 variantes. De même, la différence des taux de pollution générée entre le nombre de redémarrages au niveau du carrefour du Polygone pour la variante 3 comparé

ANNEXE 4 AVIS



au nombre de passages par ce même carrefour dans les variantes 1 et 2 n'est pas significatif pour affirmer qu'une variante est plus polluante qu'une autre.

1.34. Numéro 34 : Aménagement Grande Boucle

Description :

Je vote pour le choix n°1

Réponse :

Sans objet.

1.35. Numéro 35 : Variante #1

Description :

Sans aucun doute le choix #1 !

Réponse :

Sans objet.

1.36. Numéro 36 : Carrefour de la Grande Boucle Briançon

Description :

Après avoir participé à la présentation du 07/11, nous sommes pour la variante 1. Dans les 2 autres projets la présence de feux tricolores ne nous semble pas une bonne option, même pour la 3, car inévitablement c'est à l'origine de blocages de véhicules remontant même au-delà du giratoire envisagé, surtout en période chargée touristique.

Pour la perte de places de stationnement de la zone commerciale, ne serait-il pas possible de réaliser un parking souterrain accessible uniquement aux véhicules légers ? Étant bien conscients du coût supérieur de cette option, il nous semble, néanmoins, qu'au regard d'un bilan global, et dans le temps, cette solution restera la plus économique. Car en effet s'il fallait s'apercevoir à l'usage qu'il faudrait reprendre des travaux d'enlèvement des feux et de reprise des voies quel en serait alors le véritable coût ?

Réponse :

Les études de trafic montrent que le carrefour fonctionne bien aux différents horizons testés avec un nombre modéré de traversées piétonnes.

La traversée piétonne dégrade le rendement du carrefour et peut générer un blocage du carrefour giratoire de Fanton notamment les jours où le trafic est le plus chargé (chassés croisés hivernaux et heures de pointe à l'horizon 2030). Pour pallier ce risque, il est possible d'aménager le carrefour avec des boucles de détection pour favoriser le flux le plus important. Ainsi la priorité est donnée aux flux de voitures et le risque de blocage disparaît.

La multitude de réseaux enterrés dans l'aire d'étude (électricité, eau, telecom...) ne nous permet pas d'envisager la construction de parkings souterrains. En effet, le déplacement de ces réseaux induirait un surcoût considérable.

ANNEXE 4 AVIS



1.37. Numéro 37 : aménagement grand boucle de Briançon

Description :

Au vu des 3 projets présentés en réunion publique du 07 11 17 à Briançon ma préférence va, sans aucune retenue au projet N1.

Réponse :

Sans objet.

1.38. Numéro 38 : Variante 1

Description :

Madame, Monsieur, Suite à la publication de la concertation publique pour l'aménagement du lieu cité en objet, la variante 1 du projet est sans aucune contestation possible la meilleure option. Briançonnaise de naissance, j'ai connu les feux de signalisation à Briançon, notamment en bas de la rue Centrale/av du 159e RIA. Cette solution est CATASTROPHIQUE dans une ville et alentours qui triple sa population en saison de tourisme soit environ 8 mois par an. Briançon est une ville où si un carrefour est bloqué ou ralenti, toute la ville suit le mouvement par manque d'autres voies de circulation. L'aménagement est proposé sur un nœud crucial qui dessert la vieille ville (nationale vers Italie/Col du Montagnèvre), la basse ville (Gap et nationale) et la vallée de la Guisane (Stations de ski et col d'accès du Lautaret). Il est donc indispensable de ne ralentir en aucun cas la circulation et le but principal est la fluidité et la sécurité. Installer des feux tricolores alors que ceux-ci ne pourront in fine ne pas être respectés car créateurs d'embouteillages est tout à fait contre-productif. D'autre part, nous sommes en zone de montagne où les jours de neige sont nombreux. Il est évident qu'une circulation en rond-point évitant le devoir de s'arrêter (accidents en cascade) et permettant une conduite plus douce est un plus pour éviter les accidents routiers dû à une mauvaise maîtrise des conditions neigeuses, le manque d'équipement et les re-démarrages impossibles en pente de la part d'un public touristique souvent peu habitué à de telles conditions. En vous remerciant d'avance de privilégier cette solution, Sincères salutations.

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Les études de trafic montrent que le carrefour fonctionne bien aux différents horizons testés avec un nombre modéré de traversées piétonnes.

La traversée piétonne dégrade le rendement du carrefour et peut générer un blocage du carrefour giratoire de Fanton notamment les jours où le trafic est le plus chargé (chassés croisés hivernaux et heures de pointe à l'horizon 2030). Pour pallier ce risque, il est possible d'aménager le carrefour avec des boucles de détection pour favoriser le flux le plus important. Ainsi la priorité est donnée aux flux de voitures et le risque de blocage disparaît.

Concernant les redémarrages sur une chaussée enneigée, il est en effet plus aisé de garder une faible vitesse sur un sol très glissant que de partir de l'arrêt (tout comme de freiner).

La demande d'adhérence est plus forte quand on cherche une variation de vitesse, même si les aides à la conduite peuvent faciliter les choses. La variante 3 nécessite plus d'arrêts que la variante 1, mais le contrôle de la trajectoire dans un grand giratoire déversé avec une assiette à 3 % peut entraîner une perte de trajectoire avec le risque d'avoir un véhicule en travers dans la chaussée annulaire sans échappatoire pour les usagers coincés derrière. Le risque de blocage est bien réel dans toutes les variantes, comme à chaque carrefour, à feu ou giratoire, traversé par la RN94 sur le territoire de Briançon. Dans l'hypothèse d'un épisode neigeux important ne permettant pas un déneigement efficace de la RN, un véhicule non

ANNEXE 4

AVIS



équipé sera bloqué non seulement au carrefour de la Grande Boucle, mais également aux autres carrefours situés sur la RN94.

1.39. Numéro 39 : Variante 1

Description :

Le choix n°1 rond-point à 5 sorties est le choix le mieux adapté

Réponse :

Sans objet.

2. Mail

2.1. Numéro 40 : Contribution aménagement Grande Boucle

Description :

Suite à notre échange téléphonique, veuillez trouver ci-dessous la contribution de la communauté de communes du Briançonnais à la concertation relative à l'aménagement du carrefour de la Grande Boucle.

La crèche des P'tites Boucles est un établissement d'accueil de jeunes enfants, service de la CCB, qui a une capacité d'accueil de 85 places. Elle est ouverte à l'année (sauf 5 semaines de fermeture), du lundi au vendredi, de 7h30 à 18h30.

Située à proximité du carrefour de la Grande Boucle, elle est impactée à divers titres, différemment selon les variantes.

Variante 1 :

C'est celle qui présente le plus d'impacts négatifs pour la crèche, en termes de :

- Bruit/nuisances sonores du fait de la proximité des voies de circulation*
- Pollution de l'air proximité des voies de circulation et du giratoire*
- Accès l'accès doit pouvoir se faire à partir du chemin Fanton, avec un sens de circulation, sans utiliser le giratoire.*
- Stationnement le tracé de l'avenue Barbot supprime des places de stationnement (en amont du magasin de sport et sur le parking de Géant Casino) ce qui pénalise la dépose des enfants*

Réponse :

En effet, le prolongement de l'Avenue Barbot supprime des places de stationnement dans le secteur et aura vraisemblablement un impact sur le bruit à proximité de la crèche. Seules des mesures acoustiques de terrain avec une modélisation sur des projections à moyen et long terme permettront de mesurer réellement l'impact acoustique du projet. La maîtrise d'ouvrage s'engage à réaliser une étude acoustique afin d'évaluer l'incidence des variantes étudiées vis-à-vis du bruit sur le bâti.

Concernant les accès à la crèche, il ne sera pas possible de maintenir une entrée/sortie au niveau du chemin de Fanton. Seule l'entrée sera conservée. La sortie se fera sur l'Avenue Barbot prolongée.

Concernant la pollution, il est difficile de distinguer les écarts de pollution entre les variantes. Les calculs d'émanation de polluants se font à partir du trafic et des parts de chaque type de motorisation (essence, diesel, autres). L'avenue Barbot prolongée des variantes 1 et 2 n'est pas suffisamment éloignée de la RN pour que le phénomène de dispersion influe sur la comparaison entre les 3 variantes. De même, la différence des taux de pollution générée entre le nombre de redémarrages au niveau du carrefour du Polygone pour la variante 3 comparé

ANNEXE 4

AVIS



au nombre de passages par ce même carrefour dans les variantes 1 et 2 n'est pas significatif pour affirmer qu'une variante est plus polluante qu'une autre.

Variante 3

Cette variante a peu d'impacts sur le fonctionnement de la crèche.

L'accès et le stationnement ne sont quasiment pas modifiés.

Les voies de circulation sont à la même distance, donc pas ou peu de différence avec la situation actuelle.

Réponse :

Le choix d'un aménagement s'effectue sur la base d'une analyse multicritère prenant en compte de nombreux paramètres. Il ressort de cette analyse que la variante 3 est la variante qui malgré ses défauts présente le meilleur compromis.

*Vous remerciant pour la possibilité d'utiliser le mail,
Cordialement,*

3. Registre

3.1. Numéro 41 : Variante 3

Description :

Sur ce projet, je suis pour la variante 3. En effet, même si la circulation risque d'être un peu moins fluide que la variante 1, les feux permettraient de limiter naturellement la vitesse de la circulation constatée actuellement, normalement limitée à 30 km/h mais jamais respectée et même plus de 50 km/h pour certains. Par contre, dans ce projet comme dans toutes les variantes, il y a un gros problème de sécurité des piétons. En effet, le trottoir de la route nationale dans le sens descendant de la RN s'arrête à l'endroit où ensuite il est le plus dangereux. Il faut à tout prix trouver une solution pour créer un trottoir jusqu'au prochain passage piéton pour tous ceux qui résident et les autres.

Réponse :

Le choix d'un aménagement s'effectue sur la base d'une analyse multicritère prenant en compte de nombreux paramètres. Il ressort de cette analyse que la variante 3 est la variante qui malgré ses défauts présente le meilleur compromis.

Votre proposition de prolongement de trottoir a attiré notre attention. En effet, le projet ne prévoyait pas de prolonger ce trottoir au niveau du garage Thenoux. La Maîtrise d'ouvrage s'engage à étudier la faisabilité de ce prolongement jusqu'au passage piéton situé à la limite du périmètre de l'opération.

3.2. Numéro 42 : Variante 1

Description :

Je préfère la variante 1 à condition de placer l'entrée de géant casino sur le chemin de Fanton

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant, comme l'indique l'analyse multicritère.

L'entrée/sortie du Géant Casino dans le giratoire est proposée pour séparer les flux commerciaux des flux des usagers du chemin Fanton. Par contre, elle supprime plusieurs places de parking et complexifie le déchargement des livraisons. C'est pourquoi, la maîtrise d'ouvrage s'engage à étudier la proposition de maintenir l'E/S du Géant Casino sur le chemin

ANNEXE 4 AVIS



Fanton dans la mesure où elle ne perturbera pas le fonctionnement de l'aménagement retenu (ce qui est déjà le cas pour la variante 3).

3.3. Numéro 43 : Variante 1

Description :

Tout simplement le projet 1 semble le plus fluide. Bravo !!

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

3.4. Numéro 44 : Variante 1

Description :

Le bon sens devant prévaloir, il est évident que le projet 1 est celui qui permettra une fluidité de la circulation

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

3.5. Numéro 45 : Carrefour Grande Boucle

Description :

Préférence pour la variante 1 mais très cher. Si le budget est resserré, variante 3. Intégrer les flux de trafic en provenance du chemin Fanton souvent emprunté par les automobilistes en provenance d'Italie Vieille Ville en totale infraction puisque le tourne à gauche est interdit à ce niveau de la RN dans le sens descendant. Étudier une possible signalétique plus contraignante et veiller à une implantation des panneaux publicitaires qui ne poussent pas à ce type d'infraction. Ne pas omettre l'embellissement de cet espace très minéral par des plantations et arbres espaces verts. Vigilance particulière sur les cheminements piétons et cyclistes.

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Par ailleurs, Il est pris note de votre remarque sur le Haut de Fanton. Votre demande d'intervention a été transmise à la commune, car elle se trouve en dehors du périmètre de l'opération.

Concernant les espaces verts, l'aménagement fait l'objet d'une réflexion globale où l'intégration paysagère et la prise en compte des modes doux seront intégrées aux études.

3.6. Numéro 46 : Variante 3

Description :

J'ai vu les 3 propositions et dans mon avis, le 3ème c'est le mieux, pas un changement trop différent mais mieux. Bonne continuation

ANNEXE 4 AVIS



Réponse :

Le choix d'un aménagement s'effectue sur la base d'une analyse multicritère prenant en compte de nombreux paramètres. Il ressort de cette analyse que la variante 3 est la variante qui malgré ses défauts présente le meilleur compromis.

3.7. Numéro 47 : Variante 1

Description :

Je pense qu'il n'y a pas photo. La variante 1 est la meilleure malgré le prix. La finalité c'est de rendre un trafic + fluide, ce n'est pas en installant des feux tricolores qu'on va y parvenir. Il faut penser aussi à la période hivernale d'enneigement, démarrage sur la chaussée enneigée. Maintenance des feux. Attention à l'accès de la grande surface. Penser aussi aux piétons qui veulent traverser au niveau de la Brasserie. Voir si possible passage souterrain. Au niveau sécurité de la circulation autos / vélos la variante 1 est la meilleure. Peut-être voir subventions de l'Europe pour boucler le budget RN 94 rte internationale

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant avec une fluidité accrue, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Concernant les redémarrages sur une chaussée enneigée, il est en effet plus aisé de garder une faible vitesse sur un sol très glissant que de partir de l'arrêt (tout comme de freiner). La demande d'adhérence est plus forte quand on cherche une variation de vitesse, même si les aides à la conduite peuvent faciliter les choses. La variante 3 nécessite plus d'arrêts que la variante 1, mais le contrôle de la trajectoire dans un grand giratoire déversé avec une assiette à 3 % peut entraîner une perte de trajectoire avec le risque d'avoir un véhicule en travers dans la chaussée annulaire sans échappatoire pour les usagers coincés derrière. Le risque de blocage est bien réel dans toutes les variantes, comme à chaque carrefour, à feu ou giratoire, traversé par la RN94 sur le territoire de Briançon. Dans l'hypothèse d'un épisode neigeux important ne permettant pas un déneigement efficace de la RN, un véhicule non équipé sera bloqué non seulement au carrefour de la Grande Boucle, mais également aux autres carrefours situés sur la RN94.

La multitude de réseaux enterrés dans l'aire d'étude (électricité, eau, telecom...) ne nous permet pas d'envisager la construction d'un passage souterrain. En effet, le déplacement de ces réseaux induirait un surcoût considérable. Les piétons pourront traverser au niveau du carrefour giratoire proposé aux variantes 1 et 3 ou au niveau du carrefour à feux pour la variante 2.

Concernant une subvention de l'Europe : de façon générale, la « Route » en France ne peut bénéficier de cofinancements européens quasiment que sur les carburants alternatifs et les Systèmes de Transport Intelligent (STI) pour la route. Dans le cadre du programme actuel, aucun projet routier français n'a pu bénéficier de financement du MIE (Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe).

En outre, le projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle étant situé en dehors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), il n'est pas éligible au MIE. Enfin, concernant d'autres options (Banque Européenne d'investissement, Fond Européen pour les Investissements Stratégiques), le projet est d'un montant trop faible pour entrer dans ces dispositifs.

ANNEXE 4 AVIS



3.8. Numéro 48 : Variante 1

Description :

Nous pensons aussi que la variante 1 sera la plus adaptée. Les feux vont ralentir la circulation sur les V2 et V3 et ce sera ingérable pendant les périodes de vacances ; Par contre, il serait souhaitable de prendre en compte une voie cyclable or cela n'est pas envisagé et la circulation à vélo est très problématique dans ce secteur (vu le nombre de cyclistes qui roulent vers le Lautaret). Merci d'opter pour la variante 1. Pourquoi pas faire un petit espace vert sous le rond-point ?

Réponse :

La variante 1 offre une bonne alternative à l'aménagement existant, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Concernant les aménagements pour les cycles, le Plan de Déplacement Urbain ne prévoit qu'une bande cyclable dans le sens montant de l'Avenue Barbot. Cet élément a été reporté ainsi sur les trois variantes. Toutefois, la Maîtrise d'Ouvrage s'engage à étudier la faisabilité de l'extension des aménagements sur la RN 94.

Concernant les espaces verts, l'aménagement fait l'objet d'une réflexion globale qui intègre l'insertion paysagère.

3.9. Numéro 49 : Carrefour de la Grande Boucle

Description :

Version 1 : meilleur compromis puisque les autres comportent des feux. Cependant le giratoire paraît surdimensionné. Quel intérêt de créer 4 voies en parallèle en zone urbaine, ce qui pourrait entraîner des problèmes de circulation la nuit et en cas d'enneigement. Le croisement de phares sur sa droite n'est pas courant et dangereux. Où sera implanté l'éclairage public ? Le carrefour du polygone ne pourrait-il pas être déplacé vers le sud avec un raccrochage ZAC du cœur de ville / RN 94 en limite de la zone d'étude ou vers la future chaufferie ? Version 2 : trop compliquée avec une gestion incertaine en cas de panne. Version 3 : correcte mais le carrefour du polygone est maintenu en l'état avec des feux en plus. Problème de visibilité dans le sens nord / sud non résolu et risque de blocage en hiver lorsque la circulation sera arrêtée dans le sens Sud - Nord. Avis défavorable à l'implantation de feux tricolores et à l'inesthétique 4 voies projetée qui supprime un grand nombre de parkings.

Réponse :

Pour la variante n°1, elle offre une bonne alternative à l'aménagement existant, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Les dimensions du giratoire sont importantes pour permettre de raccorder les 3 branches situées dans le même quart de l'anneau (RN94 Sud, Barbot prolongée, Fanton). La variante 3 est une solution giratoire alternative avec un rayon de taille inférieure, mais qui nécessite de conserver le carrefour de l'Avenue Barbot.

Concernant le risque d'une mauvaise lecture de l'aménagement causée par les quatre voies parallèles, il est courant dans les zones commerciales d'avoir des contre-allées à une RN. L'éclairage urbain devrait contribuer à réduire ce risque d'incompréhension. Par ailleurs, l'aménagement fait l'objet d'une réflexion globale dans laquelle sont intégrées l'insertion paysagère et urbaine.

Le prolongement de l'Avenue Barbot supprime des places de stationnement et complexifie l'accès à la crèche.

ANNEXE 4 AVIS



Concernant l'éclairage public, celui-ci sera implanté sur ou derrière les trottoirs afin de pas être un être un obstacle pour tous les modes de circulation (voitures, piétons et cyclistes).

Votre avis concernant la variante 2 est partagé par la majorité du public qui s'est exprimé. L'analyse multicritère aboutit à la même conclusion. Par conséquent, le maître d'ouvrage propose de l'écarter pour la suite des études.

La variante 3 prévoit 2 feux sur la RN94 au niveau du carrefour du Polygone : l'un sert au tourne à gauche vers l'Avenue Barbot, l'autre à la traversée piétonne uniquement. Le feu en direction de Gap sera tout le temps au vert sauf si un piéton souhaite traverser. Il lui suffira alors de presser le bouton poussoir faisant passer ce feu au rouge et assurant ainsi sa traversée en toute sécurité. À la différence de la situation actuelle, les usagers de l'Avenue Barbot pourront emprunter le carrefour giratoire pour se rendre au sud de la RN 94 ce qui n'est possible qu'au niveau du giratoire des Alpes.

Le projet de la chaufferie ne permet pas de déplacer le carrefour du Polygone dans ce secteur. La maîtrise d'ouvrage ne donnera donc pas suite à cette proposition.

Pour toutes les variantes, concernant les redémarrages sur une chaussée enneigée, il est en effet est plus aisé de garder une faible vitesse sur un sol très glissant que de partir de l'arrêt (tout comme de freiner). La demande d'adhérence est plus forte quand on cherche une variation de vitesse, même si les aides à la conduite peuvent faciliter les choses. La variante 3 nécessite plus d'arrêts que la variante 1, mais le contrôle de la trajectoire dans un grand giratoire déversé avec une assiette à 3 % peut entraîner une perte de trajectoire avec le risque d'avoir un véhicule en travers dans la chaussée annulaire sans échappatoire pour les usagers coincés derrière. Le risque de blocage est bien réel dans toutes les variantes, comme à chaque carrefour, à feu ou giratoire, traversé par la RN94 sur le territoire de Briançon. Dans l'hypothèse d'un épisode neigeux important ne permettant pas un déneigement efficace de la RN, un véhicule non équipé sera bloqué non seulement au carrefour de la Grande Boucle, mais également aux autres carrefours situés sur la RN94.

4. Réunion Publique

4.1. Numéro 50 :

Description :

Taille du giratoire V1 - Impact des feux sur la circulation dans V3 - Fonctionnement feux + giratoire V3

Réponse :

Les dimensions du giratoire sont importantes pour permettre de raccorder les 3 branches situées dans le même quart de l'anneau (RN94 Sud, Barbot prolongée, Fanton). La variante 3 est une solution giratoire alternative avec un rayon de taille inférieure, mais qui nécessite de conserver le carrefour de l'Avenue Barbot.

Par ailleurs, la variante 3 prévoit 2 feux sur la RN94 au niveau du carrefour du Polygone : l'un sert au tourne à gauche vers l'Avenue Barbot, l'autre à la traversée piétonne uniquement. Le feu en direction de Gap sera tout le temps au vert sauf si un piéton souhaite traverser. Il lui suffira alors de presser le bouton poussoir faisant passer ce feu au rouge et assurant ainsi sa traversée en toute sécurité

Les études de trafic montrent que le carrefour fonctionne bien aux différents horizons testés avec un nombre modéré de traversées piétonnes.

ANNEXE 4 AVIS



La traversée piétonne dégrade le rendement du carrefour et peut générer un blocage du carrefour giratoire de Fanton notamment les jours où le trafic est le plus chargé (chassés croisés hivernaux et heures de pointe à l'horizon 2030). Pour pallier ce risque, il est possible d'aménager le carrefour avec des boucles de détection pour favoriser le flux le plus important. Ainsi la priorité est donnée aux flux de voitures et le risque de blocage disparaît.

4.2. Numéro 51 :

Description :

Quel accès pour projet PC Abeille ?

Réponse :

L'accès aux futurs commerces n'a pas été représenté dans le dossier de concertation, car le projet est toujours en attente des autorisations administratives nécessaires à sa réalisation, mais chaque variante devra assurer la desserte de ces commerces.

4.3. Numéro 52 :

Description :

J'ai analysé votre étude très intéressante. Variante 1 de loin la meilleure qui donne le plus de lisibilité, de fluidité et de sécurité. Feu au niveau du Polygone avec la pente créera des problèmes en hiver. Ce que vous avez analysé revient à ce que les services de l'État nous avaient obligés de travailler en 1987. Le giratoire ressemblant à l'époque à la variante 1 a été refusé. On a mis des feux qui ont tout bloqué et généré de grosses problématiques de congestion. Je crains que l'on nous propose de nouveau une variante qui ne marchera pas. Donc je préfère la variante 1. Vous manquez d'objectivité car certains critères ont été sous évalués ou sur évalués. Certains éléments me choquent. Le site internet ne permet pas de remettre des pièces jointes.

Réponse :

Cf. réponses aux avis n°4 et 7. Les documents remis lors de la réunion publique ont été étudiés avant de rédiger notre réponse.

4.4. Numéro 53 :

Description :

Sans aucune concertation avec le précédent intervenant, le problème 1 de la traversée de Briançon c'est cette zone (pendant la saison et hors saison). La variante 1 aura ma priorité. Je pense que pour améliorer la fluidité il y a un impact négatif sur l'accès grand boucle jusqu'à la zone pavillonnaire et mac doc. L'impact négatif de la congestion à ce niveau pourrait être amélioré par la construction d'une passerelle élevée en supplément. Nous sommes sur un axe international. Aux heures de pointe et aux périodes de saisonnalité on retrouve un blocage systématique de la ville de Briançon. Je préfère la solution 1 car pour que la traversée soit fluide il faut supprimer l'ensemble des problématiques qui interdisent la fluidité, à commencer par une passerelle et éviter les feux rouges qui empêchent la libre circulation. Vous avez fait une proposition chiffrée. Nous sommes dans une fausse concertation car lorsque vous avez émis l'ensemble des critères, il semblerait que le choix soit fait mais oubliant la fluidité. Nous sommes sur un projet qui va permettre d'éviter à la ville de Briançon s'essouffle. Le choix le moins onéreux ne sera pas le meilleur. Ne pas aller sur un projet qui retient l'attention des autorités mais qui pénalisera la circulation dans Briançon.

ANNEXE 4 AVIS



Réponse :

La variante 1 offre une bonne fluidité et d'importantes réserves de capacité, comme l'indique l'analyse multicritère. L'analyse précise que les autres variantes offrent également une amélioration par rapport à la situation actuelle, avec un bénéfice moins important. Par contre cette même variante, pénalise l'offre en stationnement, maximise les acquisitions foncières et impacte le secteur en phase chantier.

Les critères évalués ont été choisis au regard des enjeux liés à un projet routier en milieu urbain en toute objectivité et ont fait l'objet d'une concertation préalable et d'une approbation auprès de l'ensemble des partenaires (Préfecture, Direction Départementale des Territoires des Hautes-Alpes, Région PACA, Conseil départemental des Hautes-Alpes, mairie de Briançon et communauté de communes du Guillestrois). Et il ressort de cette analyse que la variante 3 est la variante qui malgré ses défauts présente le meilleur compromis.

La réalisation d'une passerelle piétonne est impossible, car comme vous le précisez, la RN 94 est un axe international permettant la liaison Italie-France-Espagne mais aussi un itinéraire pour les transports exceptionnels. Cet axe est donc soumis au respect des gabarits pour que les transports exceptionnels puissent circuler. Par ailleurs cette proposition induirait l'acquisition de terrains conséquents quelle que soit la variante retenue avec un surcoût important pour l'opération. La maîtrise d'ouvrage ne donnera donc pas suite à cette proposition.

Les modes doux étant au cœur d'un aménagement urbain, leur sécurité est primordiale et cela passe par des traversées piétonnes sécurisées. Or le carrefour à feux est le carrefour qui répond le mieux à cet enjeu.

4.5. Numéro 54 :

Description :

-les problèmes de congestion et le lien avec le projet cœur de ville qui va créer une croissance des déplacements, au-delà des statistiques que vous avez cités. Avez-vous pris en compte ce développement.

-L'avenue du général barbot deviendra semi piétonne avec une réduction de la circulation. Ce qui devrait régler le problème du feu rouge. Aujourd'hui le véhicule automobile doit laisser la place aux piétons. Je pense que ce n'est pas demain la veille que tout le monde circulera à pied et à vélo.

Réponse :

Le trafic induit par le projet cœur de ville a été pris en compte dans le calcul des capacités des trois variantes. Par ailleurs, la réorganisation des axes structurants du projet de cœur de ville permet un délestage de l'Avenue Barbot par le Chemin de la Tour jusqu'à l'Avenue du Lautaret. Ne pouvant quantifier ce délestage, la maîtrise d'ouvrage a pris une hypothèse pessimiste en considérant qu'il n'y aurait pas de report de trafic de l'Avenue Barbot.

De plus le projet Cœur de ville ne prévoit pas de semi piétonner l'Avenue Barbot. Les travaux prévoient le raccordement aux trottoirs existants.

Enfin les critères ont été choisis au regard des enjeux liés à un projet routier en milieu urbain, ce qui implique la prise en compte de tous les modes de déplacement. Ils ont fait l'objet d'une concertation préalable et d'une approbation auprès de l'ensemble des partenaires (Préfecture, Direction Départementale des Territoires des Hautes-Alpes, Région PACA, Conseil Départemental des Hautes-Alpes, mairie de Briançon et communauté de communes du Guillestrois). Et il ressort de cette analyse que la variante 3 est la variante qui malgré ses défauts présente le meilleur compromis.

ANNEXE 4 AVIS



4.6. Numéro 55 :

Description :

Au nom du groupe Casino et quelques commerçants. On évoque dans le projet 1 une perte importante de places de parking il faut savoir que cela représente environ 10% du stationnement, ce qui est loin d'être négligeable et primordial pour les commerçants. Il faut que les commerçants aient du stationnement pour avoir des clients. Ce qui n'est pas perceptible, les difficultés que cela peut générer d'avoir toutes les flux qui entrent dans le Casino. Les camions peuvent aujourd'hui accéder par un autre accès. Les camions avec la variante 1 devront entrer par le même accès que les autres ce qui créera des problèmes de trafic et de sécurité. La mixité usagers clients et camions de livraison posera problème. Le stationnement des camions pose également question. Sur certaines périodes : trafic bus important le weekend notamment. Les places prises par le rond-point sont aujourd'hui celles qui sont attribuées au bus. En matière de commerce et de trafic cela génère des questionnements pour le stationnement de ces bus. C'est une contrainte économique pour nous.

Réponse :

Votre analyse est partagée et vos arguments se retrouvent dans l'analyse multicritère qui a été soumise à la concertation. Il ressort de cette analyse que la variante 3 est la variante qui malgré ses défauts présente le meilleur compromis.

L'Entrée/Sortie du Géant Casino dans le giratoire dans la variante 1 est proposée pour séparer les flux commerciaux de ceux des usagers du chemin Fanton. Par contre, elle supprime en effet plusieurs places de parking et complexifie le déchargement des livraisons et le stationnement des bus touristiques. C'est pourquoi, la maîtrise d'ouvrage s'engage à étudier la proposition de maintenir l'E/S du Géant Casino sur le chemin Fanton dans la mesure où elle ne perturbera pas le fonctionnement de l'aménagement retenu (ce qui est déjà le cas pour la variante 3).

4.7. Numéro 55 :

Description :

Je circule en vélo et comment pourrais-je rejoindre l'avenue général Barbot quand je viens du Nord pour la variante 3. : la variante 1 est plus sécurisée pour les vélos.

Réponse :

Dans la variante 3, pour rejoindre l'Avenue Barbot en vélo, il vous faudra emprunter la voie de tourne à gauche à la sortie du giratoire de Fanton puis le carrefour à feux du Polygone. Concernant les aménagements pour les cycles, le Plan de Déplacement Urbain ne prévoit qu'une bande cyclable dans le sens montant de l'Avenue Barbot. Cet élément a été reporté ainsi sur les trois variantes. Toutefois, la Maîtrise d'Ouvrage s'engage à étudier la faisabilité de l'extension des aménagements cyclables sur la RN 94.

Enfin le giratoire de la variante 1 avec un grand rayon (25m) procure un sentiment d'insécurité pour les piétons et les cyclistes, car cette dimension de giratoire a tendance à favoriser les prises de vitesse excessives des véhicules. En ce sens, la variante 1 est moins sécuritaire que le giratoire de la variante 3.

5. RETOMBÉES MÉDIA

A. ARTICLES DE PRESSE

Le Dauphiné 20102017



LA PRÉFECTURE DES HAUTES-ALPES COMMUNIQUE

Par arrêté préfectoral n° 05-2017-10-13-002 du 13 octobre 2017, sont fixées les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation avec le public sur le projet d'aménagement de la grande boucle de Briançon sur la RN 94.

La concertation publique se déroulera du lundi 30 octobre au lundi 13 novembre 2017.

Le dossier sera consultable pendant cette période et un registre sera mis à la disposition du public pour y déposer ses observations :

- en mairie de Briançon, aux heures d'ouverture du public, service de l'urbanisme, 2, rue Champ de Mars,
- sur le site internet de la DIRMED :

www.enroute.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr (rubrique Etudes et chantiers).

Une réunion publique sera organisée en présence des représentants du maître d'ouvrage et de la commune de Briançon le mardi 07 novembre 2017 à 18 h 30, dans l'ancienne école du Prorel, 9, Avenue René Froger 05100 Briançon.

Deux permanences seront également assurées par les représentants du maître d'ouvrage, dans l'ancienne école du Prorel, 9, avenue René-Froger - 05100 Briançon aux dates et heures suivantes :

- le vendredi 03 novembre 2017 de 10 h 30 à 16 h ;
- le vendredi 10 novembre 2017 de 10 h 30 à 16 h.

Cet arrêté peut être consulté en Mairie de Briançon, en préfecture des Hautes-Alpes (Cellule Développement Durable/Procédures Réglementaires) et sur le site internet : www.hautes-alpes.gouv.fr rubrique actualités/consultation du public.

**Le préfet,
Pour le préfet et par délégation, le secrétaire général
de la préfecture des Hautes-Alpes, Yves HOCDE**

Hautes-Alpes : concertation publique à Briançon pour le carrefour de la Grande Boucle



31 Octobre 2017

[Imprimer l'info](#) Taille du texte 16

SOCIÉTÉ / La ville engage son réaménagement, pour fluidifier et surtout sécuriser la circulation.

- Hautes-Alpes -

Point noir de Briançon : le carrefour de la Grande Boucle. Un lieu de passage important, pour les automobilistes, mais aussi les cyclistes et piétons. La ville engage son réaménagement, pour fluidifier et surtout sécuriser la circulation. Le partage de l'espace doit entièrement être revu, avec plus de place pour les déplacements doux. « Tous les habitants de Briançon sont invités à venir donner leur point de vue. »

« C'est bien que nous ayons tous les avis », G. Martinez



« Il y a quand même des usagers qui ne sont pas forcément du quartier : ceux de la crèche, du centre commercial et des entreprises aux alentours. C'est un projet que les Briançonnais attendent depuis longtemps », explique sur Alpes 1 Gilles Martinez, élu au commerce à Briançon.

Mais avant de débiter les travaux, une concertation publique a ouvert. Les habitants sont invités à réagir au projet et à faire leurs propositions.

Gilles Martinez est élu au commerce à Briançon :

Audio Player

Une réunion publique est prévue pour le mardi 7 novembre à 18h30 en salle du Prorel. Fin de la concertation le 13 novembre prochain.

LOISIRS

La patinoire fermée au public tout le week-end

» Avis aux patineurs : la piste de la patinoire de Briançon sera exceptionnellement fermée au public les samedi 11 et dimanche 12 novembre pour cause de compétition de patinage artistique. La 23^e coupe régionale se déroulera samedi de 8 h à 20 h 30 et le dimanche de 8 h à 16 h 15. L'entrée pour les spectateurs sera libre et gratuite. La compétition regroupera près de 200 patineurs de toute la région Paca du grand quart sud-est.

SOCIAL

Journée de mobilisation pour l'emploi des personnes handicapées

» Ce mardi 14 novembre de 9 h 30 à 16 h 30 au Circus Casino de Briançon, l'association Handirect 05 organise une journée de mobilisation pour l'emploi des personnes handicapées. Tous les publics et tous les employeurs pourront s'y informer sur la formation, l'insertion, le soutien spécifique et la compensation du handicap, la création d'activités, le coaching emploi ainsi que le maintien dans l'emploi. En parallèle de cette journée, une table ronde réunira des salariés et des employeurs pour présenter leurs expériences, l'accès au dispositif de l'alternance et des techniques de recherche d'emploi, l'accès au numérique, sans oublier des simulations d'entretiens.

INFO TRANSPORT
CET HIVER PARIS SERA CONNECTÉ AU BRIANÇONNAIS EN MOINS DE 6 H (TGV + Autocar).
LINKBUS et RESALP proposent une nouvelle ligne reliant La Gare TGV de Lyon St-Exupéry à destination de La Grave, Serre-Chevalier Briançon et Montgenèvre.
Grâce à ce service, les stations de ski du nord des Hautes-Alpes seront parmi les plus proches du bassin Parisien.
La gare de Lyon St-Exupéry propose des TGV toutes les 50 minutes qui arrivent de Paris en moins de 2 heures. Jusqu'à maintenant peu utilisé par les vacanciers, cette gare devient convoitée pour ses nombreux avantages (rapidité, confort, tarifs...)
LINKBUS propose des correspondances efficaces et économiques avec des autocars de Tourisme.
La réservation en ligne simplifie les vacances des voyageurs et leur assure une place à bord.
Info/Réa sur www.linkbus-alps.com

BRIANÇON

AGENDA

AUJOURD'HUI

→ **Vente de pizzas et de pains**
De 11 h à 21 h. Proposée par les élèves du lycée d'Altitude pour les aider à financer leur projet "défi cuisine". Réservation au 07 77 72 34 13 ou 06 59 75 95 55.
Au four de Pont-de-Cervièrès.
→ **Cours gym en cimes**
18 h 30 à 9 h 30, salle du lycée (body workout).
Tél. : 06 83 45 26 16.
→ **Atelier dessin peinture**
Organisé par l'UTL-GB, avec Laurent Certain, de 18 h à 20 h.
À l'UTL-GB.
→ **Enregistrement du pacs**
Les personnes résidant à Briançon et désirant signer un pacs doivent désormais contacter le service d'état civil de la mairie.
Tél. : 04 92 21 53 08.

DEMAIN

→ **Association Lou pais briancoune**
Répétitions de 17 h à 19 h. Salle des associations.
→ **Club de scrabble**
De 14 h à 16 h. À l'ancienne école du Prael. Renseignements au 06 66 00 40 74.

SAMEDI 11 NOVEMBRE

→ **Foire aux skis**
De 13 h 30 à 16 h 30, organisée par l'association l'éveil des Trassouilles.
Renseignements : evileidestassouillesbrancoune@gmail.com, À l'école Oronce Fine, 35, rue Pasteur.
→ **Messes**
À 9 h 30, à la collégiale. À 18 h, à l'église Sainte-Catherine.
→ **Cérémonie du 11-Novembre**
- 9 h : carré militaire, cimetière Vauban ;
- 9 h 30 : messe à la collégiale ;
- 11 h : monument aux morts, message, dépôt de gerbes et minute de silence. Cérémonie suivie d'un apéritif sur place.
→ **23^e coupe régionale de patinage artistique**
Compétition mixant amour du sport et beauté du patinage artistique, de 8 h à 19 h 30. À la patinoire René Froger, gratuit. Club des Escartons : 06 26 37 46 95.

→ **Messe**
À 11 h, à la collégiale.
→ **Culte protestant**
Église protestante unie à 10 h. À Chantoussau.
LUNDI 13 NOVEMBRE
→ **Collecte de sang**
De 15 h à 19 h 30. Au Circus Casino.
JEUDI 16 NOVEMBRE
→ **Atelier UTL-GB**
À 10 h 30. "Remue-méninges", première séance gratuite, présentation du module. Durée : 1 h 30. 23 bis, avenue de la République. Université du temps libre : 04 92 21 42 92. utl.briancoune@orange.fr.

SAMEDI

18 NOVEMBRE
→ **Sortie du patrimoine**
Fiancer avec un guide conférencier dans les ruelles pittoresques, pour découvrir le riche passé de la ville, son architecture civile et ses fortifications signées Vauban, à 14 h 30. Service patrimoine : 04 92 21 29 49.
→ **Journée de dépistage des pathologies de la thyroïde**
De 9 h à 17 h. Centre hospitalier des Escartons, service d'imagerie (niveau 0).

MERCREDI

6 DÉCEMBRE
→ **Association des amis de Saint-Jacques de Compostelle et de Rome**
Permanence de 17 h 30 à 19 h 30. À la maison paroissiale (Sainte-Catherine).

UTILE

PERMANENCES, OUVERTURES ET FERMETURES HABITUELLES

→ **Centre aquatique**
Les lundis et jeudis de 16 h 30 à 19 h 30, les mardis et vendredis de 12 h à 14 h et de 16 h 30 à 19 h 30 et les mercredis, samedis et dimanches de 10 h à 12 h 30 et de 14 h 30 à 18 h 30.
→ **Bibliothèque des Crous**
Les lundis de 14 h à 16 h, les mercredis et jeudis de 16 h à 18 h et les samedis de 17 h à 19 h. HLM les Crous.
→ **Bibliothèque municipale**
Les mardis et vendredis de 10 h

à 12 h et de 14 h 30 à 18 h et les mercredis et samedis de 10 h à 12 h et de 14 h 30 à 18 h 30. 63, grande rue.
URGENCES, SERVICES DE GARDE
→ **Pharmacie de garde de Saint-Jacques de Compostelle et de Rome**
Pharmacie Grand-Boucle : 04 92 21 10 26. Centre commercial.
→ **Urgences**
Composé le 15.
→ **Circulation**
Inforoutes, col du Laureat (RD 1091) : 04 65 03 00 05 ; RN 94 : 04 92 24 44 44.
→ **Commissariat**
Composé le 17.
→ **Sapeurs-pompiers**
Composé le 18 ou le 112.

POUR NOUS SUIVRE : Vous pouvez maintenant nous suivre quotidiennement sur :

Facebook
Le Dauphiné Libéré Hautes-Alpes

Twitter
@LeDLO5etO4

POUR NOUS JOINDRE :
Central Parc 2, rue Barthélemy-Chaix 05100 Briançon
Pour contacter la rédaction : 04 92 21 03 62 LDLbriancoune@ledauphine.com
Pour contacter la publicité : 04 92 21 03 62 LDLbriancoune@ledauphine.com
Téléphone : 04 92 20 31 93

TRAVAUX | Une réunion publique s'est tenue, mardi soir, à la salle du Prael pour présenter les options

Aménager la Grand'Boucle, « un projet impératif »

La réunion publique sur l'aménagement du carrefour de la Grand'Boucle a rassemblé près de 100 personnes, mardi, salle du Prael. « C'est un projet qui a plus de 20 ans, explique le maire Gérard Fromin. On a enfin la possibilité de le réaliser dans le cadre du contrat plan État Région. » Paul Fronrier, secrétaire général de la sous-préfecture complète : « Cette volonté d'aménagement sert à sécuriser le site et intégrer les modes doux. »



La concertation publique a lieu jusqu'au lundi 13 novembre.

Les clefs pour comprendre, mises à disposition du public

En présence d'Aurélienne Poyau, adjointe en charge de l'urbanisme à la ville, d'Anne-Marie Forgeux, élue du conseil régional et de David Mansuelle, chef de projet pour la Direction interdépartementale des routes Méditerranée (Dimred), James Lefèvre et Xavier Cor, respectivement directeur adjoint et directeur de projet à la Dimred, ont présenté constats, étapes et variantes possibles. « La concertation publique est nécessaire, explique James Lefèvre. L'ensemble des éléments pour comprendre les enjeux et les objectifs du projet sont à disposition du public. C'est un pôle économique et touristique important qui génère du trafic, 18 000 véhicules par jour, 22 500 en période estivale, plus 4,5 % de poids lourds. »

« Il y a longtemps que cela aurait dû être fait ! » Dans la forme, le Briançonnais Jean-Michel Faure est également satisfait. « C'est bien qu'on soit informés et consultés, nous sommes les principaux usagers et on y passe tous deux ou trois fois par jour. C'est vraiment un point noir. » Daniel et Béatrice Ronjont sont aussi coopératifs concernant ce projet, mais

restent vigilants. « C'est un projet nécessaire et impératif qui s'inscrit dans l'aménagement du cœur de ville. Nous sommes une ville touristique et ça fait partie des infrastructures pour monter en gamme. Mais nous sommes contre les feux, et options pour la variante n°1 [voir ci-dessous]. Il faut faire ces travaux, ce carrefour est accidentogène, mais nous restons vigilants. Ce sont des gros travaux, il y a 27 regards

sur ce carrefour et cela va poser des problèmes énormes. Nous faisons partie du conseil syndical du grand canal qui passe en sous-terrain, et on défendra ce canal qui est un bien public. »

Les dossiers sont consultables au service urbanisme de la mairie et à l'adresse : www.enroute.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr.

Pour peser le pour et le contre, les trois variantes passées à la loupe



James Lefèvre, directeur adjoint de la Dimred, a présenté les constats de terrain et objectifs de cet aménagement.

Variante n°1
- Regroupement des accès à la zone commerciale nord et sud, ainsi qu'à la zone cœur de ville, en un seul giratoire de 25 mètres de rayon ;
- Suppression du carrefour Polygone ;
- Prolongement de l'avenue Barbot jusqu'au Giratoire ;
□ **Évaluation** : bonne réponse aux objectifs, forte consommation d'emprises, coût élevé de 2,57 M€ ;
□ **Effets très bénéfiques** : sécurité, caractère urbain ;
□ **Effets très négatifs** : fonctionnement, lisibilité et entrée de ville ;
□ **Effets très négatifs** : offre

de stationnement, acquisition foncière, impact en phase travaux ;
Variante n°2
- Identique à la variante n°1, mais avec une régulation du trafic par des feux tricolores ;
□ **Évaluation** : difficultés aux heures de pointes, forte consommation d'emprises, coût élevé de 2,57 M€ ;
□ **Effets très bénéfiques** : sécurité, caractère urbain ;
□ **Effets très négatifs** : acquisition foncière, impact en phase travaux, entretien et exploitation ;

Variante n°3
- Création d'un giratoire au carrefour de la Grande Boucle de 17 mètres de rayon ;
- Régulation du trafic du carrefour Polygone par feux tricolores, celui sur la RN94 restant au vert, excepté à la demande pour les piétons ;
□ **Évaluation** : bonne réponse aux objectifs, consommation d'emprises limitée, coût compatible avec l'enveloppe du CPER, 2,18 M€ ;
□ **Effets très bénéfiques** : fonctionnement, offre de modes doux, entrée de ville ;
□ **Effets très négatifs** : aucun.

THÉÂTRE | Présentation de deux seuls en scène, encore au théâtre, ce soir
Une soirée culturelle avec deux spectacles solos

Le théâtre du Briançonnais accueille encore ce soir une soirée de théâtre, regroupant deux seuls en scène : « Toute ma vie, j'ai fait des choses que je savais pas faire », suivi d'« Une trop brûlante solitude », à partir de 20 h 30. En représentation, également, hier et mardi soir, les deux spectacles ont tenu le public en éveil.

Deux comédiens très talentueux

Différentes sur la forme et le fond, les deux pièces ont en commun le talent de leurs deux comédiens à retranscrire les émotions et tenir le public en haleine durant environ une heure chacun. « Toute ma vie j'ai fait des choses que je savais pas faire » est présenté en premier, au piano-bar. Il est interprété par la comédienne Juliette Plumecoq-Mech. Durant toute la pièce, la comédienne reste au sol, pour retracer l'histoire de cet homme qui, venu boire une bière tranquillement dans un bar, se retrouve dans une situation bien inconfortable. Avec un phrasé tout aussi intense que sa gestuelle, Juliette Plumecoq-Mech a épaté le public.

Après 15 minutes d'entracte, le public s'est dirigé vers la grande salle pour retrouver Thierry Gibault, dans la pièce « Hanta ». Adapté et mis en scène par Laurent Fréchuret, sur un texte de l'écrivain québécois Bohumil Hrabal, ce seul en scène raconte l'histoire d'un ouvrier, qui, depuis 35 ans, broie des livres censurés avec sa presse mécanique. Pour ce second solo, le comédien reste debout, face au public et son aptitude à raconter plonge les spectateurs au cœur de la cave dans laquelle Hanta presse et broie le papier, non sans sauver quelques livres des dents de sa presse...
Mardi soir, l'équipe des permanents du théâtre du Briançonnais a débarrayé jusqu'à 20 h 30 en soutien aux techniciens en grève, présents dans le hall pour expliquer au public les raisons de cette grève (lire également notre édition d'hier).



«Toute ma vie, j'ai fait des choses que je savais pas faire» est interprété par la comédienne Juliette Plumecoq-Mech.



«Une trop brûlante solitude» est, quant à lui, présenté dans la grande salle par le comédien Thierry Gibault.

D ICI TV 02112017

Hautes-Alpes : aménagement du carrefour de la Grande Boucle à Briançon

Publié par Barbara Tornambé le jeu, 02/11/2017 - 19:51

image: https://www.dici.fr/sites/dici.fr/files/styles/homepage_une_big/public/2017/11/02/1074094-unnamed.jpg?itok=Zhqvoy6q



Aménagement du carrefour de la Grande Boucle : réunion publique mardi 7 novembre à 18h30, salle du Prorel

Au cours de cette réunion seront présentés les différents projets d'aménagement de la Grand Boucle sur la RN 94.

Les travaux auront pour but de fluidifier et d'améliorer la sécurité des deux carrefours RN94 - RD902 (avenue du Général Barbot) et RN94 (chemin de Fanton). Le projet intégrera le caractère urbain et notamment les modes de déplacement doux (cheminement piétons, bandes cyclables ou multifonctionnelle et transport en commun).

CONCERTATION PUBLIQUE : DU 30 OCTOBRE AU 13 NOVEMBRE 2017

La concertation publique relative à ce projet se déroulera du lundi 30 octobre au lundi 13 novembre 2017 inclus.

>>> Le dossier de concertation sera consultable durant cette période au service de l'urbanisme les lundis et vendredis de 10h à 12h et les mercredis et jeudis de 14h à 16h, hormis les vendredis 3 et 10 novembre.

Service de l'urbanisme
2 rue du Champ de Mars
05100 Briançon

>>> Il sera consultable en présence des représentants du maître d'ouvrage, dans la salle du Prorel les vendredi 3 et 10 novembre de 10h30 à 16h.

Salle du Prorel (ancienne école)
9 avenue Froger
05100 Briançon

>>> Le dossier de concertation sera également consultable sur le site internet de la DIRMED (Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée), à la rubrique > Etudes et chantiers www.enroute.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr

Expression du public

Le public pourra s'exprimer :

- > via un registre disponible dans les lieux d'accueil de la concertation
- > via un formulaire d'expression sur le site internet de la DIRMED
- > lors de la réunion publique du 7 novembre et des permanences des vendredis 3 et 10 novembre à la salle du Prorel

Bilan de la concertation

Dans les 3 mois après la fin de la concertation, un bilan sera arrêté par le Directeur de la DIRMED et validé par le Préfet des Hautes-Alpes. Il sera rendu public sur le site internet de la DIRMED.

En savoir plus sur <https://www.dici.fr/actu/2017/11/02/hautes-alpes-amenagement-carrefour-de-grande-boucle-briancon-1074094#0krqhOb3yUTtTz5l.99>

D ICI TV 26102017

Briançon : le projet d'aménagement de la Grande Boucle va être présenté au public

Publié par Michel Toupet le jeu, 26/10/2017 - 09:10

image: https://www.dici.fr/sites/dici.fr/files/styles/homepage_une_big/public/2017/10/26/1071404-capturedecran2017-10-26a091051.png?itok=bJBwedeo



Il y a des années qu'on en parle à Briançon et le projet d'aménagement de la Grande Boucle, dans le secteur Avenue Barbot - Chemin Fanton, est sur le point d'aboutir puisqu'une consultation publique va être lancée à la fin de ce mois et qu'une réunion publique pour présenter le projet aura lieu le 7 novembre. L'objectif des travaux est de fluidifier la circulation mais aussi d'améliorer la sécurité des deux carrefours.

En savoir plus sur <https://www.dici.fr/actu/2017/10/26/briancon-projet-d-amenagement-de-grande-boucle-va-presente-public-1071404#LtJ3BgL6EEeMP3b1.99>

PATRIMOINE

Découvrir le fort des Salettes

» Aujourd'hui, le service du patrimoine propose une visite du fort des Salettes. Après vingt minutes de marche sur un chemin en forêt, vous accéderez à la petite redoute. Rendez-vous porte de Pignerol, à 15 h.



SANTÉ

Plusieurs dates pour les collectes de sang

» Les collectes de sang se poursuivent régulièrement à Briançon cet automne. Plusieurs dates sont d'ores et déjà fixées : il s'agit de vendredi 27 octobre de 9 heures à 14 heures, place de l'Europée. La troisième collecte aura lieu lundi 13 novembre, de 15 heures à 19h30, au Circus Casino. Enfin, la troisième, ce sera mercredi 22 novembre, de 10 heures à 14 heures à la salle du Prorol.

EMBRUN Salle des Fêtes

SALON des Antiquaires

VENDREDI 28, SAMEDI 29 & DIMANCHE 30 OCTOBRE 2016
de 10h à 18h

ENTRÉE GRATUITE A.D.A.B.H.A. Ville d'Embrun

BRIANÇON

AGENDA

AUJOURD'HUI

→ **Cours Gym en Cimes**
Lundi: 10 h-11 h, salle du Prorol (gym entretien), 18h30-19h30, salle des fêtes du Prorol (cardio & work). Mardi: 18h30-19h30, salle du Lycée (body zen / Pilates). Mercredi: 18h30-19h30, salle des fêtes du Prorol (energy mix). Jeudi: 18h30-19h30, salle du Lycée (body workout). Tel: 06 83 45 26 16.

→ **Association familiale**
Cours de couture, tricot et crochet, de 13 h 30 à 16 h 30. À la M.J.C. Renseignements: 04.92.24.06.90 / 04.92.20.21.50.

→ **Patinoire en fête**
"Jardin des glaces", parcours ludiques, jeux, initiation au patin, chaises luges. Animation proposée aux enfants de 4 à 12 ans, de 15 h à 17 h. À la patinoire René Froger.

→ **Club de scrabble**
De 14 h à 16 h. À l'ancienne école du prorol. Renseignements: 06.66.00.40.74.

DEMAIN

→ **Patinez en "Zen attitude"**
La patinoire sera teintée de lumières douces, de musiques feutrées et de fumée. De 21 h à 23 h. À la patinoire René Froger.

→ **ADSCB**
Permanence de 14 h à 18 h 30. À la M.J.C, rue Pasteur.

JEUDI 26 OCTOBRE

→ **Amicale du 159 RIA**
Entraînement (uniquement par temps sec), de 14 h 30 à 17 h 30. Au Fort des Têtes. Renseignements: 06.85.45.12.21.

→ **Atelier dessin-peinture**
Organisé par l'UTL-GB, avec Laurent Certain, de 18 h à 20 h. À l'UTL-GB.

VENDREDI 27 OCTOBRE

→ **Association "Lou Pais Briançonnais"**
Répétitions de 17 h à 19 h. Salle des associations.

SAMEDI 28 OCTOBRE

→ **Biathlon d'automne**

UTILE

PERMANENCES, OUVERTURES ET FERMETURES HABITUELLES

→ **Centre aquatique**
Les lundis et jeudis de 16 h 30 à 19 h 30, les mardis et vendredis de 12 h à 14 h et de 16 h 30 à 19 h 30 et les mercredis, samedis et dimanches de 10 h à 12 h 30 et de 14 h 30 à 18 h 30.

→ **Bibliothèque municipale**
Les mardis et vendredis de 10 h à 12 h et de 14 h 30 à 18 h et les mercredis et samedis de 10 h à 12 h et de 14 h 30 à 18 h 30. 63 grande rue.

→ **Patinoire**
Tous les mercredis, samedis, dimanches de 14 h à 17 h.

Organisé par le club de ski de fond AS Edelweiss en partenariat avec les villes de Briançon et de Villard-Saint-Pancrace ainsi que l'association Nordic Alpes du Sud. Au parc de la Schappe.

→ **Hommage à Robert de Caumont**
Ce moment de rassemblement, organisé par ses amis, ses compagnons de travail, sa famille, sera l'occasion d'évoquer son engagement et les souvenirs communs à 16 h. À la salle du Vieux Colombier, porte de Pignerol.

MERCREDI 1ER NOVEMBRE

→ **Association des amis de Saint-Jacques de Compostelle et de Rome**
Permanence de 17 h 30 à 19 h 30. À la maison paroissiale (Sainte-Catherine).

VENDREDI 3 NOVEMBRE

→ **CLCV**
Permanence de 9 h à 12 h. À la maison de la justice et du droit.

SAMEDI 4 NOVEMBRE

→ **Bal**
De 14 h 30 à 18 h 30. Au Circus Casino.

SAMEDI 11 NOVEMBRE

→ **23ème coupe régionale de patinage artistique**
Compétition mixant amour du sport et beauté du patinage artistique. Samedi 11 novembre de 8 h à 19 h 30, Dimanche 12 novembre de 8 h à 17 h. À la patinoire René Froger. Gratuit. Club des escarçons: 06.26.37.46.95.

LUNDI 13 NOVEMBRE

→ **Collecte de sang**
De 15 h à 19 h 30. Au Circus Casino.

VENDREDI 17 NOVEMBRE

→ **Théâtre du Briançonnais**
Humour / Didier Super. À 20 h 30. Au Théâtre du Briançonnais. Théâtre du Briançonnais: 04.92.25.52.42 ou theatre-du-briançonnais.eu.

→ **Bibliothèque des Cros**
Les lundis de 14 h à 16 h, les mercredis et jeudis de 16 h à 18 h et les samedis de 17 h à 19 h. HLM les cros.

→ **URGENCES, SERVICES DE GARDE**

→ **Sapeurs-pompiers**
Composer le 18 ou le 112.

→ **Pharmacie de garde**
Pharmacie de l'Isard: 04.92.21.01.13.

→ **Urgences**
Composer le 15.

→ **Commissariat**
Composer le 17.

→ **CIRCULATION**

→ **Inforoutes**
Col du Lautaret (RD 1091): 04.65.03.00.05.
RN 94: 04.92.24.44.44.

TRAVAUX | Une concertation publique sera ouverte du 30 octobre jusqu'au 13 novembre

Carrefour de Grand'Boucle : le public invité à s'exprimer



Aujourd'hui, les conducteurs empruntant la RN94 en direction de Serre Chevalier et Montgenèvre sont prioritaires. Les autres cèdent le passage.

Dans le cadre du projet d'aménagement du carrefour de Grand'Boucle, une concertation publique sera ouverte à partir du 30 octobre, et ce jusqu'au 13 novembre (lire L'info en +). Elle permettra au public d'accéder aux informations relatives au futur chantier et de formuler ses observations sur les propositions.

Une réunion publique présentant le projet se tiendra mardi 7 novembre à 18 h 30 dans la salle du Prorol à Briançon. Les travaux auront pour

but de fluidifier et d'améliorer la sécurité des deux carrefours RN94-RD902 (avenue du Général Barbot) et RN94 (chemin de Fanton).

Trois points noirs

La zone concentre trois points noirs : le cisaillement au niveau du cédez-le-passage entre l'avenue du Général Barbot et la RN 94, l'intersection entre le chemin Fanton et la RN 94 et l'accès au Serre-Paix. Le projet intégrera un cheminement pour piétons

et des bandes cyclables.

Dans les trois mois après la fin de la concertation, un bilan sera arrêté par le directeur de la Dirmed (Direction interdépartementale des routes Méditerranéenne) et validé par le préfet des Hautes-Alpes. Il sera rendu public sur le site internet de la Dirmed.

Le chantier doit se terminer en 2019

Selon les premières estimations, le chantier doit se terminer en 2019. Le planning prévisionnel initial

tablait sur le début, en 2017, des enquêtes publiques et des études. Suivi, en 2018 et 2019 du dévoisement des réseaux, des acquisitions foncières et des travaux.

Porté par la Dirmed, le chantier devra composer avec un faisceau de contraintes : maintien de la

circulation et des dessertes sans possibilité de déviation, présence de nombreux réseaux souterrains à dévoyer, emprises cinquières à acquies (quatre ou cinq propriétaires fonciers sont concernés), planning serré en raison des activités touristiques hivernales et estivales.

LE CHIFFRE

2,2 C'est, en millions d'euros, le coût estimé de ce chantier d'aménagement. Il sera financé dans le cadre du plan Etat-Région (CPER) 2015-2020.

SPORT | Le congrès du district bouliste FFSB 04/05 s'est déroulé ce dimanche

Sport boules : une priorité donnée aux jeunes

Le congrès du district bouliste FFSB 04/05, s'est tenu dimanche matin au centre d'oxygénation. Il démontre une excellente santé du district avec une priorité donnée aux jeunes.

Le bureau était au grand complet, sous la présidence de Jean-Pierre Eyraud, avec une soixantaine de dirigeants de clubs venus en débattre avec les responsables.

Le district regroupe 883 licenciés, toutes catégories confondues, dont 93 jeunes et 24 clubs. « Il nous faut sans arrêt rechercher des nouveaux bénévoles, et principalement œuvrer en faveur des jeunes, les détecter dans les milieux scolaires, afin de pérenniser la

Lyonnaise. Nous devons persévérer, prévoir des projets de développement solides et durables, espérons l'intégration des sports boulistes aux prochains Jeux olympiques. »

Des résultats mitigés

Ce fut ensuite, la projection vidéo de diapos principalement sur les joueurs et dirigeants qui ont marqué le district au cours de l'année écoulée.

Les résultats sportifs ont été présentés par Jean-François Agostini. Des jeunes se sont distingués, mais les résultats sont mitigés chez les adultes. Sur le plan financier, un important travail a été présenté par la trésorière Brigitte Casanova. Les jeunes représentent 24 %

du budget. Tous les rapports ont été votés à l'unanimité.

Le président a repris la parole : « Nous devons être très vigilants sur les subventions qui arrivent souvent avec beaucoup de retard : celles de la Région, des Départements 04/05, de la FFSB (convention d'objectif) et du MND5 04/05. »

Le comité directeur : Président Jean-Pierre Eyraud. Président délégué René Amouriq. Vice-président Jean-Louis Reboul. Secrétaire Jean-François Agostini. Trésorière Brigitte Casanova. Délégué aux licences René Reltlien.



Le président, Jean-Pierre Eyraud a dirigé ce congrès.

In direct

POUR NOUS SUIVRE :

Vous pouvez maintenant nous suivre quotidiennement sur :

Facebook Le Dauphiné Libéré Hautes-Alpes


Twitter @LeDLO5et04

POUR NOUS JOINDRE :


Central Parc 2, rue Barthélemy-Chaix 05100 Briançon
Pour contacter la rédaction : 04 92 21 03 62 LDL@briancon.com
Pour contacter la publicité : 04 92 21 03 62 LDL@briancon.com
Télécopie : 04 92 20 31 93

5. RETOMBÉES MÉDIA

B. SITES INTERNET



PRÉFET
DES HAUTES-ALPES

Préfet des Hautes-Alpes 
@prefet05

Accueil

À propos

Publications





Photos



Charte de modération

Vidéos


Communauté

Créer une Page

 J'aime  S'abonner  Partager 

 **Préfet des Hautes-Alpes**
30 octobre · 

Aménagement de la grande boucle de Briançon sur la RN 94 : la concertation publique se déroulera du lundi 30 octobre au lundi 13 novembre 2017. Plus d'informations sur www.hautes-alpes.gouv.fr/amenagement-de-la-grande-boucle-de...



Aménagement du carrefour de la
**Grande Boucle
de Briançon**

Concertation publique
du 30 octobre au 13 novembre 2017

Pour vous exprimer, vous informer et nous rencontrer,
rendez-vous à l'ancienne école du Prorel, 9 avenue René Froger.

Lors d'une réunion publique,
le mardi 07 novembre 2017 à 18h30

À l'occasion des permanences :

- le vendredi 03 novembre 2017, de 10h30 à 16h
- le vendredi 10 novembre 2017, de 10h30 à 16h


Plus d'infos sur les sites de :





- la Ville de Briançon : www.ville-briancon.fr
- la DIRMED : www.enroute.mediteranee.developpement-durable.gouv.fr
(rubrique : Études et chantiers)

Donnez votre avis :

- sur le registre disponible dans les lieux d'accueil de la concertation
- via le formulaire d'expression dédié au projet disponible sur le site Internet de la DIRMED
- lors de la réunion publique et des permanences

En dehors des permanences et de la réunion publique, le dossier, le registre et l'exposition sont consultables au service de l'urbanisme (2 rue du champ de Mars).



 J'aime  Commenter  Partager 

Toujours unis pour Briançon a partagé la publication de Alpes 1

31 octobre · 🌐

Tous les riverains, habitants, salariés... sont invités à formuler leurs remarques, commentaires, questions et avis sur le projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle

Alpes 1 J'aime la Page

31 octobre · 🌐

La ville engage son réaménagement, pour fluidifier et surtout sécuriser la circulation



Hautes-Alpes : concertation publique à Briançon pour le carrefour de la Grande Boucle

SOCIÉTÉ/ La ville engage son réaménagement, pour fluidifier et surtout sécuriser la circulation

ALPESUSUD.ALPEST.COM

J'aime Commenter Partager

4

J'aime S'abonner Partager ...

Toujours unis pour Briançon ...

25 octobre · 🌐

L'aménagement du carrefour de la Grande Boucle maintes fois reporté est nécessaire pour assurer la sécurité des usagers et améliorer la fluidité de la circulation



Briançon : Le projet d'aménagement de la Grande Boucle va être présenté au public

Il y a des années qu'on en parle à Briançon et le projet d'aménagement de la Grande Boucle, dans le secteur Avenue Barbot - Chemin Fanton, est sur le...

DIJLFR

J'aime Commenter Partager

5

2 partages

Toujours unis pour Briançon
@ToujoursUnis

- Accueil
- À propos
- Photos
- Événements
- Articles
- Publications
- Communauté

[Créer une Page](#)

Logo of the French Republic and the Hauts-Alpes region. Title: **Les services de l'État dans les Hauts-Alpes**. Navigation: Services de l'État, Politiques publiques, Actualités, Publications, Démarches administratives, Vous êtes... Search bar with 'Recherche' and 'OK' buttons. Social media icons for Facebook and Twitter.

Accueil > Actualités > Consultation du public > Aménagement de la grande boucle de Briançon sur la RN 94 : Concertation avec le public

Consultation de public

Participez au rendez-vous national "Énergie France" : Aménagement de la grande boucle de Briançon sur la RN 94 : Concertation avec le public

Aménagement de la grande boucle de Briançon sur la RN 94 : Concertation avec le public

Adresse: 05100 Briançon | Dernière mise à jour: 14/11/2017

La concertation publique relative au projet d'aménagement de la grande boucle de Briançon sur la RN 94 se déroule sur la période du lundi 20 octobre au lundi 13 novembre 2017.



Le dossier de concertation sera consultable en mairie de Briançon et sur le [site internet de la DIRMED](#) - Régions "Cévennes et Charentes".

Pour plus d'informations, contactez le 05 48 48 11 11 de la Ville de Briançon.

Télécharger :

- [L'avis de concertation relatif au projet d'aménagement de la grande boucle de Briançon sur la RN 94](#) (format pdf - 1.4 Mo - 24/10/2017) ;
- [L'avis de concertation](#) (format pdf - 1.4 Mo - 24/10/2017) ;

Logo of the French Republic and the Hauts-Alpes region. Title: **DIR MÉDITERRANÉE** Réseau interdépartemental des Routes Méditerranée. Navigation: PRÉSENTATION DE LA DIR, ENTRETIEN ET EXPLOITATION DU RÉSEAU, ETUDES ET CHANTIERS, VOTRE DÉPLACEMENT, SÉCURITÉ ROUTIÈRE, LA DIRMED RECRUTE. Search bar.

Accueil > Etudes et chantiers > Aménagement de la grande boucle de Briançon > Accès au formulaire de la Concertation de public

ETUDES ET CHANTIERS

VOS DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN AUX VILLES LIMITES

LA NOUVEAU DE CAR

LA ROUTE 12

Commissariat central de Sécurité

Aménagement de la grande boucle de Briançon

Accès au formulaire de la Concertation de public

Le formulaire de la Concertation de public est accessible depuis le 14 novembre 2017 - 09h00

Merci pour vos 42 contributions

Un état de cette concertation ainsi que des réponses à vos contributions seront mis en ligne sur ce site dès que possible.

05100 BRIANÇON | 05100 SAINT-ÉTIENNE DE LA TRINITE | 05100 SAINT-ÉTIENNE DE LA TRINITE

Généraliste grande boucle de Briançon

Aménagement de la grande boucle de Briançon

Aménagement de la grande boucle de Briançon

Aménagement de la grande boucle de Briançon

Aménagement de la grande boucle de Briançon

Aménagement de la grande boucle de Briançon

Aménagement de la grande boucle de Briançon



AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE

Dans le cadre du projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle, une concertation publique sera ouverte à partir du 30 octobre et jusqu'au 13 novembre 2017. Elle permettra au public d'accéder aux informations relatives au futur chantier et de formuler ses observations sur les propositions.

Une réunion publique présentant le projet se tiendra le mardi 7 novembre à la salle du Prorel à Briançon.



Aménagement du carrefour de la **Grande Boucle de Briançon**

Concertation publique du 30 octobre au 13 novembre 2017

Pour vous exprimer, vous informer et nous rencontrer,
rendez-vous à l'ancienne école du Prorel, 9 avenue René Froger.

Lors d'une réunion publique,
le mardi 07 novembre 2017 à 18h30

À l'occasion des permanences :

- le vendredi 03 novembre 2017, de 10h30 à 18h
- le vendredi 10 novembre 2017, de 10h30 à 18h

Plus d'infos sur les sites de :

Donnez votre avis :

- sur le registre disponible dans les lieux d'accueil de la concertation
- via le formulaire d'expression dédié au projet disponible sur le site internet de la DIRMED
- lors de la réunion publique et des permanences

En dehors des permanences et de la réunion publique, le dossier, le registre et l'exposition sont consultables au service de l'urbanisme (2 rue du champ de Mars).

- la Ville de Briançon : www.ville-briancon.fr
- la DIRMED : www.enroute.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr
(rubrique : Études et chantiers)

des services de l'urbanisme de la ville de Briançon



RÉUNION PUBLIQUE : MARDI 7 NOVEMBRE 2017 À 18H30, SALLE DU PROREL

Les différents projets d'aménagement de la Grand 'Boucle sur la RN 94 seront présentés au public. Les travaux auront pour but de fluidifier et d'améliorer la sécurité des deux carrefours RN94 - RD902 (avenue du Général Barbot) et RN94 (chemin de Fanton).

Le projet intégrera le caractère urbain et notamment les modes de déplacement doux (cheminement piétons, bandes cyclables ou multifonctionnelle et transport en commun).



