



# DIRMED

## SIR de Marseille

### RN94 - Aménagement du carrefour de la Grande Boucle à Briançon

### DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE CONJOINTE PARCELLAIRE ET D'UTILITÉ PUBLIQUE

## SOMMAIRE

### Dossier d'enquête publique préalable à la DUP

Volume A - Notice explicative

Volume B - Plan de situation

Volume C - Plan général des travaux

Volume D - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

Volume E - Appréciation sommaire des dépenses

Volume F - Évaluation socio- économique

### Dossier d'enquête parcellaire

Volume G - État parcellaire

Volume H - Plan parcellaire

# **RN94 - AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE À BRIANÇON**

**Dossier d'enquête publique préalable à la DUP - Volume A - Notice explicative**



## IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

### IDENTIFICATION DU DOCUMENT

<b>Projet</b>	RN94 - Aménagement du carrefour de la Grande Boucle à Briançon		
<b>Maître d'Ouvrage</b>	Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée		
<b>Document</b>	Dossier d'enquête publique préalable à la DUP - Volume A - Notice explicative		
<b>Version</b>	Version 4	<b>Date</b>	19/09/2018

### RÉVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Contrôle	Modifications
1	28/03/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	Flora SILNY / BME	Annick BOLLIET
2	14/06/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	Audit juridique	Prise en compte des observations du cabinet BEAUVILLARD BOUTEILLER Avocats associés
3	28/06/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	Audit juridique	Remarques client
4	19/09/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	BME	Reprises suite au point d'arrêt avant lancement de la CIS

## SOMMAIRE

<b>1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE .....</b>	<b>6</b>		
1.1. Le maître d'ouvrage .....	6		
1.2. Les instances de gouvernance .....	6		
1.3. les cofinanceurs du projet .....	6		
1.4. Le projet soumis à enquête publique .....	7		
1.5. Les conditions de l'enquête publique .....	10		
1.5.1. Procédure d'examen au cas par cas et étude d'impact .....	10		
1.5.2. Compatibilité avec le PLU de la commune de Briançon .....	10		
1.5.3. Enquête publique régie selon le code de l'expropriation .....	10		
1.6. Le contenu du dossier .....	10		
<b>2. OBJET ET CONDITION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....</b>	<b>11</b>		
2.1. Phase de consultation du public avant enquête.....	11		
2.1.1. Concertation préalable .....	11		
2.1.2. Concertation Inter-services .....	12		
2.2. Conditions de l'enquête publique.....	13		
2.2.1. Ouverture et organisation de l'enquête publique .....	13		
2.2.2. Déroulement de l'enquête publique .....	13		
2.3. À l'issue de l'enquête publique.....	13		
2.4. Les procédures engagées simultanément ou ultérieurement à l'enquête publique.....	14		
2.4.1. Acquisitions foncières, enquête parcellaire et phase judiciaire de la procédure d'expropriation .....	14		
2.4.2. Demande d'autorisation environnementale .....	15		
2.4.3. Procédure loi sur l'eau.....	15		
2.4.4. Monuments historiques, sites inscrits ou classés .....	15		
2.4.5. Archéologie préventive.....	15		
2.5. Schéma d'insertion dans la procédure administrative .....	17		
<b>3. CONTEXTE DE L'OPÉRATION .....</b>	<b>18</b>		
3.1. Situation géographique .....	18		
3.2. Le réseau viaire et les conditions de circulation .....	19		
3.2.1. le réseau viaire et le fonctionnement des carrefours .....	19		
3.2.2. Un trafic actuel élevé.....	23		
3.2.3. Des rétentions aux heures de pointe .....	26		
3.2.4. Un manque de capacité des carrefours.....	27		
3.2.5. Des conflits d'usages .....	27		
3.2.6. Un trafic à venir en progression .....	28		
3.2.7. Des stationnements existants essentiellement privés.....	29		
3.3. Un secteur sécurisable.....	30		
3.4. Des modes doux peu développés et discontinus .....	31		
3.5. Des transports collectifs traversant et desservant le secteur .....	32		
3.5.1. Transports collectifs urbains.....	32		
3.5.2. Transports collectifs scolaires .....	32		
3.5.3. Transports collectifs interurbains.....	32		
3.5.4. Enjeux de Transports Collectifs.....	33		
3.6. Un secteur accueillant de nombreuses activités économiques .....	33		
3.7. Un secteur accueillant des équipements publics .....	35		
3.8. Une entrée de ville peu qualitative et très routière .....	36		
3.9. Des projets urbains sur la commune .....	42		
<b>4. OBJECTIFS DU PROJET .....</b>	<b>44</b>		
<b>5. JUSTIFICATION DE L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET .....</b>	<b>45</b>		
<b>6. ÉTUDES PRÉALABLES AU CHOIX DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE SUR LA RN94.....</b>	<b>46</b>		
6.1. Rappel des études et décisions antérieures .....	46		
6.1.1. Préambule .....	46		
6.1.2. Historique du projet et différentes étapes .....	46		
6.1.3. La concertation publique .....	47		
6.2. Cohérence du projet avec les documents de planification .....	48		
6.2.1. Un projet en cohérence avec le Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) du Briançonnais .....	48		
6.2.2. Un projet en cohérence avec le PDU .....	49		
6.3. Justification du parti d'aménagement.....	50		
6.4. Justification de la variante retenue .....	52		
6.4.1. Présentation des variantes étudiées .....	52		
6.4.2. Analyse des variantes étudiées.....	56		
6.4.3. Choix de la variante retenue .....	59		

<b>7. PRÉSENTATION DU PROJET RETENU .....</b>	<b>61</b>
7.1. Description générale du projet.....	61
7.2. Caractéristiques des ouvrages .....	62
7.2.1. les carrefours .....	62
7.2.2. La RN94.....	62
7.2.3. L'avenue du Général Barbot.....	63
7.2.4. Le chemin Fanton .....	64
7.2.5. L'anneau du giratoire.....	64
7.2.6. Mur de soutènement .....	64
7.3. Échanges et rétablissements des communications.....	65
7.4. Modes doux.....	66
7.5. Transports en commun.....	67
7.6. Stationnements.....	67
7.7. Principes d'assainissement .....	68
7.7.1. Situation actuelle.....	68
7.7.2. Situation future .....	69
7.8. Aménagements paysagers .....	69
7.9. Acquisitions foncières .....	70
7.10. Appréciation sommaire des dépenses.....	71
7.11. Phasage des travaux.....	71
7.12. L'usage des sols .....	72
7.12.1. Sols pollués .....	72
7.12.2. risques naturels .....	72
7.13. Les principaux impacts du projet .....	73
7.14. Compatibilité avec les documents de planification .....	75
7.14.1. Compatibilité avec le SCOT du Briançonnais .....	75
7.14.2. Compatibilité avec le PLU.....	76
7.14.3. Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée 2016-2021 .....	79
7.14.4. Compatibilité avec l'article L.214-3 du Code de l'Environnement (loi sur l'eau).....	82
7.14.5. Compatibilité avec l'article L.220-1 du Code de l'Environnement.....	82
7.14.6. Compatibilité avec les articles L.571-1 et L571-9 du Code de l'Environnement .....	83
7.14.7. Compatibilité avec le PPlan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des infrastructures routières nationales des Hautes Alpes.....	84
7.14.8. Compatibilité avec la loi de l'archéologie préventive .....	84
<b>8. ANNEXES .....</b>	<b>86</b>
8.1. Arrête n° 05023 - 2006 en date du 11 avril 2006 définissant la zone de présomption archéologique à Briançon .....	86

8.2. Réponse de Direction régionale des Affaires culturelles Provence Alpes Côte d'Azur .....	88
--	----

## TABLES DES ILLUSTRATIONS

### FIGURES

Figure 1 : Localisation du projet.....	7	Figure 30 : Extrait du PDU - « 4 - Approfondissement du scénario retenu – Propositions pour les modes doux » : plan général et zoom .....	50
Figure 2 : Périmètre de l'opération .....	8	Figure 31 : Variante 1.....	53
Figure 3 : Plan du projet .....	9	Figure 32 : Variante 2.....	54
Figure 4 : Bilan quantitatif de la concertation .....	11	Figure 33 : Variante 3.....	55
Figure 5 : Les grandes thématiques abordées dans les avis exprimés lors de la concertation publique .....	12	Figure 34 : Plan du projet .....	61
Figure 6 - Périmètre de la ZPPA de Briançon.....	15	Figure 35 : Profil en travers de la RN94 Nord.....	62
Figure 7 : Situation régionale.....	18	Figure 36 : Profil de la RN94 Sud au Nord du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot .....	63
Figure 8 : Localisation du projet.....	18	Figure 37 : Profil en travers de la RN Sud au Sud du carrefour RN94 / Avenue du général Barbot ...	63
Figure 9 : Périmètre de l'opération .....	19	Figure 38 : Profils en travers de l'avenue du Général Barbot.....	63
Figure 10 : Fonctionnement du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot .....	21	Figure 39 : Profil en travers du Chemin Fanton au droit du giratoire avec la RN94.....	64
Figure 11 : Fonctionnement du carrefour RN94 / Chemin Fanton.....	22	Figure 40 : Profil de l'anneau du giratoire depuis le Chemin Fanton.....	64
Figure 12 : Trafic en février 2017.....	24	Figure 41 : Profil au droit du mur de soutènement.....	65
Figure 13 : Trafic en juin 2017 .....	25	Figure 42 : Accès à la zone commerciale Nord .....	65
Figure 14 : Trafic en juillet 2017 .....	25	Figure 43 : Accès à la zone commerciale Sud et aux futurs commerces .....	65
Figure 15 : Degrés de saturation des carrefours RN94 / avenue du Général Barbot et RN94 / Chemin Fanton.....	27	Figure 44 : Accès à la station-service.....	66
Figure 16 : Carte de synthèse des conflits d'usages.....	27	Figure 45 : Carrefour RN94 / avenue du Général Barbot.....	66
Figure 17 : Trafic à l'horizon 2020 .....	28	Figure 46 : Carrefour avenue du Général Barbot / Chemin de la Tour.....	66
Figure 18 : Trafic à l'horizon 2030 .....	29	Figure 47 : Traversée piétonne au droit du carrefour à feu RN94 / avenue du Général Barbot.....	67
Figure 19 : Carte des stationnements.....	29	Figure 48 : Arrêt de bus sur le Chemin Fanton.....	67
Figure 20 : Localisation des accidents sur la RN94 entre 2009 et 2016.....	30	Figure 49 : Fonctionnement hydraulique du site actuel.....	68
Figure 21 : Carte des modes doux .....	31	Figure 50 : Principes paysagers .....	70
Figure 22 : Carte des transports collectifs .....	32	Figure 51 - Zonage et aléa du Plan de Prévention des Risques d'inondation .....	72
Figure 23 : Les zones commerciales (SCOT du Briançonnais).....	33	Figure 52 : Impacts acoustiques du projet.....	74
Figure 24 - Zone commerciale de la grande boucle (GoogleMap) .....	34	Figure 53 - Flux d'actifs travaillant et résidant dans CCB (hors commune de résidence).....	75
Figure 25 : Établissements publics et collectifs.....	35	Figure 54 : Extrait du PLU de la commune de Briançon .....	78
Figure 26 - Occupation du sol.....	36	Figure 55 : Extrait du PPBE des Hautes Alpes.....	84
Figure 27 - Projet cœur de ville .....	42	Figure 56 - Périmètre de la ZPPA de Briançon.....	84
Figure 28 - Flux d'actifs travaillant et résidant dans CCB (hors commune de résidence).....	48		
Figure 29 : Extrait du PDU - Principaux enjeux modes doux identifiés.....	49		

## PHOTOGRAPHIES

Photographie 1 : Carrefour avenue du Général Barbot / RN94 depuis l'avenue du Général Barbot ..	20
Photographie 2 : Carrefour avenue du Général Barbot / RN94 depuis la RN94.....	20
Photographie 3 : Vue du carrefour RN94 / Chemin Fanton depuis le chemin Fanton .....	21
Photographie 4 : Vue du carrefour RN94 / Chemin Fanton depuis la RN94 Sud .....	21
Photographie 5 : Vue du carrefour RN94 / Chemin Fanton depuis la RN94 Nord.....	22
Photographie 6 - Centre commercial (EGIS - juin 2017).....	34
Photographie 7 - Station-service (EGIS - juin 2017) .....	34
Photographie 8 - Magasin de sport le long de la RN94 (EGIS - juin 2017).....	34
Photographie 9 - Mac Donald's le long de la RN94 (EGIS - juin 2017) .....	34
Photographie 10 - Panneaux bloquant la vue vers le paysage lointain (EGIS – juin 2017) .....	36
Photographie 11 - Panneaux bloquant la vue vers le paysage lointain (EGIS – juin 2017) .....	36
Photographie 12 - Délaissé aux abords de la station-service (EGIS – juin 2017).....	37
Photographie 13 - Délaissé à l'intérieur de la grande boucle (EGIS – juin 2017) .....	37
Photographie 14 - Petit terre-plein planté et entretenu (EGIS – juin 2017) .....	37
Photographie 15 - Petit terre-plein planté et entretenu (EGIS – juin 2017) .....	37
Photographie 16 - Haie de Mac Donald's (EGIS – juin 2017) .....	37
Photographie 17 - Délaissé en partie arboré (EGIS – juin 2017) .....	37
Photographie 18 - Délaissé arbustif de bord de route sur talus (EGIS – juin 2017).....	37
Photographie 19 - Délaissé arboré entre la RN94 et le chemin de Fortville (EGIS – juin 2017) .....	37
Photographie 20 - Le grand pin de l'école de parapente (EGIS – juin 2017).....	38
Photographie 21 - Epicéa bleu et sapin de Mac Donald's (EGIS – juin 2017).....	38
Photographie 22 - Peuplier noir chemin Fanton (EGIS – juin 2017).....	38
Photographie 23 - Le saule pleureur et les 3 cyprès (EGIS – juin 2017).....	38
Photographie 24 - Profil en travers de la RN94 (EGIS – juin 2017) .....	38
Photographie 25 - Murs de soutènement (EGIS – juin 2017).....	38
Photographie 26 - Murs de soutènement (EGIS – juin 2017).....	38
Photographie 27 - RN94 : faible largeur, disparition du marquage au sol, absence d'accotement (EGIS – juin 2017) .....	39
Photographie 28 - RN94 : faible largeur, disparition du marquage au sol, absence d'accotement (EGIS – juin 2017) .....	39
Photographie 29 - RN 94 : extrémité Sud de la zone d'étude, absence d'accotement, de marquage au sol (EGIS – juin 2017) .....	39
Photographie 30 - Vue vers le Sud (EGIS – juin 2017).....	39
Photographie 31 - Vue vers le Sud (EGIS – juin 2017).....	39
Photographie 32 - Vue vers le Nord (EGIS – juin 2017).....	39

Photographie 33 - Vue vers le Nord (EGIS – juin 2017) .....	39
Photographie 34 - Différence de niveau topographique entre l'avenue de Provence (RN94) et l'avenue du général Barbot (EGIS – juin 2017).....	40
Photographie 35 - Vue vers le Nord (EGIS – juin 2017) .....	40
Photographie 36 - Vue vers le Sud (EGIS – juin 2017).....	40
Photographie 37 - Chemin de la Tour – Vue vers l'Est (EGIS – juin 2017) .....	40
Photographie 38 - Talus entre l'avenue de Provence et l'avenue du général Barbot (EGIS – juin 2017) .....	40
Photographie 39 - Jardins (EGIS – juin 2017) .....	40
<b>Photographie 40 - Jardins (EGIS – juin 2017).....</b>	<b>40</b>
<b>Photographie 41 - Jardins (EGIS – juin 2017).....</b>	<b>41</b>
<b>Photographie 42 - Délaissé entre l'avenue du général Barbot et les résidences (EGIS – juin 2017) .....</b>	<b>41</b>
Photographies 43 – Front végétal coté Est du chemin Fanton (EGIS - juin 2017) .....	69

## TABLEAUX

Tableau 1 : Critères d'analyse et de comparaison retenus pour l'analyse des variantes .....	51
Tableau 2 : Évaluation de la situation au fil de l'eau .....	51
Tableau 3 : Réserve de capacité du carrefour giratoire de la variante 1 .....	53
Tableau 4 : Réserve de capacité du carrefour de la variante 2.....	54
Tableau 5 : Réserves de capacité des carrefours de la variante 3 .....	55
Tableau 6 : Analyse comparative de la variante 1 .....	56
Tableau 7 : Analyse comparative de la variante 2 .....	57
Tableau 8 : Analyse comparative de la variante 3 .....	58
Tableau 9 : Synthèse de l'analyse multicritère des trois variantes.....	59
Tableau 10 : Tableau de pondération des critères retenus.....	59
Tableau 11 : Notes pondérées de chaque variante .....	59
Tableau 12 : Géométrie du giratoire RN94 / Chemin Fanton.....	62
Tableau 13 : Géométrie du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot .....	62
Tableau 14 : Emprises concernées par l'enquête parcellaire (source : avis des domaines).....	70

## 1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE

### 1.1. LE MAÎTRE D'OUVRAGE

L'État, représenté par la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED), est maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle de Briançon (RN94) par délégation de la DREAL PACA.



Service d'Ingénierie Routière de Marseille  
Pôle Route  
16 rue Antoine Zattara - 13003 Marseille

### 1.2. LES INSTANCES DE GOUVERNANCE

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.

### 1.3. LES COFINANCEURS DU PROJET

L'enveloppe prévisionnelle plafond a été fixée à 2.2 M€ (mars 2018), selon le montant inscrit au CPER 2015- 2020. La proposition de financement, qui devra faire l'objet d'une convention quadripartite, est la suivante :

- Etat (33,33 %) soit 0,733 M€ TTC,
- Région (33,33 %) soit 0,733 M€ TTC,
- Département (24,24 %) soit 0,533 M€ TTC,
- Commune (9.09%) soit 0,200 M€ TTC.

## 1.4. LE PROJET SOUMIS À ENQUÊTE PUBLIQUE

La RN94, en provenance de Gap et en direction de l'Italie, traverse la commune de Briançon, nœud de communication entre les cinq vallées (Durance, Clarée, Guisane, Cerveyrette, et Orceyrette). Elle est un des axes historiques des grands cols des Alpes.

Le projet, soumis à enquête publique, consiste en un aménagement sur place de la RN94 en entrée de ville de Briançon en vue de sécuriser et fluidifier les déplacements.

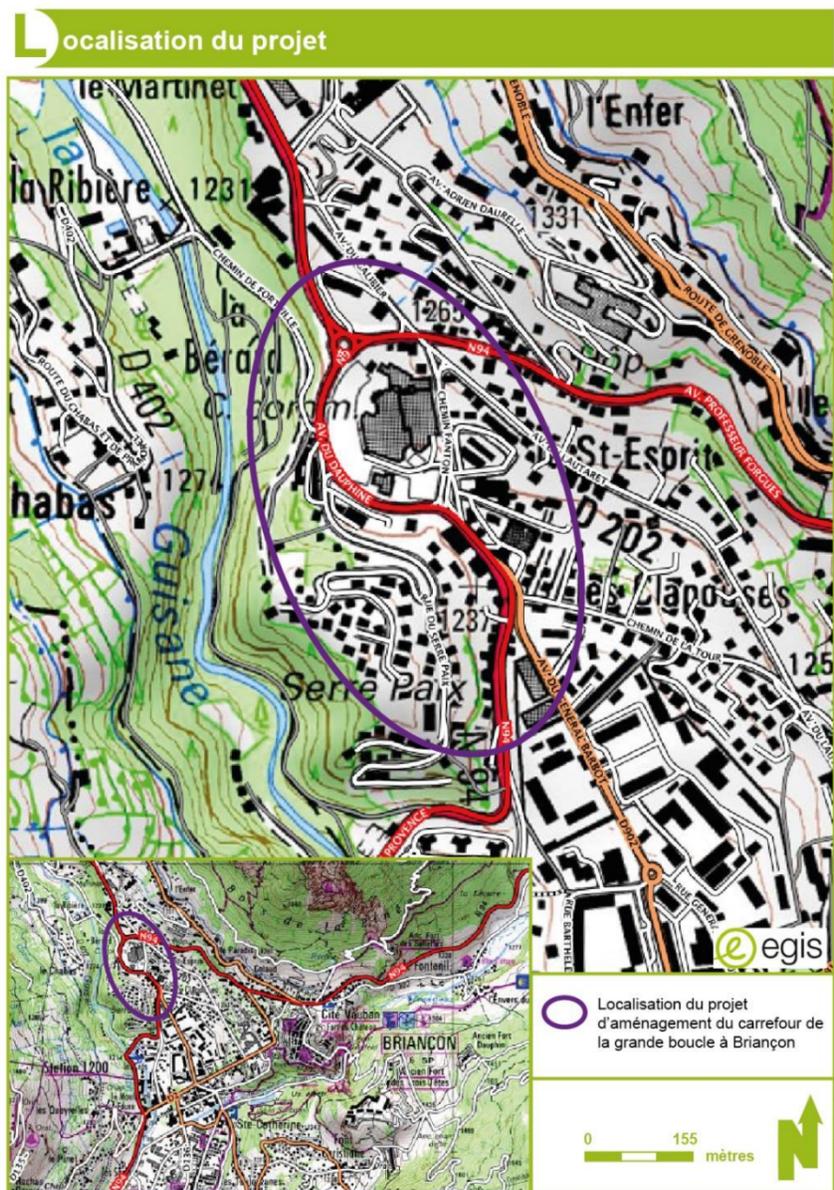


Figure 1 : Localisation du projet

Il consiste en l'aménagement du carrefour de la Grande Boucle et notamment l'aménagement des deux carrefours suivants :

- Aménagement du carrefour constitué par le croisement entre la RN94 (avenue de Provence) et la RD902 (avenue du Général Barbot) dénommé « carrefour du Polygone »,
- Aménagement du carrefour entre la RN94 et le chemin Fanton dénommé « carrefour Fanton ».

L'aménagement et la sécurisation de ces deux carrefours s'accompagnent également de la création d'une bande cyclable le long de la RN94, de cheminements piétons et d'aménagement paysagers.

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.

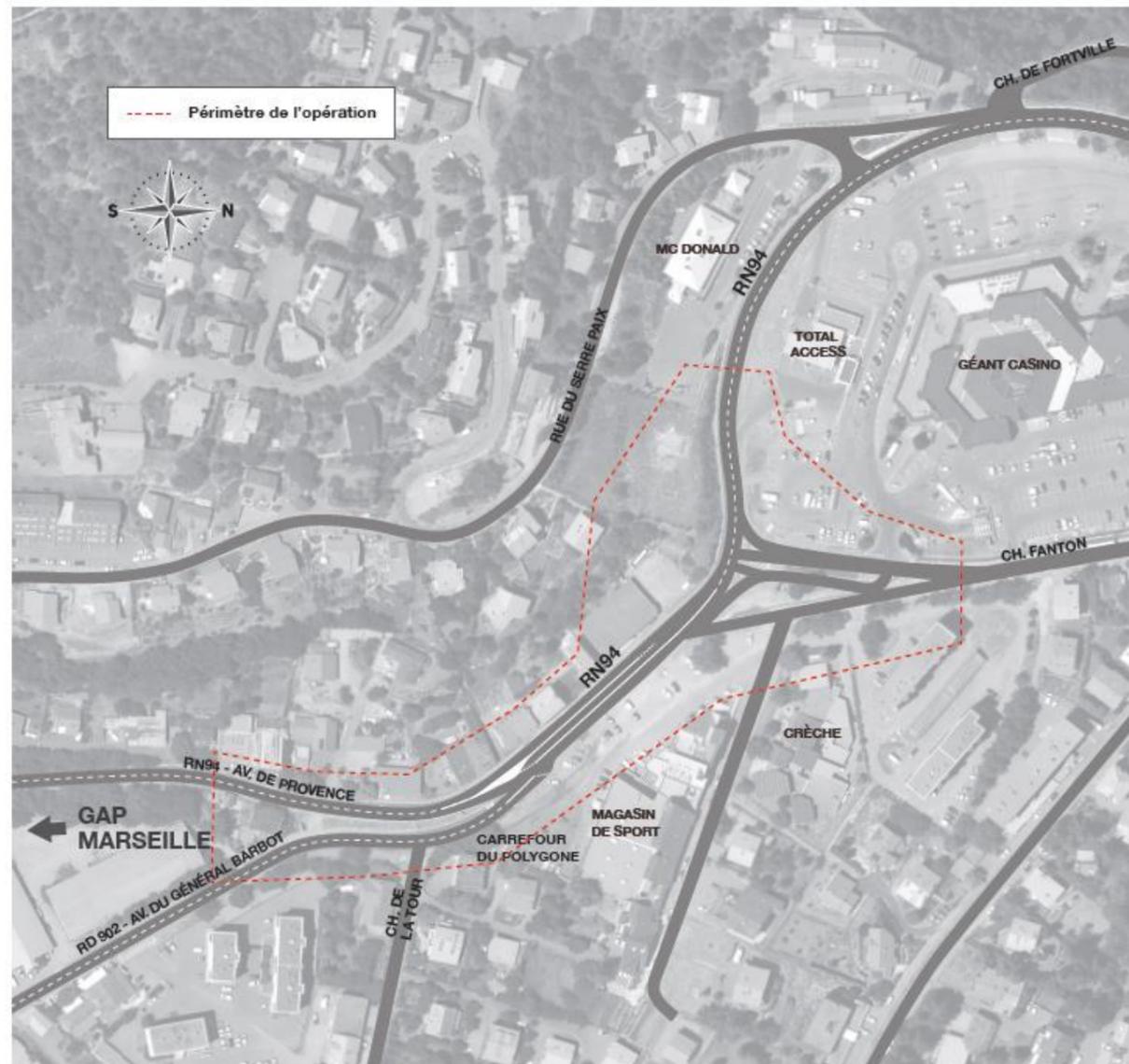


Figure 2 : Périmètre de l'opération

Source : dossier de concertation

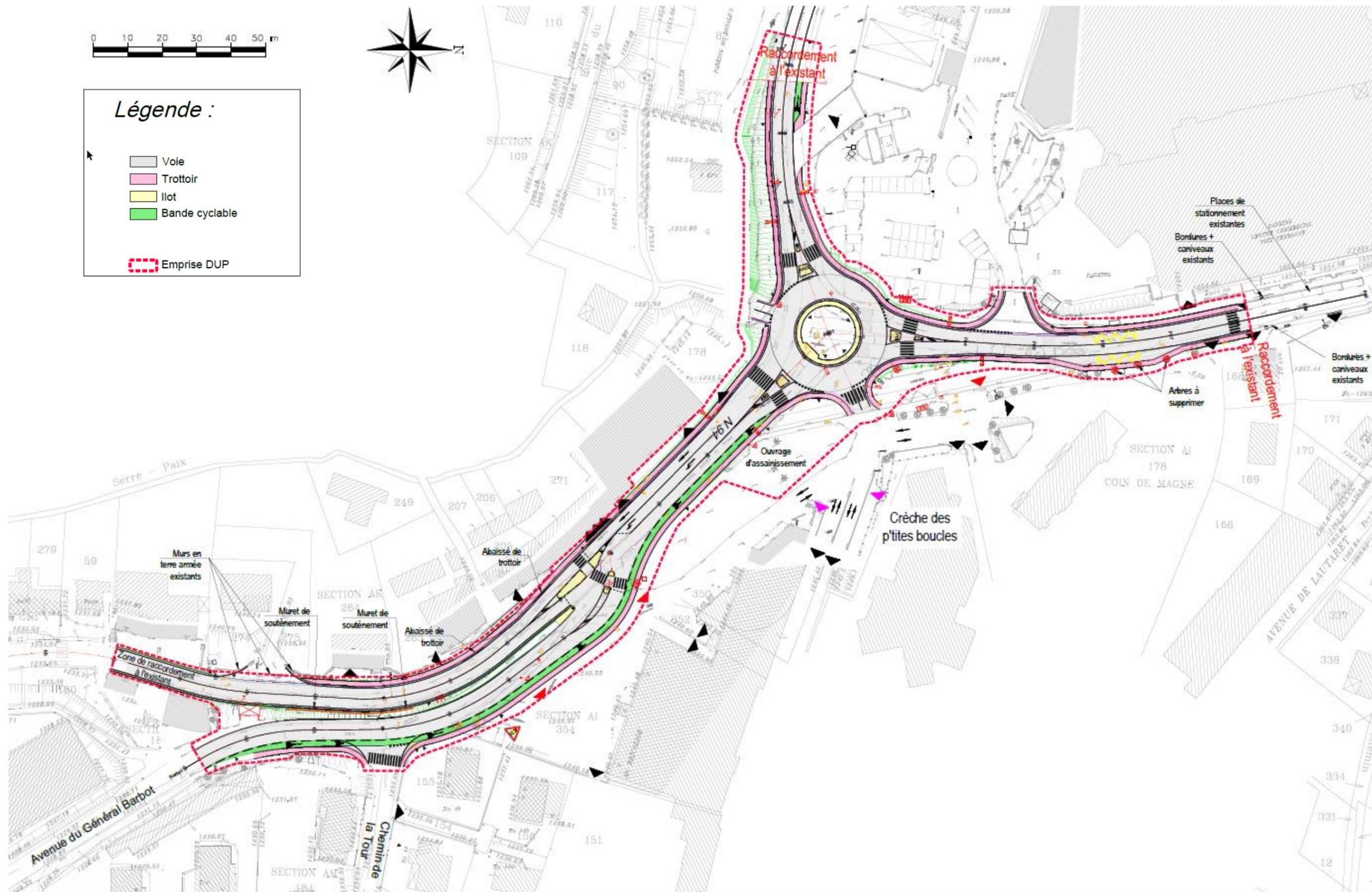


Figure 3 : Plan du projet

## 1.5.LES CONDITIONS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### 1.5.1. PROCÉDURE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS ET ÉTUDE D'IMPACT

L'article L123-2 du code de l'environnement mentionne que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale doivent faire l'objet, préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption, d'une enquête publique régie par le code de l'environnement.

L'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement soumet les projets de travaux d'ouvrages ou d'aménagement à la réalisation préalable d'une évaluation environnementale soit de façon systématique, soit à l'issue de la procédure d'examen au cas par cas de l'Autorité Environnementale.

L'aménagement de la RN94 entre le carrefour du polygone et le carrefour Fanton a fait l'objet de cette procédure de demande d'examen au cas par cas en date du 8 février 2018. Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (Ae CGEDD) a été saisi et a rendu son avis le 8 mars 2018, lequel a précisé que « l'aménagement du carrefour de la Grande Boucle à Briançon (05), présenté par la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée, n'est pas soumis à évaluation environnementale ».

**Le projet n'étant pas soumis à une évaluation environnementale, il n'est pas soumis à une enquête publique selon le Code de l'Environnement.**

### 1.5.2. COMPATIBILITÉ AVEC LE PLU DE LA COMMUNE DE BRIANÇON

**Le projet est compatible avec le PLU de la commune de Briançon.**

*(pour plus de détails se reporter au chapitre 7.14.2 page 76).*

### 1.5.3. ENQUÊTE PUBLIQUE RÉGIE SELON LE CODE DE L'EXPROPRIATION

Le projet ne nécessitant ni évaluation environnementale ni mise en compatibilité du PLU, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique sera menée en application des seules dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les emprises foncières nécessaires au projet d'aménagement ne sont pas toutes maîtrisées par le maître d'ouvrage. L'article 545 du Code Civil prévoit que « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennement une juste et préalable indemnité ».

L'opération envisagée nécessite donc la réalisation d'une procédure d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), permettant, une fois l'utilité publique du projet prononcée par arrêté préfectoral, de recourir, si nécessaire, à l'expropriation de biens immobiliers conformément au code de l'expropriation.

**L'enquête publique du projet est donc régie par les dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.**

L'enquête publique permet d'informer le public et de recueillir ses observations, suggestions et contre-propositions afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information et au commissaire enquêteur d'émettre un avis sur l'utilité publique du projet.

## 1.6.LE CONTENU DU DOSSIER

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est composé, dans le respect de l'article R112-4 du code de l'expropriation des volumes suivants :

- La Notice Explicative présentant les aspects juridiques, matériels et géographiques de l'opération. La notice explicative a pour objet d'expliquer les raisons du choix du parti, de démontrer l'utilité publique du projet et sa faisabilité. Elle présente également le déroulement de l'enquête publique ainsi que les aspects juridiques attendants.
- Le plan de situation permettant de connaître la localisation du projet.
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.
- L'appréciation sommaire des dépenses dans lequel le montant des acquisitions foncières, le coût des travaux et le coût des études sont présentées.
- Le plan général des travaux précisant la nature du projet.

## 2. OBJET ET CONDITION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### 2.1. PHASE DE CONSULTATION DU PUBLIC AVANT ENQUÊTE

#### 2.1.1. CONCERTATION PRÉALABLE

Comme vu précédemment, le projet, objet du dossier d'enquête publique préalable à la DUP, porte sur l'aménagement du carrefour de la Grande Boucle à Briançon sur la RN94.

Les modalités et les objectifs de la concertation publique réalisée au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, ont été fixés par arrêté préfectoral n005-2017-10-13-002 en date du 13 octobre 2017.

Le bilan de la concertation a été arrêté par le Préfet (arrêté préfectoral n° 05-2018-03-07-8 du 7 mars 2018).

#### Projet soumis à concertation préalable

La concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme s'est déroulée du 30 octobre au 13 novembre 2017.

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

- Les sites internet de la DIRMED, de la Communauté de communes du Briançonnais et de la commune de Briançon ainsi que via des liens depuis le site de la préfecture des Hautes-Alpes et de la sous-préfecture de Briançon
- 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.

Afin que chacun puisse s'appropriier le projet, le dispositif a reposé sur une information complète, accessible, actualisée et intelligible par tous. Ainsi, sur toute la période de concertation, le public a pu prendre connaissance des enjeux, caractéristiques, variantes et modalités de mise en œuvre du projet à travers le dossier de concertation consultable aux heures d'ouverture de la mairie de Briançon, lors des permanences, sur le site internet de la DIRMED et lors de la réunion publique du 7 novembre 2017.

Par ailleurs, des panneaux d'information ont été installés, durant toute la période de concertation, aux heures d'ouverture du public, dans les locaux de la mairie de Briançon.

Les avis du public ont été recueillis

- À l'occasion des deux permanences du Maître d'ouvrage qui ont été organisées les 3 et 10 novembre 2017,
- Lors de la réunion publique qui a eu lieu le 7 novembre 2017,
- Sur le registre disponible au service de l'urbanisme, hormis lors de la réunion publique et des permanences où le registre était accessible dans le lieu des permanences et de la réunion publique,
- Sur le formulaire d'expression en ligne sur le site internet de la DIRMED.

#### Bilan de la concertation

- Bilan quantitatif de la concertation

Dans leur ensemble, les différents moyens d'expression mis à la disposition du public durant la concertation ont conduit à la participation de 785 personnes et au recueil de 58 avis.



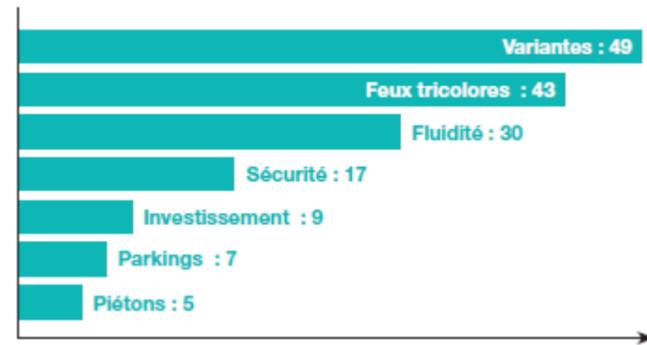
Figure 4 : Bilan quantitatif de la concertation

Source : Bilan du dossier de concertation

- Bilan qualitatif de la concertation

Les grandes thématiques abordées lors de la concertation sont les suivantes :

#### Les grandes thématiques abordées dans les avis exprimés



**Figure 5 : Les grandes thématiques abordées dans les avis exprimés lors de la concertation publique**

Source : Bilan du dossier de concertation

- Enseignements de la concertation et perspectives

- De nouvelles études de la variante 1.

Dans le cadre de la concertation, la variante 1 a suscité une forte adhésion du public, essentiellement motivée par le fait que cette variante est considérée comme celle qui apporte le maximum de fluidité et de sécurité.

Cependant, les commerçants des zones commerciales Nord et Sud mettent en cause son impact important sur les stationnements.

Prenant acte de cette adhésion et suite à des demandes exprimées lors de la réunion publique, le maître d'ouvrage a engagé des études complémentaires visant à étudier les conditions d'amélioration de cette variante sur ses principaux aspects considérés comme négatifs, à savoir son impact sur l'offre de stationnement et son emprise foncière.

Pour ce faire, le maître d'ouvrage a étudié d'une part la faisabilité de réduire la taille du giratoire et, d'autre part, celle de le décaler plus à l'ouest, vers le projet de création de commerces tout en limitant l'impact sur l'accès à la brasserie.

- L'abandon de la variante 2

La variante 2, dont l'analyse multicritère était la moins positive, a reçu un accueil défavorable du public qui s'est exprimé durant la concertation. Le maître d'ouvrage propose de l'écarter pour la suite des études.

- L'optimisation de la variante 3

La variante 3, principalement critiquée en raison de la présence du carrefour à feux entre l'avenue Barbot et la RN94, a néanmoins fait l'objet d'un certain soutien, notamment de la part des riverains de la Grande Boucle.

Au regard de cette préoccupation liée au fonctionnement du carrefour à feux, le maître d'ouvrage a décidé d'approfondir les études de trafic afin de vérifier la réserve de capacité du tourne-à-gauche vers l'avenue Barbot et d'évaluer la remontée de file générée par les feux tricolores.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a demandé que soit mesuré l'effet, sur la fluidité de la circulation, de la suppression du passage piétons et du bouton d'appel piétons au feu. Dans ce cas, la situation des piétons serait identique à celle de la variante 1.

- L'intégration des résultats des études acoustiques

Au moment de la concertation, les études acoustiques n'étaient pas encore finalisées. Leurs résultats vont être intégrés dans l'analyse multicritères et seront donc pris en compte dans le choix définitif de la variante retenue pour la poursuite du projet.

### Clôture de la concertation L103-2 au titre du code de l'urbanisme

Le bilan de la concertation L103-2 au titre du code de l'urbanisme a été arrêté par le Préfet (arrêté préfectoral n° 05-2018-03-07-8 du 7 mars 2018).

### 2.1.2. CONCERTATION INTER-SERVICES

Le présent dossier fera également l'objet d'une concertation inter-services préalablement à l'enquête publique.

## 2.2.CONDITIONS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### 2.2.1. OUVERTURE ET ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Préalablement à l'ouverture de la présente enquête organisée par arrêté préfectoral et à la demande du Préfet des Hautes Alpes, le Président du Tribunal Administratif désigne un commissaire enquêteur ou les membres d'une commission d'enquête au sein de laquelle il choisit un président.

Le préfet, après avoir consulté le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, prévoit les conditions d'ouverture et de déroulement de l'enquête publique, par un arrêté, pris conformément aux modalités définies à l'article R. 112-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

À cette fin, il définit l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée, qui ne peut être inférieure à quinze jours. Il détermine également les heures et le lieu où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet. Enfin, il désigne le lieu où siègera le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. S'il en existe un, il peut indiquer l'adresse du site internet sur lequel les informations relatives à l'enquête pourront être consultées. Si cela lui paraît approprié, il peut prévoir les moyens offerts aux personnes intéressées afin qu'elles puissent communiquer leurs observations par voie électronique.

Le préfet qui a pris l'arrêté d'ouverture d'enquête, prévu à l'article R. 112-12 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, fait procéder à la publication, en caractères apparents, d'un avis au public l'informant de l'ouverture de l'enquête dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans tout le département. Cet avis est publié huit jours au moins avant le début de l'enquête. Il est ensuite rappelé dans les huit premiers jours suivant le début de celle-ci.

Huit jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, l'avis prévu à l'article R. 112-14 est, en outre, rendu public par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés, sur la commune de Briançon. Cette mesure de publicité peut être étendue à d'autres communes. Son accomplissement incombe au maire qui doit le certifier.

La personne responsable du projet assume les frais afférents à ces différentes mesures de publicité de l'enquête publique.

### 2.2.2. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

La présente enquête a pour but de recueillir les observations des personnes intéressées à la réalisation du projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle et de leur permettre ainsi, d'apporter des éléments d'informations utiles à l'administration pour apprécier l'utilité publique du projet.

À cet effet, le dossier présente la nature et la localisation des travaux, les raisons qui ont conduit le Maître d'Ouvrage à retenir le projet soumis à l'enquête.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions.

Pendant le délai fixé par l'arrêté préfectoral, des observations sur l'utilité publique de l'opération peuvent être consignées, par toute personne intéressée, directement sur les registres d'enquête, ou être adressées par correspondance, au lieu fixé par cet arrêté, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête. Il en est de même des observations qui seraient présentées par les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres de métiers et de l'artisanat. Les observations peuvent, si l'arrêté prévu à l'article R. 112-12 le prévoit, être adressées par voie électronique.

Toutes les observations écrites sont annexées au registre d'enquête.

Indépendamment des dispositions qui précèdent, les observations sur l'utilité publique de l'opération sont également reçues par le commissaire enquêteur, par le président de la commission d'enquête ou par l'un des membres de la commission qu'il a délégué à cet effet aux lieux, jour et heure annoncés par l'arrêté prévu à l'article R. 112-12, s'il en a disposé ainsi.

## 2.3.À L'ISSUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

À l'expiration du délai d'enquête, le ou les registres d'enquête sont, selon les lieux où ils ont été déposés, clos et signés soit par le maire, soit par le préfet. Le préfet ou le maire en assure la transmission, dans les vingt-quatre heures, avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête examine les observations recueillies et entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter ainsi que l'expropriant, s'il en fait la demande. Pour ces auditions, le président peut déléguer l'un des membres de la commission.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rédige un rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet le dossier et les registres assortis du rapport énonçant ses conclusions au préfet.

La clôture des registres d'enquête, leurs transmissions au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête et le rapport du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête énonçant ses conclusions au préfet sont terminées dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du délai d'enquête.

Une copie du rapport dans lequel le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête énonce ses conclusions motivées est déposée à la mairie de la commune où s'est déroulée l'enquête.

Une copie de ses pièces sera adressée au Président du Tribunal Administratif, à la mairie de la commune concernée et au maître d'ouvrage.

Au vu des observations du public, du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, il appartiendra au maître d'ouvrage d'approuver, le cas échéant, la réalisation des travaux d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle, au besoin après modification du projet soumis à l'enquête.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra ainsi différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte, notamment, des observations recueillies au cours de l'enquête. Si des modifications substantielles en résultaient, une nouvelle enquête serait alors organisée.

**Déclaration d'utilité publique :** L'utilité publique est déclarée par l'autorité compétente de l'État c'est-à-dire par le Préfet des Hautes Alpes.

L'acte déclarant l'utilité publique ou la décision refusant de la déclarer intervient au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable. Passé ce délai, il y a lieu de procéder à une nouvelle enquête.

L'acte déclarant l'utilité publique précise le délai accordé pour réaliser l'expropriation.

Un acte pris dans la même forme peut proroger une fois les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale à la durée initialement fixée, lorsque celle-ci n'est pas supérieure à cinq ans. Cette prorogation peut être accordée sans nouvelle enquête préalable, en l'absence de circonstances nouvelles.

Conformément à l'article R.121-1 du code de l'expropriation, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sera prononcée par arrêté préfectoral et publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture des Hautes Alpes.

En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication audit recueil.

## **2.4.LES PROCÉDURES ENGAGÉES SIMULTANÉMENT OU ULTÉRIEUREMENT À L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

### **2.4.1. ACQUISITIONS FONCIÈRES, ENQUÊTE PARCELLAIRE ET PHASE JUDICIAIRE DE LA PROCÉDURE D'EXPROPRIATION**

Le projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle ne se situe pas intégralement sur des emprises foncières maîtrisées par le maître d'ouvrage. Sa réalisation nécessitera donc de procéder à des acquisitions foncières. Ces dernières, qui ne pourront peut-être pas être réalisées à l'amiable, nécessiteront le cas échéant le recours à une procédure d'expropriation.

L'enquête parcellaire est conduite en vertu des dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (articles R131-1 et suivants).

Elle a pour but de procéder à la détermination contradictoire des emprises à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés. Au cours de cette enquête, les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits.

En l'espèce, **l'enquête parcellaire sera réalisée de manière conjointe à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.**

Une fois la DUP obtenue, un arrêté préfectoral de cessibilité interviendra afin de déclarer cessibles les biens immobiliers dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet.

Pour les biens pour lesquels des accords amiables n'auront pu intervenir, la procédure d'expropriation se poursuivra avec la phase judiciaire, si nécessaire, conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

### 2.4.2. DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2017, une nouvelle procédure est applicable pour un certain nombre de projet : l'autorisation environnementale.

Le projet, objet du présent dossier d'enquête publique, n'est pas soumis à :

- ICPE relevant des seuils d'autorisation,
- IOTA relevant des seuils d'autorisation : les principes d'assainissement du projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle consistent à collecter les eaux de ruissellement et les rejeter aux réseaux communaux. Ainsi, le projet n'est pas soumis à un dossier loi sur l'eau.
- Évaluation environnementale sans être soumis à une autorisation pouvant servir de support aux mesures Éviter Réduire Compenser (ERC).

Ainsi, le projet n'est pas soumis à une demande d'autorisation environnementale.

### 2.4.3. PROCÉDURE LOI SUR L'EAU

Comme vu précédemment, les principes d'assainissement du projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle consistent à collecter les eaux de ruissellement et les rejeter aux réseaux communaux. Il n'est donc pas concerné par la rubrique 2.1.5.0 de l'article R214-3 du code de l'environnement. **Ainsi, le projet n'est pas soumis à un dossier loi sur l'eau.**

### 2.4.4. MONUMENTS HISTORIQUES, SITES INSCRITS OU CLASSÉS

Le projet d'aménagement de la RN94 n'est directement concerné par aucun périmètre de protection de monument historique ou site inscrit ou classé.

**Il n'est donc concerné par aucun dossier au titre des monuments historiques, des sites inscrits ou classés.**

### 2.4.5. ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE

Conformément à la réglementation en vigueur en matière d'archéologie préventive, une zone de présomption de prescription archéologique a été définie sur la commune de Briançon par l'arrêté n°05023 - 2006 en date du 11 avril 2006.

La zone du projet est concernée par cette zone de présomption de prescription archéologique dans sa moitié Est : au niveau du chemin de Fanton et de l'avenue de Provence et du général Barbot. Seule la RN 94, au droit du centre commercial, n'est pas concernée.

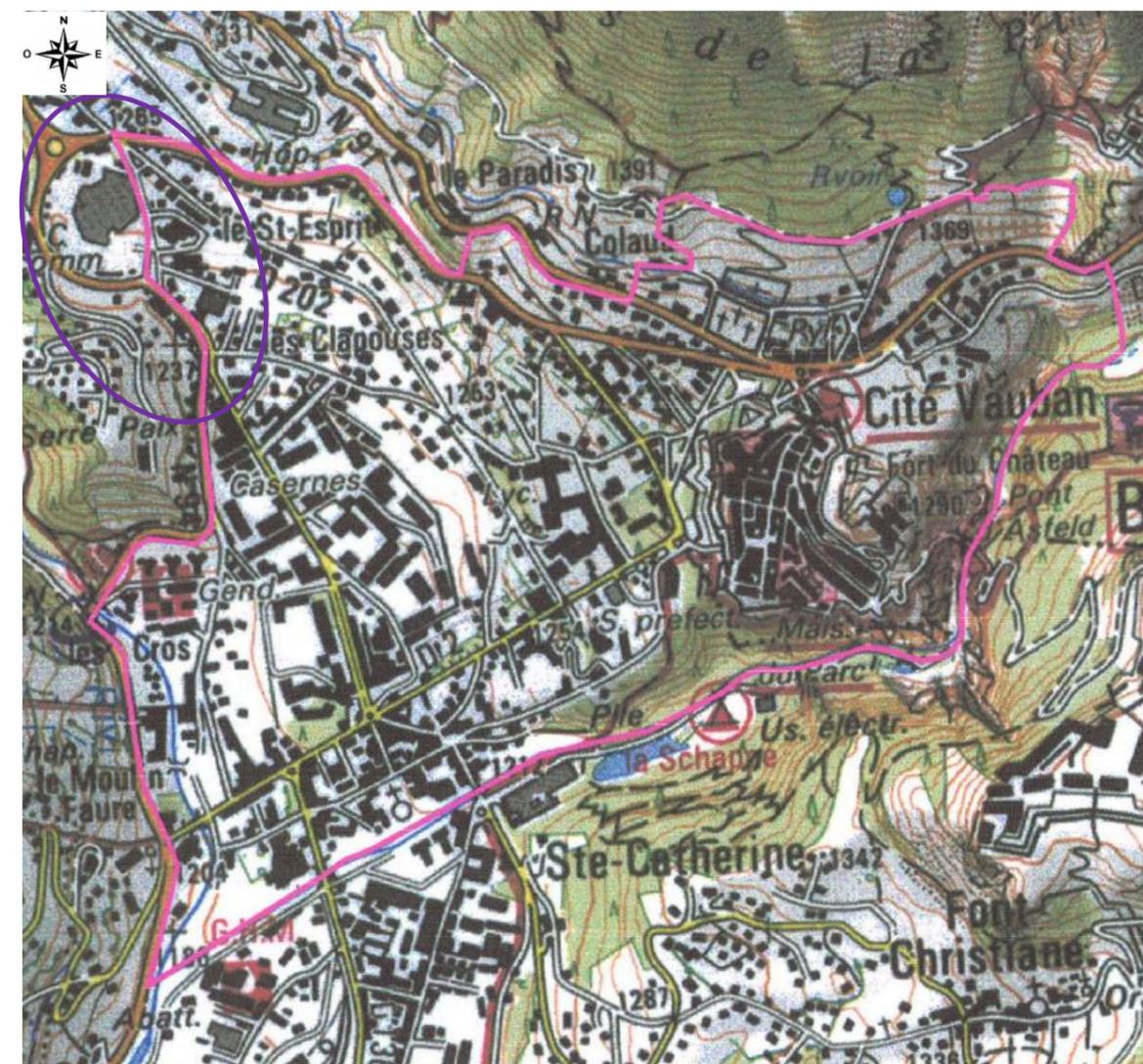


Figure 6 - Périmètre de la ZPPA de Briançon

Dans cette zone, tous les dossiers de demandes de permis de construire, de démolir et d'autorisation d'installations ou travaux divers devront être transmis aux services de la Préfecture de région (Direction régionale des affaires culturelles) afin que puissent être prescrites des mesures d'archéologie préventive dans les conditions définies par le décret n°2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.

Le service régional de l'archéologie de la Direction Régionale des Affaires Culturelles a été consulté pour identifier les contraintes liées au patrimoine archéologique et la localisation des entités archéologiques, recensées dans la base de données Patriarche.

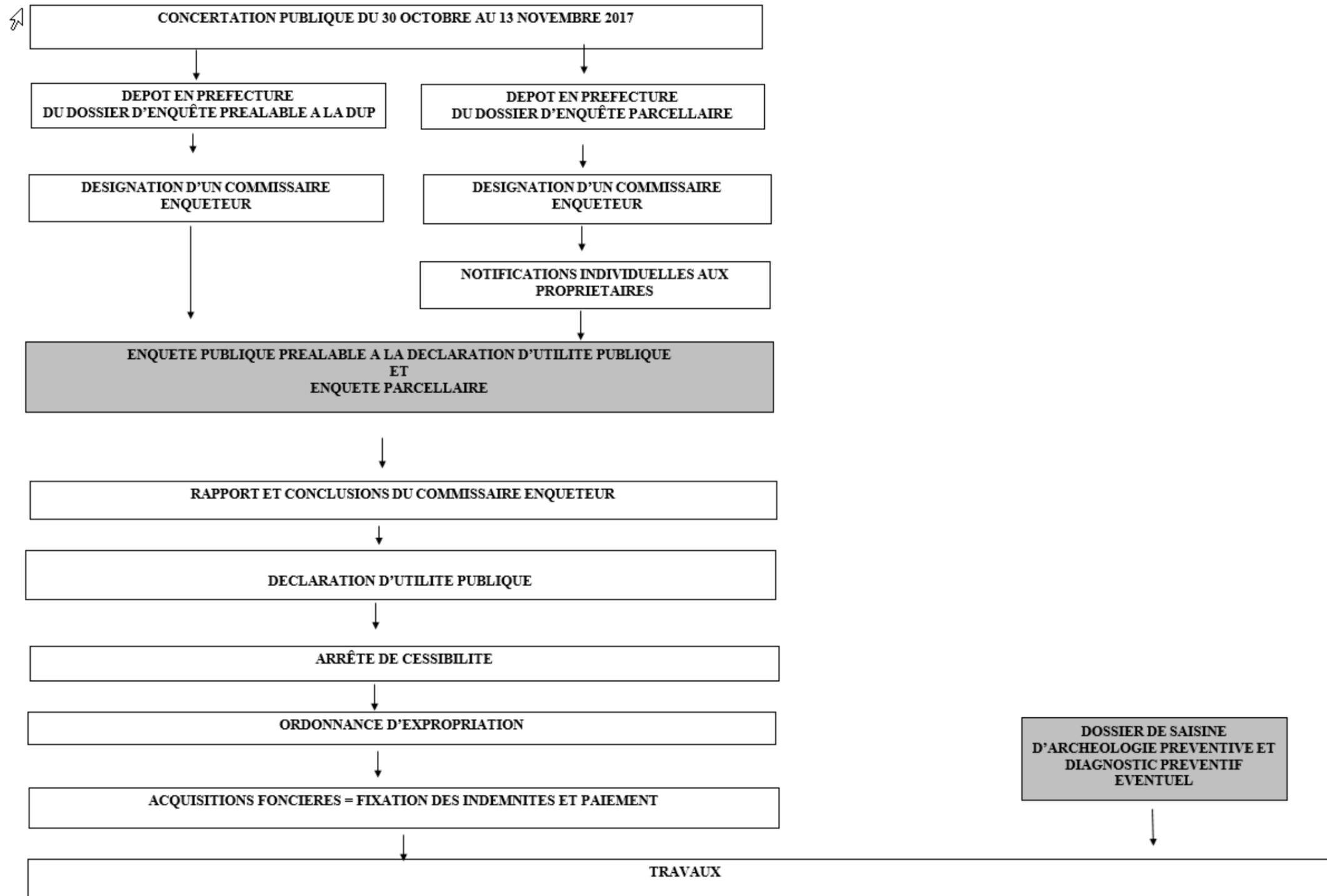
La DRAC a répondu en date du 26 juin 2017, qu'elle pourra prescrire lors de l'instruction des dossiers sur les parcelles non explorées une opération de diagnostic archéologique (cf. Annexe 8.2 Réponse de Direction régionale des Affaires culturelles Provence Alpes Côte d'Azur).

Ce diagnostic archéologique préventif vise à détecter tout élément du patrimoine archéologique qui se trouverait dans l'emprise des travaux projetés.

Dans le cas où le diagnostic mettrait en évidence la présence potentielle d'éléments archéologiques, des opérations de fouilles sont susceptibles d'être programmées.

Toute découverte fortuite de vestige archéologique lors de la phase travaux devra être signalée immédiatement au Maire de la commune qui en informe le Préfet (article L531-14 et suivants du code du patrimoine).

## 2.5. SCHÉMA D'INSERTION DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE



### 3. CONTEXTE DE L'OPÉRATION

#### 3.1. SITUATION GÉOGRAPHIQUE

La RN94 en provenance de Gap et en direction de l'Italie traverse la commune de Briançon, nœud de communication entre les cinq vallées (Durance, Clarée, Guisane, Cerveyrette, et Orceyrette). Elle est un des axes historiques des grands cols des Alpes.

Le projet est situé dans le département des Hautes Alpes.



Figure 7 : Situation régionale

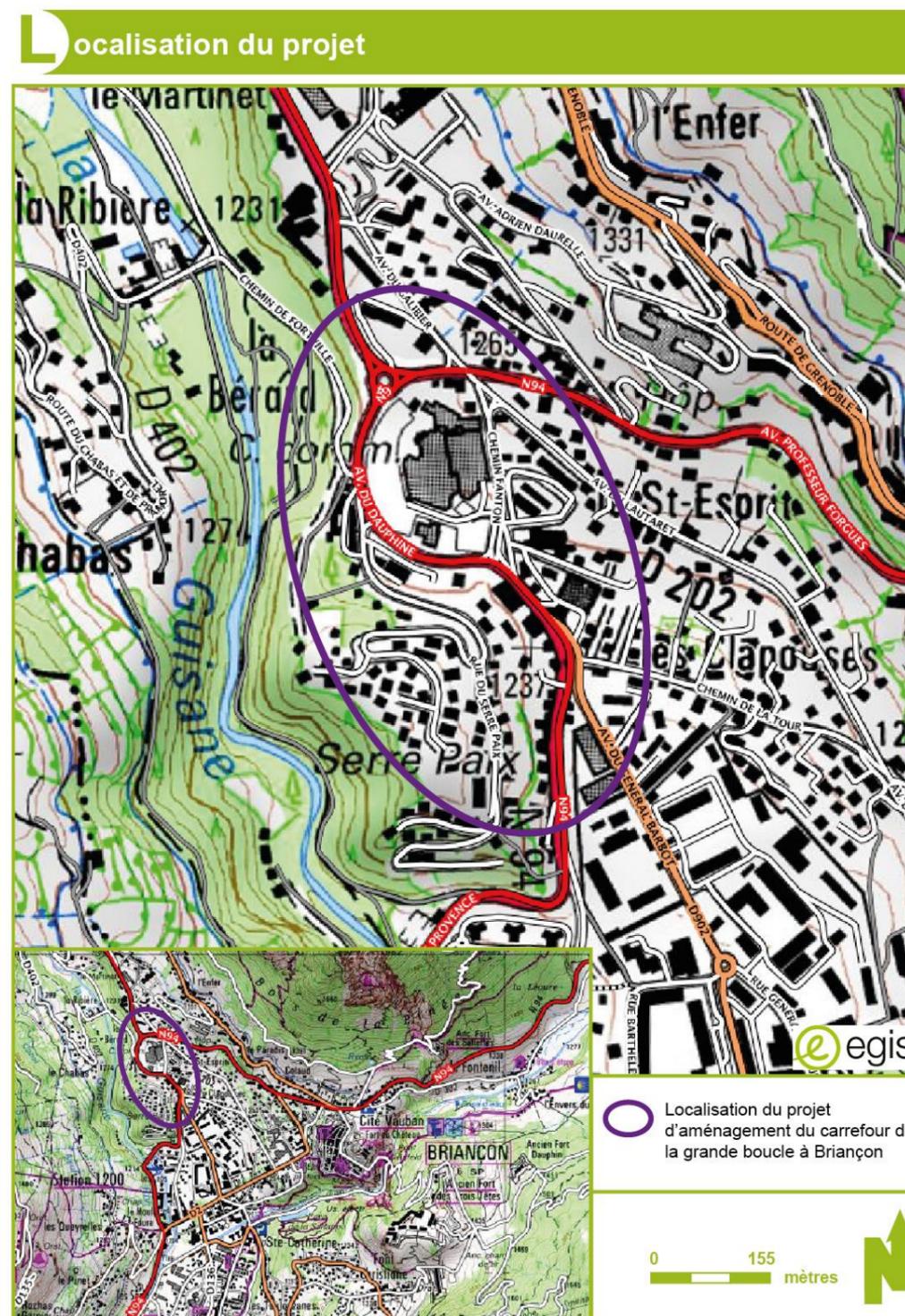


Figure 8 : Localisation du projet

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.

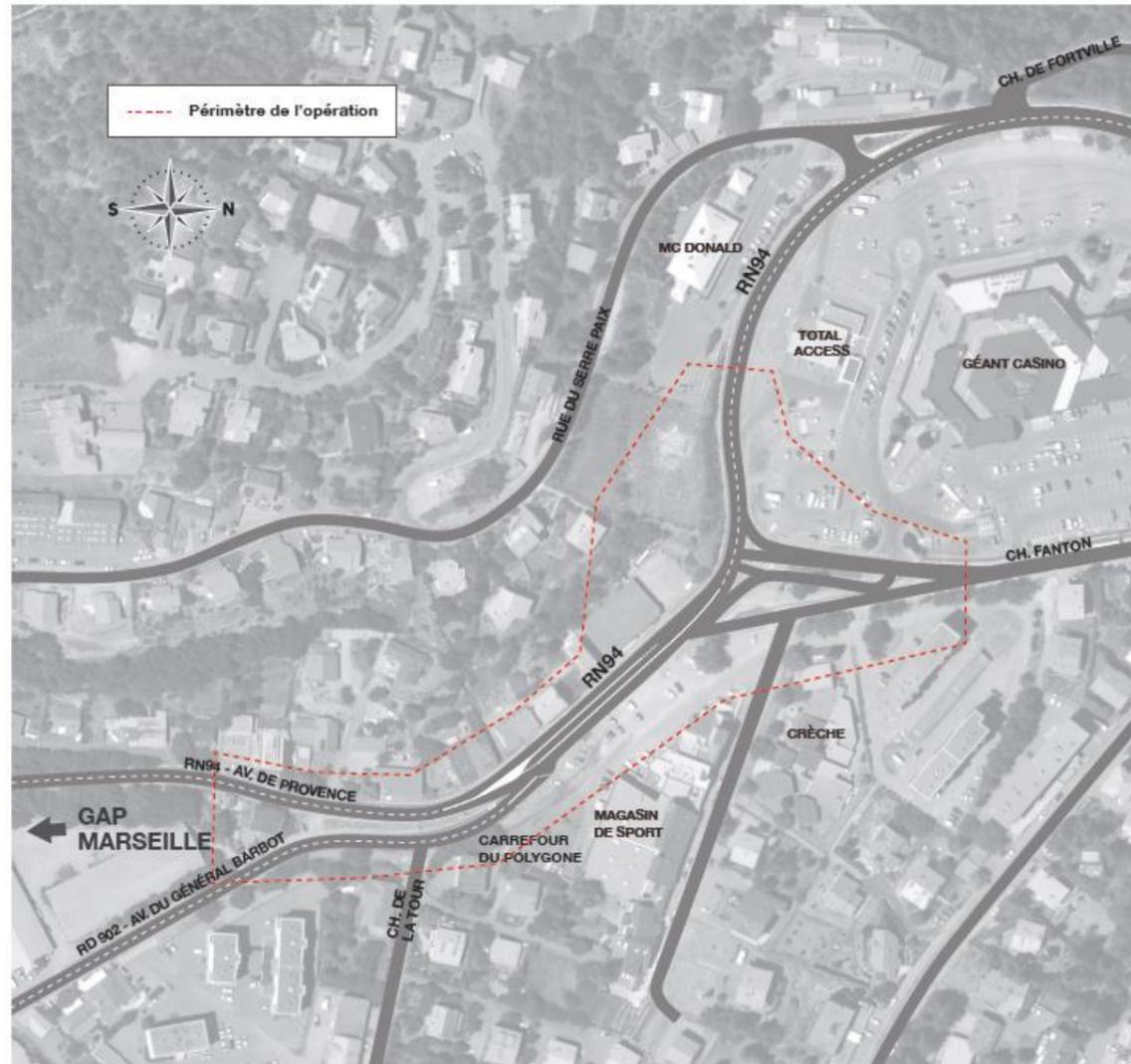


Figure 9 : Périmètre de l'opération

Source : dossier de concertation

## 3.2. LE RÉSEAU VIAIRE ET LES CONDITIONS DE CIRCULATION

### 3.2.1. LE RÉSEAU VIAIRE ET LE FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS

Comme le montre le schéma ci-contre, le réseau viaire est composé :

- de la RN94 (avenue de Provence) en provenance de Gap, en entrée Sud de la ville,
- de la RD902 (avenue du Général Barbot) qui vient se raccorder à la RN94 par un carrefour en T,
- du chemin de la Tour qui vient se raccorder à l'avenue du Général Barbot par un carrefour en T,
- du chemin Fanton qui vient se raccorder à la RN94 par un carrefour en T,
- de la rue du Serre Paix qui vient se raccorder à la RN94 par un carrefour cédez-le-passage avec un feu tricolore pour la traversée des piétons de la RN94.

Les deux carrefours qui font l'objet de l'aménagement dans le cadre de la DUP sont :

- le carrefour RN94 / avenue du Général Barbot dont le fonctionnement par cédez-le-passage est le suivant :
  - cédez-le-passage depuis l'avenue du Général Barbot vers la RN94 Nord,
  - interdiction de tourne-à-droite depuis la RN94 vers l'avenue du Général Barbot,
  - interdiction de tourne-à-gauche depuis l'avenue du Général Barbot vers RN94 Sud,
  - cédez-le-passage depuis la RN94 Nord vers l'avenue du Général Barbot avec une voie de stockage de tourne-à-gauche.



Photographie 1 : Carrefour avenue du Général Barbot / RN94 depuis l'avenue du Général Barbot

Source : EGIS, juin 2017



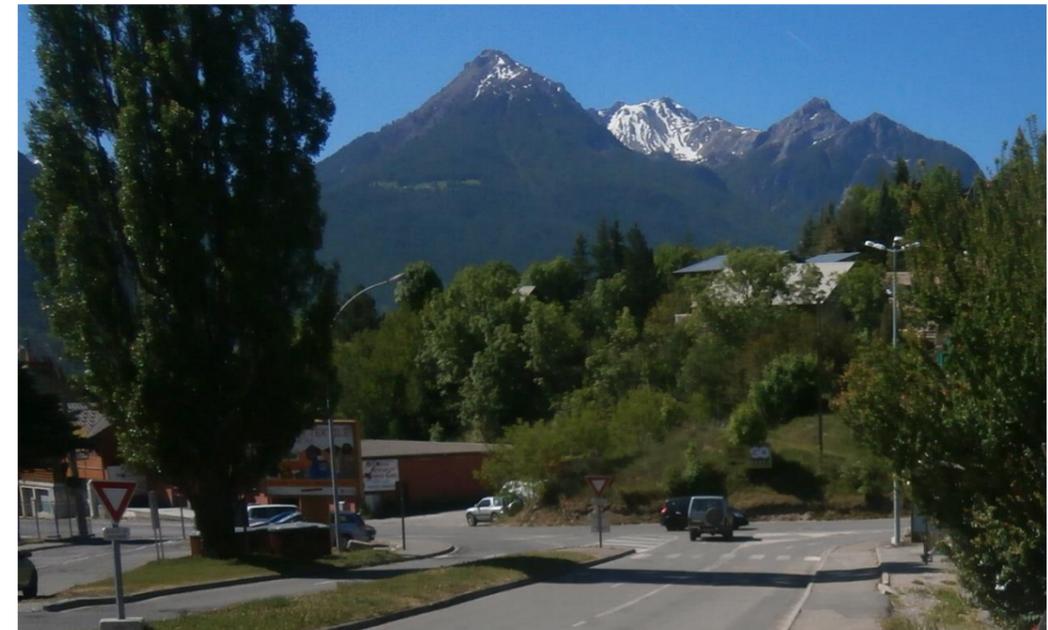
Photographie 2 : Carrefour avenue du Général Barbot / RN94 depuis la RN94

Source : EGIS, juin 2017



Figure 10 : Fonctionnement du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot

- le carrefour RN94 / chemin Fanton dont le fonctionnement par cédez-le-passage est le suivant :
  - voie de tourne-à-droite depuis la RN94-Sud vers le chemin Fanton,
  - une voie de tourne-à-droite dédiée aux bus depuis la RN94 Sud vers le Chemin Fanton,
  - 2 voies depuis le chemin Fanton, une en tourne-à-droite vers la RN94 Nord et une en tourne-à-gauche vers RN94 Sud,
  - tourne à gauche vers le chemin Fanton depuis la RN94 Nord, sans voie spécifique.



Photographie 3 : Vue du carrefour RN94 / Chemin Fanton depuis le chemin Fanton

Source : EGIS, juin 2017



Photographie 4 : Vue du carrefour RN94 / Chemin Fanton depuis la RN94 Sud

Source : EGIS, juin 2017



Photographie 5 : Vue du carrefour RN94 / Chemin Fanton depuis la RN94 Nord

Source : EGIS, juin 2017



Figure 11 : Fonctionnement du carrefour RN94 / Chemin Fanton

Une étude du fonctionnement des carrefours a été réalisée par Egis. Cette étude a mis en évidence les fonctionnements suivants.

#### ● Carrefour RN94 / avenue du Général Barbot

- En Février 2017, l'écoulement du mouvement de tourne à gauche de la RN94 vers l'avenue du Général Barbot ne pose pas de problème, à l'exception du samedi midi où le temps d'attente est très important et du jeudi soir où il est saturé. Néanmoins, la congestion maximale relevée le samedi midi est de 20 mètres. Une voie est dédiée au mouvement de tourne à gauche ce qui permet aux véhicules en attente de ne pas gêner les autres véhicules.
- En Février 2017, globalement l'insertion théorique sur la RN94 depuis l'avenue du Général Barbot ne pose pas de problème, même si les temps d'attente sont légèrement supérieurs à 30 secondes le jeudi soir et le samedi midi. Toutefois, la mauvaise visibilité des automobilistes sur l'avenue du Général Barbot (les véhicules prioritaires venant presque de derrière eux) et la forte déclivité de l'avenue pénalisent l'insertion de ces usagers. Le carrefour reste cependant fonctionnel.
- En revanche en juin et juillet 2017, le carrefour ne pose pas de problème.

#### ● Carrefour RN94 / Chemin Fanton

- En Février 2017, le jeudi soir et le samedi midi, le mouvement de tourne à gauche depuis le chemin Fanton vers la RN94 est saturé. La voie de tourne à gauche étant dédiée à ce mouvement, la saturation ne vient pas gêner le mouvement de tourne à droite, qui continue à s'insérer sans difficulté sur la RN94. Le calcul étant très théorique, la situation semble moins impactante en réalité. En effet, la longueur de congestion maximale relevée est de 50 mètres le jeudi soir et 20 mètres le samedi midi. Cela s'explique par le fait que les véhicules en tourne-à-gauche vont s'insérer sur la RN94 en forçant le passage, ou en profitant des ralentissements formés par la file d'attente créée par le feu de la traversée piétonne situé un peu en amont sur la RN94 Nord.
- En juin 2017, le mouvement de tourne-à-gauche est saturé le soir et peut poser ponctuellement des soucis le matin car son temps d'attente est de 30 secondes.
- En juillet 2017, le mouvement de tourne à gauche depuis le chemin Fanton est très compliqué. Le matin, de nombreux véhicules forcent le passage. Le soir, la congestion remonte jusque dans le parking du Casino. On a observé des tournes à gauche depuis Fanton à 2 véhicules de front (1 sur la voie de tourne à gauche et 1 sur la voie de tourne à droite).

Il a également été observé :

- en cas d'appel piéton au carrefour à feux, la remontée de file des voitures sur la RN94 atteint le chemin Fanton,
- la station-service peut ponctuellement déborder sur la RN94 mais ne gêne pas son écoulement car les véhicules se stockent sur le bas-côté de la RN94.

L'écoulement du mouvement de tourne à gauche vers le chemin Fanton ne devrait pas poser de problème. Toutefois, le véhicule qui veut tourner à gauche vers le chemin Fanton peut, s'il ne s'est pas positionné correctement au centre, empêcher les véhicules suivants de le doubler par

la droite, provoquant alors des saturations. À contrario, les véhicules sur la RN94 en direction du Nord peuvent faciliter la traversée des véhicules en les laissant passer.

De plus, plusieurs prises à contresens du chemin Fanton ont été constatées, suite à des tournes à gauche depuis la RN94 nord : la signalisation verticale sur Fanton n'est pas visible pour ces usagers lorsqu'il y a des véhicules stockés sur la voie de tourne à gauche depuis le chemin Fanton.

**En conclusion sur le fonctionnement des carrefours :**

- Le carrefour RN94 / avenue du Général Barbot ne pose pas de gros problème. Il est fonctionnel malgré certains temps d'attente importants. L'affectation de la voie de tourne à gauche vers l'avenue du Général Barbot permet aux véhicules en attente de ne pas gêner l'écoulement du mouvement direct. Attention cependant à l'absence de visibilité pour les véhicules en attente sur l'avenue du Général Barbot.
- Le carrefour RN94 / Chemin de Fanton est saturé sur son mouvement de tourne-à-gauche depuis Fanton le soir et le samedi midi et à la pointe estivale sans pour autant gêner le mouvement de tourne-à-droite qui a sa voie dédiée. En été, la congestion remonte dans le parking du Casino et bloque donc tous les mouvements ainsi que le carrefour de sortie du Casino.

**3.2.2. UN TRAFIC ACTUEL ÉLEVÉ**

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.**

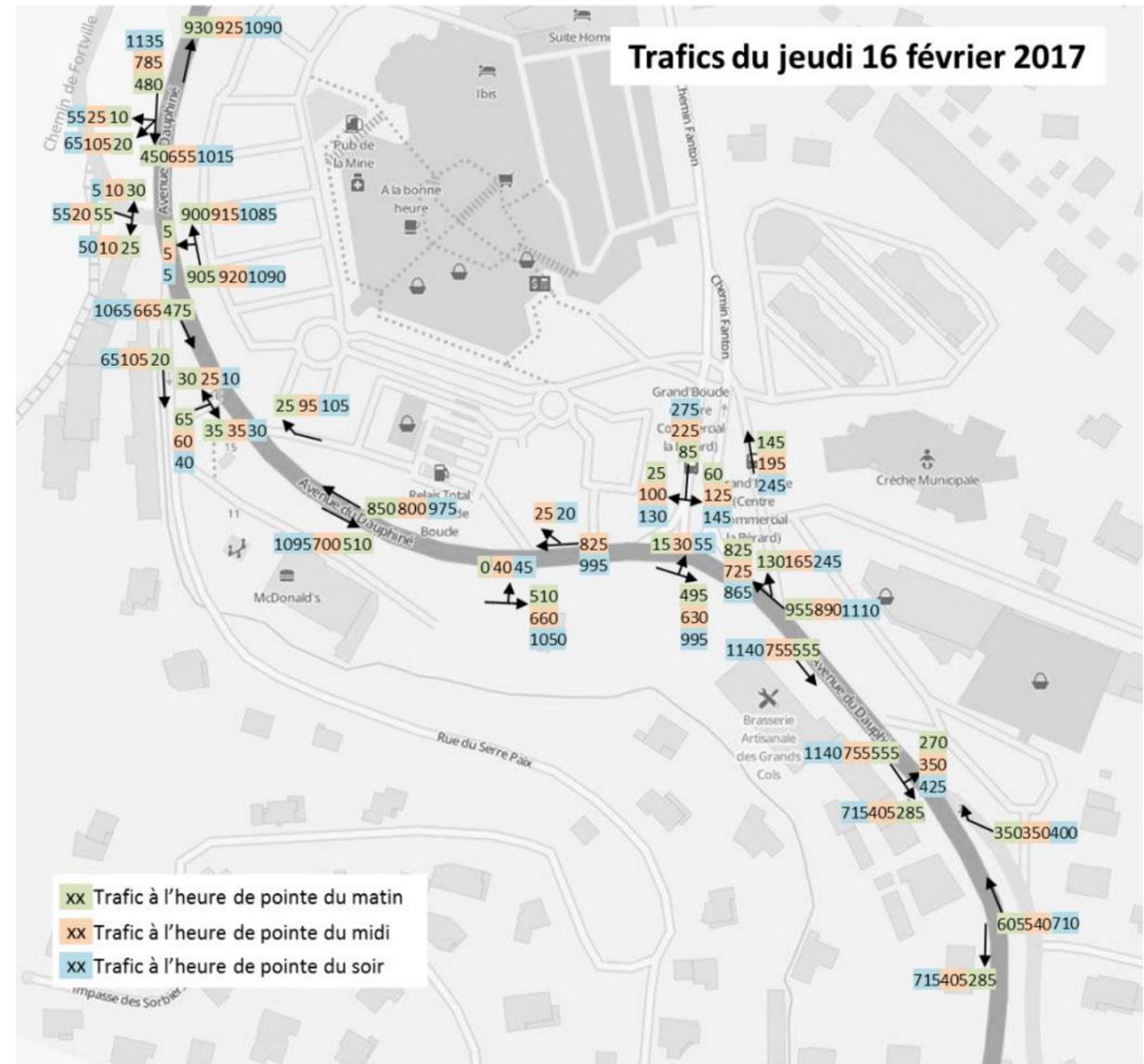
**Ce trafic se concentre en particulier sur la RN94, qui traverse la commune de Briançon, en provenance de Gap et en direction de l'Italie.**

**La RN94 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.**

Des campagnes de comptages des trafics ont été réalisées en février, juin et juillet 2017 et ont mis en évidence les trafics suivants sur les différents axes du secteur.

Les cartes de trafics ci-après présentent les niveaux de trafics aux différentes heures de pointes enquêtées.

● **Trafic février 2017**



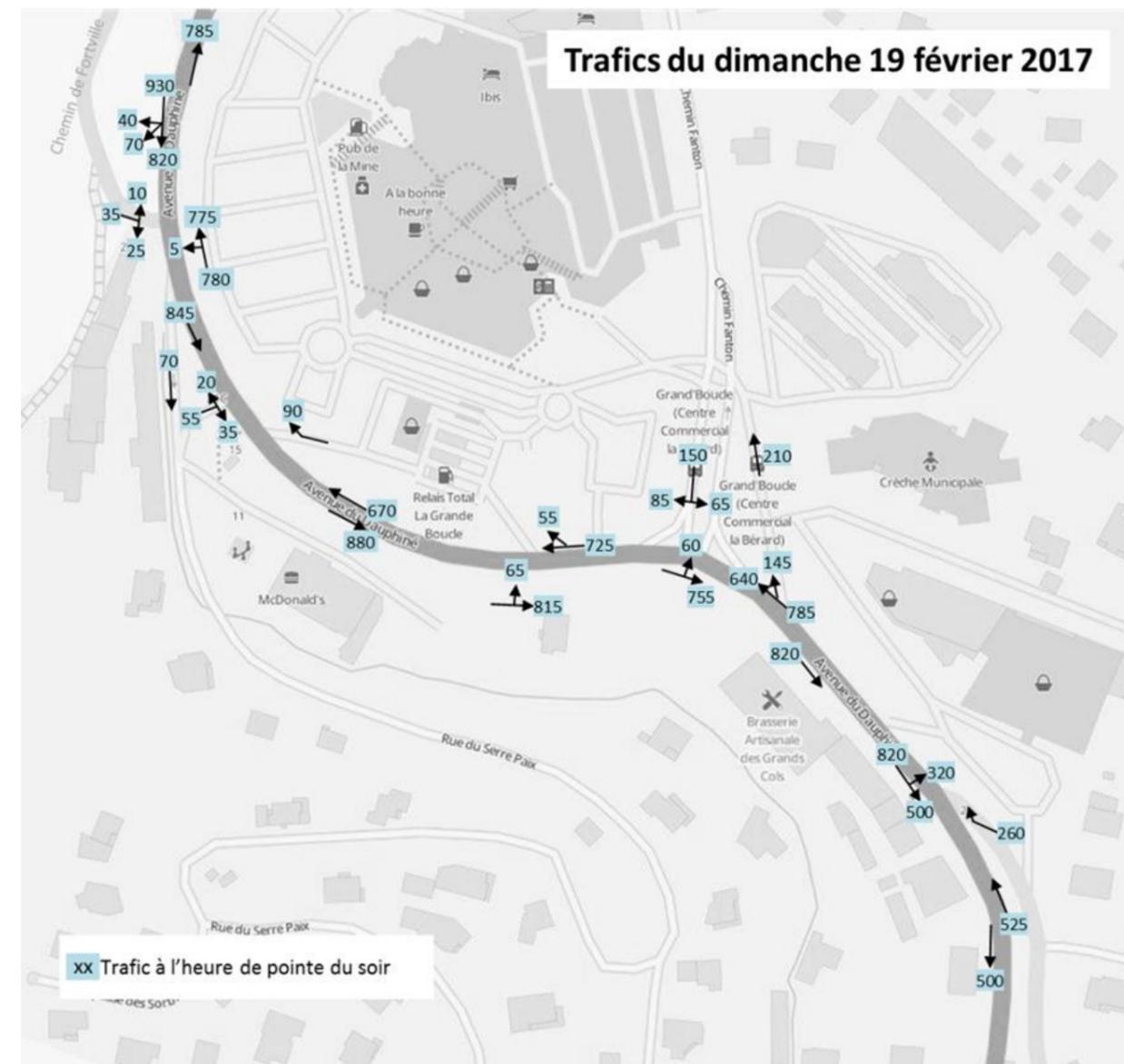
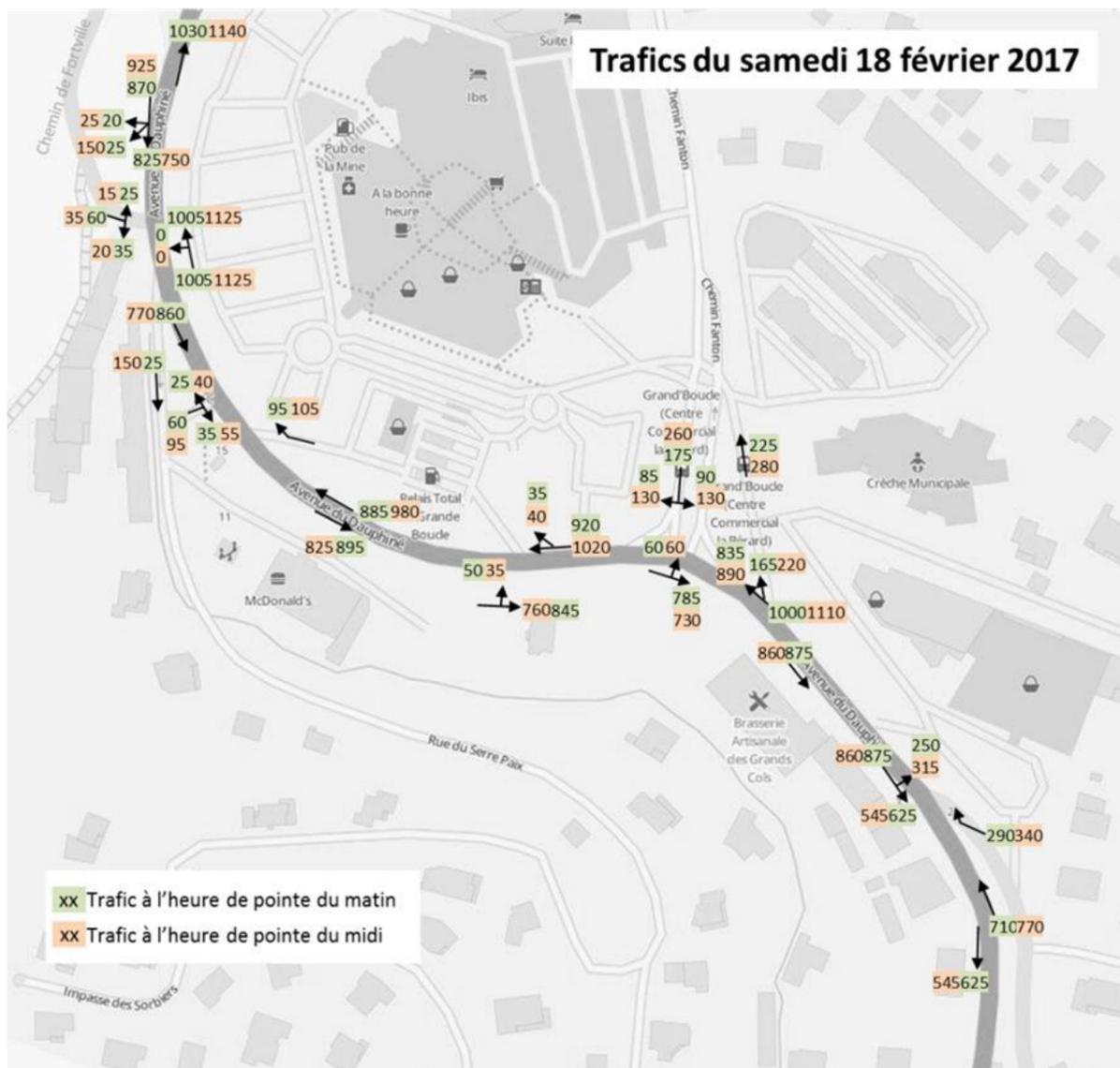


Figure 12 : Trafic en février 2017

Source : Études préalables – Egis – Mars 2018

L'évolution des trafics au quart d'heure a mis en évidence que :

- l'heure de pointe du matin du jeudi se situe entre 8h et 9h, avec une hyperpointe sur la tranche 8h15-8h30. Avant 8h, le trafic reste faible,
- la pointe de midi du jeudi se caractérise par une hyperpointe très ponctuelle entre 12h et 12h15. Le trafic baisse nettement à partir de 12h15, et reste stable entre 12h30 et 13h30,
- la pointe du soir du jeudi est importante et stable dans le temps. Le trafic ne baisse en effet qu'à partir de 18h30,

- les pointes du matin et du midi du samedi sont globalement du même ordre de grandeur en termes de volumes, elles sont plus élevées qu'en semaine et plus étalées dans le temps. En particulier, on ne retrouve pas le samedi midi une hyperpointe aussi marquée que le jeudi,
- la pointe du dimanche est stable en termes de volumes.

● **Trafic juin 2017**

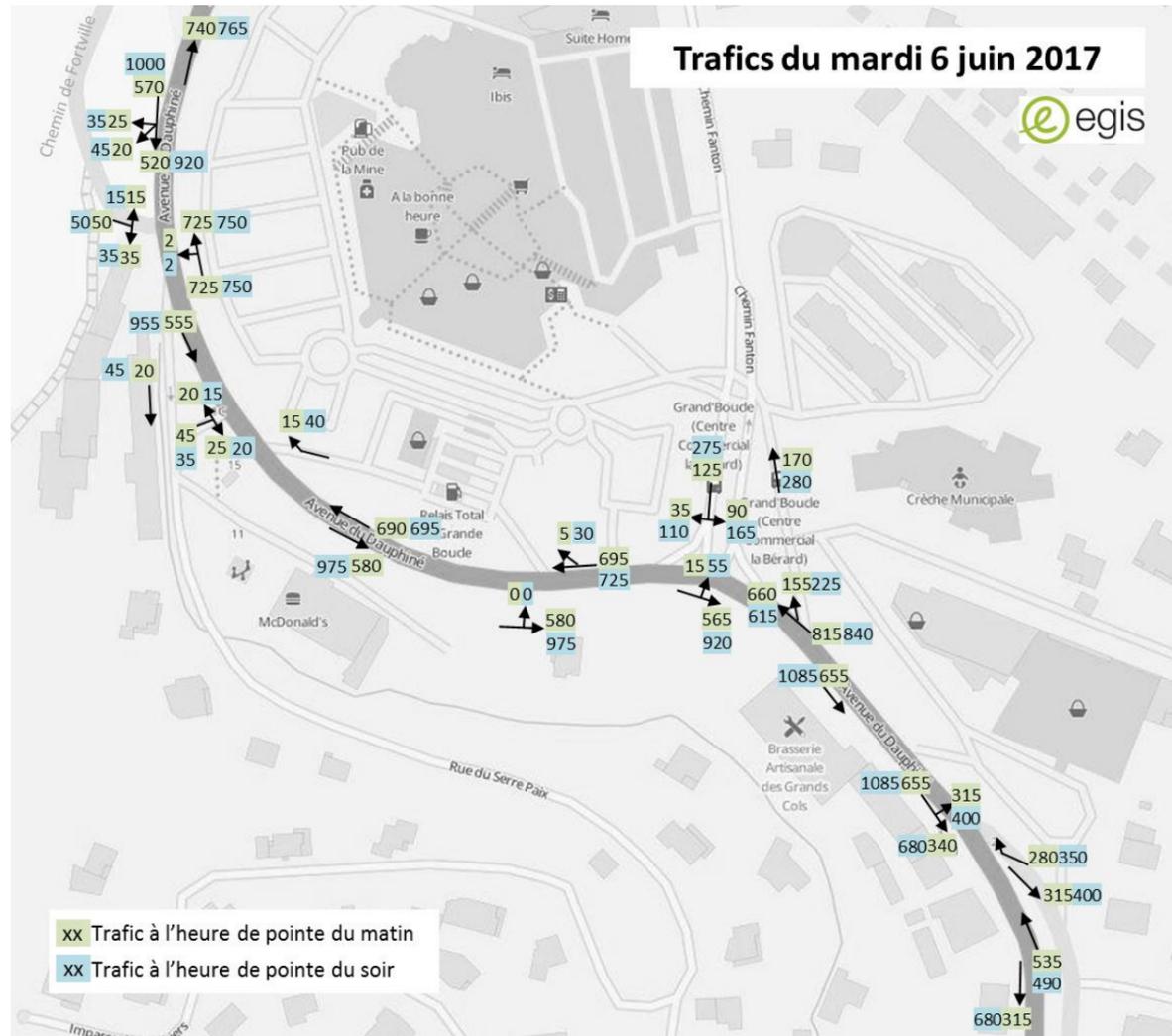


Figure 13 : Trafic en juin 2017

Source : Études préalables – Egis – Mars 2018

● **Trafic juillet 2017**

La campagne de mesure a été réalisée le samedi 28 juillet 2017 afin de représenter le chassé-croisé estival.

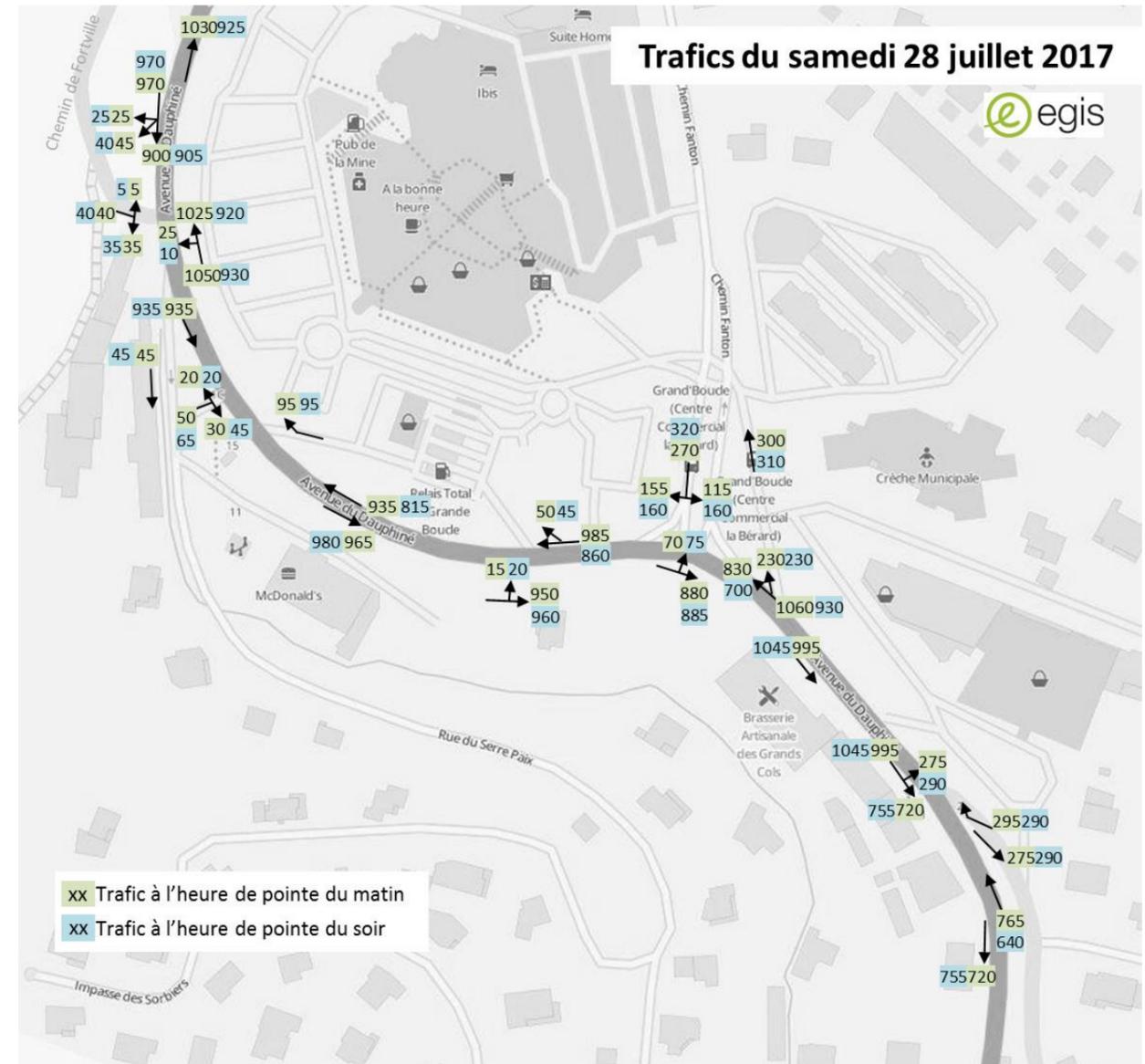


Figure 14 : Trafic en juillet 2017

Source : Études préalables – Egis – Mars 2018

### 3.2.3. DES RÉTENTIONS AUX HEURES DE POINTE

L'analyse des rétentions aux entrées des carrefours permet d'évaluer si la totalité de la demande qui se présente aux carrefours parvient à s'écouler, mais également de connaître les remontées de file créées par les carrefours.

L'analyse des rétentions est issue des relevés réalisés le mardi 6 juin 2017 :

- les rétentions sont globalement faibles,
- elles sont visibles sur les axes secondaires (avenue du Général Barbot, chemin Fanton) mais également sur la RN94 au niveau du feu tricolore.

#### ● En février 2017

En février, sur le secteur d'étude, des rétentions sont visibles en différents points, principalement le midi et le soir :

- sur la RN94 dans le sens Nord vers Sud en amont du feu piéton (intersection rue du Serre Paix) au Nord du carrefour RN94 / Chemin Fanton, des pics dépassant les 100 mètres et pouvant atteindre 150 mètres sont observés plusieurs fois dans la journée du samedi ainsi que le jeudi et dimanche soir. Une fois passé le feu piéton, les congestions sur la RN94 sont beaucoup plus faibles. Les rétentions peuvent dépasser 50 mètres le jeudi et dimanche soir au niveau du tourne-à-gauche vers le chemin Fanton,
- sur la RN94 dans le sens Sud vers Nord, des congestions sont visibles aux mêmes endroits : en amont du feu piéton (environ 100 mètres au maximum) et en amont du chemin Fanton (environ 60 mètres au maximum),
- les congestions sur les rues transversales (chemin de Fortville, rue du Serre Paix, rue Fanton et avenue du Général Barbot) sont faibles, atteignant au maximum 50 mètres.

#### ● En juin 2017

En juin les rétentions sont globalement faibles. Des congestions sont visibles :

- sur la RN94 Nord au carrefour à feux piétons pouvant atteindre 60 mètres le soir,
- sur la RN94 Sud au carrefour à feux piétons, pouvant atteindre 50 mètres le soir,
- sur le tourne-à-gauche depuis le chemin Fanton (environ 40 mètres) le soir.

#### ● En juillet 2017

En juillet les rétentions mesurées sont importantes et continues sur les axes suivants :

- sur la RN94 Nord au carrefour à feux piétons, tout au long de la journée et pouvant atteindre 80 mètres,
- sur la RN94 Sud au carrefour à feux piétons, pouvant atteindre 60 mètres le matin et 75 mètres le soir,
- sur le tourne-à-gauche depuis le chemin Fanton atteignant 45 mètres le matin et 70 mètres le soir. Le soir, la congestion remonte jusque dans le parking du Casino.
- sur le tourne à gauche vers le chemin Fanton pouvant atteindre jusqu'à 80 mètres le matin et 60 mètres le soir. Il gêne ponctuellement l'écoulement du flux direct,
- le tourne à gauche vers l'avenue du Général Barbot gêne ponctuellement l'écoulement du flux direct,
- sur l'avenue du Général Barbot notamment le matin, pouvant atteindre 60 mètres. L'insertion est rendue difficile par la mauvaise visibilité,
- il a également été observé (mais non mesuré) ponctuellement une saturation de la station-service. Les véhicules débordent alors sur la RN94 mais ne gêne pas trop l'écoulement des flux, car ils se stockent sur le bas-côté de la RN94.

### 3.2.4. UN MANQUE DE CAPACITÉ DES 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.

Les trafics pris en compte pour les chassés-croisés d'hiver et d'été ne sont pas datés car il est pris l'hypothèse que ces trafics sont stables.

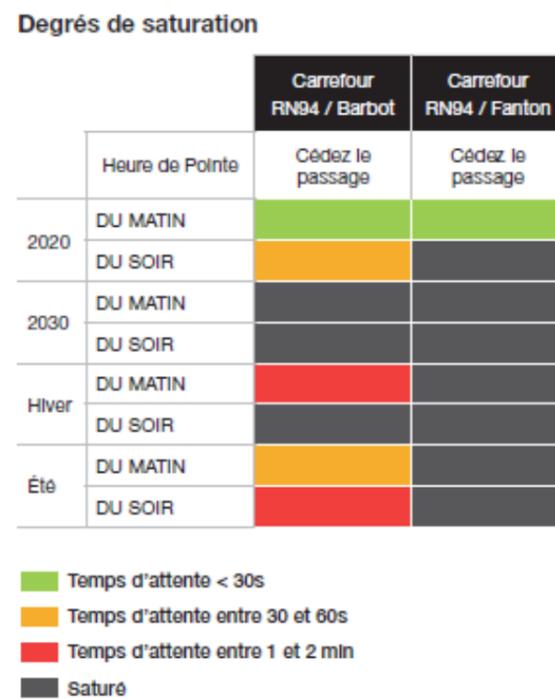


Figure 15 : Degrés de saturation des carrefours RN94 / avenue du Général Barbot et RN94 / Chemin Fanton

Source : Dossier de concertation

### 3.2.5. DES CONFLITS D'USAGES

Comme vu précédemment, 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.**

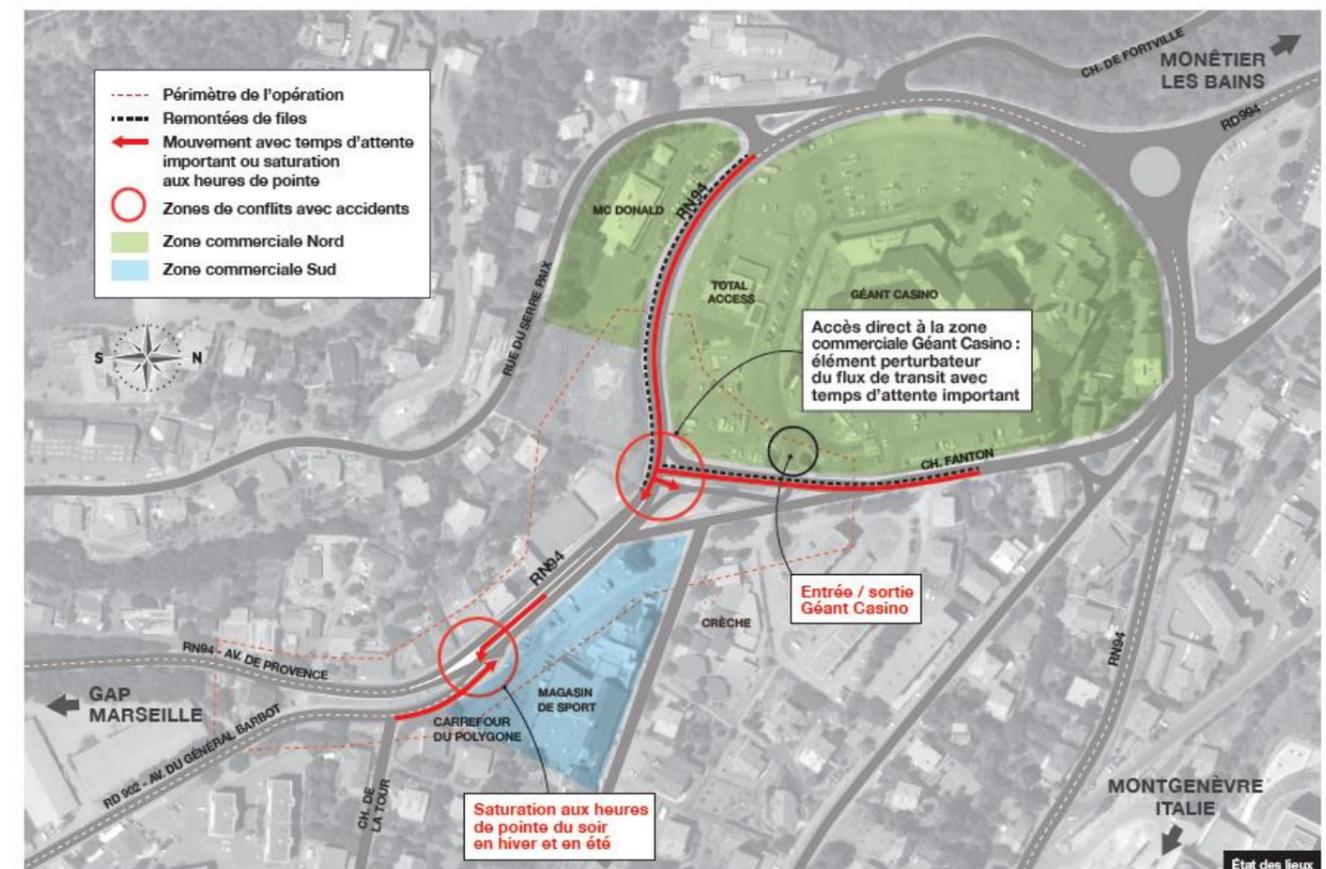


Figure 16 : Carte de synthèse des conflits d'usages

Source : Dossier de concertation

### 3.2.6. UN TRAFIC À VENIR EN PROGRESSION

Une étude de trafic a été réalisée afin d'estimer les trafics aux horizons 2020 et 2030. Elle s'est basée sur :

- une analyse de l'évolution des trafics moyens annuels et des trafics les samedis et dimanches en période hivernale ou estivale entre 2011 et 2016, afin d'estimer un taux de croissance,
- la prise en compte des projets sur le secteur (opération « Cœur de Ville » décrite au paragraphe « 3.9. Des projets urbains sur la commune »),
- les objectifs du PDU.

Au vu des analyses des trafics historiques (TMJA) sur la RN94 (1.9% annuel) et des objectifs du PDU de la ville de Briançon, il semble judicieux de retenir une hausse des trafics dans la continuité actuelle : 1,9% par an jusqu'en 2030 pour les trafics moyens journaliers et les pointes en période scolaire, puis croissance dégressive linéairement entre 2030 et 2050 pour atteindre 0,6% en 2050.

Cette augmentation de trafic est retenue sur la RN94 et sur le chemin Fanton ce qui permet de tenir compte d'une hausse de la fréquentation des commerces existants (Géant Casino, ex Go Sport, ...). Sur l'avenue du Général Barbot, il a été retenu une stabilisation des trafics existants auxquels ont été ajoutés les trafics générés par la ZAC Cœur de Ville à terme.

Concernant les pointes hivernales et estivales, les évolutions sont très variables avec des baisses de trafics en période hivernale et selon les jours, une stabilisation voire une hausse des trafics en période estivale. L'étude de trafic a retenu une stabilisation des trafics pour les chassés croisés hivernaux et estivaux.

Les cartes suivantes présentent les niveaux de trafics attendus aux horizons 2020 et 2030. Les niveaux de trafics sont exprimés en uvp (unité de véhicules particuliers).

#### ● À l'horizon 2020

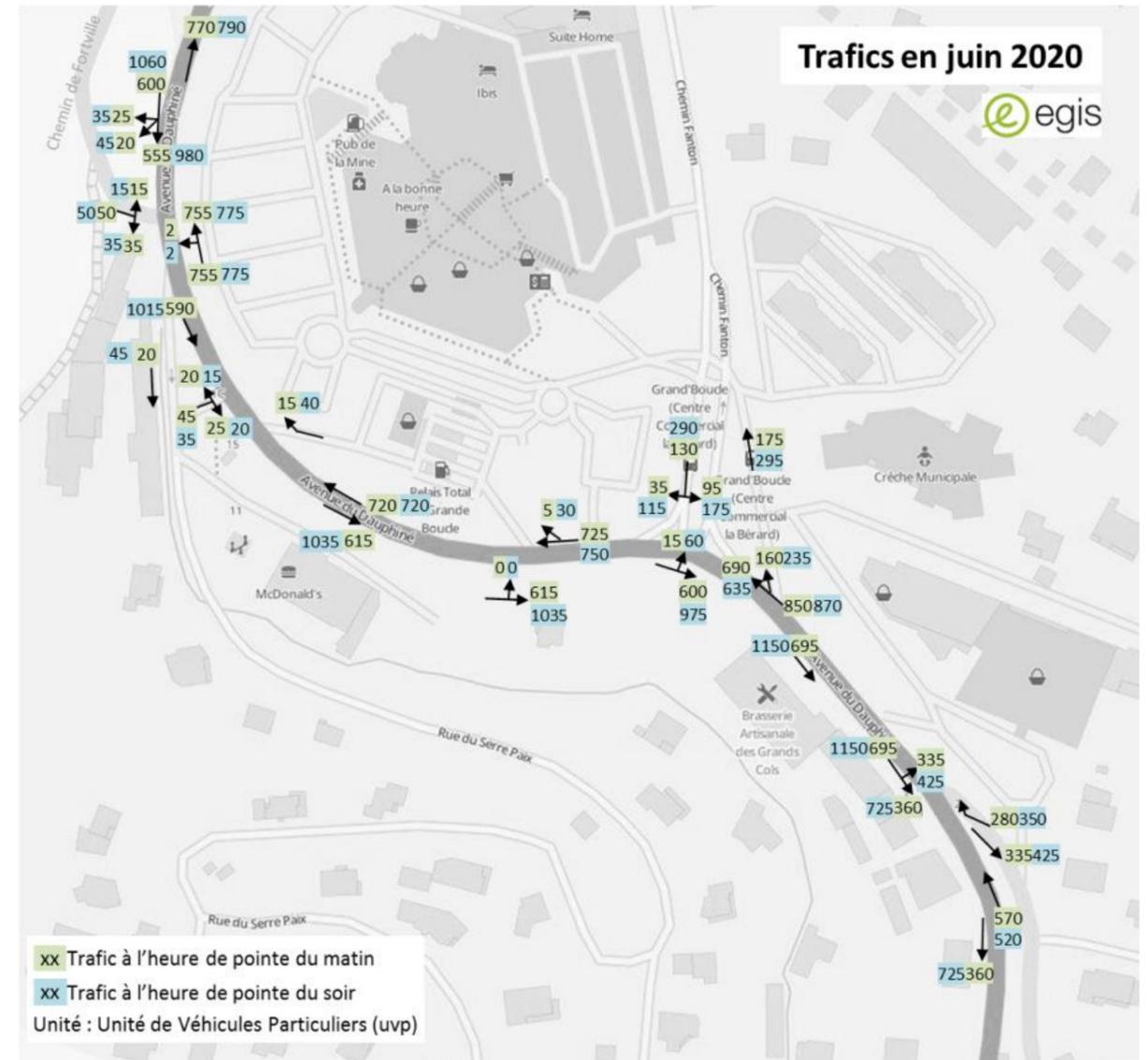


Figure 17 : Trafic à l'horizon 2020

● À l'horizon 2030

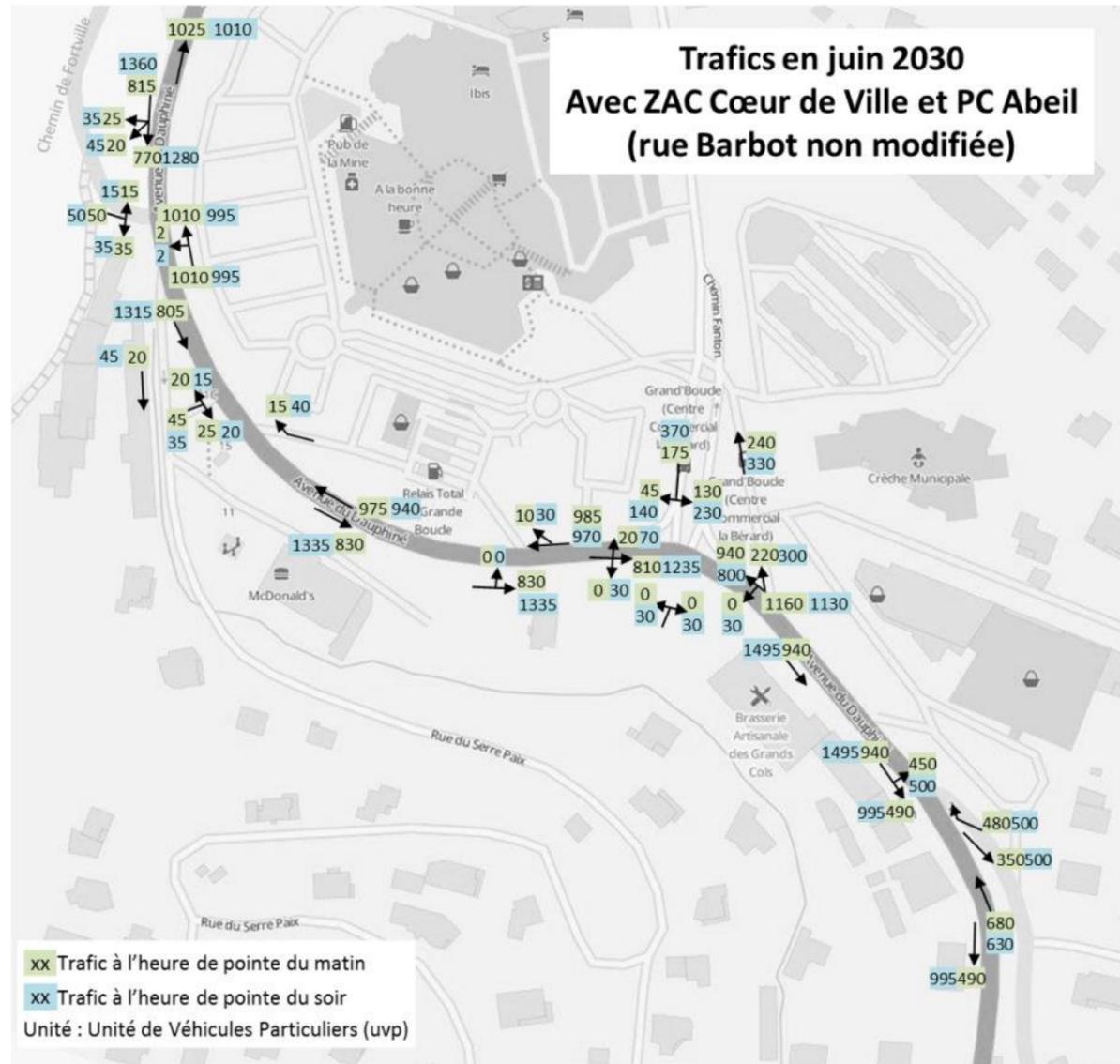


Figure 18 : Trafic à l'horizon 2030

Ainsi, on note une tendance à l'augmentation du trafic sur le secteur aux horizons 2020 et 2030 qui entraînera une dégradation des conditions de circulation déjà difficiles si aucun aménagement n'est envisagé.

### 3.2.7. DES STATIONNEMENTS EXISTANTS ESSENTIELLEMENT PRIVÉS

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.

Il est recensé sur la zone d'études, les places marquées suivantes :

- 46 places devant l'ex-Go-Sport,
- 72 places sur le parking du centre commercial Géant Casino dans la partie comprise entre la RN94 et la galerie commerciale au droit de la station-essence et du chemin de Fanton,
- 10 places en longitudinal sur le chemin de Fanton,
- 13 places sur le restaurant Mac Donald's.

Environ 81 places non délimitées dont 20 sur le restaurant Mac Donald's, 12 au niveau de la brasserie et 45 au niveau du Trésor Public.

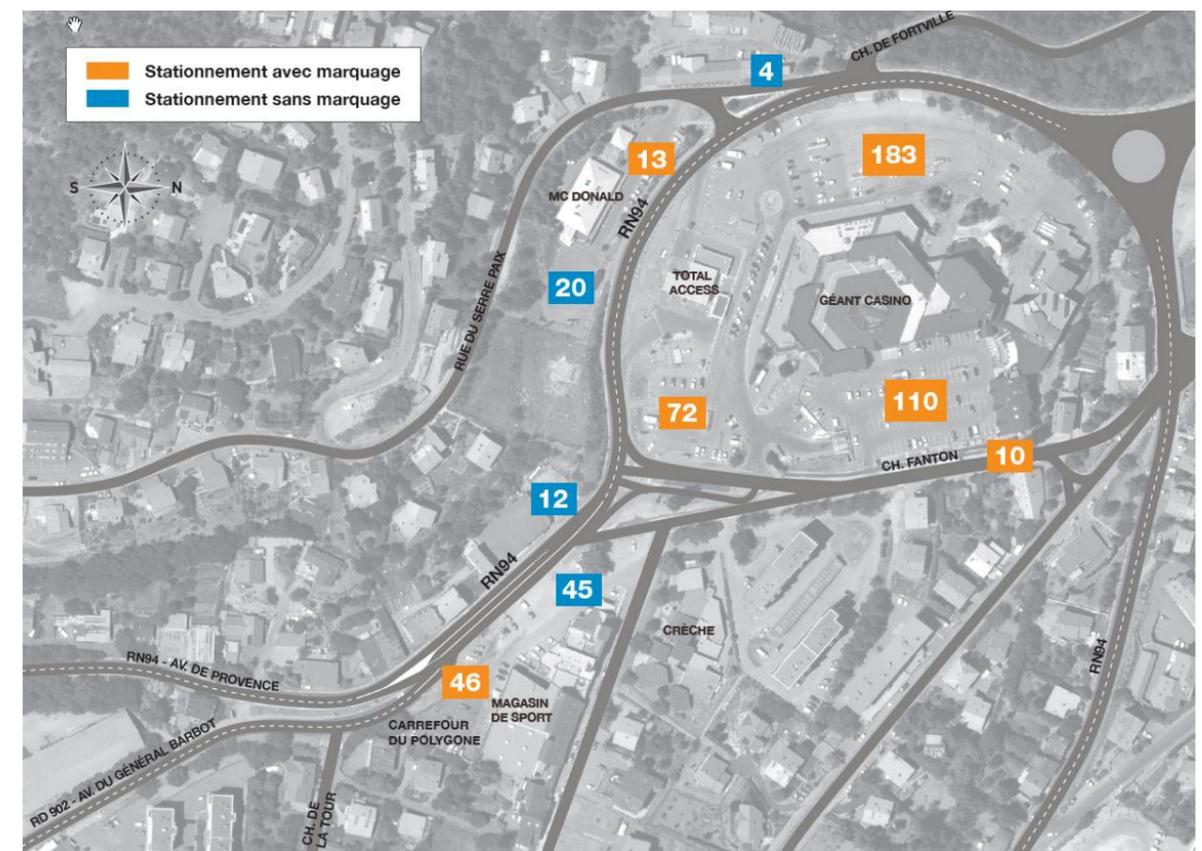


Figure 19 : Carte des stationnements

Source : Dossier de concertation



### 3.4. DES MODES DOUX PEU DÉVELOPPÉS ET DISCONTINUS

Au droit du projet, des trottoirs et des passages piétons sont présents mais sans continuité et logique globale.

Certains passages piétons n'ont ni abaissement, ni dalles podotactiles.

S'il y a un trottoir devant les arrêts bus chemin de Fanton, il n'y a pas de continuité de trottoir sur la RN94 ou la RD902 (avenue du Général Barbot). Les cheminements sont cependant possibles sur les bandes dérasées routières de la RN94 sans aucune sécurité pour les piétons ou cycles.

Il est de plus à noter que les dénivelés sont importants sur tout le site. Les pentes dépassent 6 % sur le chemin de Fanton et sur la RD902 (entre 8 à 12% suivant les zones). Ils sont de l'ordre de 5% sur la RN94. Ainsi, les pentes dépassent la limite de 4% imposée par la réglementation d'accessibilité PMR (Personne à Mobilité Réduite).

Il n'y a, d'autre part, aucun aménagement spécifique aux cycles alors qu'une enquête de trafic dénombrant les cycles au carrefour entre la RN94 et le chemin Fanton a mis en évidence les points suivants :

- les flux vélos sont faibles en hiver (comptages de février), moyens en période courante (mardi 6 juin) et plus importants en période estivale (samedi 29 juillet) avec de l'ordre de 15 à 20 cyclistes par heure dans chaque sens sur la RN94 ;
- les flux sur la RN94 sont équilibrés dans les 2 sens de circulation.

Concernant l'accessibilité pour les cycles, les recommandations du CERTU « recommandations pour les aménagements cyclables de septembre 2008 » tolère des pentes de 10% en zone de montagne.

**Ainsi, le secteur ne présente pas d'aménagements sécurisés et continus pour les piétons et ne propose aucun cheminement cyclable sécurisé.**

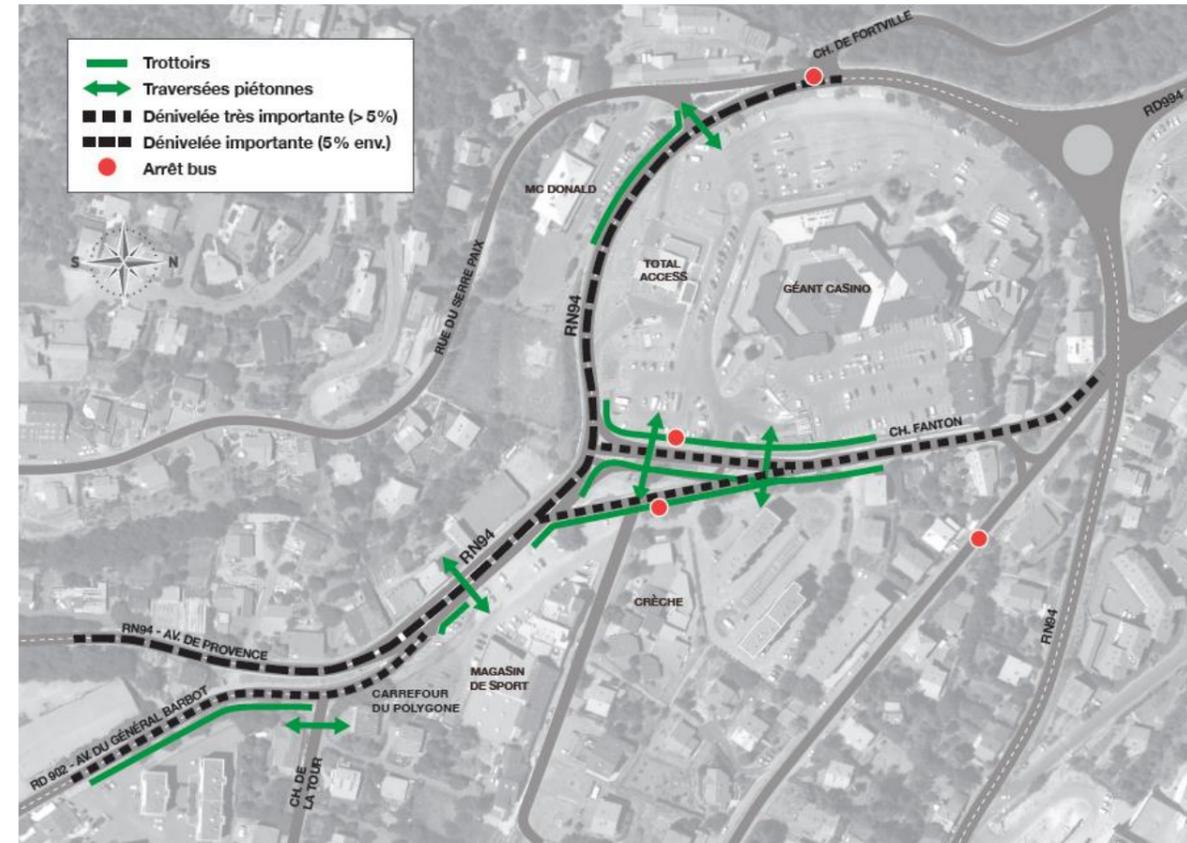


Figure 21 : Carte des modes doux

Source : Dossier de concertation

### 3.5. DES TRANSPORTS COLLECTIFS TRAVERSANT ET DESSERVANT LE SECTEUR

#### 3.5.1. TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Le site d'études est fortement concerné par le réseau de transport en commun urbain local : le réseau TUB (Transports Urbains Briançonnais gré par STB (Société des Transports Briançonnais), délégataire de la commune). Le site est ainsi traversé :

- par 2 lignes de semaine sur les 4 que comprend le réseau qui s'arrête à la Grande Boucle aujourd'hui ;
- par la ligne de dimanches et jours fériés.

Soit :

- la ligne 1 « Champ de Mars / Espace Sud » ;
- la ligne 2 « Chantoiseau / La Meije » ;
- la ligne D (dimanches et jours fériés).

Un arrêt est présent appelé « Grand' Boucle » : d'amplitude horaires d'environ 7 h à 19 h en semaine (ligne 1 : 25 à 30 arrêts dans la journée en semaine suivant les sens, ligne 2 : 11 à 13 arrêts dans la journée en semaine suivant les sens). L'arrêt est sur le chemin de Fanton, en ligne directement sur chaussée. Des abris-bus sont présents.

Il est à noter que la réinsertion des bus dans la circulation dans le chemin de Fanton en configuration de descente vers la RN94 est difficile.

#### 3.5.2. TRANSPORTS COLLECTIFS SCOLAIRES

Un point de ramassage scolaire est identifié à l'intersection entre la RN94 (avenue du Dauphiné) et la RD402 (rue du Serre-Paix). C'est également un point de desserte de transport interurbain.

L'arrêt est uniquement signalé par un support et un panneau de police. Il n'y a pas d'aménagement particulier sur la chaussée sauf un marquage jaune non conventionnel (entre des zébras et des passages piétons). Il n'y a pas d'aménagement particulier en rive pour les usagers piétons.

#### 3.5.3. TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

Une ligne de transports collectifs interurbains passe sur le site : la S33 « Serre Chevalier – Briançon – Oulx » gérée par « 05 VOYAGEURS ».

« 05 Voyageurs » est la centrale de mobilité du réseau de transport du Conseil Départemental des Hautes-Alpes, le réseau Hautes-Alpes en Car.

La ligne S33 propose 4 allers-retours quotidiens toute l'année, 365 jours/an (fériés inclus), en correspondance avec les TGV en provenance ou à destination de Paris Gare de Lyon permettant ainsi une desserte depuis et vers Le Monétier les Bains, la Salle les Alpes, St Chaffrey, Briançon et Montgenèvre.

Un arrêt est présent à l'intersection entre la RD402 et la RN94 (commun au transport scolaire).

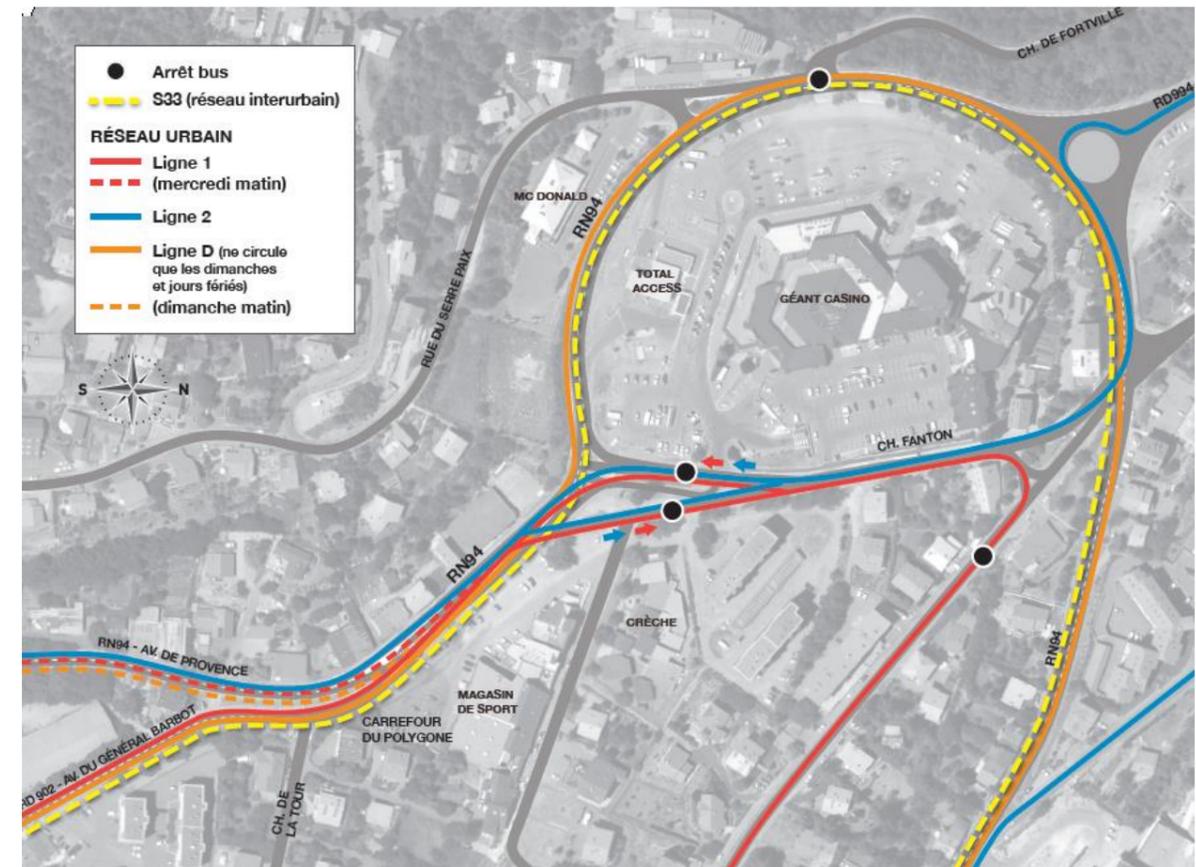


Figure 22 : Carte des transports collectifs

Source : Dossier de concertation

### 3.5.4. ENJEUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS

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).

### 3.6. UN SECTEUR ACCUEILLANT DE NOMBREUSES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Le Briançonnais compte plusieurs zones d'accueil dédié aux entreprises :

- Altipolis (pépinière et hôtel d'entreprises) à Briançon,
- 3 zones d'activités : Sud (à Briançon), Pont la Lame (Puy-Saint-André), La Tour (Villard Saint-Pancrace),
- la zone de la Grande Boucle (au niveau de l'aire d'étude),
- le centre-ville de Briançon.

La ville de Briançon constitue un pôle commercial vis-à-vis des communes voisines avec notamment la zone commerciale de la Grande Boucle au droit du projet.

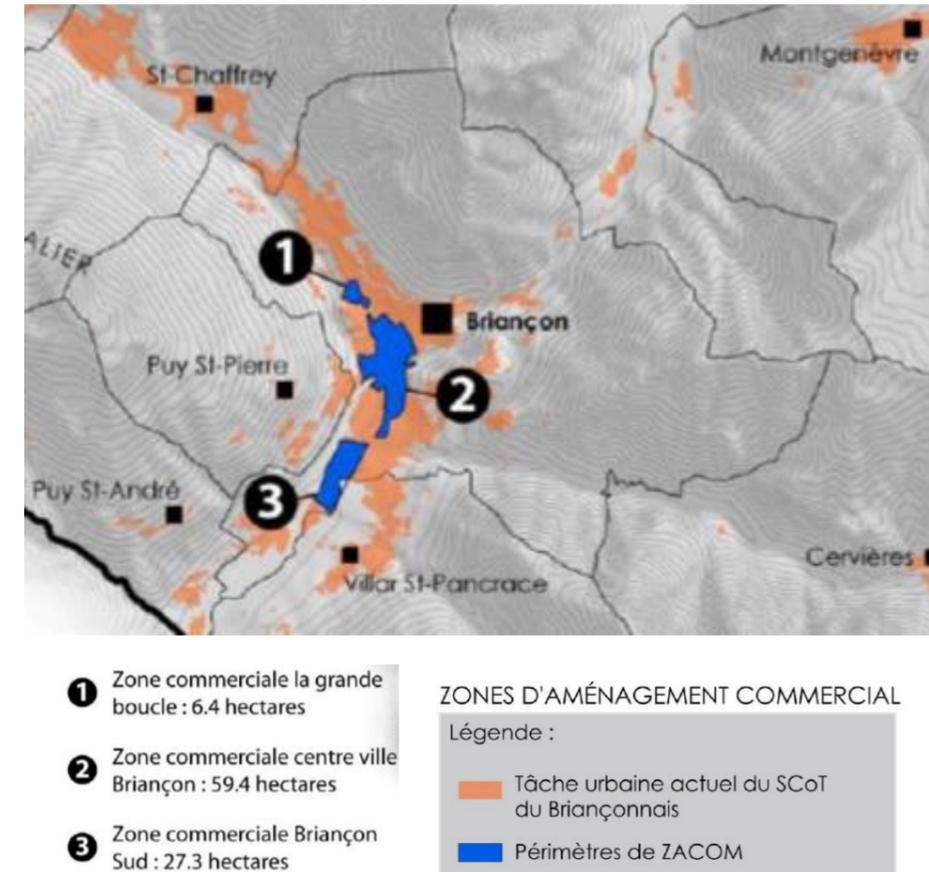


Figure 23 : Les zones commerciales (SCoT du Briançonnais)

**Zones commerciales de la Grande Boucle**

La zone commerciale Nord est composée du centre commercial Géant Casino et des autres enseignes de la galerie marchande (pharmacie, restaurant, hôtels, snack...). Ce secteur constitue la zone commerciale Nord de l'aire d'étude. Un Mc Donald's se situe côté Ouest de la RN94, au droit de la zone commerciale.

Une station-essence (Total Acces) est accessible depuis la RN94. Elle se situe entre la RN94 et le Géant Casino.

La zone commerciale Sud comprend un magasin de sport, la brasserie et des petits commerces le long de la RN94.

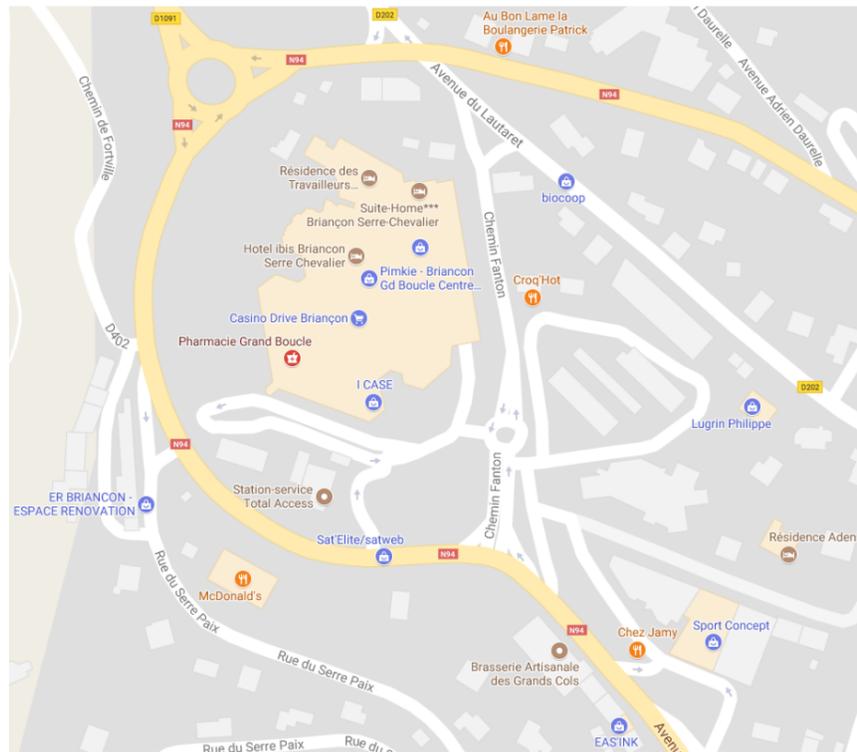


Figure 24 - Zone commerciale de la grande boucle (GoogleMap)



Photographie 6 - Centre commercial (EGIS - juin 2017)



Photographie 7 - Station-service (EGIS - juin 2017)



Photographie 8 - Magasin de sport le long de la RN94 (EGIS - juin 2017)



Photographie 9 - Mac Donald's le long de la RN94 (EGIS - juin 2017)

Les principaux accès à ces différents commerces sont les suivants :

- station essence : accès depuis la RN94,
- zone commerciale Sud : accès depuis l'avenue du Général Barbot, depuis la RN94 et depuis le chemin Fanton,
- zone commerciale Nord : accès depuis le chemin de Fanton,
- Mc Donald's : accès depuis la rue de Serre-Paix.

**Ces activités économiques sont à l'origine de nombreux déplacements routiers ou à pied dans un secteur peu sécurisé.**

### 3.7. UN SECTEUR ACCUEILLANT DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

La commune de Briançon accueille de nombreux équipements publics dont au droit du projet :

- une crèche d'environ 85 places implantée à proximité du chemin de Fanton. La contre allée de Fanton permet de déposer les enfants.
- un centre du trésor public implanté au Sud de la crèche.
- un centre hospitalier au Nord-Est du projet.

L'accès à la crèche, au centre hospitalier et au trésor public se fait par la RN94 (avenue de Provence, avenue du Dauphiné, avenue Professeur Forgues) et les voiries du secteur.

**De même que pour les activités économiques, la crèche, le centre hospitalier et le trésor public sont à l'origine de nombreux déplacements routiers ou à pied dans un secteur peu sécurisé.**

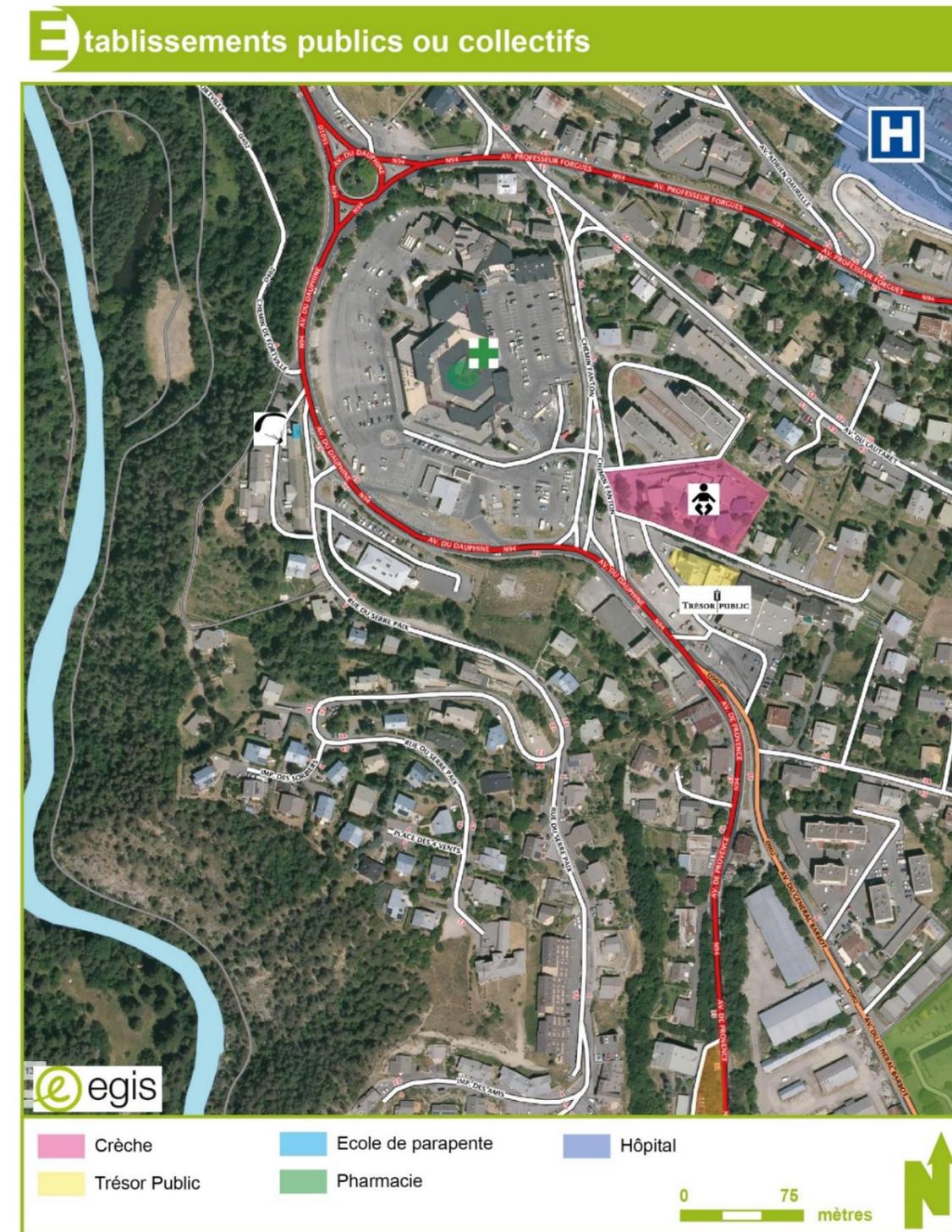


Figure 25 : Établissements publics et collectifs

### 3.8. UNE ENTRÉE DE VILLE PEU QUALITATIVE ET TRÈS ROUTIÈRE

La carte d'occupation du sol est présentée ci-après. Elle met en avant la prédominance des enseignes commerciales et de service au niveau de la Grande Boucle, et la présence de logements individuels et collectifs au Sud de la zone d'étude environnementale.

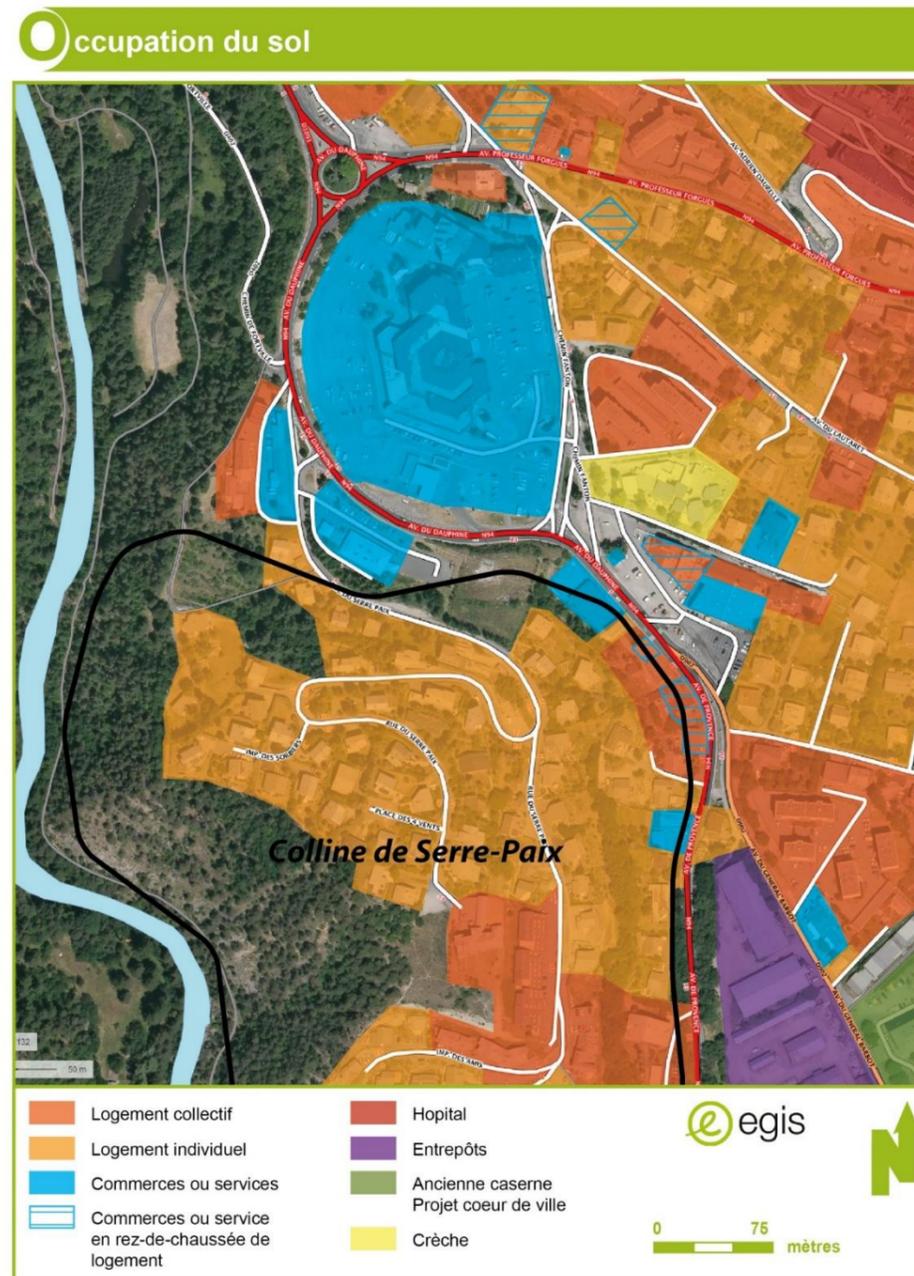


Figure 26 - Occupation du sol

La zone peut être divisée en deux secteurs :

- le secteur commercial, au Nord,
- le secteur résidentiel, au Sud.

#### Le secteur commercial

Le secteur commercial est marqué par la prédominance des enseignes commerciales : centre commercial casino (avec pharmacie, restaurant, magasin d'article de sport, snack...), Mac Donald's, magasin de sport, snack, .... Elles sont présentes au niveau du grand centre commercial positionné à l'intérieur de la grande boucle et le long de la RN94. Ces enseignes commerciales sont accompagnées de grands parkings. Il s'agit de bâtiments d'architecture récente mais sans qualité architecturale ou paysagère.

Ce secteur est marqué par la présence de plusieurs grands panneaux publicitaires. Ces panneaux peuvent bloquer les vues sur le paysage lointain constitué des éléments patrimoniaux Vauban et des massifs montagneux.



Photographie 10 - Panneaux bloquant la vue vers le paysage lointain (EGIS – juin 2017)



Photographie 11 - Panneaux bloquant la vue vers le paysage lointain (EGIS – juin 2017)

Les espaces libres situés aux abords de la RN94 sont de qualités diverses :

- certains délaissés ne sont pas aménagés, ni plantés. Des déchets s'y accumulent également. Ces zones sont principalement positionnées aux abords de la station-service et dans le virage intérieur de la grande boucle. De la végétation herbacée spontanée s'y développe. Quelques arbres et arbustes se sont développés en haut du remblai à l'intérieur de la grande boucle. Ces délaissés dévalorisent paysagèrement ces espaces.
- d'autres espaces libres sont plantés et entretenus (pelouse, fleur, arbre et arbustes taillés). Leur qualité paysagère est bien meilleure.

- enfin d'autres espaces libres, positionnés sur les talus, ont vu une végétation arborée se développer. Cette végétation est plus ou moins qualitative en termes d'espèces (présence d'espèces invasives) mais permet d'intégrer en partie ces délaissés dans le paysage.



Photographie 12 - Délaissé aux abords de la station-service (EGIS – juin 2017)



Photographie 13 - Délaissé à l'intérieur de la grande boucle (EGIS – juin 2017)



Photographie 14 - Petit terre-plein planté et entretenu (EGIS – juin 2017)



Photographie 15 - Petit terre-plein planté et entretenu (EGIS – juin 2017)



Photographie 16 - Haie de Mac Donald's (EGIS – juin 2017)



Photographie 17 - Délaissé en partie arboré (EGIS – juin 2017)



Photographie 18 - Délaissé arbustif de bord de route sur talus (EGIS – juin 2017)



Photographie 19 - Délaissé arboré entre la RN94 et le chemin de Fortville (EGIS – juin 2017)

Notons la présence de quelques individus arborés de grande taille, d'espèce ornementale, présentant un atout paysager pour le site :

- le grand pin de l'école de parapente,
- l'épicéa bleu et le grand sapin à proximité du Mac Donald's,
- un grand peuplier noir situé en bas du chemin Fanton,
- le saule pleureur et les trois cyprès positionnés en bas du chemin Fanton.



Photographie 20 - Le grand pin de l'école de parapente (EGIS – juin 2017)



Photographie 21 - Epicéa bleu et sapin de Mac Donald's (EGIS – juin 2017)



Photographie 22 - Peuplier noir chemin Fanton (EGIS – juin 2017)



Photographie 23 - Le saule pleureur et les 3 cyprès (EGIS – juin 2017)

● **Le secteur résidentiel**

Ce secteur démarre à l'intersection entre le chemin de la Tour et la RN94 jusqu'au Sud de la zone d'étude.

Le chemin de la Tour et l'avenue du Général Barbot sont à des cotes altimétriques inférieures à la RN94.

À l'Ouest de la RN94, le terrain remonte avec une forte pente. Des murs de soutènement sont présents.

À l'Est, le terrain présente également une forte pente vers l'avenue du Général Barbot.



Photographie 24 - Profil en travers de la RN94 (EGIS – juin 2017)



Photographie 25 - Murs de soutènement (EGIS – juin 2017)



Photographie 26 - Murs de soutènement (EGIS – juin 2017)

Enfin, les espaces publics (la RN94 et ses abords) sont relativement dégradés : bitume altéré, ornières dans la chaussée, développement de végétation, cheminement piétons non continus ou chaotiques...



Photographie 27 - RN94 : faible largeur, disparition du marquage au sol, absence d'accotement (EGIS – juin 2017)

La RN94 devient plus étroite, la très faible largeur d'accotement et le virage rend cette voie relativement dangereuse et peu accueillante pour les piétons ou les cycles.



Photographie 30 - Vue vers le Sud (EGIS – juin 2017)



Photographie 31 - Vue vers le Sud (EGIS – juin 2017)



Photographie 28 - RN94 : faible largeur, disparition du marquage au sol, absence d'accotement (EGIS – juin 2017)



Photographie 29 - RN 94 : extrémité Sud de la zone d'étude, absence d'accotement, de marquage au sol (EGIS – juin 2017)



Photographie 32 - Vue vers le Nord (EGIS – juin 2017)



Photographie 33 - Vue vers le Nord (EGIS – juin 2017)

D'un point de vue des perceptions visuelles, le paysage est beaucoup plus fermé. Côté Ouest, le relief bloque les vues, et cotés Sud et Est la végétation des bâtiments bloque également les vues.

Depuis l'avenue du Général Barbot, la vue est également limitée. Le terrain étant en pente, le profil de la voie est également marqué par une différence topographique de part et d'autre de la voie.

Les vues directes sont bloquées par la végétation et les bâtiments d'habitation présents au premier plan.



Photographie 34 - Différence de niveau topographique entre l'avenue de Provence (RN94) et l'avenue du général Barbot (EGIS - juin 2017)



Photographie 35 - Vue vers le Nord (EGIS - juin 2017)



Photographie 36 - Vue vers le Sud (EGIS - juin 2017)



Photographie 37 - Chemin de la Tour - Vue vers l'Est (EGIS - juin 2017)

En ce qui concerne la végétation, il convient de distinguer :

- le talus entre l'avenue de Provence et l'avenue du Général Barbot : il s'agit d'un talus enherbé, régulièrement fauché,
- la végétation ornementale des jardins qui peut être composée d'espèces herbacées à arborée,
- les rangées d'arbres sur talus au Sud de la zone d'étude le long de la RN94. Cette végétation ferme le paysage et donne l'impression d'une sortie de ville. Ces espaces ne sont pas entretenus et sont embroussaillés,
- un délaissé où de la végétation arborée s'est développée entre l'avenue du Général Barbot et les résidences.



Photographie 38 - Talus entre l'avenue de Provence et l'avenue du général Barbot (EGIS - juin 2017)



Photographie 39 - Jardins (EGIS - juin 2017)



Photographie 40 - Jardins (EGIS - juin 2017)



Photographie 41 - Jardins (EGIS – juin 2017)



Photographie 42 - Délaissé entre l'avenue du général Barbot et les résidences (EGIS – juin 2017)

Ainsi, 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.

### 3.9. DES PROJETS URBAINS SUR LA COMMUNE

#### ● Projet cœur de ville

Le projet Cœur de Ville prévoit une réorganisation complète de la cité briançonnaise. Il intervient suite à l'acquisition par la commune, en 2011, de 9 hectares d'emprises militaires en centre-ville, libérées par le départ des armées.

Ce projet est implanté au Sud immédiat de la zone d'étude environnementale. Il s'inscrit dans le cadre du CRSD<sup>1</sup> signé avec l'État en 2009 pour compenser les pertes d'emplois induites par le départ du Centre National d'Aguerrissement en Montagne. Il vise principalement à :

- créer un cœur de ville,
- repenser le plan de circulation en favorisant les déplacements doux,
- développer des espaces publics fédérateurs,
- échafauder des scénarios de reconversion des emprises militaires.

Centré sur le site des casernes et ses abords, le projet Cœur de Ville sera le premier maillon du renouvellement urbain.

Dans les anciens quartiers Berwick et Colaud, l'accent sera mis sur la mixité des fonctions : habitations et commerces y côtoieront services publics, infrastructures culturelles et sportives et espaces verts. Parmi les équipements prévus, on peut citer notamment : réalisation d'un pôle culturel en lien avec la CCB, d'un pôle économique (pépinière et hôtel d'entreprises) porté par la CCB, d'un pôle sportif, d'une chaufferie bois et d'un réseau de chaleur, de logements, de structures pour la petite enfance et les personnes âgées.

Phasé sur 15 ans, ce projet intégrera les deux premières réalisations du quartier Berwick : le skatepark indoor Hangar Zéro, inauguré en mars 2012, et le pôle d'innovation économique Altipolis, qui a ouvert ses portes en juillet 2013.



Figure 27 - Projet cœur de ville

<sup>1</sup> Contrat de Redynamisation des Sites de Défense

● **ZAC Durance**

Il s'agit d'un projet réalisé récemment.

Ce projet est localisé au Sud de la Durance (avenue de Jean Moulin) en amont de sa confluence avec la Guisane. Ce quartier est relativement éloigné de la zone d'étude (800 m au Sud).

● **Le champ de Mars**

Le projet urbain du Champ de Mars consiste l'aménagement du parking ainsi que la requalification de la voirie et des espaces publics de l'entrée de ville jusqu'au giratoire de la Poste.

Ce projet est localisé le long de la RN94 à environ 1 km à l'Est de la zone d'étude au pied de l'ancien fort des 3 têtes.

**Ces projets sont générateurs de trafics qui viendront augmenter les problèmes de fonctionnement observés sur la RN94 et ses carrefours avec la Chemin Fanton et l'avenue du Général Barbot.**

## 4. OBJECTIFS DU PROJET

Le projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle de Briançon vise, 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 x Chemin Fanton et RN94 x 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 limitant les vitesses pratiquées,
- Favoriser les différentes pratiques de mobilité en organisant les modes de déplacements (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 prendra 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.

## 5. JUSTIFICATION DE L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET

La RN94 en entrée Sud de Briançon présente des caractéristiques très routières pour une entrée de ville et ne favorise pas la sécurité de tous les déplacements, ni la fluidité du trafic notamment sur certaines périodes de la journée et lors des déplacements de transit hivernaux et estivaux.

Il est observé des dysfonctionnements des carrefours notamment :

- le carrefour RN94 x avenue du Général Barbot présente une absence de visibilité pour les véhicules en attente sur l'avenue du Général Barbot,
- le carrefour RN94 x Chemin de Fanton est saturé sur son mouvement de tourne-à-gauche depuis Fanton le soir et le samedi midi et à la pointe estivale sans pour autant gêner le mouvement de tourne-à-droite qui a sa voie dédiée. En été, la congestion remonte dans le parking du Casino et bloque donc tous les mouvements ainsi que le carrefour de sortie du Casino.

Ainsi, 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 et vient ainsi augmenter les dysfonctionnements observés des carrefours.

Les projets urbains présents sur la commune sont d'autre part susceptibles de générer des trafics supplémentaires qui viendront augmenter les problèmes de fonctionnement observés sur la RN94 et ses carrefours avec le Chemin Fanton et l'avenue du Général Barbot.

Le secteur n'est, de plus, pas équipé de cheminements piétons continus, ni de cheminement pour les cycles et ne permet donc pas les déplacements sécurisés des modes doux.

**L'aménagement du carrefour de la Grande Boucle sur la RN94 permet :**

- de sécuriser les deux carrefours et d'améliorer leurs fonctionnements tout en conservant des réserves de capacités aux horizons 2020 et 2030,
- de créer des cheminements piétons continus et des traversées piétonnes sécurisées et ainsi de favoriser et sécuriser les déplacements à pied,
- de créer une bande cyclable depuis l'avenue du Général Barbot jusqu'au giratoire Nord sur la RN94 et ainsi de favoriser et sécuriser les déplacements des cycles,
- d'améliorer le fonctionnement général de l'entrée de ville de Briançon.

**Il présente donc une utilité publique.**

## 6. ÉTUDES PRÉALABLES AU CHOIX DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE SUR LA RN94

### 6.1. RAPPEL DES ÉTUDES ET DÉCISIONS ANTÉRIEURES

#### 6.1.1. PRÉAMBULE

Les principales études antérieures sur le projet et le secteur d'études sont les suivantes :

- Études préliminaires en 2002,
- Études pour le Plan de Déplacements Urbains entre 2003 et 2005,
- Avant-Projet Sommaire en 2006,
- Concours d'urbanisme pour l'opération Cœur de ville en 2011,
- Définition des objectifs d'opération Cœur de ville et concertation en 2013,
- Études de projet de l'opération Cœur de ville en 2015,
- Études d'opportunités de phase 2 en 2017/2018.

Les principales décisions antérieures sont les suivants :

- Approbation des études préliminaires menées de 2000 à 2011,
- Arbitrage État-Région en 2011 qui ne retient pas l'opération sur la RN94 au PDMI 2009-2014 (Programme De Modernisation des Itinéraires),
- Contrat de Redynamisation des Sites de Défense (CRSD) entre l'Etat et la commune en 2009,
- Approbation du dossier de création de l'opération Cœur de ville le 18 décembre 2013,
- Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020, signé le 29 mai 2015, et retranscrit dans la convention d'application départementale des Hautes-Alpes signée le 23 novembre 2015,
- Approbation du programme des équipements publics de l'opération Cœur de ville le 9 mars 2016,
- Approbation du dossier de réalisation de l'opération Cœur de ville le 24 mars 2016,

- Commande des études d'opportunité phase 2 à la DREAL par le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, en avril 2017,
- Concertation publique en novembre 2017,
- Comité de pilotage de l'opération en janvier 2018 suite à l'établissement du bilan de concertation,
- Arrêté préfectoral n° 05-2018-03-07-8 du 7 mars 2018 arrêtant le bilan de la concertation.
- Commande d'études préalables et du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique signée le 2 juillet 2018.

#### 6.1.2. HISTORIQUE DU PROJET ET DIFFÉRENTES ÉTAPES

##### ○ Études antérieures sur la période 2000-2011

La DDE des Hautes-Alpes, maître d'ouvrage de l'opération, a piloté une Étude Préliminaire jusqu'à son approbation, puis un Avant-Projet Sommaire dont l'approbation n'est pas allée à son terme. Le déroulement de ces études a été accompagné de nombreuses réunions de concertation avec la ville et le Conseil Départemental des Hautes-Alpes.

L'aménagement de la traversée consistait en une requalification de la RN94 pour lui donner un caractère urbain (recalibrage de la voie, aménagement de trottoirs, simplification des carrefours par regroupement, éclairage notamment). Le périmètre de l'étude préliminaire intégrait l'ensemble de la traversée soit environ 3 km. Cet aménagement a été subdivisé en sections homogènes (entrée de ville, centre historique avec la place du Champ de Mars, secteur de la Grande Boucle, etc..) qui induisait des partis d'aménagement et des travaux différents.

L'étude d'Avant-Projet Sommaire, pilotée alors par la DDE des Hautes Alpes, a, quant à elle, étudiée la section homogène qui avait été définie par la ville comme étant la plus urgente, soit le secteur de la Grande Boucle.

Cette opération n'a pas été retenue dans la programmation du PDMI (2009-2014) suite à un arbitrage État – Région en 2011.

##### ○ Plan de Déplacements Urbains

La ville de Briançon a souhaité s'engager dans une démarche de Plan de Déplacements Urbains (PDU). Pour ce faire, elle a mandaté le cabinet conseil Transitec Ingénieurs Conseils, en date du 14 avril 2003 pour réaliser cette étude.

L'étude a été décomposée en quatre phases principales :

- l'élaboration d'un diagnostic multimodal des déplacements, permettant à l'ensemble des acteurs de l'étude et du territoire de s'accorder sur une vision commune du territoire sur les thématiques suivantes :
  - socio-économie avec une population multipliée par trois en période estivale induisant une augmentation exponentielle des flux de trafic et de la demande en stationnement,
  - la multiplicité des trafics conduisant à des dysfonctionnements (vitesse supérieure à la réglementation, carrefours saturés aux heures de pointe, défaut de visibilité, remontées de file d'attente en section, flux de transit...),
  - stationnement avec une demande en stationnement plus faible l'hiver qu'en période touristique estivale,
  - un réseau de transports collectifs d'une qualité de service et d'un niveau de fréquentation moyens en comparaison à d'autres réseaux de même catégorie,
  - des circulations douces à construire.
- sur la base de ce diagnostic, l'identification d'enjeux et d'objectifs multimodaux :
  - meilleur partage de l'espace public,
  - densification de l'habitat sur des secteurs accessibles,
  - limiter la spécialisation de l'espace qui génère de nombreux flux,
  - valoriser l'usage des voies,
  - résoudre les points noirs en matière de vitesse et d'accidentologie,
  - améliorer les réseaux des transports collectifs,
  - optimiser l'offre de stationnement,
  - faciliter les livraisons,
  - développement des modes doux.
- l'établissement de différents scénarios de fonctionnement multimodal des circulations et leur évaluation sur la base des objectifs préalablement définis :
  - concept n°1 : piétonisation du centre-ville (concept non retenu) ;
  - concept n°2 : adapter le réseau existant (concept retenu).
- l'inventaire et la planification des mesures à envisager pour accompagner et préciser le scénario retenu.

La définition de la hiérarchie projetée du réseau de voirie est basée sur l'application des objectifs d'affectation du trafic. La hiérarchie proposée ne s'accompagne d'aucune modification permanente complète du plan de circulation. Elle prévoit davantage de mixité des circulations (partage de l'espace de voirie).

### ● Sur la période 2011-2015

Une série de réunions s'est tenue entre 2011 et 2012 en sous-préfecture de Briançon sous le pilotage de M. le Sous-Préfet. Ces réunions avaient pour but de rechercher un mode de financement de l'aménagement avec des contributions du Conseil Régional, du Conseil départemental, de la commune et de l'État.

Un dossier de Prise en Considération a été élaboré par la DIRMed en vue de l'instruire en dialogue de gestion. Les arbitrages budgétaires n'ont cependant pas permis de retenir cette opération qui n'a pas été jugée prioritaire.

Par la suite, l'opération a été inscrite au Contrat de Plan 2015-2020 et la maîtrise d'ouvrage a été confiée à la DIRMed.

### ● Sur la période 2015-2017

Suite à la commande des études d'opportunité phase 2 à la DREAL par le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, en avril 2017, la DIRMed en tant que maître d'ouvrage, avec l'appui technique du SIR de Marseille, a piloté les études d'opportunité phase 2 jusqu'à la concertation publique fin 2017.

Le 19/01/2018, le comité de pilotage réunissant des représentants de la Région, du Département, de la Ville et de la DIRMed avait pour but d'arrêter la recherche de variantes de projet et de trancher en faveur d'un aménagement pour la Grande Boucle.

Le COPIL du 19/01/2018 a retenu la variante qui propose la création d'un carrefour giratoire au carrefour entre la RN94 et le chemin Fanton, et un carrefour à feux entre la RN94 et l'avenue du Général Barbot (RD902).

### 6.1.3. LA CONCERTATION PUBLIQUE

Comme vu dans la partie A du dossier DUP, le projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle à Briançon sur la RN94 a fait l'objet d'une concertation publique qui s'est déroulée du 30 octobre au 13 novembre 2017.

Les modalités et les objectifs de la concertation publique ont été fixés par arrêté préfectoral n005-2017-10-13-002 en date du 13 octobre 2017.

Le bilan de la concertation a été arrêté par le Préfet (arrêté préfectoral n° 05-2018-03-07-8 du 7 mars 2018).

*(Pour plus de détails, se reporter à la partie A du dossier DUP)*

## 6.2. COHÉRENCE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

### 6.2.1. UN PROJET EN COHÉRENCE AVEC LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT) DU BRIANÇONNAIS

Le SCOT du Briançonnais vient de passer en enquête publique. Cette dernière s'est déroulée du 27 novembre 2017 au 4 janvier 2018 inclus.

Le diagnostic territorial du SCOT a mis en avant que Briançon attire une partie importante des flux domicile-travail avec son rôle de pôle économique et administratif du territoire.

Le diagnostic révèle également que les trafics sont relativement faibles dans le Briançonnais si l'on considère les moyennes journalières rapportées sur l'année. Les voies de circulation suffisent donc à absorber le trafic lié aux déplacements quotidiens des habitants. Toutefois, ces trafics fluctuent de manière relativement importante lors des vacances, périodes d'affluence touristique. Des pics sont généralement atteints en été et surtout en hiver.

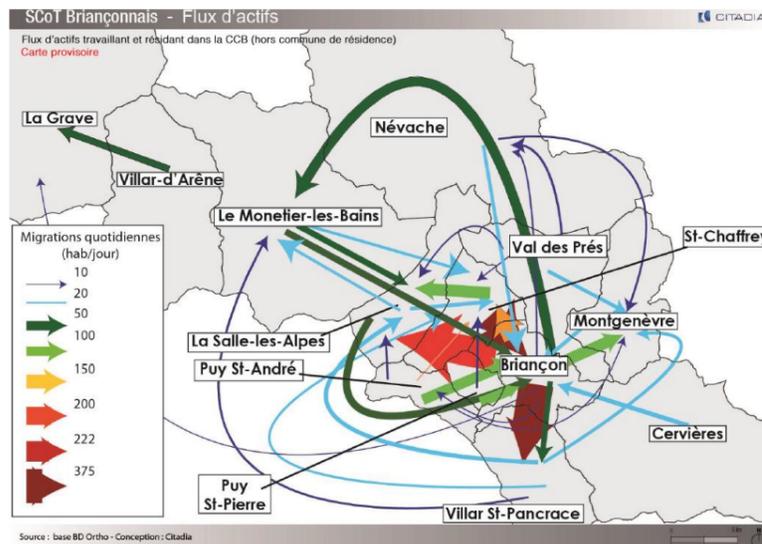


Figure 28 - Flux d'actifs travaillant et résidant dans CCB (hors commune de résidence)

L'hiver, les déplacements sont concentrés sur les week-ends, voire s'étalent sur un jour de plus. Alors que le trafic n'augmente que de 5 % les jours ouvrés en saison, il augmente en moyenne de 65 % les samedis en saison par rapport aux samedis hors saison. L'été, les déplacements se répartissent sur l'ensemble de la semaine.

À une échelle de temps plus large, on remarque que le trafic global est en augmentation dans la vallée. Le trafic sur la RN94 représentait environ 5000 véhicules/jour en 1997, contre 6500 en 2006.

Les 4 axes principaux retenus dans le projet du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) sont les suivants :

- Axe 1 : Renforcer l'économie diversifiée du Briançonnais : tourisme, santé, commerces, artisanat, agriculture,

- Axe 2 : Réunir le Briançonnais autour de ses complémentarités,
- Axe 3 : L'excellence environnementale comme ambition du développement,
- Axe 4 : Projet 2015-2030 - Changer d'échelle dans l'action intercommunale.

Le renforcement de l'économie diversifiée passe notamment, dans le PADD, par :

- le développement de lits touristiques et notamment la création d'opérations urbaines touristiques qui seront générateurs de déplacements supplémentaires,
- le développement d'une offre touristique multi-saisons qui sera également génératrice de déplacements supplémentaires,
- le maintien de l'offre commerciale existante et en reconnaissant le centre-ville de Briançon comme le 1<sup>er</sup> pôle commercial du Briançonnais qui doit bénéficier d'un regain d'attractivité en continuant à accueillir des grands équipements commerciaux dans une enveloppe urbaine commerciale constante. Dans cette dynamique de concentration, les pôles commerciaux périphériques doivent faire l'objet d'une requalification urbaine forte pour les 15 prochaines années.

**Le projet permettra d'améliorer et de sécuriser les conditions de déplacement en entrée de ville de Briançon. Cette amélioration des déplacements sera favorable aux différentes activités économiques de la commune, aux opérations touristiques nouvelles et donc du Briançonnais. En effet, de meilleures conditions de déplacement inciteront les usagers de la route à venir dans les pôles commerciaux et touristiques.**

**Le projet répondra donc à l'axe 1 du PADD en améliorant les conditions de déplacements et favorisant ainsi le développement de l'économie du Briançonnais.**

L'Axe 2 aborde la thématique des déplacements.

« Les difficultés d'accès, le réseau existant et les pics de fréquentation affectent profondément les mobilités internes et externes du Briançonnais. Les phénomènes de congestion doivent être limités, ce qui n'est possible que par la mise en œuvre d'une politique globale et cohérente de gestion des déplacements. »

Le SCOT a pour objectif de favoriser l'aménagement de voies et d'espaces réservés aux mobilités douces (cycles, piétons...) transversales à l'agglomération.

**Outre l'amélioration des déplacements routiers par une sécurisation des carrefours, le projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle comprend la création de cheminements piétons plus continus que ceux existants et d'une bande cyclable sur l'avenue du Général Barbot au droit du carrefour avec la RN94 et sur la RN94 jusqu'au carrefour RN94 / Chemin Fanton. D'autre part, le projet rétablit les arrêts de bus.**

► Ainsi, le projet sera en cohérence avec l'axe 2 du PADD.

Le projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle prévoit également des aménagements paysagers afin de requalifier l'entrée de ville et des principes d'assainissement qui permettent un traitement des eaux pluviales de la RN94 avant rejet aux réseaux d'assainissement alors qu'à ce jour ces eaux ne sont pas traitées.

Ces aménagements vont dans le sens d'une excellence environnementale en améliorant la gestion des eaux de ruissellement.

► Ainsi, le projet répondra à l'axe 3 du PADD.

### 6.2.2. UN PROJET EN COHÉRENCE AVEC LE PDU

En 2005, la ville de Briançon s'est dotée d'un projet de « PDU », un plan de déplacements urbains. C'est un document de planification défini aux articles L.1214-1 et suivants du Code des transports qui détermine, l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Le plan local d'urbanisme (PLU) y est compatible (au sens juridique du terme). Le PDU est compatible avec le schéma de cohérence territorial (SCOT). On notera cependant que le PDU (septembre 2005) n'est pas approuvé.

Le PDU établit des mesures notamment qui concernent : le développement des moyens de déplacements économes et les moins polluants pour l'environnement, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied, **donc les modes doux**.

Ainsi, le PDU (non approuvé) :

- identifie les principaux enjeux « modes doux » sans mentionner les cycles dans le secteur de notre étude (les principaux enjeux étant pour les piétons le long de la RN en partie Nord de l'opération) ;
- propose en approfondissement du scénario retenu, de créer une bande cyclable Sud / Nord orientée vers le Nord sur une partie de la RN94.

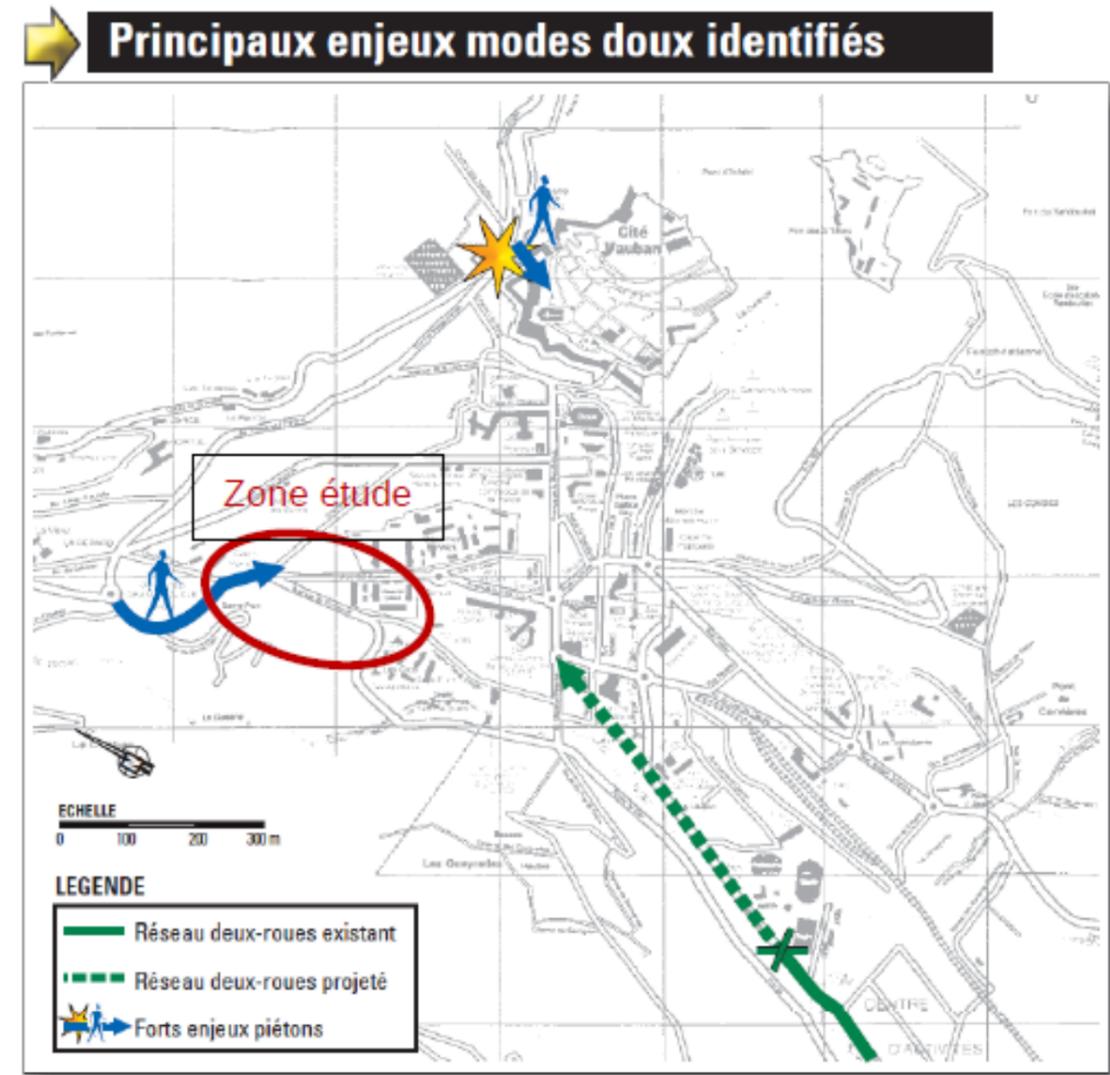


Figure 29 : Extrait du PDU - Principaux enjeux modes doux identifiés

Propositions pour les modes doux (piétons/vélos)

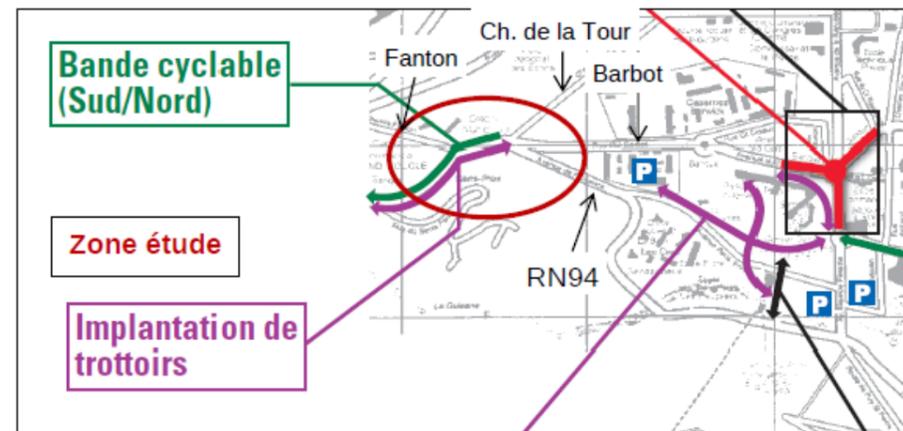
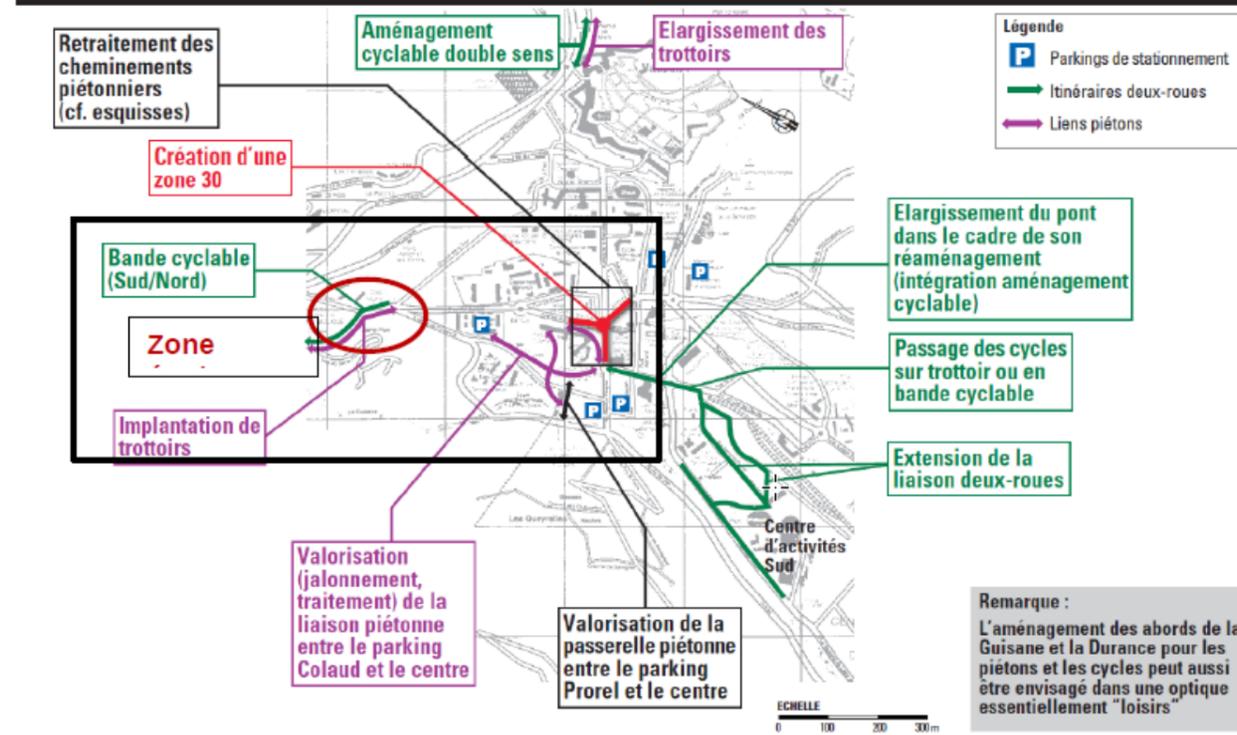


Figure 30 : Extrait du PDU - « 4 - Approfondissement du scénario retenu – Propositions pour les modes doux » : plan général et zoom

En créant une bande cyclable sur l'avenue du Général Barbot au droit du carrefour avec la RN94 et sur la RN94 jusqu'au carrefour RN94 / Chemin Fanton et des trottoirs le long de la RN94, le projet permet de répondre aux objectifs du PDU.

### 6.3. JUSTIFICATION DU PARTI D'AMÉNAGEMENT

Deux partis d'aménagement ont été envisagés pour l'aménagement de la RN94 en entrée de ville de Briançon.

- la situation « au fil de l'eau » c'est à dire laisser la route telle quelle sans aucun aménagement,
- envisager l'aménagement de la RN94 en entrée de ville.

Afin de faciliter la compréhension des différentes variantes y compris la situation au fil de l'eau 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'usager 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'usager 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'usager 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.

Tableau 1 : Critères d'analyse et de comparaison retenus pour l'analyse des variantes

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.

Tableau 2 : Évaluation de la situation au fil de l'eau

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

Le tableau précédent montre que la situation au fil de l'eau ne permet pas de résoudre les problèmes de fonctionnement actuels de la RN94 et des deux carrefours RN94 / avenue du Général Barbot et RN94 / Chemin Fanton et notamment la sécurité des carrefours, leurs saturations. Elle n'apporte aucune solution pour améliorer les capacités des carrefours et résoudre les conflits d'usage.

La situation au fil de l'eau ne permet pas non plus d'améliorer les modes doux en raison de l'absence de trottoirs continus et de cheminements pour les cycles et ainsi de renforcer la sécurité de tous les usagers sur le secteur. Ainsi, la situation au fil de l'eau ne favorisera pas les différentes pratiques de mobilité en organisant la multiplicité des modes de déplacement (y compris piétons, vélos, transports en commun).

Cette situation au fil de l'eau est caractéristique d'une entrée de ville très routière et ne contribue pas à créer une véritable entrée de ville avec un caractère plus urbain.

**Ainsi, la situation au fil de l'eau ne permet pas d'améliorer et de sécuriser l'entrée de ville et de répondre aux objectifs du projet. Cette situation au fil de l'eau a été écartée. Le parti d'aménagement retenu est donc d'aménager la RN94 en entrée de ville.**

### 6.4. JUSTIFICATION DE LA VARIANTE RETENUE

#### 6.4.1. PRÉSENTATION DES VARIANTES ÉTUDIÉES

##### ● Les invariants des variantes

Afin de répondre aux objectifs de l'opération, les aménagements proposés doivent permettre une valorisation urbaine du site avec la prise en compte des modes doux et des transports en commun, une meilleure sécurité des déplacements, un meilleur fonctionnement des carrefours et accès sans pour autant contraindre la circulation de la RN94.

Ainsi, dans les grands principes, pour toutes les variantes, il est retenu de rechercher :

- un recalibrage de la RN94 :
  - voies de 3 m avec sur largeur de 0.50 m recevant le marquage,
  - voies de stockage de 3 m (selon les variantes),
  - trottoir de largeur minimale 1.50 m pour les circulations piétonnes à créer.
- une bande cyclable unidirectionnelle de 1.5 m de large dans le sens montant soit du Sud vers le Nord (en liaison avec le centre-ville par l'avenue du Général Barbot),
- une simplification et une amélioration de la lisibilité des échanges notamment en regroupant au maximum les accès,
- de favoriser l'accès aux commerces (dessertes et stationnements).

Les éléments ci-après sont issus du dossier de concertation.

**○ 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 du Général 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 du Général Barbot.

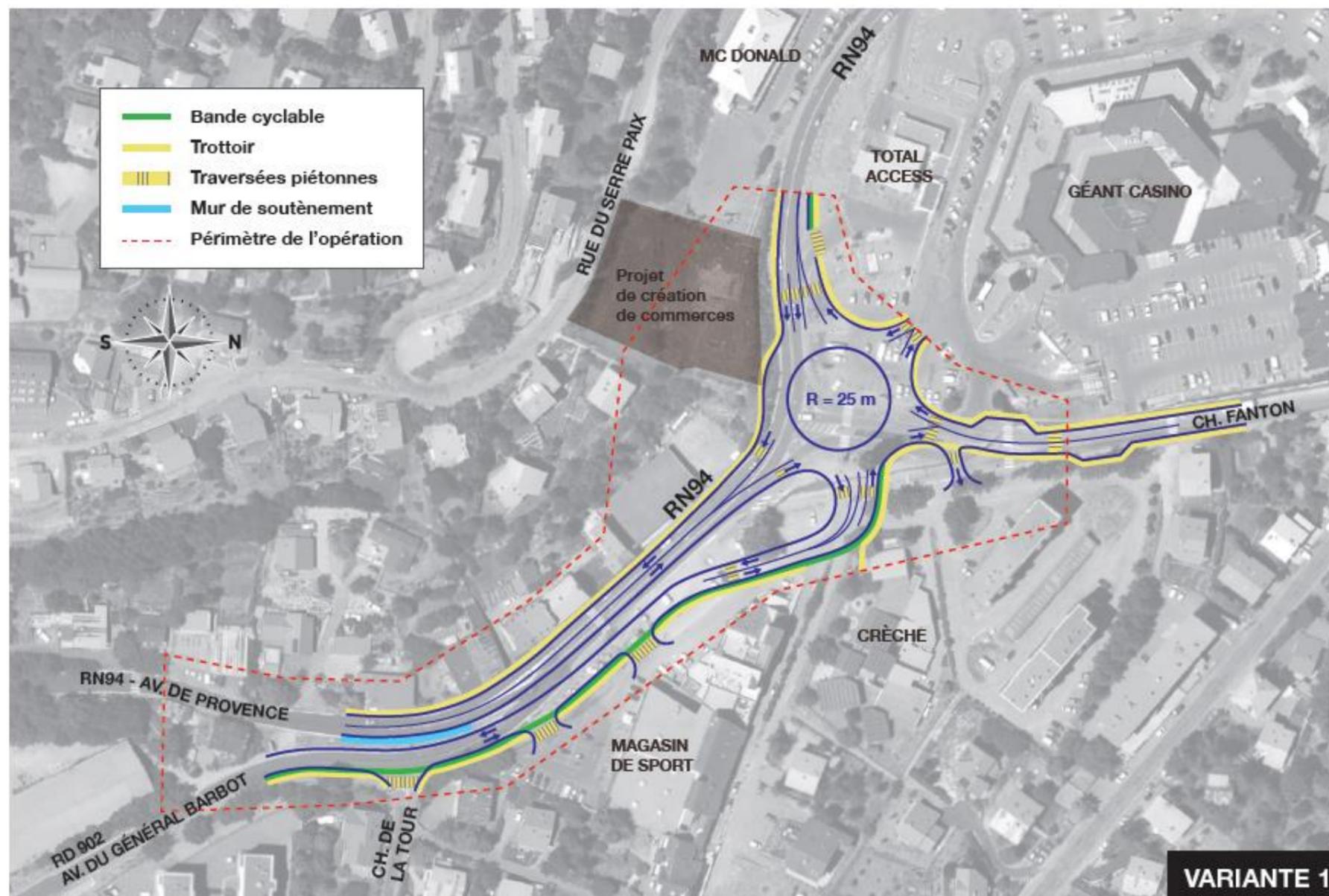
Les accès à la zone commerciale Nord et Sud, ainsi qu'à la ZAC Cœur de Ville se trouvent donc regroupés sur un unique carrefour giratoire.

L'analyse des réserves de capacité du carrefour de la variante 1 montre qu'aux horizons 2020 et 2030, le giratoire aura encore des réserves de capacités.

**Réserve de capacités - Variante 1**

		Carrefour RN94 / Fanton
Heure de Pointe		Giratoire
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 %

**Tableau 3 : Réserve de capacité du carrefour giratoire de la variante 1**



**Figure 31 : Variante 1**

**Remarque :** 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 %.

**○ Variante 2 : carrefour à feux RN94 / Chemin Fanton et raccordement de l'avenue du Général Barbot sur le chemin 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 du Général 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 du Général 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.

À l'inverse de la variante 1, les réserves de capacité des carrefours sont moindres selon les périodes de pointes considérées.

**Réserve de capacités - variante 2**

	Heure de Pointe	Carrefour RN94 / Fanton	Carrefour Fanton / accès CC
		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 %

Tableau 4 : Réserve de capacité du carrefour de la variante 2

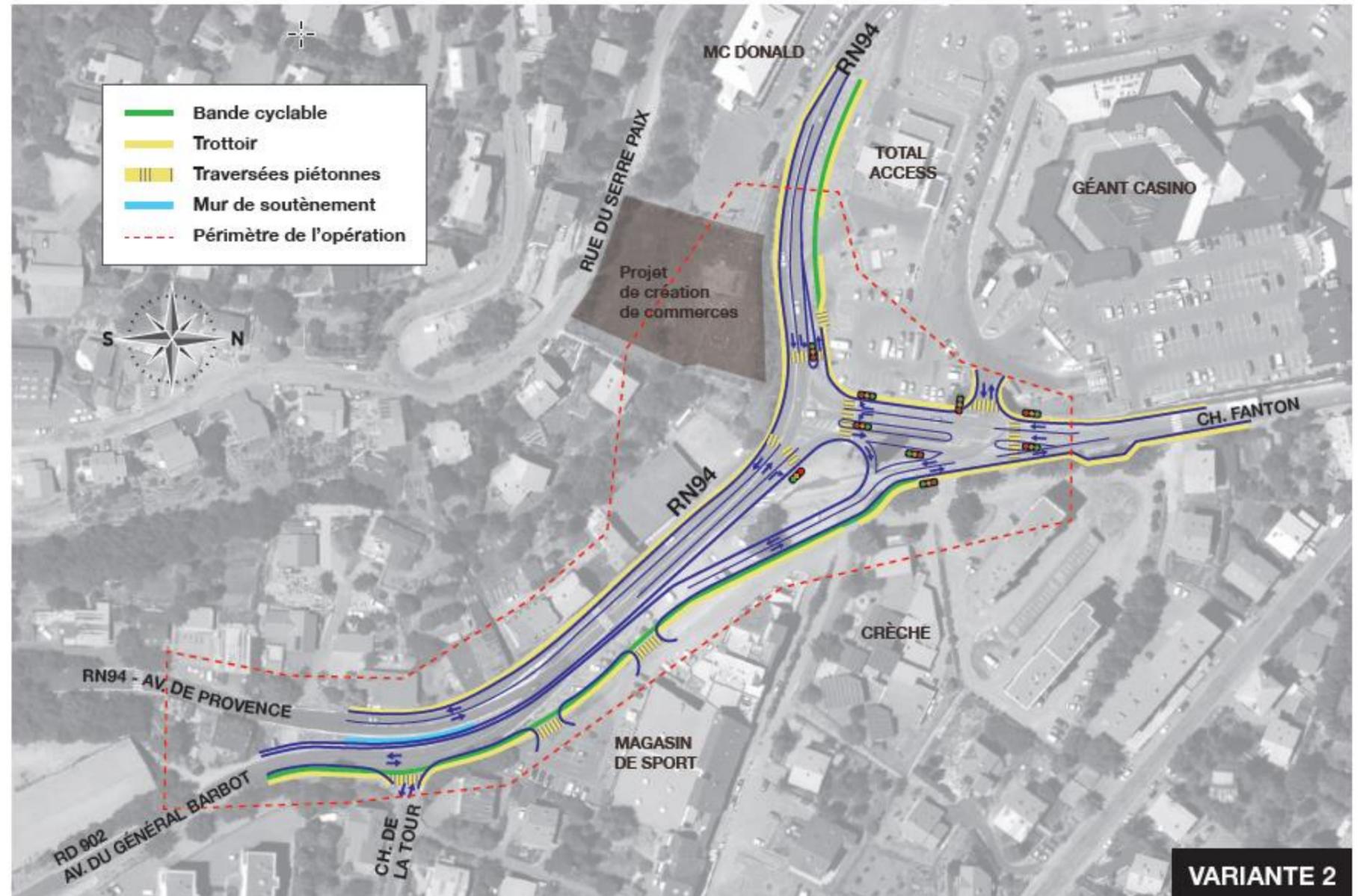


Figure 32 : Variante 2

**○ Variante 3 : carrefour giratoire RN94 / Fanton + carrefour à feux RN94 / avenue du Général Barbot.**

Figure 33 : Variante 3

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 du Général 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 envisagée au Nord du giratoire pour accéder au projet de commerces.

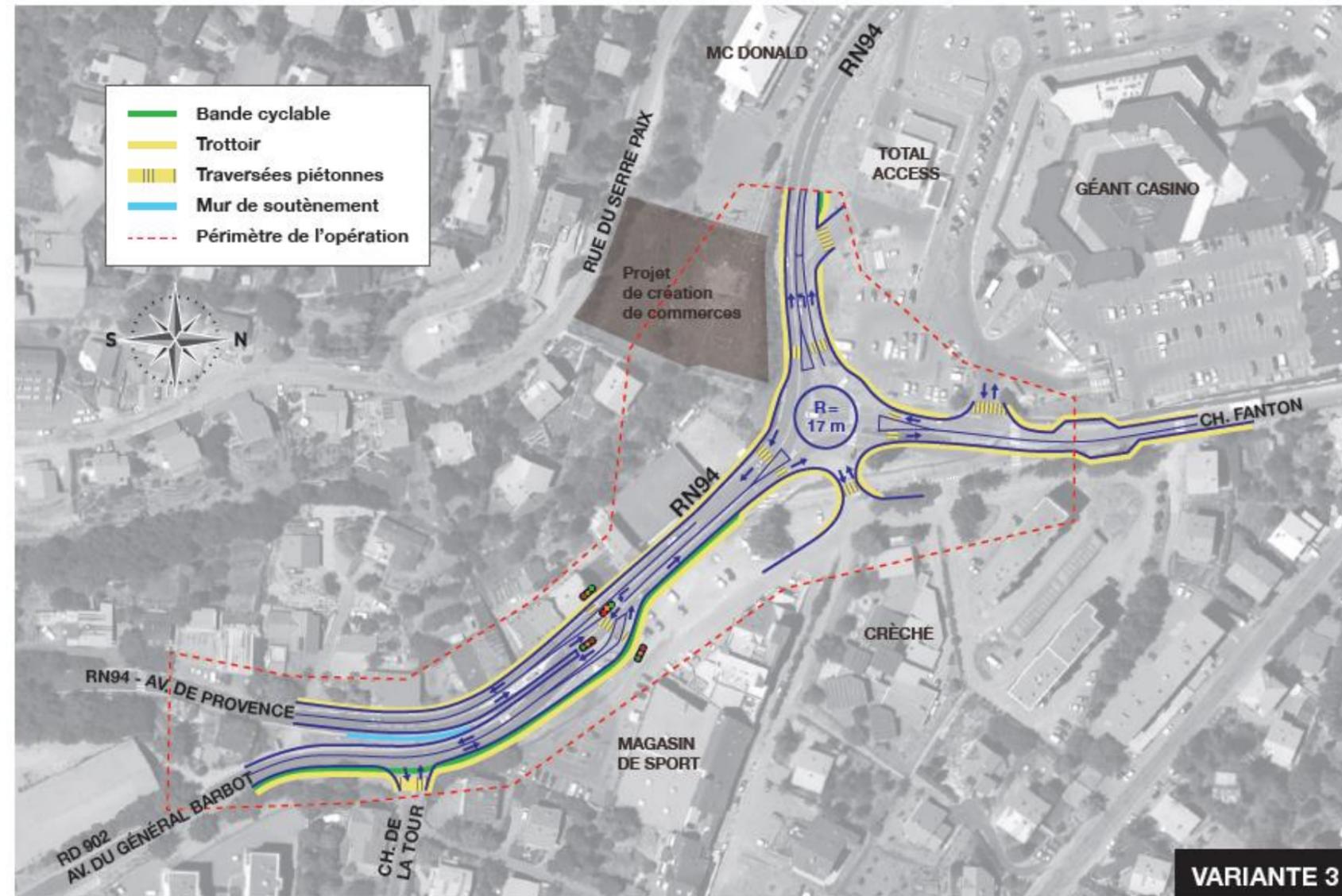
Le carrefour RN94 / avenue du Général Barbot est décalé au Nord pour que les usagers bénéficient d'une rampe moins forte (environ 5 % contre environ 8 à 10 % pour l'avenue du Général Barbot). Il est doté de feux pour faciliter l'intersection avec les usagers sur la RN94 et une phase de vert dédiée permettra 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.

Cette variante permet également de conserver des réserves de capacités aux horizons 2020 et 2030.



**VARIANTE 3**

Réserve de capacités - Variante 3

Heure de Pointe	Carrefour RN94 / Barbot	Carrefour RN94 / Fanton	
	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.

Tableau 5 : Réserves de capacité des carrefours de la variante 3

## 6.4.2. ANALYSE DES VARIANTES ÉTUDIÉES

### Les critères d'analyse et de comparaison

Comme vu précédemment, 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.

### 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 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.

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'utilisateur 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	Réalisation par phase du grand giratoire pénalisante pour les usagers de la RN94 et du chemin Fanton. Réduction des largeurs de voies pendant la construction du mur de soutènement entre la RN94 et l'avenue du général 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 du grand giratoire. Maintien de l'accès à la crèche sur Fanton car peu d'aménagements réalisés à cet endroit.
Entretien et exploitation	Nouvelles tâches d'entretien des aménagements paysagers de l'îlot central du giratoire et 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 : 27,3 k€ - Entretien chaussée : +130 ml x 7 €/ml/an x 20ans = 18,2k€ - Déneigement : +130 ml x 3,5€/ml/an x 20ans = 9,1k€
Coût de l'opération	Coût élevé (3,13 M€)
Délais/ procédures administratives	Réalisation d'une procédure cas par cas (procédure environnementale). Réalisation d'une étude d'impact selon les conclusions de l'Autorité Environnementale. Si accord du gestionnaire nécessaire pour le rejet des eaux pluviales dans le réseau communal. 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)

Tableau 6 : Analyse comparative de la variante 1

● Analyse comparative de la variante 2

Critères	Description	Critères	Description	Critères	Description	Critères	Description
Fonctionnement / lisibilité	Simple d'usage mais avec des mouvements pouvant se révéler contraignant pour les usagers motorisés : - 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.	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.	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.	Coût de l'opération	Coût élevé (2,57 M€)
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.	Offres pour les modes doux	Continuité : - 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 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.	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.	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.
Réserves de capacité (horizon 2030 & chassés-croisés)	En 2030, les réserves de capacité moyennes sont de : - 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.	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.	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.		
		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,...)	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 ml x 7€/ml/an x 20ans = 21k€ - Déneigement : +150 ml x 3,5€/ml/an x 20ans = 10,5k€ - Carrefour à feux : 2 x 1200 €/an x 20ans = 48k€		

Tableau 7 : Analyse comparative de la variante 2

PRINCIPE DE CODIFICATION ADOPTÉ

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

● 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 ml x 7 €/ml/an x 20ans = 4,2k€ - Déneigement : +30 ml x 3,5€/ml/an x 20ans = 2,1k€ - Carrefour à feux : 1 x 1200 €/an x 20ans = 24k€
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)

Tableau 8 : Analyse comparative de la variante 3

### 6.4.3. CHOIX DE LA VARIANTE RETENUE

Le tableau suivant fait la synthèse de l'analyse des variantes au regard des critères retenus sur la base d'une codification des effets :

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)

Tableau 9 : Synthèse de l'analyse multicritère des trois variantes

Ensuite, 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	- Fonctionnalité / lisibilité - Offres en stationnements - Offres pour les modes doux - Sécurité	- 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	- Acoustique (ressenti)	- Impacts en phase travaux - Délais / Procédures administratives

Tableau 10 : Tableau de pondération des critères retenus

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

	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
<b>TOTAL</b>		<b>13</b>	<b>4</b>	<b>19</b>

Tableau 11 : Notes pondérées de chaque variante

En terme d'insertion urbaine, la variante 1 crée une enclave difficilement utilisable entre la RN94 et le prolongement de l'avenue du Général Barbot au droit de zones de stationnement. Cette enclave est également créée par la variante 2 alors que **la variante 3 ne crée aucune enclave et permet de maintenir ces stationnements.**

Les deux variantes 1 et 2 rapprochent également la voirie des habitations et ont des impacts acoustiques plus importants que la variante 3. L'étude acoustique réalisée a permis de démontrer que :

- La variante 1 impacte 4 bâtiments et 9 Points Noirs du Bruit (PNB), dont 2 supplémentaires.
- La variante 2 impacte 3 bâtiments et 9 PNB, dont 2 supplémentaires.
- La variante 3 n'impacte aucun bâtiment et impacte 7 PNB, dont 0 supplémentaire.

Ainsi, les variantes 1 et 2 sont à l'origine de la création de 2 Points Noirs du Bruit (PNB) alors que la variante 3 n'en crée aucun.

**En conclusion, la variante 3 est préférable en terme d'impacts acoustiques.**

En ce qui concerne le milieu naturel, le secteur présente peu d'enjeux et les variantes n'auront pas d'impacts notables sur le milieu naturel.

Les variantes 1 et 2 présentent des emprises plus importantes que la variante 3 et seront à l'origine d'eaux de ruissellement sur voirie un peu plus importantes que la variante 3. Cependant, les trois variantes augmentent peu les zones imperméabilisées car elles sont implantées sur des secteurs déjà largement revêtus.

**La variante 1 apporte une bonne réponse aux objectifs. Cependant, elle est consommatrice d'emprises et présente un coût élevé, qui excède l'enveloppe actuelle du Contrat de Plan État Région et a des impacts acoustiques plus importants que les variantes 2 et 3.**

**La variante 2 présente, aux heures de pointe, des difficultés de fonctionnement et son fonctionnement 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 2 présente également un impact acoustique plus important que la variante 3.**

**La variante 3 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. La variante 3 n'impacte du point de vue de l'acoustique aucun bâtiment et ne crée pas de PNB supplémentaire. Elle présente donc moins d'impact acoustique que les variantes 1 et 2.**

**► Au regard de cette comparaison des variantes, c'est la variante 3 qui a été retenu.**

## 7. PRÉSENTATION DU PROJET RETENU

### 7.1. DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET

Le projet consiste en l'aménagement de la RN94 et des deux carrefours « RN94 / avenue du Général Barbot » et « RN94 / Chemin Fanton ».

Les tracés sont relativement proches des emprises actuelles limitant ainsi les emprises foncières.

Le carrefour RN94 / avenue du Général Barbot est décalé au Nord pour que les usagers bénéficient d'une rampe moins forte (environ 5 % contre environ 8 à 10 % pour l'avenue du Général 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'usager 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.

Il est à noter une petite évolution du projet par rapport à la variante 3. Cette dernière prévoyait un mouvement tourne-à-gauche au Nord du giratoire pour accéder au projet de commerces. Cet accès a été modifié afin d'améliorer le fonctionnement en prévoyant une branche sur le giratoire pour accéder aux futurs commerces.

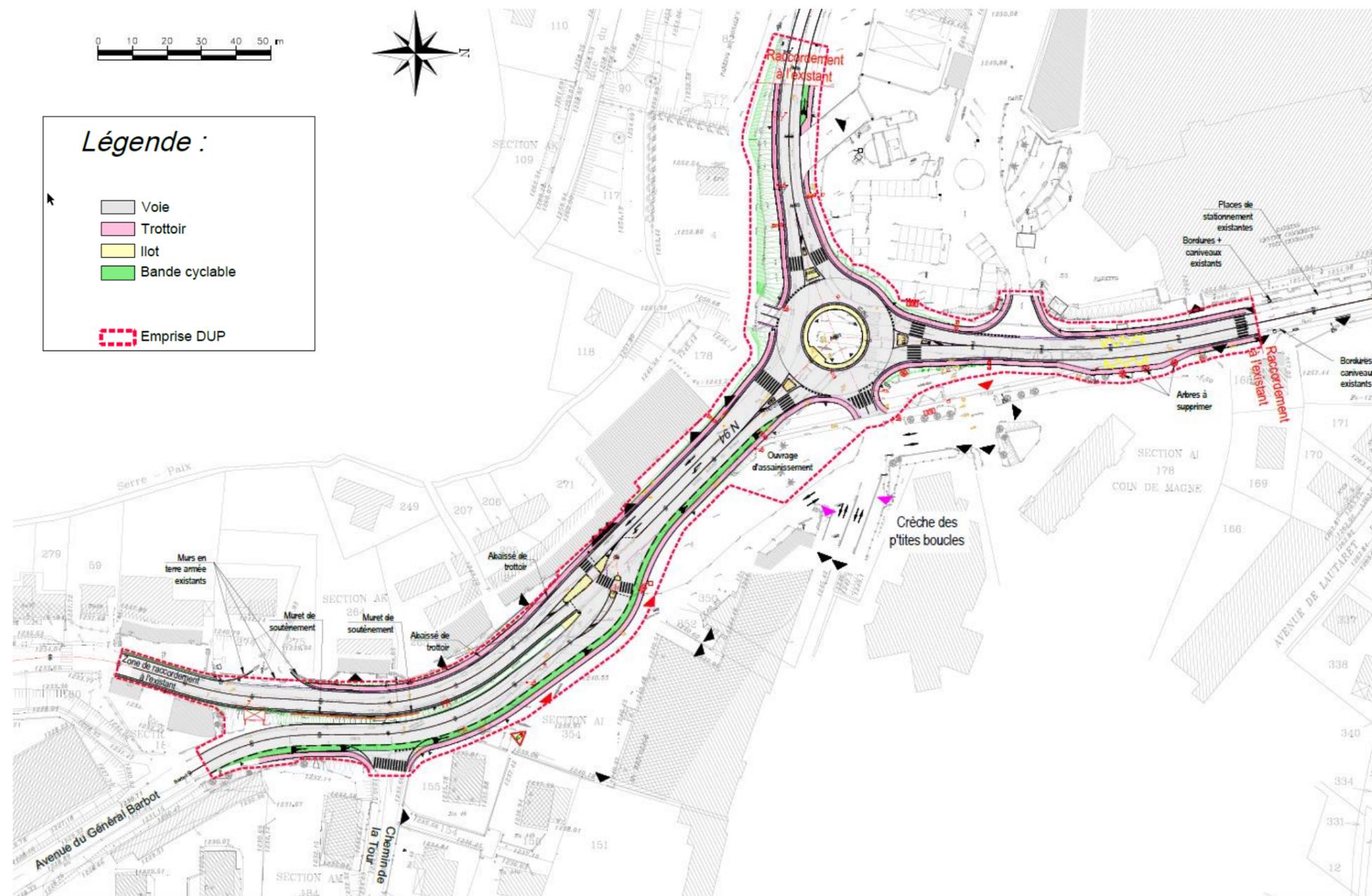


Figure 34 : Plan du projet

## 7.2. CARACTÉRISTIQUES DES OUVRAGES

### 7.2.1. LES CARREFOURS

Le tracé suit les voies actuelles sur une grande partie du secteur.

Le principe général est de maintenir les voies en place en modifiant le type de carrefours :

- le carrefour en Té de Fanton est modifié en carrefour giratoire,
- le carrefour en Té de Barbot est modifié en carrefour à feux et intègre une traversée piétonne (les mouvements existants et interdits aujourd'hui sont reconduits).

Giratoire RN94/Fanton	RN94 Nord	RN94 Sud	Accès crèche	Chemin Fanton
Rayon extérieur	17 m			
Largeur d'anneau	7 m			
Surlargeur franchissable	1,5 m			
Pente de l'anneau	Environ 5,6 %			
Largeur de voies de sortie	4,5 m	7 m	3 m	4,5 m
Largeur de voies d'entrée	4 m	4 m	3 m	4 m
Rayon d'entrée	15 m	15 m	8 m	15 m
Rayon de sortie	20 m	20 m	10 m	20 m

Tableau 12 : Géométrie du giratoire RN94 / Chemin Fanton

Carrefour à feux	RN94 Nord	RN94 Sud	Barbot
Nombre de voies d'entrée	2 1 tout droit + 1 TAG	1	1
Largeur des voies d'entrée	3m + 0.5m BDD + 3m	3m + 0.5m de BDD	3m

Tableau 13 : Géométrie du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot

### 7.2.2. LA RN94

La section courante de la RN94 est constituée :

- de 2 voies de 3 m,
- d'une à deux bandes dérasée de 0,50 m
- d'un ou deux trottoirs de 1,5 m de large.

Une bande cyclable de 1,75 m est prévue dans le sens montant depuis l'avenue Barbot vers la RN94 Nord.

Ci-dessous quelques profils type de la RN94 selon la section concernée.

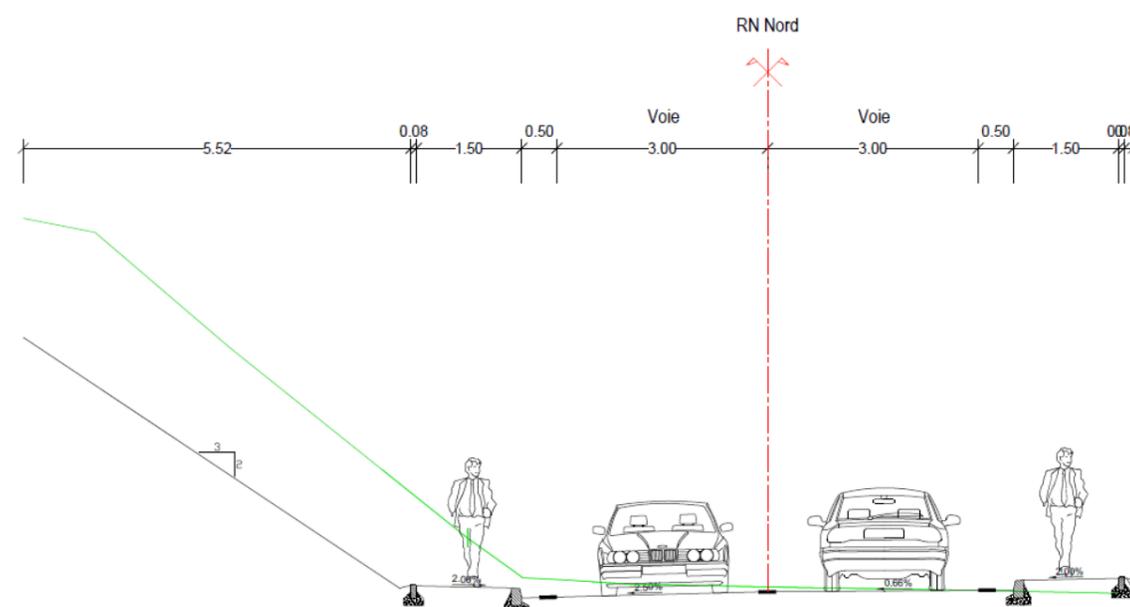


Figure 35 : Profil en travers de la RN94 Nord

### 7.2.3. L'AVENUE DU GÉNÉRAL BARBOT

L'avenue du Général Barbot est constituée de :

- de deux voies de 3 m de large,
- d'une bande cyclable de 1.75 m,
- d'un trottoir de 1.5 m.

Selon la topographie entre la RN94 et l'avenue du Général Barbot, deux profils en travers sont possibles.

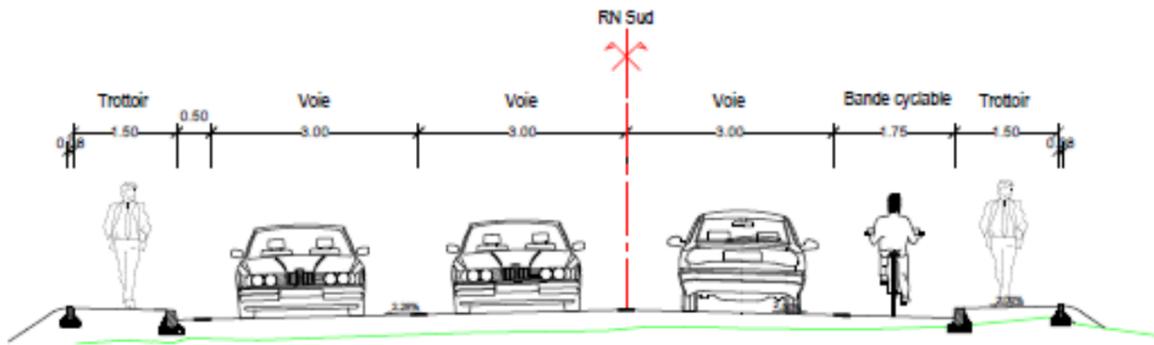


Figure 36 : Profil de la RN94 Sud au Nord du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot

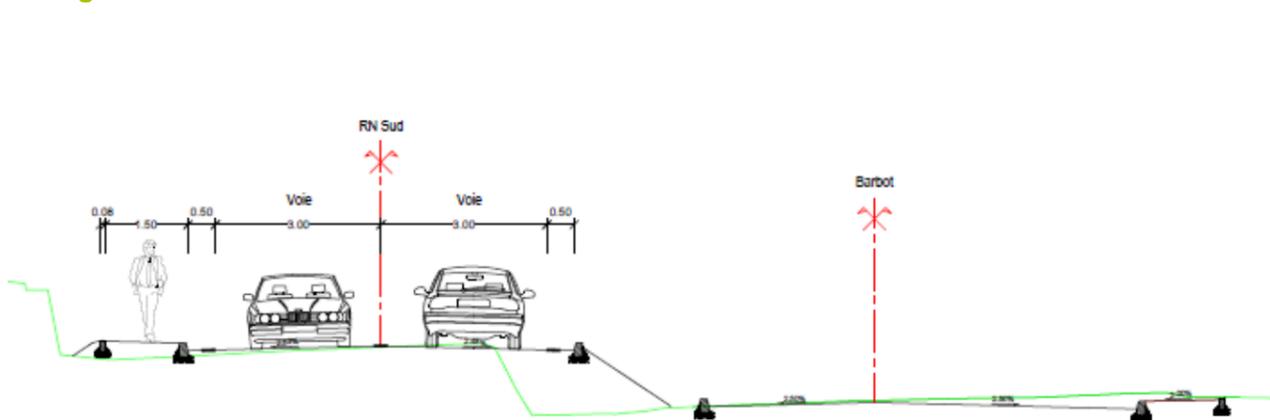


Figure 37 : Profil en travers de la RN Sud au Sud du carrefour RN94 / Avenue du général Barbot

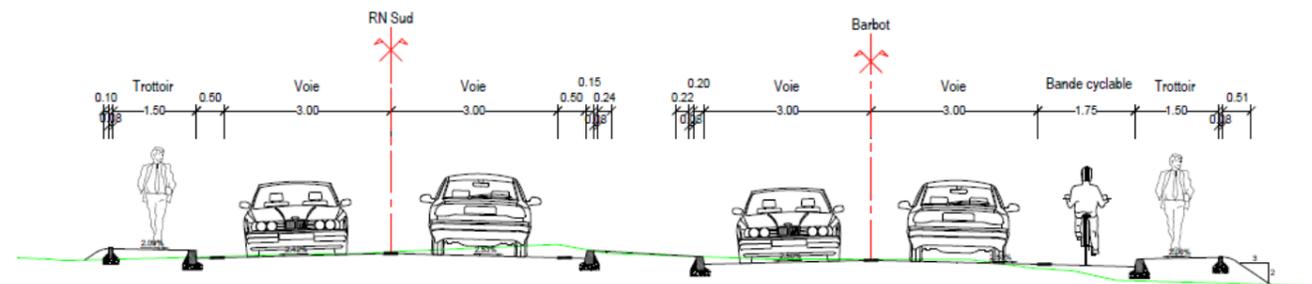
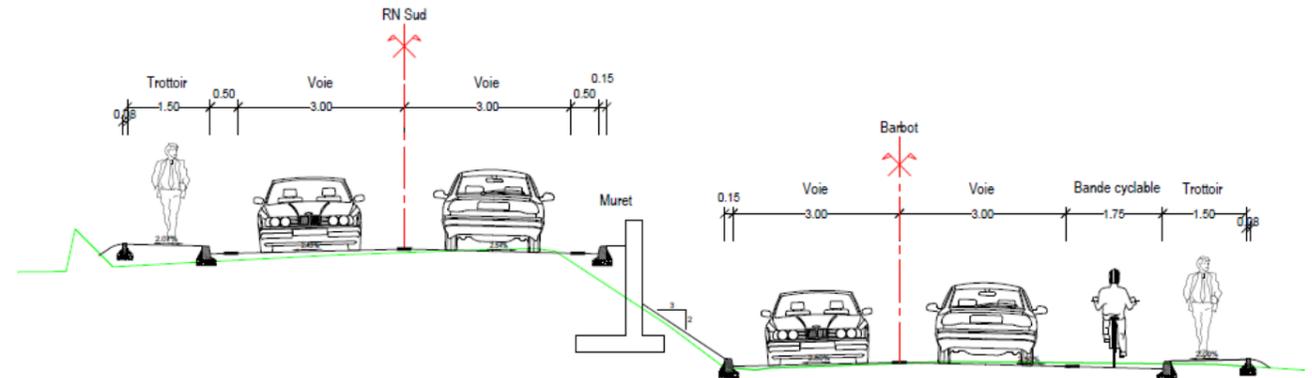


Figure 38 : Profils en travers de l'avenue du Général Barbot

### 7.2.4. LE CHEMIN FANTON

Le chemin Fanton est constitué de :

- de deux voies de 3 m de large,
- de deux bandes dérasés de 0.5 m,
- de deux trottoirs de 1.5 m.

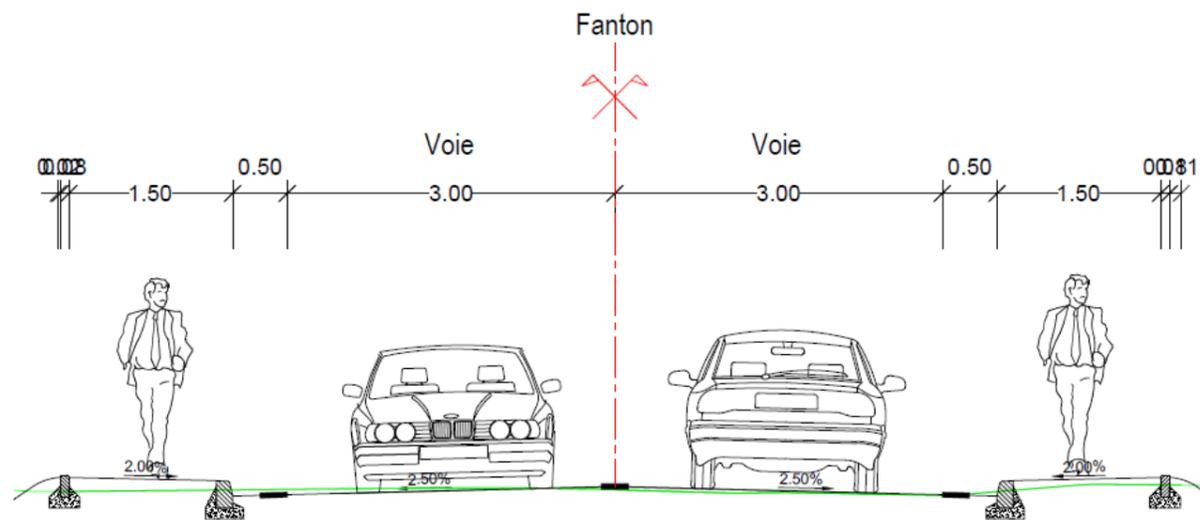


Figure 39 : Profil en travers du Chemin Fanton au droit du giratoire avec la RN94

### 7.2.5. L'ANNEAU DU GIRATOIRE

Le profil de l'anneau du giratoire est présenté ci-dessous :

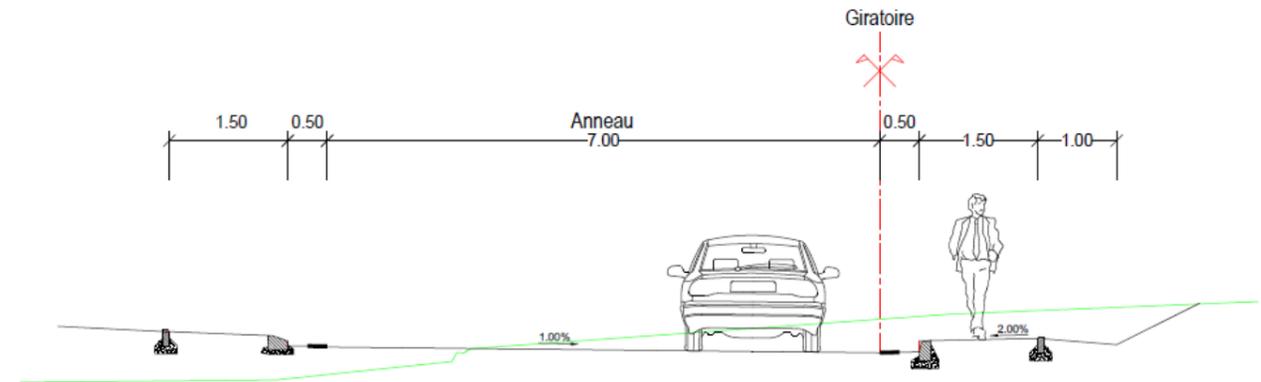


Figure 40 : Profil de l'anneau du giratoire depuis le Chemin Fanton

### 7.2.6. MUR DE SOUTÈNEMENT

La proximité entre la RN94 et l'avenue Barbot et leur différence altimétrique implique la mise en place d'un mur de soutènement à l'approche du raccordement de ces deux voies sur le carrefour à feux.

Les caractéristiques de ce mur de soutènement sont les suivantes :

- fonction : soutien la RN94 élargie,
- implantation : dans le talus existant entre la RN94 et l'avenue du Général Barbot,
- dénivelé entre la RN94 et l'avenue du Général Barbot : environ 2 m,
- hauteur soutenue : environ 1 m,
- rehausse de 60 cm coté RN94,
- longueur : environ 40 m.

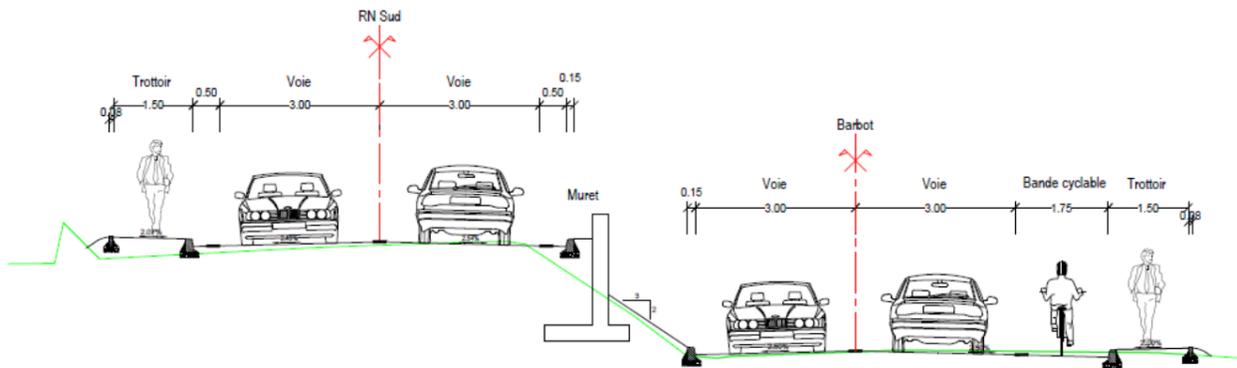


Figure 41 : Profil au droit du mur de soutènement

### 7.3. ÉCHANGES ET RÉTABLISSMENTS DES COMMUNICATIONS

Le projet permet le maintien des accès actuels :

- les accès à la zone commerciale Nord (Géant Casino) se font par le chemin Fanton desservi par le giratoire.

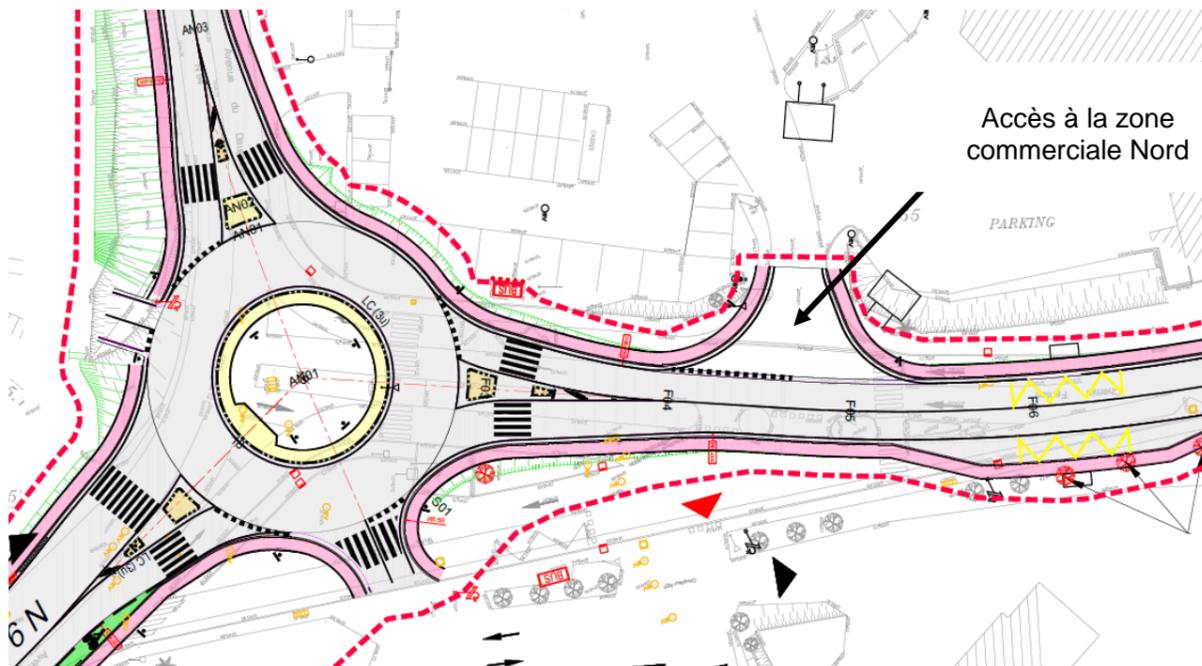


Figure 42 : Accès à la zone commerciale Nord

- l'accès à la zone commerciale Sud se fait par accès direct sur le giratoire.

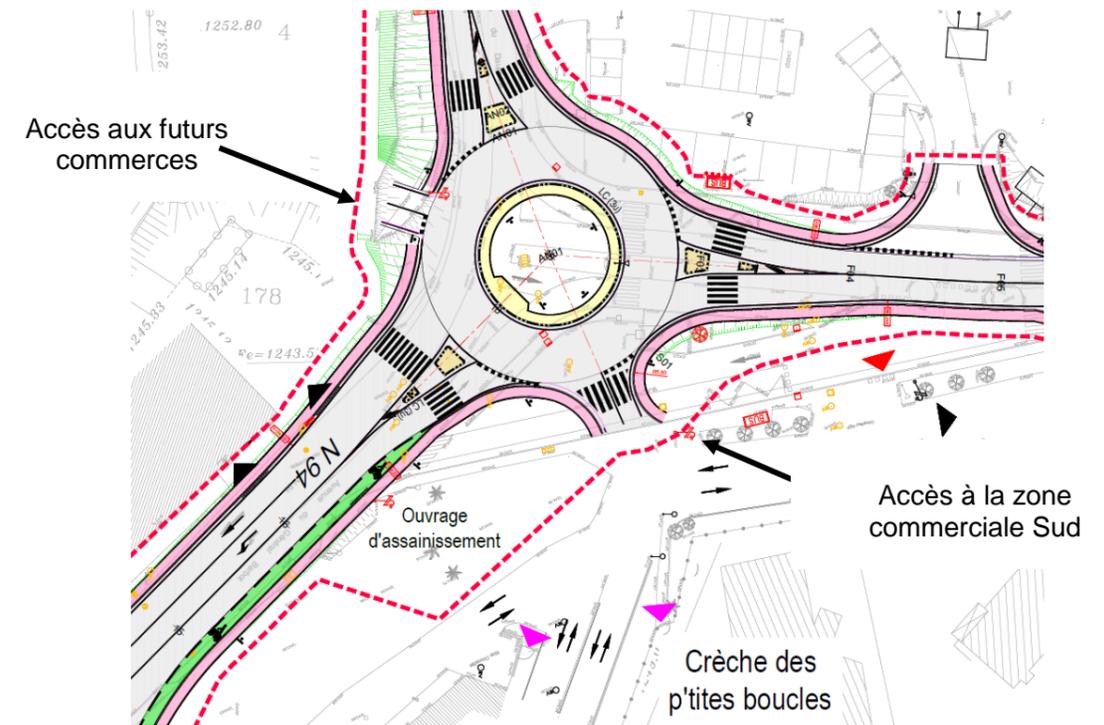


Figure 43 : Accès à la zone commerciale Sud et aux futurs commerces

- un emplacement pour une 5<sup>ème</sup> branche est prévu sur le giratoire afin de pouvoir accéder aux futurs commerces envisagés à l'Est du giratoire comme présenté sur le schéma ci-dessus.

- l'accès à la station-service est maintenu au Nord du giratoire.



Figure 44 : Accès à la station-service

- l'accès à la ZAC Cœur de Ville se fait par le carrefour à feux RN94 / avenue du Général Barbot avec demi-tour au giratoire pour les mouvements interdits dans le carrefour à feux.

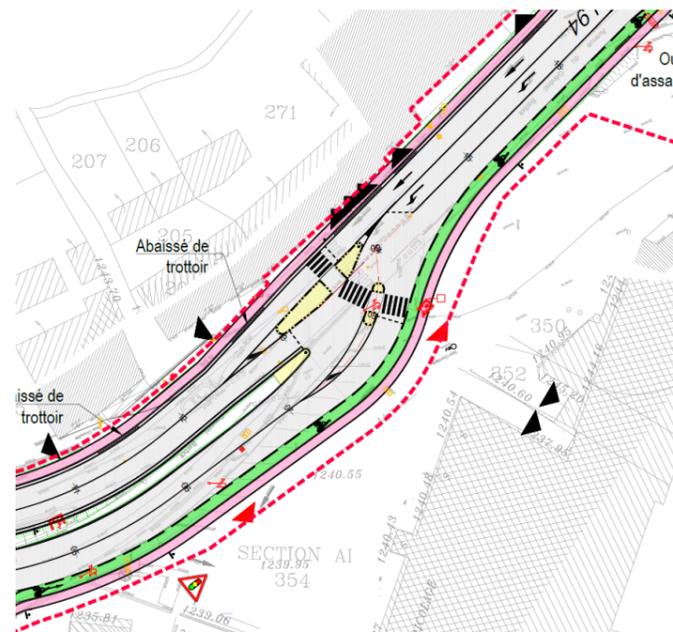


Figure 45 : Carrefour RN94 / avenue du Général Barbot

- le carrefour « avenue du Général Barbot / chemin de la Tour » est maintenu.

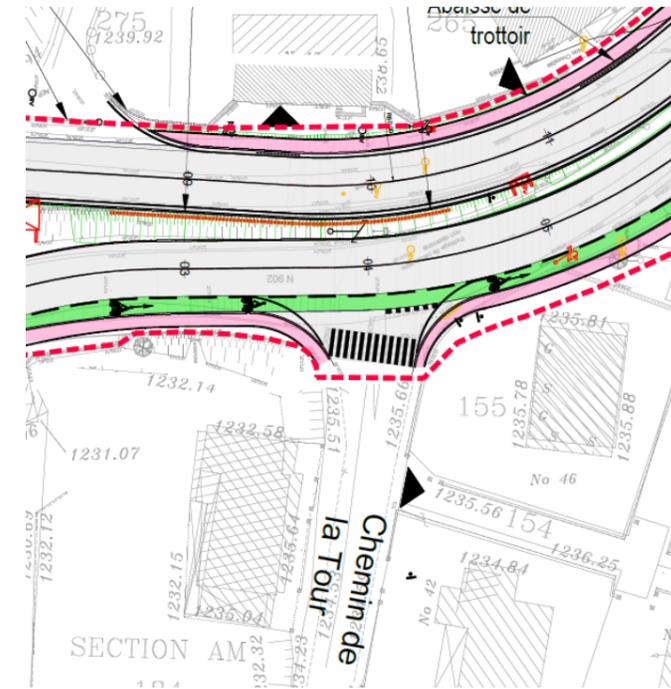


Figure 46 : Carrefour avenue du Général Barbot / Chemin de la Tour

## 7.4. MODES DOUX

Le projet prévoit également des aménagements pour les modes doux.

Des trottoirs et des traversées piétonnes sont prévus pour assurer les continuités piétonnes :

- des cheminements piétons continus permettent de se déplacer en sécurité (en rose sur le plan masse).
- le carrefour entre l'avenue du Général Barbot et la RN94 est sécurisé par des feux, permettant l'intégration d'une traversée piétonne. Cependant, les pentes en long importantes des voies existantes nécessiteront de déroger à la réglementation PMR.

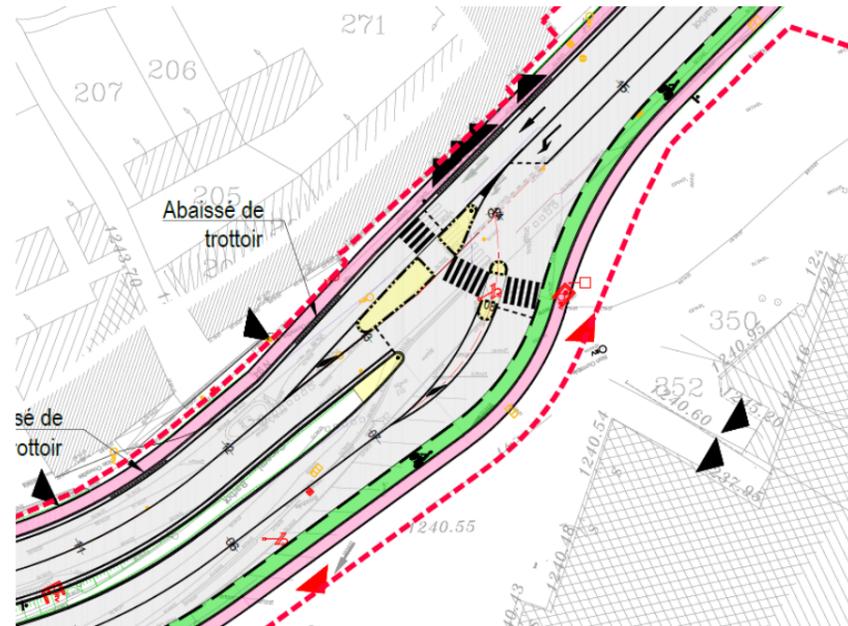


Figure 47 : Traversée piétonne au droit du carrefour à feu RN94 / avenue du Général Barbot

- une traversée piétonne est maintenue sur le Chemin de la Tour,
- le giratoire RN94 / Chemin Fanton offre une continuité des cheminements piétons et dessert toutes les branches du giratoire.

Concernant les cycles, il est prévu en conformité avec le PDU (non approuvé), la création d'une bande cyclable montante (en vert sur le plan général du projet) depuis l'avenue du Général Barbot pour desservir l'opération en provenant du centre-ville et de la future ZAC Cœur de Ville.

La bande cyclable montante sur l'avenue du Général Barbot est poursuivie le long de la RN94 en aval du giratoire puis reprise en amont du giratoire sur la RN94 en extrémité Nord de l'opération pour assurer la continuité cyclable sur le périmètre.

Les modalités de traitement de la bande cyclable en approche du giratoire de taille moyenne est proposée par réinsertion des cycles dans le flux de la circulation générale.

## 7.5. TRANSPORTS EN COMMUN

Les arrêts de bus sont maintenus.

L'arrêt de la Grande Boucle est un peu décalé sur le Chemin Fanton.

Dans le sens « Giratoire vers Chemin Fanton », l'arrêt des transports en communs est géré en encoche pour permettre l'arrêt des bus sans impacter le trafic et ainsi éviter des remontées de queue vers le giratoire et l'accès au centre commercial.

Dans l'autre sens, l'arrêt du bus se fait sur la voie, selon le souhait des transporteurs, les éventuelles remontées de queue étant moins problématiques.

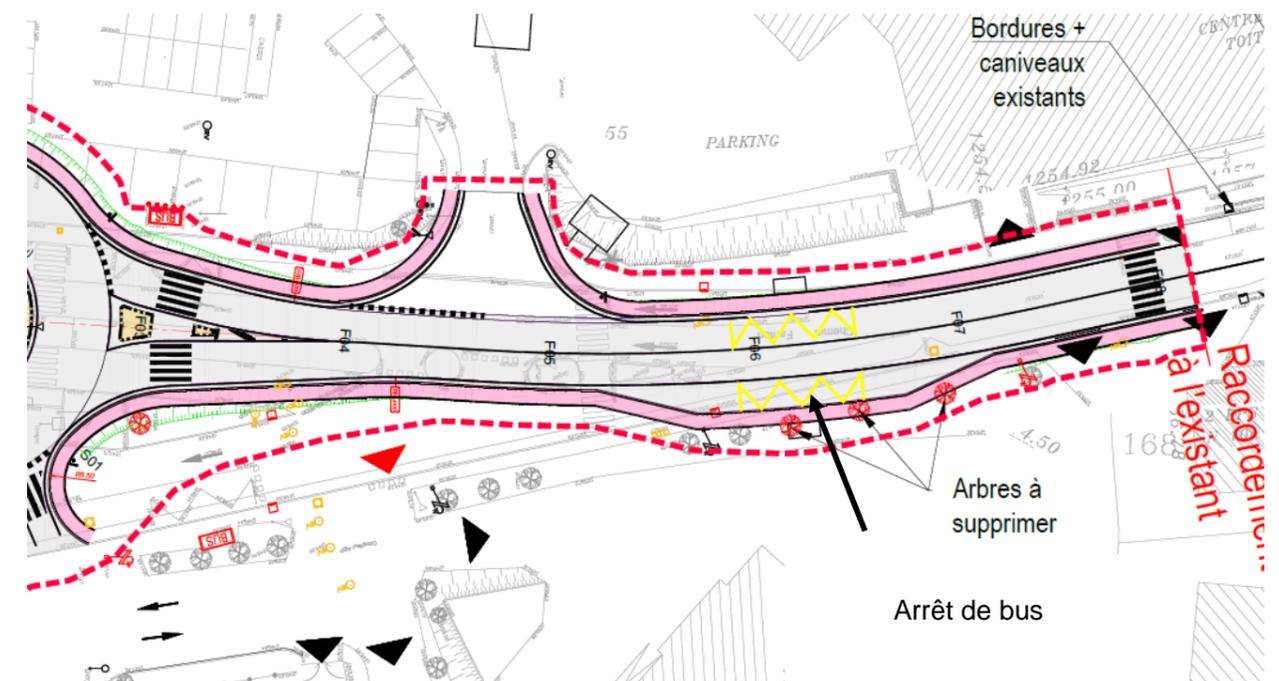


Figure 48 : Arrêt de bus sur le Chemin Fanton

## 7.6. STATIONNEMENTS

L'aménagement du carrefour de la Grande Boucle empiète sur le parking de la zone commerciale Sud et impactant ainsi 18 places de stationnement. En ce qui concerne la zone commerciale Nord et le Géant Casino, le projet nécessite de supprimer 5 places de stationnement.

Le délaissé le long de la RN94 entre les deux carrefours permet d'envisager la création de nouveaux stationnements, hors opération, au moins égale au nombre de places supprimées pour la zone commerciale Sud.

## 7.7. PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT

### 7.7.1. SITUATION ACTUELLE

La zone d'étude est située à l'amont du bassin versant de la Durance, à l'amont immédiat de sa confluence avec la Guisane.

La zone d'étude peut être divisée en plusieurs sous bassins versants dont certains présentent des pentes très fortes. Ces eaux pluviales sont collectées par le réseau pluvial communal.

#### ● Bassin versant 1

Ce bassin versant correspond à la RN94 au niveau de la partie Nord de la Grande boucle. Ce secteur est surmonté d'une zone amont s'écoulant vers le giratoire et vers la Grande boucle. Cette zone amont est occupée par des résidences, des maisons individuelles, des jardins et des voiries. Au niveau de la grande boucle, la RN94 est en surplomb par rapport aux parcelles voisines Est et Ouest (centre commercial et chemin de Fortville). Les écoulements sont globalement orientés Nord-Sud.

Les eaux pluviales du bassin versant BV1 s'écoulent vers le Sud en direction du bassin versant 3. Le bassin versant 3 est équipé de grilles de collecte des eaux pluviales. L'exutoire direct des eaux pluviales est le réseau pluvial communal.

#### ● Bassin versant 2

Ce bassin versant correspond au chemin Fanton et à la surface amont s'écoulant gravitairement vers cette voie. Cette zone amont est occupée par des résidences, des maisons individuelles, des jardins, des voiries et quelques activités).

Le chemin Fanton est en surplomb par rapport aux parcelles voisines Est et Ouest (centre commercial à l'Ouest et zone de logement à l'Est). Les écoulements sont globalement orientés Nord-Sud.

La partie amont de ce bassin versant est marquée dans sa limite Ouest par la présence d'un talweg d'écoulement. Des ouvrages hydrauliques de franchissement lui permettent de traverser les voies perpendiculaires à la pente.

Des avaloirs dispersés sur l'ensemble du bassin versant permettent de collecter les eaux pluviales. L'exutoire direct des eaux pluviales est le réseau pluvial communal.

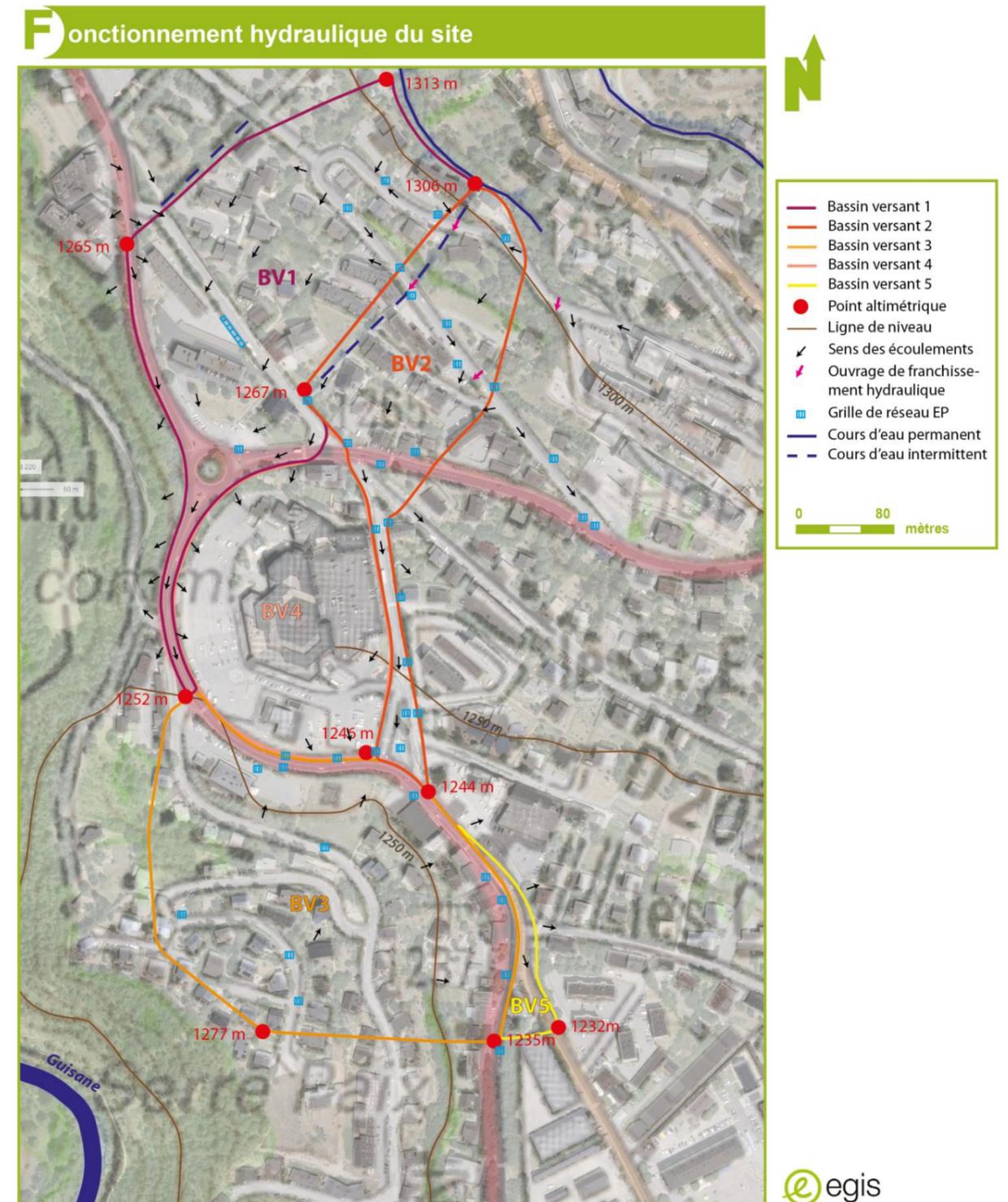


Figure 49 : Fonctionnement hydraulique du site actuel

### ● Bassin versant 3

Ce bassin versant correspond au quart Nord-Est de la colline du Quartier de « Serre paix ». Cette colline culmine à 1277 m et est longée à l'Ouest par la Guisane et l'Est par la RN94. Le haut du bassin versant est occupé par des maisons individuelles et leurs jardins. Le bassin de bassin versant (le long de la RN94) est occupé par des activités (Mac Donalds, garage...) et des maisons individuelles également.

Les eaux pluviales du bassin versant de la colline s'écoulent donc directement vers la RN94 où elles s'engouffrent dans les grilles du réseau pluvial communal. Quelques avaloirs sont présents sur les voiries du bassin versant.

### ● Bassin versant 4

Ce bassin versant correspond au centre commercial situé à l'intérieur de la Grande Boucle. Ce bassin versant est entouré par la RN94 et par le chemin Fanton. Ces voies sont en surplomb par rapport à ce bassin versant. Ce bassin versant présente une pente orientée Nord-Sud. Les eaux pluviales s'écoulent vers le bassin versant 3.

Les grilles collectent les eaux pluviales vers le réseau pluvial communal.

### ● Bassin versant 5

Ce bassin versant correspond à la section de l'avenue du Général Barbot entre l'extrémité Sud du projet et la RN94. La maison située entre l'avenue du Général Barbot et la RN94 est incluse dans le bassin versant.

Aucun avaloir n'est présent sur ce bassin versant.

Ainsi, la partie amont de la RN94 (entre le giratoire et Mac Donald's), n'est pas ou peu équipée de réseau pluvial (présence de grilles isolées sous chaussée sans complément de collecte). Les avaloirs de collecte des eaux pluviales de la voirie sont présents sur la RN94 à partir de Mac Donald's, donc plus à l'aval.

Le réseau pluvial collecte à la fois les eaux de la voirie et les eaux propres des bassins versant amont. Au niveau de la zone d'étude, aucun ouvrage hydraulique de franchissement de la RN94 par des eaux des bassins versants amont n'est présent.

Aucun ouvrage de traitement des eaux pluviales et ou de rétention n'a été observé sur la zone d'étude.

## 7.7.2. SITUATION FUTURE

Dans le cadre de l'aménagement de la Grande Boucle, les principes d'assainissement envisagés sont les suivants :

- collecte des eaux de la partie aménagée par des avaloirs à raison d'une unité / 300 à 400 m<sup>2</sup> de voirie imperméabilisée,
- rejet de ces eaux dans le réseau public après traitement par ouvrage de décantation pour le giratoire.

**Ainsi, les principes d'assainissement envisagés permettent une amélioration de la gestion des eaux de ruissellement par l'implantation d'un ouvrage de décantation pour le giratoire qui permet de traiter les eaux qui à ce jour ne le sont pas.**

## 7.8. AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

Le projet nécessite la suppression de 6 arbres principalement situés le long du chemin Fanton. Conformément aux attentes du PLU (un arbre coupé, un arbre planté), il est prévu la plantation de 6 arbres, le long du chemin de Fanton côté Est, pour compenser. Cette implantation des arbres le long de Fanton permet de renforcer le front végétal perceptible depuis la RN94 Nord et le parking du Géant Casino.



**Photographies 43 – Front végétal coté Est du chemin Fanton (EGIS - juin 2017)**

Les autres aménagements paysagers envisagés sont l'enherbement de l'îlot central du giratoire et des talus :

- Le talus en entrée Sud de Briançon entre la RN94 et l'avenue du Général Barbot ;
- Le talus de déblais élargi le long de la RN94 Nord en approche du giratoire.

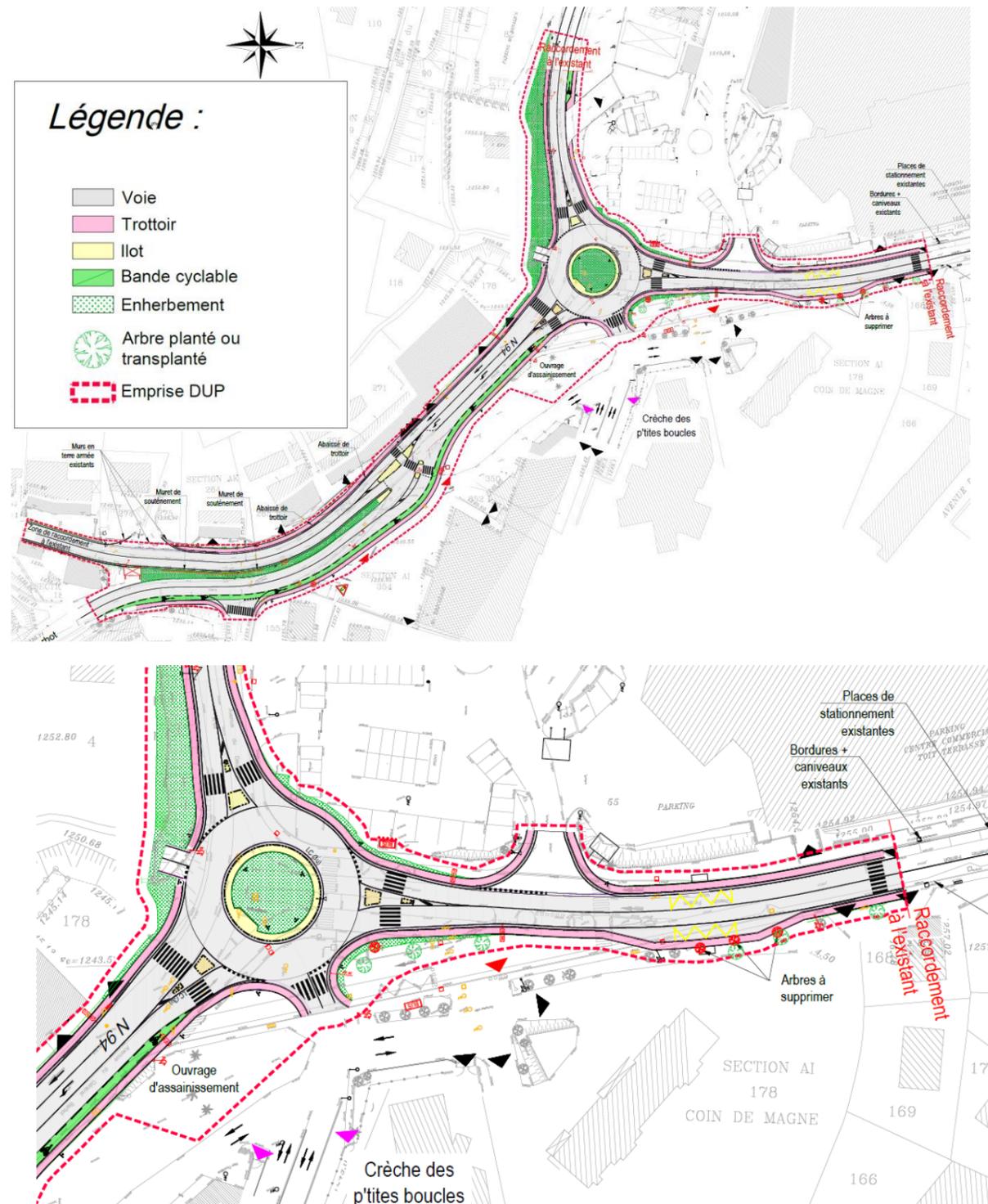


Figure 50 : Principes paysagers

## 7.9. ACQUISITIONS FONCIÈRES

Le projet nécessite des acquisitions foncières. Les acquisitions foncières qui ne pourront être réalisées à l'amiable, nécessiteront le recours à une procédure d'expropriation.

L'enquête parcellaire sera réalisée de manière conjointe à l'enquête préalable à la DUP. Les terrains concernés par cette enquête parcellaire sont synthétisés dans le tableau ci-dessous.

Section	Parcelle	Surface totale en m <sup>2</sup>	Surface en m <sup>2</sup> à acquérir	Utilisation du sol	Zonage	propriétaires
AI	223	12	12	Voirie publique.	UBe	Commune
AI	290p	472	5	Voirie publique.	UBe	Commune
AI	348p	1 193	722	Parking dégradé.	UBe	Commune
AI	351p	136	25	Parking dégradé.	UBe	Commune
AI	353p	51	32	Parking dégradé.	UBe	Commune
AI	355p	692	658	Parking commercial goudronné.	UBe	Commune
AK	61	202	202	Dépendances de voirie (talus).	UBe	Commune
AK	62	26	26	Local technique.	UBe	Régie électrique
AI	354p	2 810	47	Parking commercial goudronné.	UBe	Copropriété Les rendez-vous du Vauban
AK	271p	1 030	64	Dépendance de voirie, parking.	UBe	Copropriété AK 271
AI	178p	5 249	88	Espace vert entre voirie et parking privé.	UBe	OPH des Hautes Alpes
AK	4p	1 820	452	Talus, landes.	UBe	SCI Abar
AK	237p	55	30	Voirie d'accès à un centre commercial.	UE	Groupe Casino
AK	241p	3 273	875	Voirie <u>intégrée à la voirie publique.</u>	UE	Groupe Casino
AK	82p	3 788	162	Talus, landes.	UBe	Mc Donald's France
AK	248p	804	160	Parking goudronné à usage commercial.	UE	Les copropriétaires SNC la Grande boucle
AK	272p	20 534	51	Voirie d'accès à un centre commercial.	UE	Les copropriétaires SNC la Grande boucle.
AI	155p	622	52	Jardin d'un immeuble d'habitations	UC	Indivision Chevallier Hermitte
AK	178p	1 800	242	Dépendance de voirie, parking.	UBe	Fanton Gérard
AM	184p	1 577	17	Jardin d'une maison individuelle.	UBe	Indivision Jacob Martin
AI	168p	395	9	Chemin d'accès à deux habitations.	UBe	Indivision Delfourne
AK	181p	569	77	Jardin d'une maison individuelle.	UBe	Consorts Paduano Blanchard
		Total :	4 008			

Tableau 14 : Emprises concernées par l'enquête parcellaire (source : avis des domaines)

## 7.10. APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

Le montant prévisible pour l'aménagement du carrefour de la Grande Boucle en entrée Sud de Briançon est estimé à environ 2,2 M€ TTC (date de valeur mars 2018) réparti comme suit :

- Études : 34.6 k€ TTC,
- Acquisitions foncières : 513.1 k€ TTC,
- Travaux et aléas : 1 651.2 k€ TTC.

(Pour plus de détails se reporter à la pièce « Appréciation sommaire des dépenses ».)

## 7.11. PHASAGE DES TRAVAUX

Les travaux sont envisagés à ce jour selon le phasage suivant :

- Les dévoiements de réseaux seront réalisés **par anticipation**,
- Les contraintes d'exploitation sous chantier imposent sur tout le périmètre du projet :
  - une interdiction de réaliser des travaux du 1<sup>er</sup> décembre au 1<sup>er</sup> avril,
  - un maintien en permanence de l'accès aux commerces,
  - un alternat possible seulement hors période estivale (15 juillet au 15 août).
- la configuration du site et la géométrie du projet d'aménagement permettent de dissocier **2 zones de travaux** pouvant être réalisés de manière indépendantes :
  - le giratoire RN94 / Chemin Fanton ;
  - le carrefour à feux RN94 / avenue du Général Barbot.

En effet, ces 2 carrefours sont reliés par une voie dans le sens Sud vers le Nord et 2 voies dans le sens Nord vers le Sud, dont la position est sensiblement conservée à terme.

### ○ Réalisation du giratoire RN 94 / chemin Fanton

- **Phase 1 du giratoire** : la fermeture du chemin Fanton entre la RN94 et l'accès au Géant Casino permet de réaliser les deux-tiers de l'anneau et la branche Fanton jusqu'à l'accès au Géant Casino.
- **Phase 2 du giratoire** : la circulation de la RN94 est basculée sur le demi anneau réalisé en phase 1 et le Chemin Fanton est ré-ouvert. Un aménagement spécifique de l'îlot central pourra être nécessaire pour assurer la circulation à double sens sur l'anneau. Les trottoirs en rive Sud de

l'anneau et en rives sud des 2 branches de la RN94 sont réalisés (ces travaux comprennent les terrassements en élargissement du côté des futurs commerces).

- **Phase 3 du giratoire** : réalisation des travaux de renforcement de chaussée de la RN94 de nuit.
- **Phase 4 du giratoire** : îlots restants du giratoire, aménagement de l'accès à la zone commerciale Sud.
- **Phase 5 du giratoire** : travaux de finition et de signalisation horizontale.

### ○ Réalisation du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot

- **Phase 1 du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot** : réalisation des travaux d'élargissement de voirie et réalisation des trottoirs sur toute la partie Est de l'avenue du Général Barbot et dans le prolongement le long de la RN94 jusqu'au giratoire.

Dans cette phase, Barbot sera mise en alternat. Il pourrait être envisagé de fermer le mouvement RN94 Sud vers Barbot pour libérer une voie sur la RN94 et faciliter l'exploitation sous chantier de Barbot.

- **Phase 2 du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot** : aménagement de la zone comprise entre la RN94 et avenue du Général Barbot entre le nouveau carrefour à feux et les limites Sud de l'aménagement (soutènement, élargissement de chaussées, bordures).
- **Phase 3 du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot** : aménagement de la rive Ouest de la RN94, du giratoire à la limite Sud de l'aménagement. Dans la section en amont du carrefour Barbot actuel (section à 3 voies), la redistribution des voies et/ou la fermeture du mouvement vers l'avenue du Général Barbot permettent de réaliser les travaux dans de bonnes conditions. La réalisation des travaux au Sud du carrefour présentera davantage de difficultés car les bordures coté Est auront été réalisées (distance de 7 m entre bordures) et une partie du chantier sera comprise entre la circulation et les murs de soutènements existants coté riverains.
- **Phase 4** : réalisation des travaux de renforcement de chaussée de la RN94 et de l'avenue du Général Barbot, de nuit.
- **Phase 5 du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot** : travaux de finition et de signalisation horizontale.

## 7.12. L'USAGE DES SOLS

### 7.12.1. SOLS POLLUÉS

Aucun site pollué BASOL n'est présent dans la zone d'étude.

Un site industriel BASIAS est recensé. Ce site industriel, identifié à proximité de la RN94, correspond à un ancien atelier de charonnage et de tôlerie. Le projet n'empiète pas sur ce site industriel.

Une station-service et une station de lavage sont présentes au niveau du centre commercial et ne sont pas impactées par le projet.

Le projet s'inscrit essentiellement sur des voiries ou des parkings imperméabilisés.

**Le projet ne se situe a priori pas au droit de sols pollués. Néanmoins, lors de la réalisation des travaux, si des terres présentent des coloris ou odeurs suspectes, des analyses de sols seront mises en œuvre en vue de conclure sur la pollution éventuelle des déblais et de leur devenir.**

### 7.12.2. RISQUES NATURELS

La zone d'étude n'est pas exposée aux risques de mouvement de terrain. Aucun glissement, éboulement, coulée, effondrement n'a été constaté au niveau de la zone d'étude. Par ailleurs, aucune cavité naturelle ou anthropique n'est observée au niveau de la zone d'étude. La zone d'étude est située en zone de retrait-gonflement d'argiles faible.

Le Plan de Prévention des Risques Naturel prévisibles a été approuvé en 2009 et révisé en 2017. Le PPRN prend en compte les phénomènes naturels suivants:

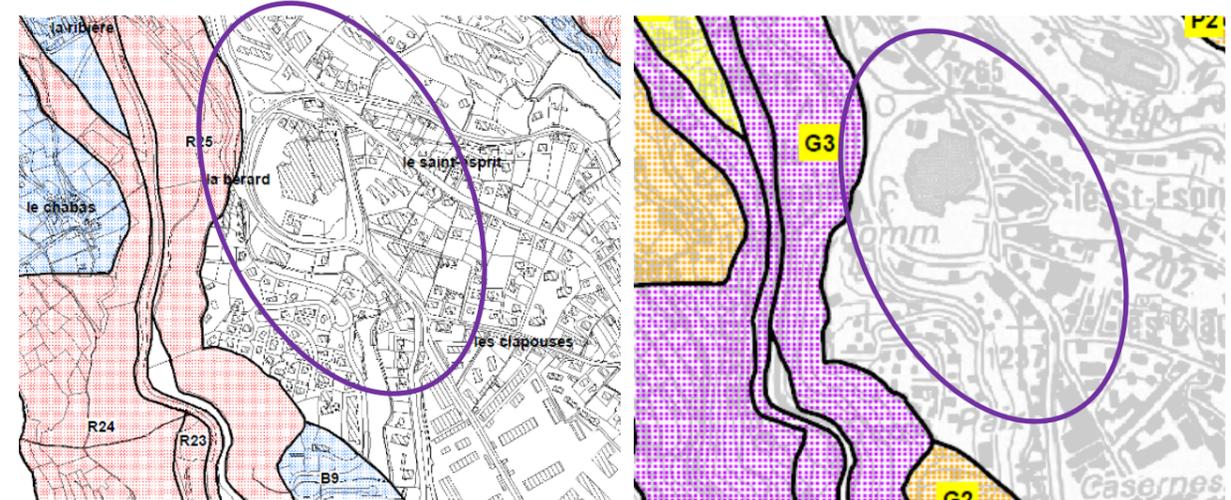
- les avalanches,
- les inondations et les crues torrentielles,
- les écroulements et les chutes de pierres,
- les glissements de terrain.

**Le projet n'est pas concerné par des risques de glissement de terrains, d'éboulement et de chutes de pierres, d'inondation ou de crues torrentielles, d'avalanches.**

Néanmoins, un programme de reconnaissances géotechniques a été défini et comprendra :

- 3 fouilles à la pelle mécanique (1 dans talus déblais coté PC Abeil, 1 coté parking Géant Casino, 1 dans le talus entre RN94 et Barbot) ;
- La caractérisation GTR<sup>2</sup> de chacun des horizons rencontrés.

Les cartes d'aléa et de zonage sont présentées ci-après.



#### Zonage Réglementaire

	Zones non réglementées
	Zones constructibles sous conditions (In° renvoyant au règlement)
	Zones inconstructibles (In° renvoyant au règlement)

Aléas	faible	moyen	fort
Avalanches	A1	A2	A3
Glissement	G1	G2	G3
Chute de blocs et de pierres	P1	P2	P3
Crues torrentielles	T1	T2	T3

Figure 51 - Zonage et aléa du Plan de Prévention des Risques d'inondation

<sup>2</sup> Analyse GTR : ensemble d'essais en laboratoire effectués à partir d'échantillons issus d'une étude dans le but de déterminer la classification d'un sol selon le GTR (Guide des Terrassements Routiers) et d'autres

caractéristiques, notamment teneur en eau, valeur au bleu de méthylène du sol (VBS), limites d'Atterberg (consiste à déterminer les caractéristiques de plasticité et liquidité des argiles), granulométrie...

## 7.13. LES PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET

### ● Topographie et géologie

La solution retenue pour l'aménagement est implantée sur le terrain naturel. Le projet ne nécessite donc pas de terrassements majeurs. **Il n'aura pas d'impact notable sur la topographie et la géologie.**

### ● Ressources en eau

La pollution chronique des eaux pluviales est liée à la surface de voirie circulée et aux trafics qu'elle supporte. L'augmentation de surface imperméabilisée par rapport à l'existant est non significative : **la surface de voirie circulée reste donc quasiment identique à la situation actuelle. Le projet n'a pas d'impact quantitatif sur les eaux.**

Le projet en lui-même n'engendre pas de hausse de trafic. Cependant, une augmentation tendancielle des trafics sur les voies de circulation concernées se produira. Cette hausse est comprise entre 0,6%/an et 1,90%/an. Ainsi, le projet engendrera une pollution chronique des eaux pluviales ruisselant sur la chaussée. **Cette pollution sera globalement identique à la situation actuelle.**

La chaussée et les réseaux pluviaux étant étanches, cette pollution ne pourra se propager aux eaux souterraines. **L'impact qualitatif sur les eaux souterraines est donc nul.**

**L'exutoire des eaux pluviales du projet étant le réseau pluvial communal, l'impact sur les eaux superficielles (Guisane) est considéré comme nul.**

### ● Milieu naturel

Le projet n'est concerné par aucune zone d'inventaire ou de protection du milieu naturel. Par ailleurs, aucun enjeu faunistique ou floristique d'intérêt écologique n'a été relevé sur le site.

Le projet nécessite la suppression de 6 arbres principalement situés le long du chemin Fanton ne présentant pas d'enjeux particuliers. Conformément aux attentes du PLU (un arbre coupé, un arbre planté), il est prévu la plantation de 6 arbres, le long du chemin de Fanton, pour compenser.

**Ainsi, le projet ne présentera pas impact significatif vis-à-vis du milieu naturel.**

### ● Accès

Le projet prévoit la restitution des accès aux logements et activités. **Le projet ne présente donc pas d'impact significatif sur les accès aux commerces, aux logements ou aux activités.**

### ● Acoustique

Une étude acoustique a été réalisée dans le cadre des études préliminaires.

Dans le cadre d'une modification de voirie, les bâtiments sont à protéger réglementairement si :

- Une augmentation de plus de 2 dB(A) est observée entre la situation future sans projet (LAeq référence) et la situation future avec projet (LAeq projet). On parle alors de modification significative de l'infrastructure,
- Un dépassement du seuil admissible est observé.

Ils sont repérés par une étiquette jaune sur la planche en page suivante.

Les bâtiments traités par ailleurs, dans le cadre des points noirs du bruit (PNB) sont entourés en vert.

**Ainsi, avec le projet d'aménagement, aucun bâtiment ne présente une modification significative cumulée à un dépassement du seuil admissible. Le projet n'a donc pas d'impact acoustique nécessitant des protections acoustiques.**

Les points noirs de bruits identifiés après projet sont déjà existants en situation actuelle. **Le projet n'engendre donc pas de point noir de bruit complémentaire.**

En revanche, les points noirs de bruit (PNB) identifiés doivent réglementairement être protégés par une opération de rattrapage. **Ces travaux de protection acoustique sont prévus par le plan PNB de l'État.**

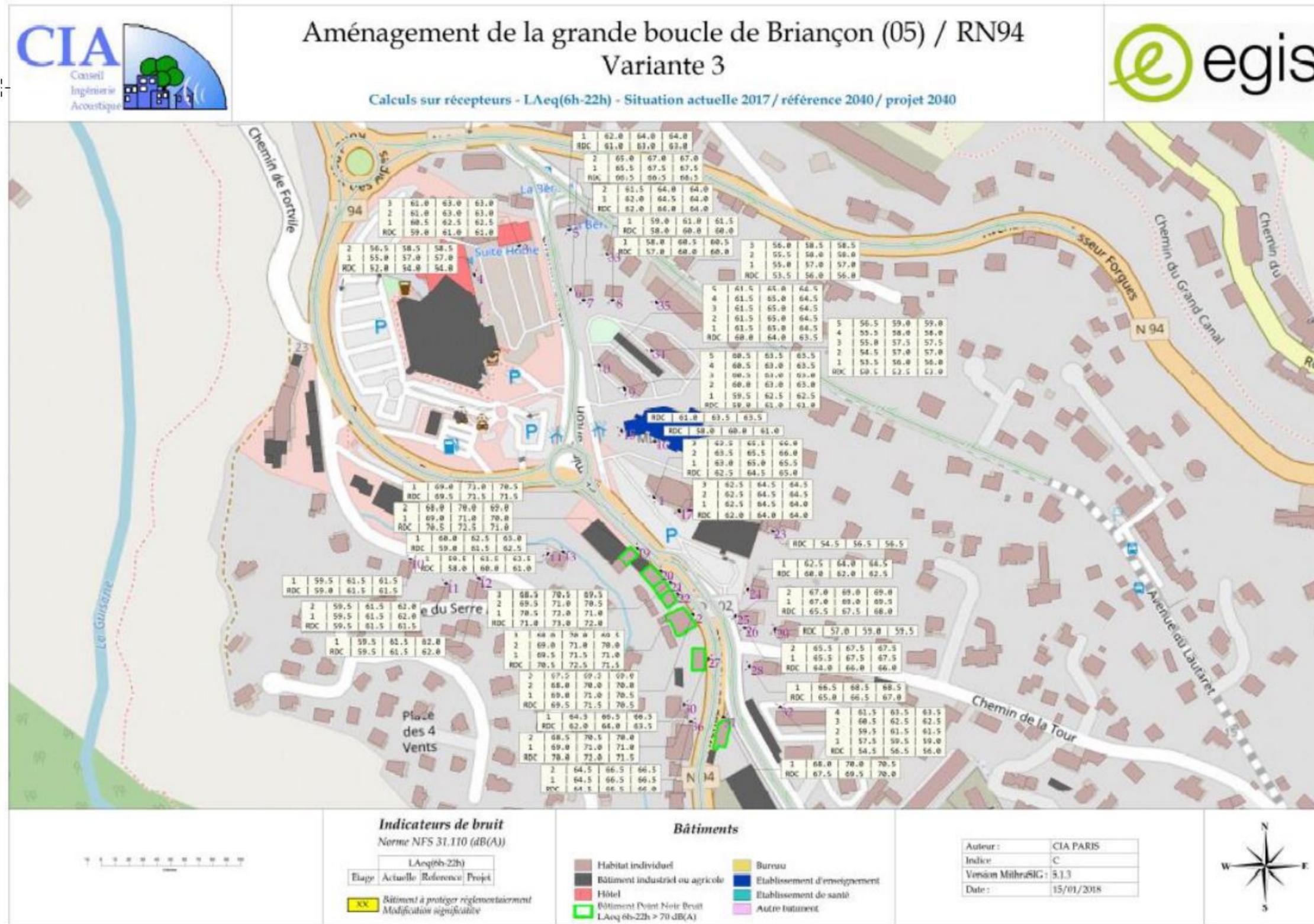


Figure 52 : Impacts acoustiques du projet

## Qualité de l'air

Le projet n'est pas à l'origine d'une croissance de trafic, il n'aura donc pas d'impact notable sur les émissions atmosphériques et la qualité de l'air.

## Patrimoine

Le site du projet n'est pas concerné par un périmètre de protection (abords monuments historiques, site inscrit ou classé). **Le projet n'aura donc pas d'impact sur le patrimoine.**

## Vestiges archéologiques

Comme vu dans le chapitre 2.4.5, le projet est concerné par cette zone de présomption de prescription archéologique dans sa moitié Est : au niveau du chemin de Fanton et de l'avenue de Provence et du général Barbot. Seule la RN 94, au droit du centre commercial, n'est pas concernée.

Dans cette zone, tous les dossiers de demandes de permis de construire, de démolir et d'autorisation d'installations ou travaux divers devront être transmis aux services de la Préfecture de région (Direction régionale des affaires culturelles) afin que puissent être prescrites des mesures d'archéologie préventive dans les conditions définies par le décret n°2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.

Le service régional de l'archéologie de la Direction Régionale des Affaires Culturelles a été consulté pour identifier les contraintes liées au patrimoine archéologique et la localisation des entités archéologiques, recensées dans la base de données Patriarche.

La DRAC a répondu en date du 26 juin 2017, qu'elle pourra prescrire lors de l'instruction des dossiers sur les parcelles non explorées une opération de diagnostic archéologique (cf. annexe 8.2).

Dans le cas où le diagnostic mettrait en évidence la présence potentielle d'éléments archéologiques, des opérations de fouilles sont susceptibles d'être programmées.

Toute découverte fortuite de vestige archéologique lors de la phase travaux devra être signalée immédiatement au Maire de la commune qui en informe le Préfet (article L531-14 et suivants du code du patrimoine).

**Ainsi, les impacts sur les vestiges archéologiques seront limités.**

## Paysage

Le projet consiste en un aménagement sur place. Il ne contribue pas à modifier de façon notable le paysage. Les arbres coupés seront replantés. **Ainsi, le projet n'aura pas d'impact notable sur le paysage.**

## 7.14. COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

### 7.14.1. COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT DU BRIANÇONNAIS

Le SCOT du Briançonnais vient de passer en enquête publique. Cette dernière s'est déroulée du 27 novembre 2017 au 4 janvier 2018 inclus. Le SCOT du Briançonnais n'a, à ce jour, pas encore été adopté définitivement.

Le diagnostic territorial du SCOT a mis en avant que Briançon attire une partie importante des flux domicile-travail avec son rôle de pôle économique et administratif du territoire.

Le diagnostic révèle également que les trafics sont relativement faibles dans le Briançonnais si l'on considère les moyennes journalières rapportées sur l'année. Les voies de circulation suffisent donc à absorber le trafic lié aux déplacements quotidiens des habitants. Toutefois, ces trafics fluctuent de manière relativement importante lors des vacances, périodes d'affluence touristique. Des pics sont généralement atteints en été et surtout en hiver.

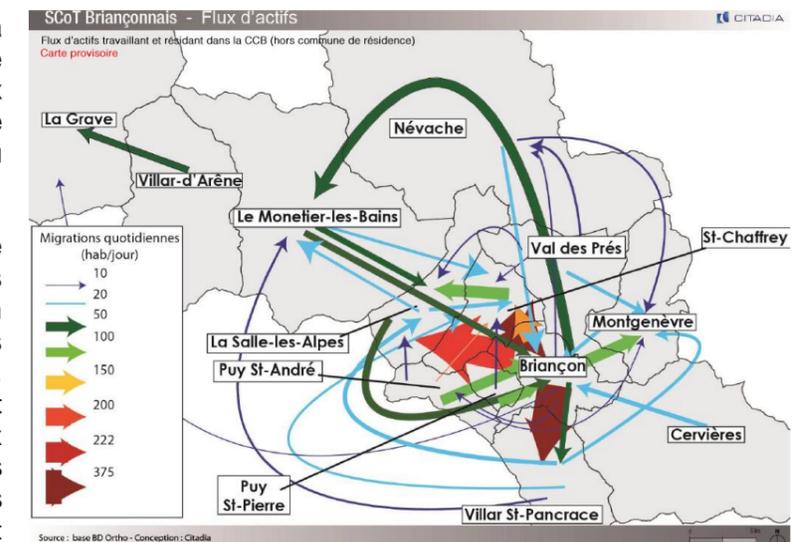


Figure 53 - Flux d'actifs travaillant et résidant dans CCB (hors commune de résidence)

L'hiver, les déplacements sont concentrés sur les week-ends, voire s'étalent sur un jour de plus. Alors que le trafic n'augmente que de 5 % les jours ouvrés en saison, il augmente en moyenne de 65 % les samedis en saison par rapport aux samedis hors saison. L'été, les déplacements se répartissent sur l'ensemble de la semaine. À une échelle de temps plus large, on remarque que le trafic global est en augmentation dans la vallée. Le trafic sur la RN94 représentait environ 5000 véhicules/jour en 1997, contre 6500 en 2006.

Les 4 axes principaux retenus dans le projet du PADD sont les suivants :

- Axe 1 : Renforcer l'économie diversifiée du Briançonnais : tourisme, santé, commerces, artisanat, agriculture,
- Axe 2 : Réunir le Briançonnais autour de ses complémentarités,
- Axe 3 : L'excellence environnementale comme ambition du développement,
- Axe 4 : Projet 2015-2030 - Changer d'échelle dans l'action intercommunale.

Le renforcement de l'économie diversifiée passe notamment, dans le PADD, par :

- le développement de lits touristiques et notamment la création d'opérations urbaines touristiques qui seront générateurs de déplacements supplémentaires,
- le développement d'une offre touristique multi-saisons qui sera également génératrice de déplacements supplémentaires,
- le maintien de l'offre commerciale existante et en reconnaissant le centre-ville de Briançon comme le 1<sup>er</sup> pôle commercial du Briançonnais qui doit bénéficier d'un regain d'attractivité en continuant à accueillir des grands équipements commerciaux dans une enveloppe urbaine commerciale constante. Dans cette dynamique de concentration, les pôles commerciaux périphériques doivent faire l'objet d'une requalification urbaine forte pour les 15 prochaines années.

**Le projet permettra d'améliorer et de sécuriser les conditions de déplacement en entrée de ville de Briançon. Cette amélioration des déplacements sera favorable aux différentes activités économiques de la commune, aux opérations touristiques nouvelles et donc du Briançonnais. En effet, de meilleures conditions de déplacement inciteront les usagers de la route à venir dans les pôles commerciaux et touristiques.**

- **Le projet répondra donc à l'axe 1 du PADD en améliorant les conditions de déplacements et favorisant ainsi le développement de l'économie du Briançonnais.**

L'Axe 2 aborde la thématique des déplacements.

« Les difficultés d'accès, le réseau existant et les pics de fréquentation affectent profondément les mobilités internes et externes du Briançonnais. Les phénomènes de congestion doivent être limités, ce qui n'est possible que par la mise en œuvre d'une politique globale et cohérente de gestion des déplacements. »

Le SCOT a pour objectif de favoriser l'aménagement de voies et d'espaces réservés aux mobilités douces (cycles, piétons...) transversales à l'agglomération.

**Outre l'amélioration des déplacements routiers par une sécurisation des carrefours, le projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle comprend la création de cheminements piétons plus continus que ceux existants et d'une bande cyclable sur l'avenue du Général Barbot au droit du carrefour avec la RN94 et sur la RN94 jusqu'au carrefour RN94 / Chemin Fanton. D'autre part, le projet rétablit les arrêts de bus.**

- **Ainsi, le projet sera en cohérence avec l'axe 2 du PADD.**

Le projet d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle prévoit également des aménagements paysagers afin de requalifier l'entrée de ville et des principes d'assainissement qui permettent un traitement des eaux pluviales de la RN94 avant rejet aux réseaux d'assainissement alors qu'à ce jour ces eaux ne sont pas traitées.

**Ces aménagements vont dans le sens d'une excellence environnementale en améliorant la gestion des eaux de ruissellement.**

- **Ainsi, le projet répondra à l'axe 3 du PADD.**

**Ainsi, le projet est compatible avec le SCOT du Briançonnais.**

## 7.14.2. COMPATIBILITÉ AVEC LE PLU

L'aménagement de la RN94 est situé sur les zones suivantes du PLU de la commune de Briançon :

- Zone UBe :

La zone UB est une zone de constructions contemporaines. Le secteur présente des densités fortes à moyennes. La mixité entre habitat, activités commerciales et de service est également caractéristique sur cette zone. Le secteur UBe est un secteur où l'activité commerciale est prédominante et où l'implantation en continu des bâtiments n'est pas souhaitée.

*Ci-dessous un extrait du règlement de la zone UB.*

### Article UB1 – Occupations ou utilisations du sol interdites

- Les entrepôts
- Le stationnement des caravanes et les habitations légères de loisirs ;
- Les installations classées autres que celles définies à l'article UB2 ;
- Les constructions à usage industriel et agricole ;
- Les décharges et dépôts de matériaux.

### Article UB2 – Occupations ou utilisations du sol admises sous conditions

- Les affouillements et exhaussements de sol s'ils sont nécessaires aux travaux de construction ou l'aménagement d'espaces paysagers non construits.
- Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (telles que définies en application du Code de l'Environnement), si elles sont compatibles avec la vocation de la zone et sous réserve que les nuisances et dangers puissent être prévenus de façon satisfaisante eu égard à l'environnement actuel ou prévus de la zone où elles s'implantent.
- Les activités artisanales sous réserve que :
  - Les nuisances soient compatibles avec la vocation dominante d'habitat de la zone,
    - Les besoins en voirie et réseaux divers ne soient pas augmentés de façon significative.
- Zone UC (potentiellement touchée à la marge) :

La zone UC est une zone de constructions à dominante d'habitat et sous la forme pavillonnaire. Tout en conservant sa vocation principale, il y sera recherché plus de mixité notamment de par l'implantation de petits commerces et de services de proximité.

*Ci-après un extrait du règlement de la zone UC.*

**Article UC1 – Occupations ou utilisations du sol interdites****Les entrepôts ;**

- Le stationnement des caravanes et les habitations légères de loisirs ;
- Les installations classées autres que celles définies à l'article UC2 ;
- Les constructions à usage d'activité industrielle ;
- Les constructions à usage industriel et agricole ;
- Les constructions à usage unique de bureaux ;
- Les décharges et dépôts de matériaux.

**Article UC2 – Occupations ou utilisations du sol admises sous conditions**

- Les affouillements et exhaussements de sol s'ils sont nécessaires aux travaux de construction ou à l'aménagement d'espaces paysagers non construits.
- Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (telles que définies en applications du Code de l'environnement), si elles sont compatibles avec la vocation de la zone et sous réserve que les nuisances et dangers puissent être prévenus de façon satisfaisante eu égard à l'environnement actuel ou prévu de la zone où elles s'implantent.
- Les activités artisanales sous réserve que :
  - les nuisances soient compatibles avec la vocation dominante d'habitat de la zone
  - les besoins en voirie et réseaux divers ne soient pas augmentés de façon significative.

## • Zone UE :

La zone UE est une zone d'implantation d'activités économiques, industrielles, commerciales ou artisanales, sportives, touristiques et hôtelières.

*Ci-contre un extrait du règlement de la zone UE.*

**Article UE1 – Occupations ou utilisations du sol interdites**

Les constructions à vocation d'habitat autres que celles définies à l'article UE2 ;

- Les habitations légères de loisirs ;
- Les constructions à usage agricole ;
- Les ouvertures de carrières.

**Article UE2 – Occupations ou utilisations du sol admises sous conditions**

- Les affouillements et exhaussements de sol s'ils sont nécessaires aux travaux de construction ou à l'aménagement d'espaces paysagers non construits
- Les logements de fonction s'ils sont intégrés au volume principal de l'établissement dans la limite de 150 mètres carrés de SHON par installation autorisée ;
- Les constructions à usage d'habitation lorsqu'elles ont vocation d'accomplir un service public ou pour servir un intérêt collectif (par exemple : hébergement travailleurs saisonniers ou logements étudiants,,)
- Les aires d'accueil des gens du voyage (avec possibilité d'accueil sédentaire ou semi-sédentaire) si la localisation du site n'entraîne pas de risques importants pour les habitations au regard de la nature des activités à proximité.

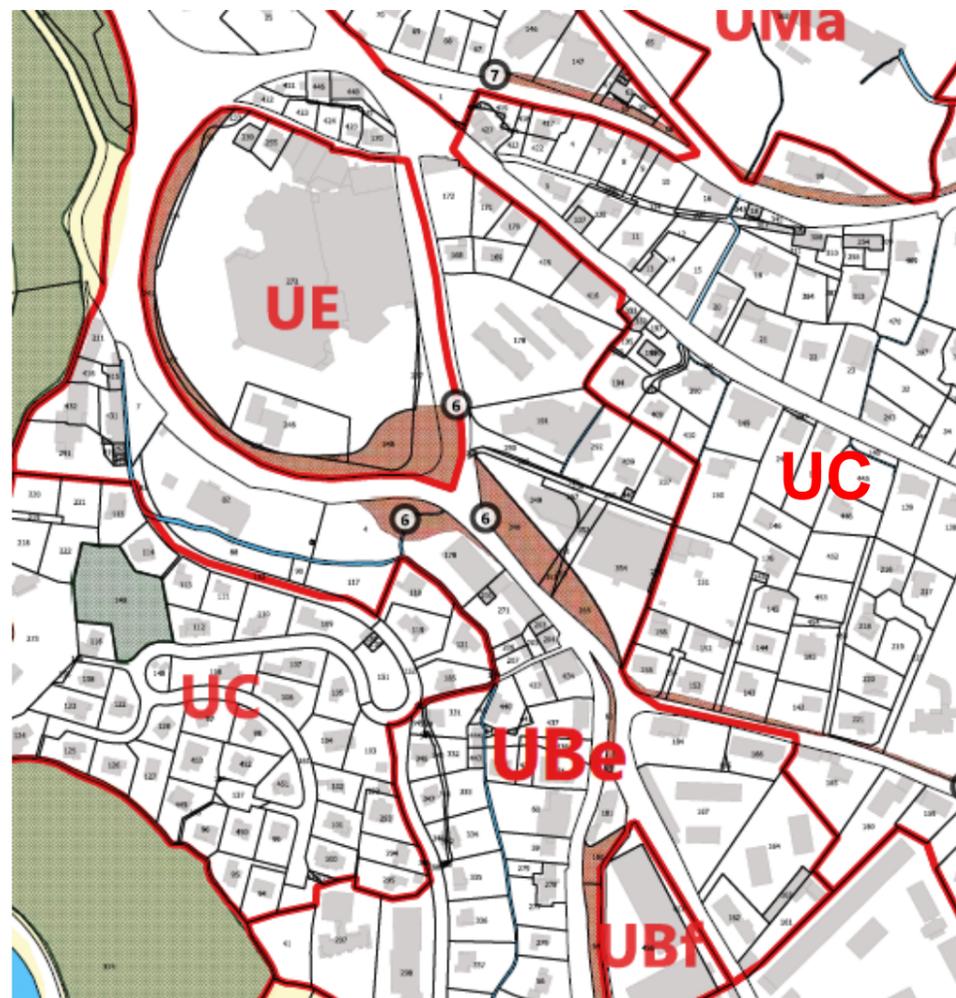


Figure 54 : Extrait du PLU de la commune de Briançon

Ainsi, les règlements des zones concernées n'interdisent pas le projet. Le projet est donc compatible avec le PLU de la commune de Briançon.

Il est d'ailleurs à noter qu'un emplacement réservé (ER6) existe afin d'aménager le carrefour de la Grande Boucle.

### 7.14.3. COMPATIBILITÉ AVEC LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) RHÔNE MÉDITERRANÉE 2016-2021

Au regard du tableau suivant, le projet est compatible avec le SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021.

n°	Orientations fondamentales du SDAGE 2016-2021	Conformité du projet
OF0	S'adapter aux effets du changement climatique	<p>L'adaptation au changement climatique réclame une réponse ferme tout en étant proportionnée et graduée dans le temps. Elle passe d'abord par des actions de réduction des causes de vulnérabilité aux effets du changement climatique et par le développement de ses capacités à faire face. Il s'agit par exemple d'économiser durablement l'eau, de réduire les pollutions nutritives, de réduire l'imperméabilisation des sols, de restaurer la continuité biologique et le bon fonctionnement des milieux, de respecter les zones inondables, le cordon littoral et les zones humides.</p> <p>Le projet consiste à l'aménagement du carrefour de la Grande Boucle en vue d'améliorer la fluidité et la sécurité des différents flux dans un secteur très minéralisé. Il ne modifie pas de façon notable l'imperméabilisation des sols et n'impacte aucune zone humide, ni de continuité écologique. Le projet n'est d'autre part, pas concerné par des zones inondables. Enfin, les principes d'assainissement envisagés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la collecte des eaux de la partie aménagée par des avaloirs à raison d'une unité par 300 à 400 m<sup>2</sup> de voirie imperméabilisée,</li> <li>• puis le rejet de ces eaux dans le réseau public <u>après traitement par ouvrage de décantation pour le giratoire.</u></li> </ul> <p>Ainsi, les principes d'assainissement envisagés permettent une amélioration de la gestion des eaux de ruissellement par l'implantation d'un ouvrage de décantation pour le giratoire qui permet de traiter les eaux qui à ce jour ne le sont pas. Ils permettent ainsi de réduire les pollutions.</p> <p><u>Le projet est donc compatible avec l'orientation OF0.</u></p>
OF1	Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité	<p>Le projet s'inscrit sur un secteur essentiellement imperméabilisé et ne modifie pas de façon notable l'imperméabilisation du secteur.</p> <p>Dès la conception du projet, les principes d'assainissement ont été étudiés en concertation avec les différents partenaires. Le projet prévoit le traitement par décantation des eaux de ruissellement du giratoire alors qu'à ce jour les eaux de ce carrefour n'étaient pas traitées.</p> <p>Le projet privilégie donc la prévention.</p> <p><u>Le projet est compatible avec l'orientation OF1.</u></p>
OF2	Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques	<p>Le projet se situe à l'Est de la Guisane, un affluent de la Durance, dont la confluence est au Sud du projet. Le projet n'a aucun rejet direct dans les eaux superficielles. Le projet n'engendre aucune intervention dans ce milieu aquatique.</p> <p>Le projet n'entraînera donc pas de dégradation des milieux aquatiques.</p> <p><u>Le projet est compatible avec l'orientation OF2.</u></p>
OF3	Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement	<p>Les entreprises retenues pour le chantier devront respecter des règles environnementales et d'insertion sociale. Des clauses à caractère social seront intégrées dans les marchés de travaux pour permettre l'insertion de publics prioritaires.</p> <p><u>Le projet est compatible avec l'orientation OF3.</u></p>

n°	Orientations fondamentales du SDAGE 2016-2021	Conformité du projet
OF4	Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau	<p>Les eaux de ruissellement sont collectées et rejetées dans le réseau communal. Aucune eau de ruissellement n'est infiltrée (réseau de collecte des eaux pluviales étanche) et les eaux du giratoire sont traitées par décantation avant rejet eau réseau communal alors que ces eaux n'étaient pas traitées avant.</p> <p>Le projet n'est, de plus, pas concerné par un périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable. L'ARS confirme qu'il n'y a pas de captage à usage collectif dans l'aire d'étude du projet.</p> <p>Le projet ne se situe pas au droit d'une zone inondable. Il s'inscrit sur un secteur très imperméabilisé et n'entraîne pas d'augmentation notable des surfaces imperméabilisées. Il n'est donc pas à l'origine d'une augmentation du risque d'inondation.</p> <p>Le projet a donc pris en compte la gestion de l'eau en phase de conception.</p> <p><u>Le projet est donc compatible avec l'orientation OF4.</u></p>
OF5A	Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle	<p>Le projet n'est à l'origine d'aucune pollution industrielle et domestique.</p> <p><u>Non concerné</u></p>
OF5B	Lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques	<p>Le projet se situe à l'Est de la Guisane, un affluent de la Durance, dont la confluence est au Sud du projet. Le projet n'a aucun rejet direct dans les eaux superficielles.</p> <p><u>Non concerné</u></p>
OF5C	Lutter contre les pollutions par les substances dangereuses	<p>Le projet n'est pas à l'origine d'émissions de substances dangereuses susceptibles d'entraîner des pollutions.</p> <p><u>Non concerné</u></p>
OF5D	Lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles	<p>Aucun pesticide ne sera utilisé sur le site pour l'entretien des espaces verts. Ainsi, le projet ne sera à l'origine d'aucune pollution par des pesticides.</p> <p><u>Le projet est donc compatible avec l'orientation OF5D.</u></p>
OF5E	Évaluer, prévenir et maîtriser les risques pour la santé humaine	<p>Les principes d'assainissement envisagés (collecte des eaux de ruissellement du projet et traitement par décantation des eaux du giratoire avant rejet au réseau communal) n'entraînent aucune infiltration des eaux et évitent tout risque de pollution des eaux souterraines.</p> <p>Des mesures classiques seront prises en phase travaux afin d'éviter tout risque de pollution des sols et des eaux souterraines. En outre, aucun captage public d'alimentation en eau potable ne se situe à proximité. <i>Le projet n'est donc pas à l'origine d'impact sur la santé humaine via une dégradation des eaux souterraines utilisées à des fins d'alimentation.</i></p> <p>Le projet a pour objet d'améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements sur le secteur. Les augmentations du trafic qui peuvent être attendues ne sont pas liées directement au projet. Elles sont issues de la croissance naturelle du trafic ou de projets urbains. <i>Ainsi, le projet ne sera pas à l'origine d'émissions atmosphériques supplémentaires qui pourraient avoir un impact sur la santé humaine.</i></p> <p>Le projet ne se situe pas au droit d'une zone inondable. Il s'inscrit sur un secteur très imperméabilisé et n'entraîne pas d'augmentation notable des surfaces imperméabilisées. <i>Il n'est donc pas à l'origine d'une augmentation du risque d'inondation.</i></p> <p><u>Le projet est donc compatible avec l'orientation OF5E.</u></p>

n°	Orientations fondamentales du SDAGE 2016-2021	Conformité du projet
OF6A	Agir sur la morphologie et le découloisnement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques	<p>Le projet se situe à l'Est de la Guisane, un affluent de la Durance, dont la confluence est au Sud du projet. Le projet n'a aucun rejet direct dans les eaux superficielles. Le projet n'engendre aucune intervention dans ce milieu aquatique.</p> <p><u>Non concerné</u></p>
OF6B	Préserver, restaurer et gérer les zones humides	<p>D'après l'inventaire des zones humides de la région PACA, une zone humide est identifiée au niveau de la Guisane au droit de la zone d'étude « Guisane confluence T1 » (05CEEP0599) à environ 100 m à l'Ouest du site.</p> <p>Le projet n'impacte pas cette zone humide. Il se situe d'autre part sur un secteur très imperméabilisé n'accueillant aucune zone humide.</p> <p><u>Non concerné</u></p>
OF6C	Intégrer la gestion des espèces de la faune et de la flore dans les politiques de gestion de l'eau	<p>Comme vu précédemment, le projet n'a pas d'impact sur les zones humides et les milieux aquatiques.</p> <p><u>Non concerné</u></p>
OF7	Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir	<p>Le projet ne nécessite aucun besoin en eau.</p> <p><u>Non concerné</u></p>
OF8	Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques	<p>Le projet ne se situe pas au droit d'une zone inondable. Il s'inscrit sur un secteur très imperméabilisé et n'entraîne pas d'augmentation notable des surfaces imperméabilisées.</p> <p>Le projet n'entraînera donc pas d'impact supplémentaire en ce qui concerne le risque d'inondation.</p> <p><u>Le projet est donc compatible avec l'orientation OF8.</u></p>

#### 7.14.4. COMPATIBILITÉ AVEC L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT (LOI SUR L'EAU)

**Le projet n'est donc pas concerné par la rubrique 2.1.5.0 de l'article R.214-3 du code de l'environnement.**

En effet, les principes d'assainissement envisagés pour ce projet sont :

- La collecte des eaux de la partie aménagée par des avaloirs à raison d'une unité par 300 à 400 m<sup>2</sup> de voirie imperméabilisée,
- Le rejet de ces eaux dans le réseau public après traitement par ouvrage de décantation pour le giratoire.

Les principes d'assainissement envisagés permettent une amélioration de la gestion des eaux de ruissellement par l'implantation d'un ouvrage de décantation pour le giratoire qui permet de traiter les eaux qui à ce jour ne le sont pas.

**Le projet n'est, d'autre part, concerné par aucune autre rubrique de l'article R214-3 du code de l'Environnement.**

#### 7.14.5. COMPATIBILITÉ AVEC L'ARTICLE L.220-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

L'article L.220-1 du code de l'environnement mentionne que :

*« L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. »*

*Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. La protection de l'atmosphère intègre la prévention de la pollution de l'air et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. »*

Le projet en lui-même ne sera pas à l'origine d'une augmentation du trafic et ne sera pas à l'origine d'émissions atmosphériques supplémentaires. Il a pour objet d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité en entrée Sud de Briançon. Il permet :

- D'apporter des réserves de capacité et de résoudre les conflits d'usage aux deux carrefours RN94 x Chemin Fanton et RN94 x Avenue du Général Barbot, pour fluidifier les flux de transit et de desserte, y compris à l'occasion des pointes saisonnières de trafic,

- De 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 limitant les vitesses pratiquées,
- De favoriser les différentes pratiques de mobilité en organisant les modes de déplacements (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.

Il est, d'autre part, à noter qu'un trafic plus fluide émet moins de polluants atmosphériques qu'un trafic embouteillé. Des arrêts et redémarrages sont aussi un peu plus consommateurs de carburants qu'une circulation fluide.

Les travaux d'aménagement du carrefour de la Grande Boucle seront à l'origine d'émissions atmosphériques liées aux terrassements, aux démolitions des chaussées, aux mouvements d'engins de chantier...notamment des poussières et gaz d'échappement dans un secteur déjà soumis à un trafic routier important.

Néanmoins ces émissions seront limitées dans le temps.

De plus, les engins de chantier seront vérifiés et entretenus régulièrement, de manière à éviter toute émission de polluants anormale. L'ensemble du matériel de chantier utilisé devra être conforme aux normes en termes de rejets atmosphériques.

L'envol des poussières par temps sec pourra également être limité par un arrosage régulier du chantier et par la mise en place de bâches sur les camions de chantier.

Les travaux de nuit seront dans la mesure du possible évités limitant ainsi la mise en place d'éclairage et donc de consommation énergétique supplémentaire. Cependant, certains travaux pourraient être réalisés de nuit comme par exemple le renforcement de chaussées.

**Ainsi, les travaux d'aménagement et le projet en lui-même engendreront des incidences faibles sur la qualité de l'air ou la consommation d'énergie. Le projet est donc compatible avec l'article L.220-1 du Code de l'Environnement.**

### 7.14.6. COMPATIBILITÉ AVEC LES ARTICLES L.571-1 ET L.571-9 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

L'article L.571-1 du code de l'environnement énonce le principe général de prévention, de maîtrise et de contrôle des nuisances acoustiques en ces termes :

*« Les dispositions du présent chapitre ont pour objet, dans les domaines où il n'y est pas pourvu, de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement. »*

Ce principe est complété par l'article R.571-1 du même code qui précise que :

*« Il est interdit de fabriquer pour le marché, de mettre en vente, de vendre, d'importer, de louer, de détenir ou d'exposer en vue de la vente, de mettre à disposition, de céder à quelque titre que ce soit ou d'utiliser tout objet susceptible de provoquer des nuisances sonores élevées ou tout dispositif d'insonorisation qui ne répond pas aux dispositions de la présente section. »*

S'agissant des infrastructures de transport, l'article L.571-9 du code rappelle que :

*« I.- La conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres prennent en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords.*

*II.- Des décrets en Conseil d'Etat précisent les prescriptions applicables : 1° Aux infrastructures nouvelles ;*

*2° Aux modifications ou transformations significatives d'infrastructures existantes ;*

*3° Aux transports guidés et, en particulier, aux infrastructures destinées à accueillir les trains à grande vitesse ;*

*4° Aux chantiers.*

*III.- Le dossier de demande d'autorisation des travaux relatifs à ces aménagements et infrastructures, soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du présent code, comporte les mesures envisagées pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores »*

Le projet prend en compte la problématique acoustique. En effet, comme vu précédemment, une étude acoustique a été réalisée dans le cadre des études préalables et a démontré qu'avec le projet d'aménagement, aucun bâtiment ne présente une modification significative cumulée à un dépassement du seuil admissible.

Les points noirs de bruits identifiés après projet sont déjà existants en situation actuelle. Le projet n'engendre pas de point noir de bruit complémentaire.

En revanche, les points noirs de bruit (PNB) identifiés doivent réglementairement être protégés par une opération de rattrapage. **Ces travaux de protection acoustique sont d'ailleurs prévus par le plan PNB de l'État.**

**Ainsi, le projet est compatible avec les articles L.571-1 et L.571-9 du Code de l'Environnement.**

### 7.14.7. COMPATIBILITÉ AVEC LE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES NATIONALES DES HAUTES ALPES

Le PPBE des Hautes Alpes, adopté le 6 juillet 2016 a identifié les PNB suivants :

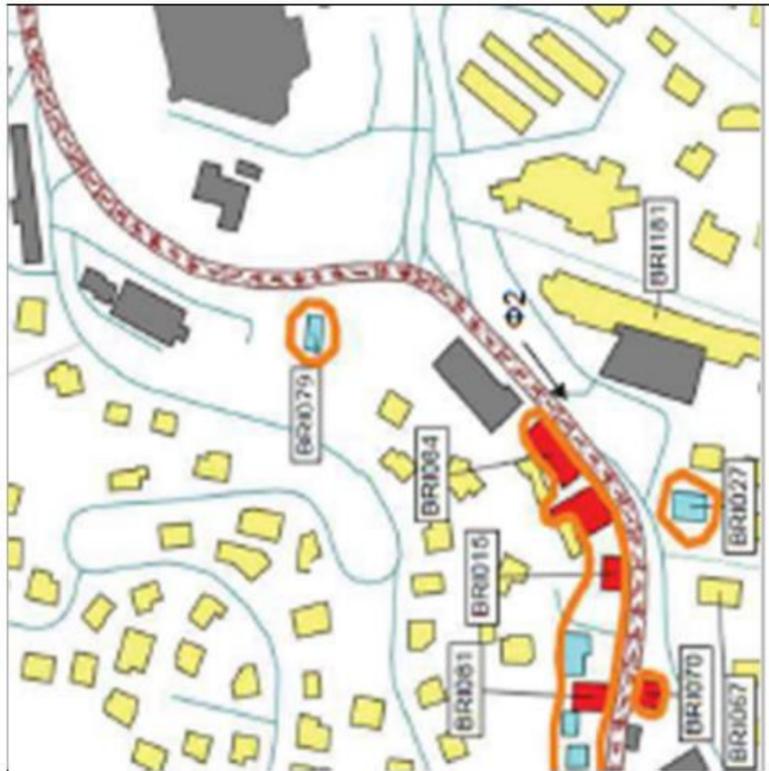


Figure 55 : Extrait du PPBE des Hautes Alpes

Les bâtiments ci-dessus repérés en bleu (PNB jour) ou rouge (PNB jour et nuit) sont identifiés dans le PPBE comme à protéger.

Comme vu dans le paragraphe 7.14.6, ces travaux de protection acoustique sont prévus par le plan PNB de l'État.

**Le projet est donc compatible avec le PPBE des Hautes Alpes.**

### 7.14.8. COMPATIBILITÉ AVEC LA LOI DE L'ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE

Conformément à la réglementation en vigueur en matière d'archéologie préventive, une zone de présomption de prescription archéologique a été définie sur la commune de Briançon par l'arrêté n°05023 - 2006 en date du 11 avril 2006 (cf. annexe 8.1).

Comme vu dans le chapitre 2.4.5, le projet est concerné par cette zone de présomption de prescription archéologique dans sa moitié Est : au niveau du chemin de Fanton et de l'avenue de Provence et du général Barbot. Seule la RN 94, au droit du centre commercial, n'est pas concernée.

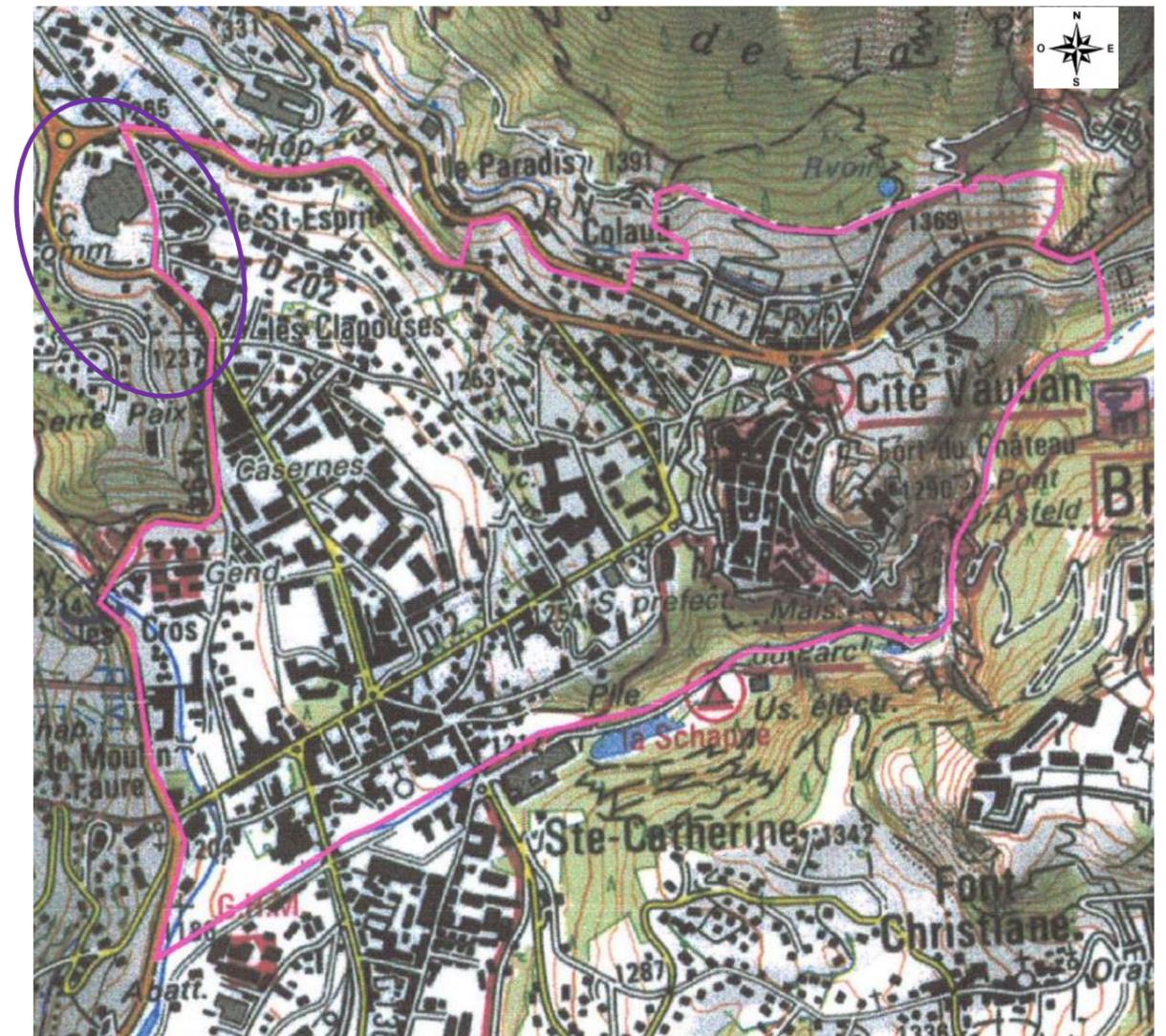


Figure 56 - Périmètre de la ZPPA de Briançon

Dans cette zone, tous les dossiers de demandes de permis de construire, de démolir et d'autorisation d'installations ou travaux divers devront être transmis aux services de la Préfecture de région (Direction régionale des affaires culturelles) afin que puissent être prescrites des mesures d'archéologie préventive dans les conditions définies par le décret n°2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.

Le service régional de l'archéologie de la Direction Régionale des Affaires Culturelles a été consulté pour identifier les contraintes liées au patrimoine archéologique et la localisation des entités archéologiques, recensées dans la base de données Patriarche.

La DRAC a répondu en date du 26 juin 2017, qu'elle pourra prescrire lors de l'instruction des dossiers sur les parcelles non explorées une opération de diagnostic archéologique (cf. annexe 8.2).

Ce diagnostic archéologique préventif vise à détecter tout élément du patrimoine archéologique qui se trouverait dans l'emprise des travaux projetés.

Dans le cas où le diagnostic mettrait en évidence la présence potentielle d'éléments archéologiques, des opérations de fouilles sont susceptibles d'être programmées.

Toute découverte fortuite de vestige archéologique lors de la phase travaux devra être signalée immédiatement au Maire de la commune qui en informe le Préfet (article L531-14 et suivants du code du patrimoine).

**Ainsi, le projet sera compatible avec la loi de l'archéologie préventive.**

## 8. ANNEXES

### 8.1. ARRÊTE N° 05023 - 2006 EN DATE DU 11 AVRIL 2006 DEFINISSANT LA ZONE DE PRÉSUMPTION ARCHÉOLOGIQUE À BRIANÇON



Arrêté n° : 05023-2006

Objet : Zone archéologique de saisine sur les dossiers d'urbanisme  
Commune de BRIANÇON (Hautes-Alpes)

Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Préfet des Bouches-du-Rhône

Vu le code du patrimoine, et notamment son livre V, article L.522-5 ;

Vu le décret n°2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive, notamment ses articles 4 et 5 ;

Vu l'avis de la Commission Interrégionale de la Recherche Archéologique du Sud-Est en date du 06 avril 2006 ;

Considérant les éléments de connaissance du patrimoine archéologique recensés sur la commune de Briançon, mis en évidence lors de fouilles entreprises à l'occasion de projets d'aménagement et d'urbanisme ou de recherche programmée, lors de campagnes de prospection-inventaire, lors du dépouillement de la documentation écrite ; que ces éléments permettent de présumer que des vestiges archéologiques nombreux ou importants sont présents sur les terrains inclus dans le périmètre des zones ; que leur protection implique que l'ensemble des dossiers de demande de permis de construire, de démolir, d'autorisations d'installations et travaux divers, d'autorisation de lotir et les décisions de réalisation de zone d'aménagement concerté soient transmis au préfet de région ;

1/2

#### ARRÊTE

##### Article 1<sup>er</sup>

Sur la commune de Briançon, est déterminée une zone géographique conduisant à envisager la présence d'éléments du patrimoine archéologique, comme le prévoit l'article L.522-5 alinéa 2 du code du patrimoine susvisé ; cf. pièce annexe 05132-I1, échelle 1/25000

La zone n°1 (La Ville) concerne toutes les parcelles totalement ou partiellement comprises dans le périmètre délimité sur les documents annexés au présent arrêté :

Extrait de carte au 1/25000 (05023-I1)

Extrait de carte au 1/10000 (05023-D2)

##### Article 2

Dans la zone n° 1, délimitée à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2, tous les dossiers de demande de permis de construire, de démolir, d'autorisation d'installations et travaux divers, d'autorisation de lotir et les décisions de réalisation de zone d'aménagement concerté devront être transmis aux services de la Préfecture de région (Direction régionale des affaires culturelles – Service régional de l'archéologie, 21-23 boulevard du Roi René, 13617 Aix-en-Provence Cedex) afin que puissent être prescrites des mesures d'archéologie préventive dans les conditions définies par le décret n° 2004-490 susvisé.

##### Article 3

Le présent arrêté et ses annexes seront publiés au recueil des actes administratifs de la Préfecture des Hautes-Alpes et transmis par le Préfet du département des Hautes-Alpes au maire de Briançon qui procédera à leur affichage pendant un mois en mairie à compter de leur réception.

##### Article 4

L'arrêté et ses annexes seront tenus à disposition du public à la mairie de Briançon et à la Préfecture des Hautes-Alpes.

##### Article 5

Le Directeur régional des affaires culturelles, le Préfet du département des Hautes-Alpes, ainsi que le maire de la commune de Briançon sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Marseille, le 11 AVR. 2006

Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Préfet des Bouches-du-Rhône

Pour le Préfet,  
et par délégation  
Le Directeur Régional,  
P.O. Le Conservateur Régional  
de l'Archéologie  
Xavier DELESTRE

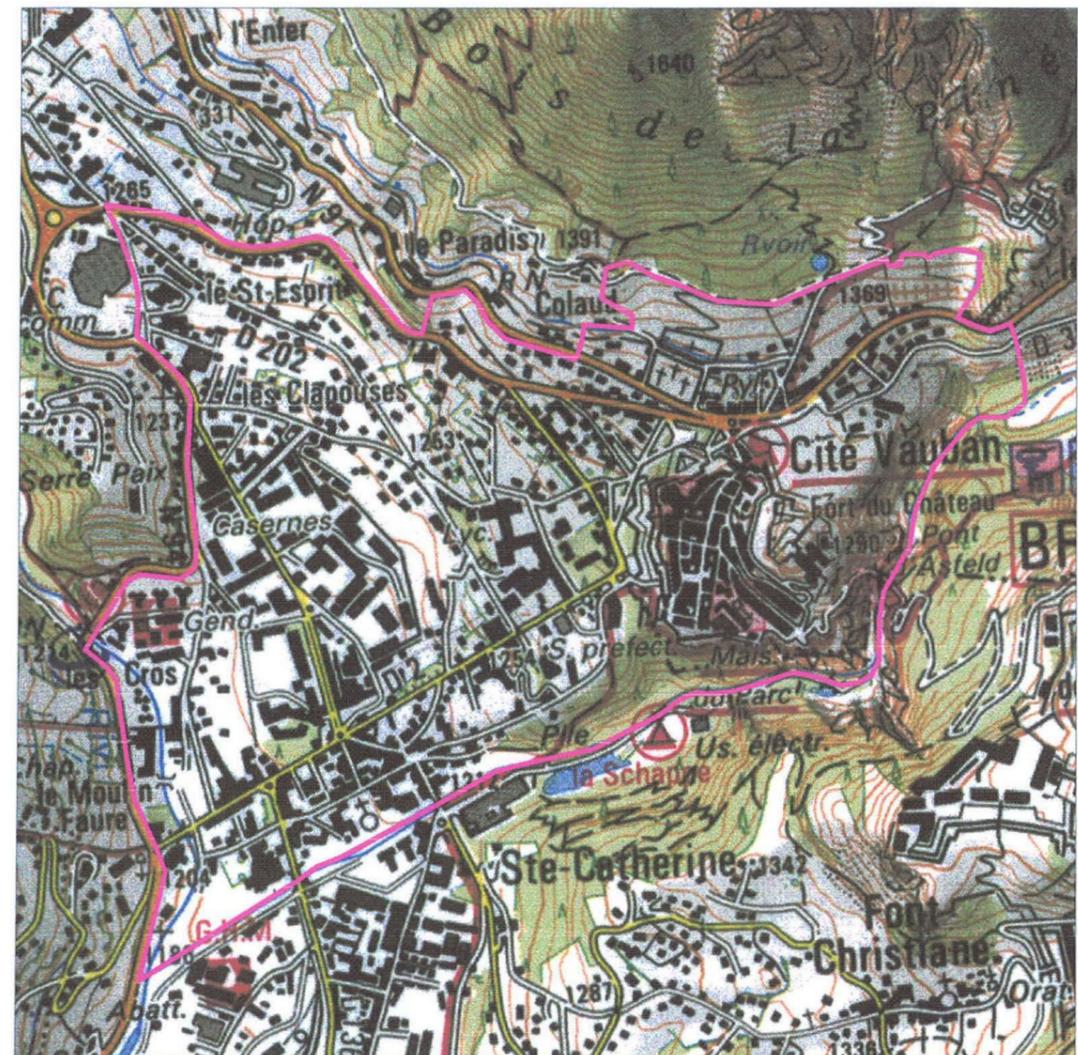
2/2


**DIRECTION REGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES DE PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR**  
 SERVICE REGIONAL DE L'ARCHEOLOGIE  
 Hautes-Alpes, Briançon : vue générale  
 Arrêté n° 05023- 2006, pièce annexe 05023-I1



 emprise de la zone de saisine  
 Echelle 1/25 000, © SCAN25 IGN


**DIRECTION REGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES DE PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR**  
 SERVICE REGIONAL DE L'ARCHEOLOGIE  
 Hautes-Alpes, Briançon : vue détaillée de la zone 1  
 Arrêté n° 05023- 2006, pièce annexe 05023-D2



 emprise de la zone de saisine  
 Echelle 1/10 000, © SCAN25 IGN

## 8.2. RÉPONSE DE DIRECTION RÉGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR



PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Direction régionale des affaires culturelles

Service régional de l'archéologie

Affaire suivie par  
Pascal Marrou  
(33)04 42 99 10 32  
pascal.marrou@culture.fr

**EGIS Environnement**  
Immeuble Europrogramme  
40, boulevard de Dunkerque  
CS 61 001  
13567 - MARSEILLE Cedex 2

à l'attention de Flora SILNY

Aix-en-Provence, le 26 JUIN 2017

**№ - 2 9 3 8**

**Objet : 05 - BRIANCON - Aménagement du giratoire de la Grande Boucle - Demande de renseignements.**

Madame,

Comme suite à votre demande du 22 juin 2017, je vous informe que la zone d'étude telle que figurée sur votre document annexé, intersecte la zone de présomption de prescription archéologique définie par l'arrêté 05023-2006 en date du 11 avril 2006 du Préfet de région.

J'attire votre attention sur le fait que la carte archéologique ne reflète que l'état actuel des connaissances. Une partie de la zone considérée n'ayant pas encore fait l'objet d'études approfondies, son potentiel archéologique ne peut être précisément déterminé.

Je vous rappelle que, conformément aux dispositions du Code du Patrimoine et notamment son livre V, mon service pourra prescrire, lors de l'instruction de dossiers sur les parcelles non explorées, une opération de diagnostic archéologique visant à détecter tout élément du patrimoine archéologique qui se trouverait dans l'emprise des travaux projetés.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

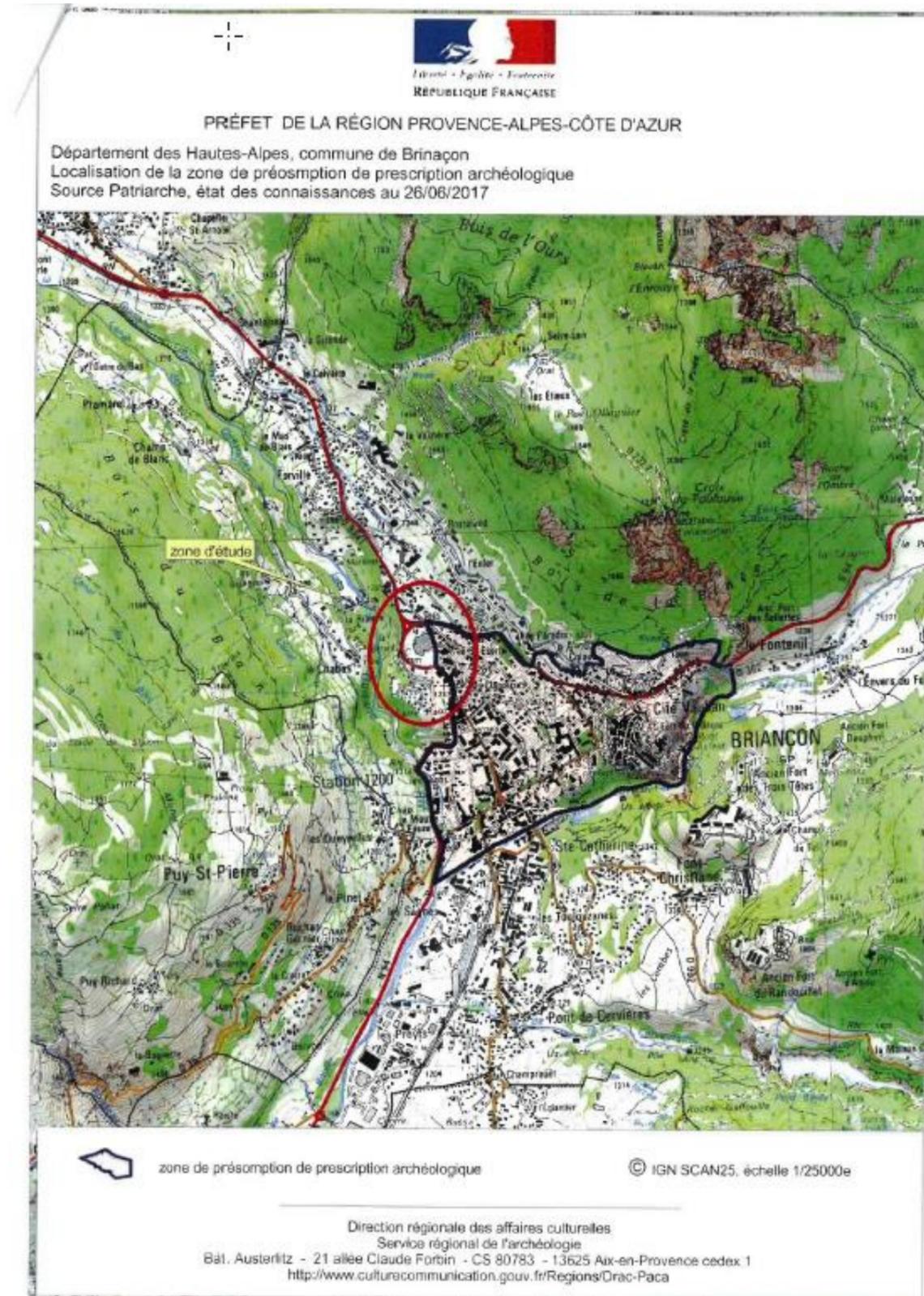
**Pour le Directeur Régional des Affaires Culturelles et par délégation**  
**Le Conservateur Régional de l'Archéologie**



**Xavier DELESTRE**

PJ : carte de localisation de la zone de présomption de prescription archéologique

Direction régionale des affaires culturelles  
Service régional de l'archéologie  
Bât. Austerlitz - 21 allée Claude Forbin - CS 80783 - 13625 Aix-en-Provence cedex 1  
<http://www.culturecommunication.gouv.fr/Regions/Drac-Paca>



# **RN94 - AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE À BRIANÇON**

**Dossier d'enquête publique préalable à la DUP - Volume B - Plan de situation**



## IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

### IDENTIFICATION DU DOCUMENT

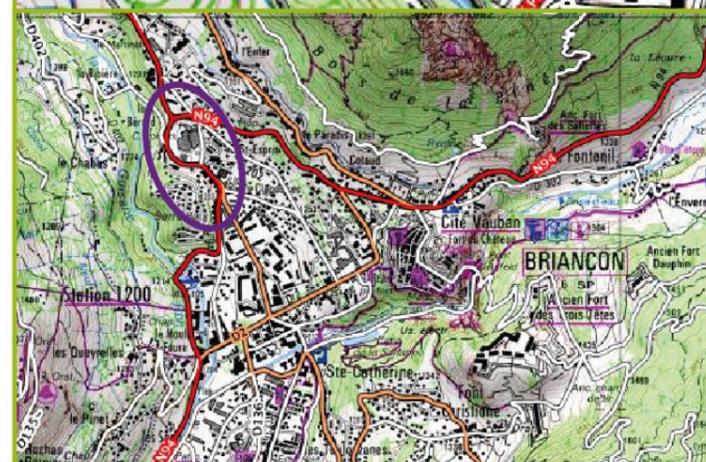
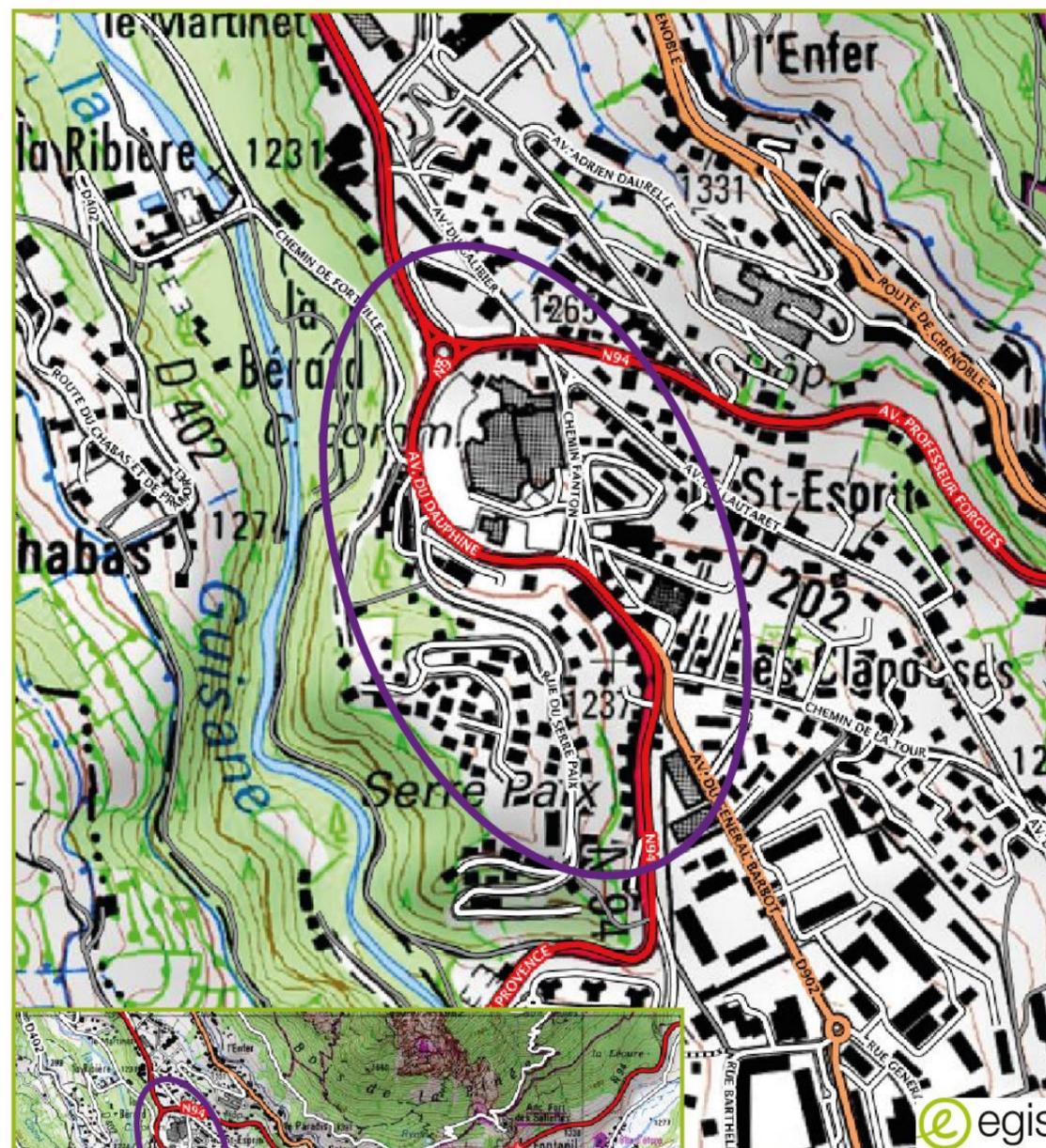
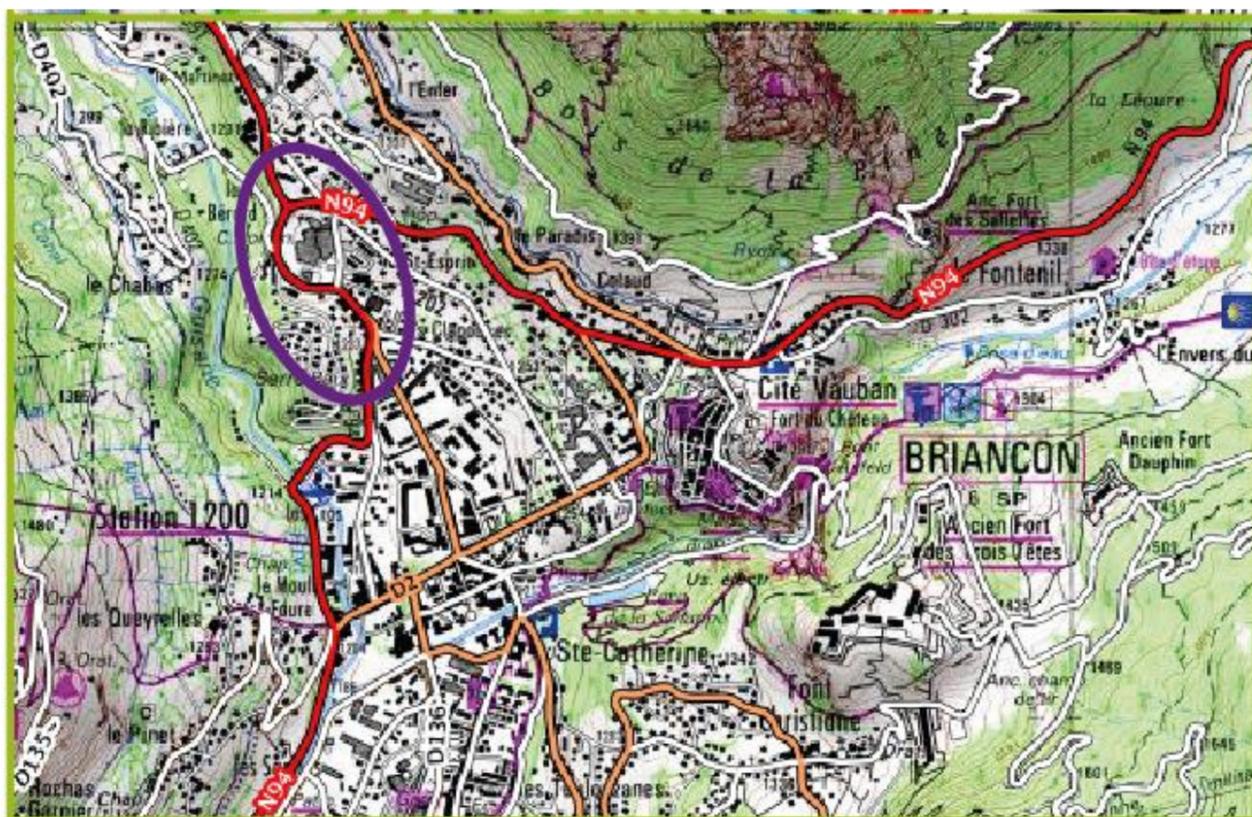
<b>Projet</b>	RN94 - Aménagement du carrefour de la Grande Boucle à Briançon		
<b>Maître d'Ouvrage</b>	Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée		
<b>Document</b>	Dossier d'enquête publique préalable à la DUP - Volume B - Plan de situation		
<b>Version</b>	Version 2	<b>Date</b>	14/06/2018

### RÉVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Contrôle	Modifications
1	28/03/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	Flora SILNY / BME	Annick BOLLIET
2	14/06/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	Audit juridique	Prise en compte des observations du cabinet BEAUVILLARD BOUTEILLER Avocats associés

# 1. PLAN DE SITUATION

## Localisation du projet



egis

○ Localisation du projet d'aménagement du carrefour de la grande boucle à Briançon

0 155 mètres

↑

source - Géoportail



# **RN94 - AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE À BRIANÇON**

**Dossier d'enquête publique préalable à la DUP - Volume C - Plan général des travaux**



*Version 3 - 19/09/2018*

## IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

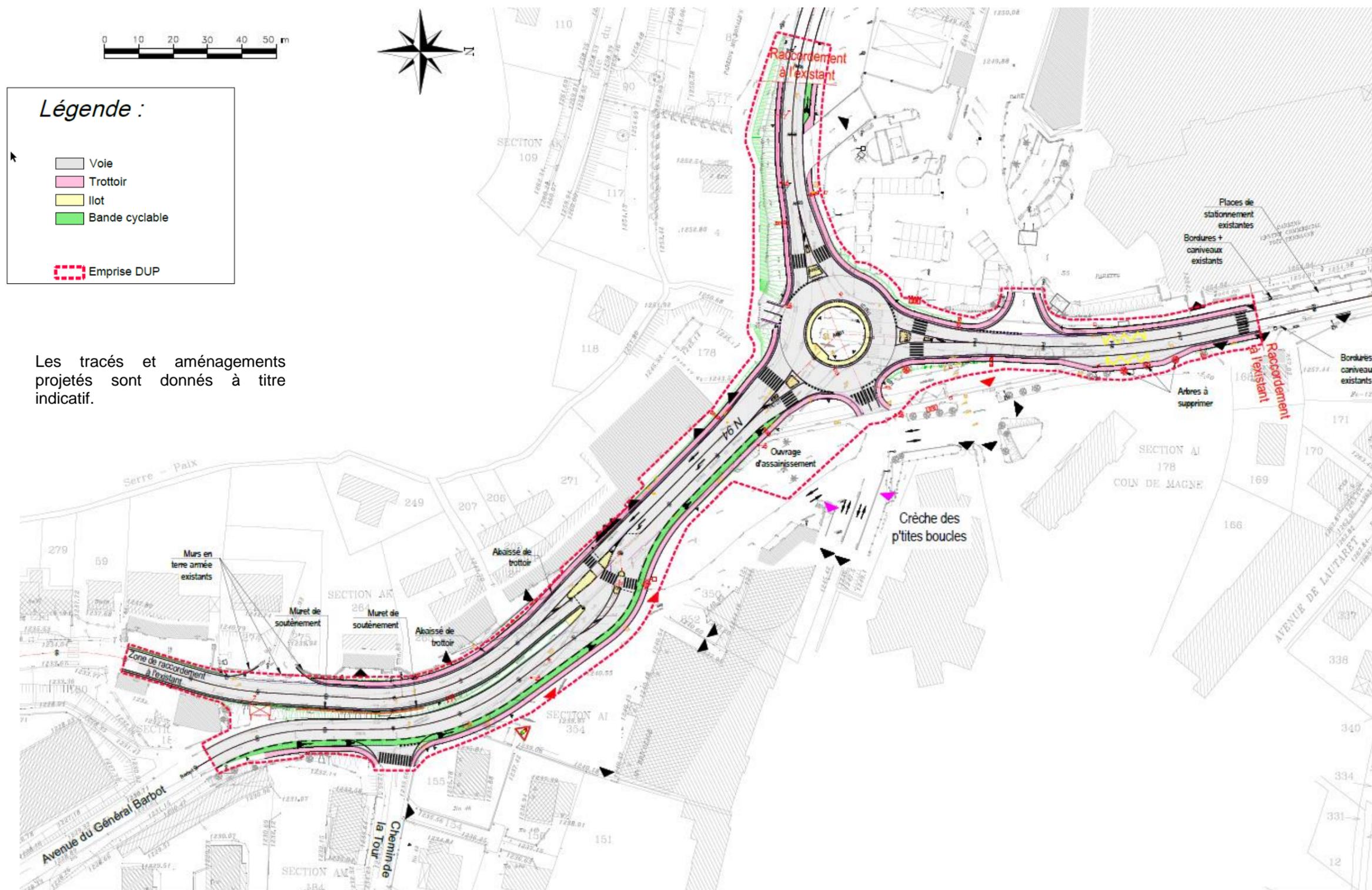
### IDENTIFICATION DU DOCUMENT

<b>Projet</b>	RN94 - Aménagement du carrefour de la Grande Boucle à Briançon		
<b>Maître d'Ouvrage</b>	Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée		
<b>Document</b>	Dossier d'enquête publique préalable à la DUP - Volume C - Plan général des travaux		
<b>Version</b>	Version 3	<b>Date</b>	19/09/2018

### RÉVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Contrôle	Modifications
1	28/03/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	Flora SILNY	Annick BOLLIET
2	14/06/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	Audit juridique	Prise en compte des observations du cabinet BEAUVILLARD BOUTEILLER Avocats associés
3	19/09/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	BME	Reprises suite au point d'arrêt avant lancement de la CIS

# 1. PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX





# **RN94 - AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE À BRIANÇON**

**Dossier d'enquête publique préalable à la DUP - Volume D - Caractéristiques  
principales des ouvrages les plus importants**



## IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

### IDENTIFICATION DU DOCUMENT

<b>Projet</b>	RN94 - Aménagement du carrefour de la Grande Boucle à Briançon		
<b>Maître d'Ouvrage</b>	Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée		
<b>Document</b>	Dossier d'enquête publique préalable à la DUP - Volume D - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants		
<b>Version</b>	Version 2	<b>Date</b>	14/06/2018

### RÉVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Contrôle	Modifications
1	28/03/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	Flora SILNY / BME	Annick BOLLIET
2	14/06/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	Audit juridique	Prise en compte des observations du cabinet BEAUVILLARD BOUTEILLER Avocats associés

## SOMMAIRE

<b>1. GÉOMÉTRIE DU PROJET .....</b>	<b>102</b>
1.1. Tracé en plan .....	102
1.2. Caractéristiques des carrefours.....	103
1.3. Profil en long.....	103
1.4. Profils en travers types.....	106
1.4.1. La RN94.....	106
1.5.1. L'avenue du Général Barbot.....	107
1.5.2. Le chemin Fanton .....	107
1.5.3. L'anneau du giratoire.....	108
<b>2. MUR DE SOUTÈNEMENT .....</b>	<b>109</b>

## TABLES DES ILLUSTRATIONS

### FIGURES

Figure 1 : Tracé en plan du projet.....	102
Figure 2 : Profil en long de la RN94 Sud .....	104
Figure 3 : Profil en long de la RN94 au Nord du giratoire.....	105
Figure 4 : Profil en long de l'axe Fanton .....	105
Figure 5 : Profil en travers de la RN94 Nord .....	106
Figure 6 : Profil de la RN94 Sud au Nord du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot .....	106
Figure 7 : Profil en travers de la RN Sud au Sud du carrefour RN94 / Avenue du général Barbot ...	106
Figure 8 : Profils en travers de l'avenue du Général Barbot.....	107
Figure 9 : Profil en travers du Chemin Fanton au droit du giratoire avec la RN94.....	107
Figure 10 : Profil de l'anneau du giratoire depuis le Chemin Fanton .....	108
Figure 11 : Profil au droit du mur de soutènement.....	109

### TABLEAUX

Tableau 1 : Géométrie du giratoire RN94 / Chemin Fanton .....	103
Tableau 2 : Géométrie du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot .....	103



## 1.2. CARACTÉRISTIQUES DES CARREFOURS

Le tracé suit les voies actuelles sur une grande partie du secteur.

Le principe général est de maintenir les voies en place en modifiant le type de carrefours :

- le carrefour en T de Fanton est modifié en carrefour giratoire,
- le carrefour en T de Barbot est modifié en carrefour à feux et intègre une traversée piétonne (les mouvements existants et interdits aujourd'hui sont reconduits).

Giratoire RN94/Fanton	RN94 Nord	RN94 Sud	Accès crèche	Chemin Fanton
Rayon extérieur	17 m			
Largeur d'anneau	7 m			
Surlargeur franchissable	1,5 m			
Pente de l'anneau	Environ 5,6 %			
Largeur de voies de sortie	4,5 m	7 m	3 m	4,5 m
Largeur de voies d'entrée	4 m	4 m	3 m	4 m
Rayon d'entrée	15 m	15 m	8 m	15 m
Rayon de sortie	20 m	20 m	10 m	20 m

**Tableau 1 : Géométrie du giratoire RN94 / Chemin Fanton**

Carrefour à feux	RN94 Nord	RN94 Sud	Barbot
Nombre de voies d'entrée	2 1 tout droit + 1 TAG	1	1
Largeur des voies d'entrée	3m + 0.5m BDD + 3m	3m + 0.5m de BDD	3m

**Tableau 2 : Géométrie du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot**

## 1.3. PROFIL EN LONG

*Nota : les profils en long sont représentés avec une déformation d'échelle, l'échelle des altimétries étant 10 fois supérieure à l'échelle des longueurs.*

Le profil en long de la RN94 Sud (qui est réaménagée) est constitué :

- d'une rampe de 71,5 m à 4,84 % dans le sens Sud – Nord,
- d'un rayon saillant de 1800 m sur 27 m,
- d'une rampe de 25,9 m à 3,33 %,
- d'un rayon rentrant de 800 m sur 9,6 m,
- d'une rampe de 45,5 m à 4,53 %,
- d'un rayon rentrant de 800 m sur 17 m,
- d'une rampe de 48 m à 5,41 %,
- d'un rayon saillant de 200 m sur 8,8 m permettant le raccordement tangent au dévers du giratoire de 1%.

Le profil en long de l'avenue Barbot (RD902) est constitué :

- d'une rampe de 43 m à 7,05 %,
- d'un angle rentrant de 800 m sur 8,1 m,
- d'une rampe de 35,7 m à 8,07 %,
- d'un angle saillant de 700 m sur 28 m,
- d'une rampe de 35,6 m à 4,05% venant se raccorder à la RN94.

On observe ici la différence de déclivités entre la dernière rampe de 4,05 % et l'avant-dernière, d'une valeur de 8,07 %. Le projet de prolongation de l'avenue Barbot est donc pertinent et assure une sécurité accrue sur le carrefour RN 94 x Barbot par une pente adoucie.

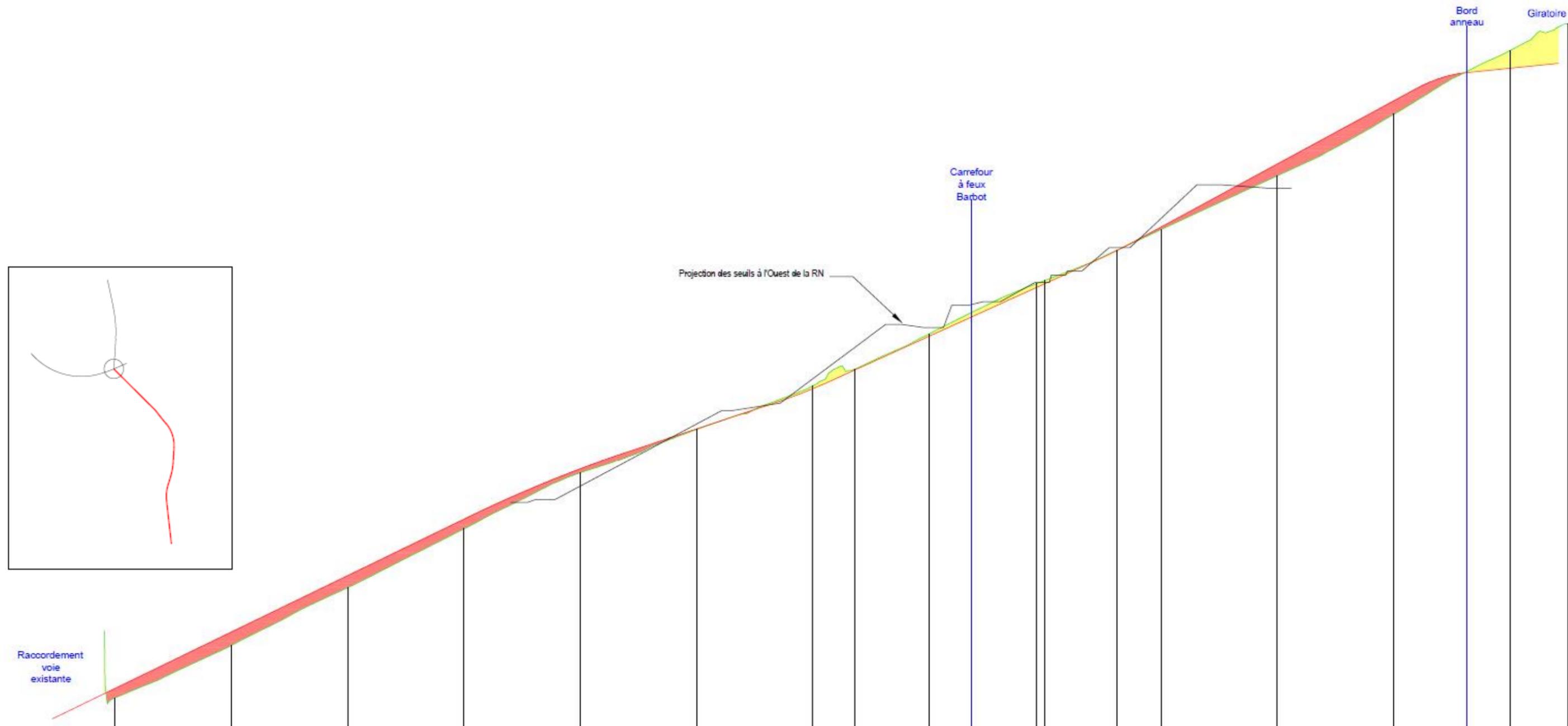


Figure 2 : Profil en long de la RN94 Sud

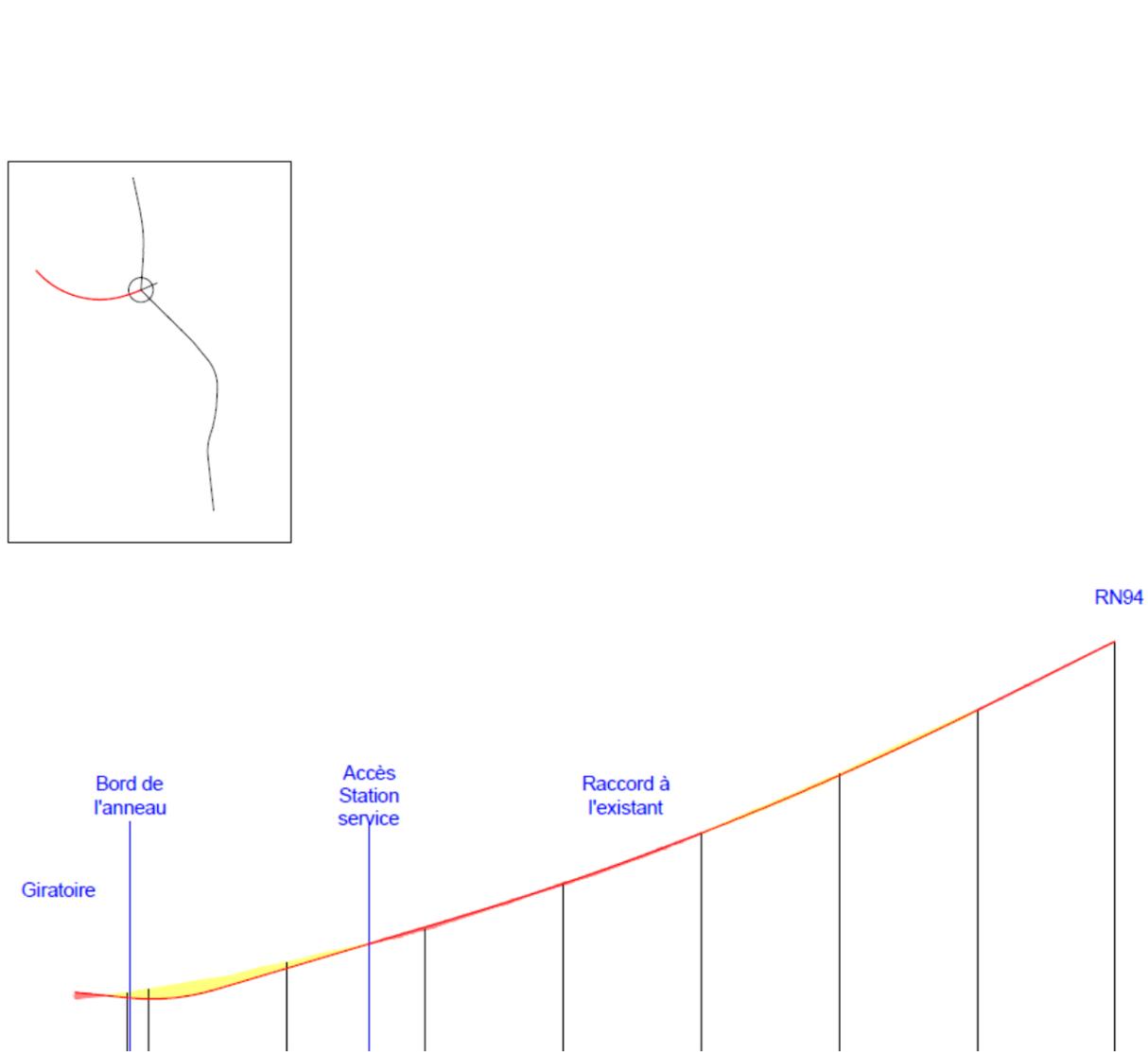


Figure 3 : Profil en long de la RN94 au Nord du giratoire

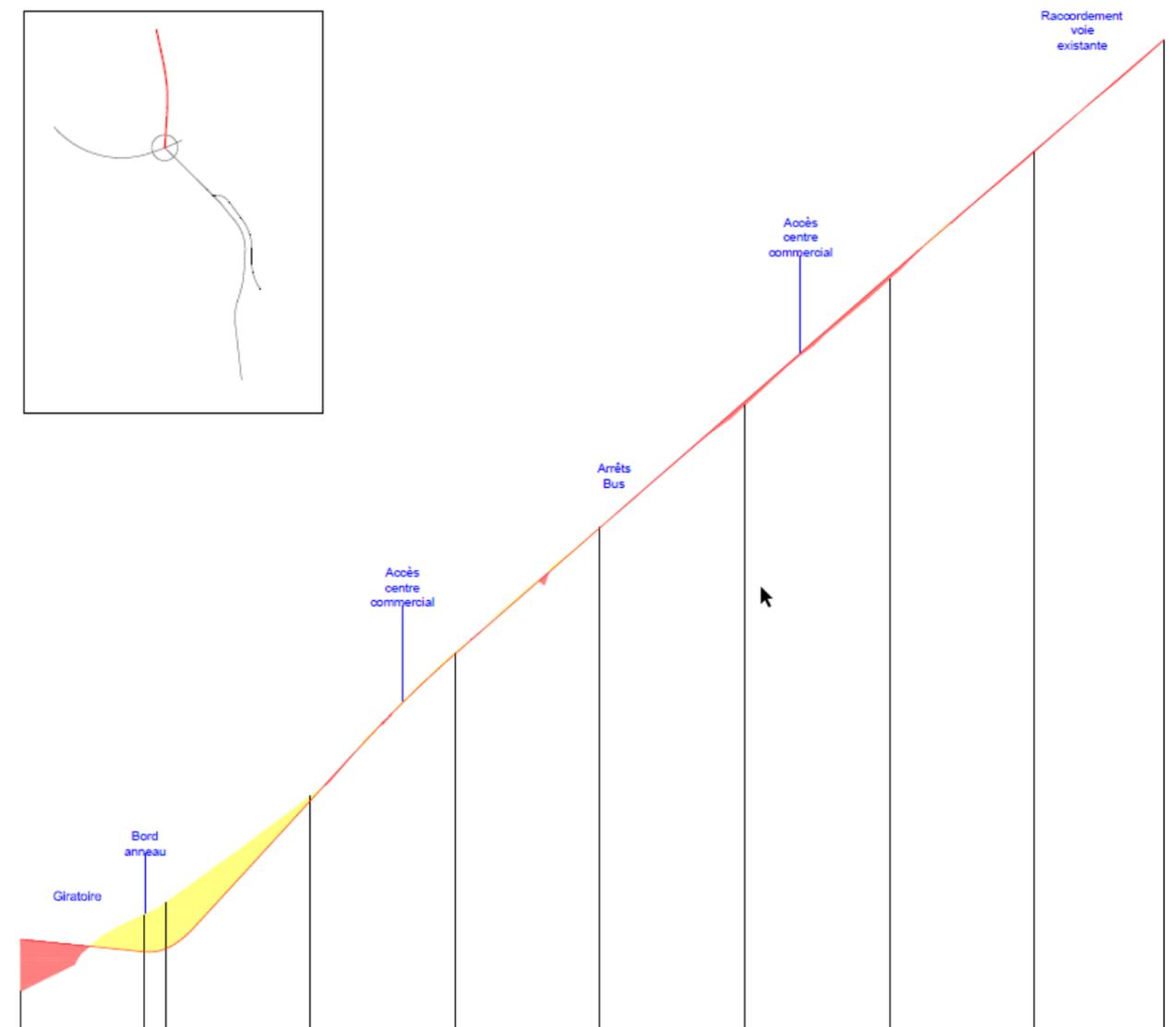


Figure 4 : Profil en long de l'axe Fanton

## 1.4. PROFILS EN TRAVERS TYPES

### 1.4.1. LA RN94

La section courante de la RN94 est constituée :

- de 2 voies de 3 m,
- d'une à deux bandes dérasée de 0,50 m
- d'un ou deux trottoirs de 1,5 m de large.

Une bande cyclable de 1,75 m est prévue dans le sens montant depuis l'avenue Barbot vers la RN94 Nord.

Ci-dessous quelques profils type de la RN94 selon la section concernée.

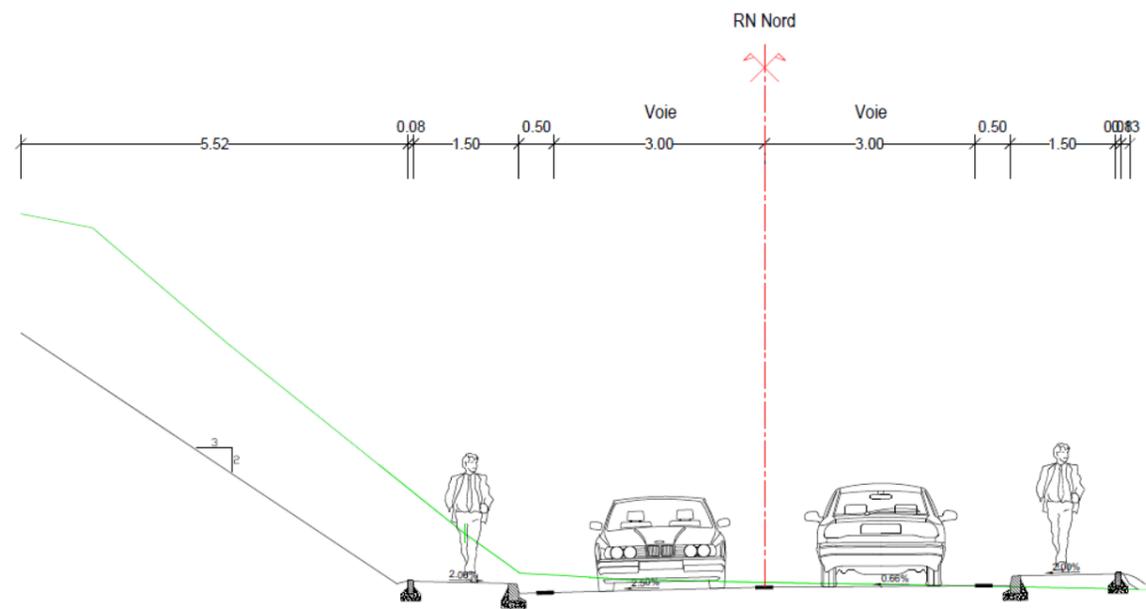


Figure 5 : Profil en travers de la RN94 Nord

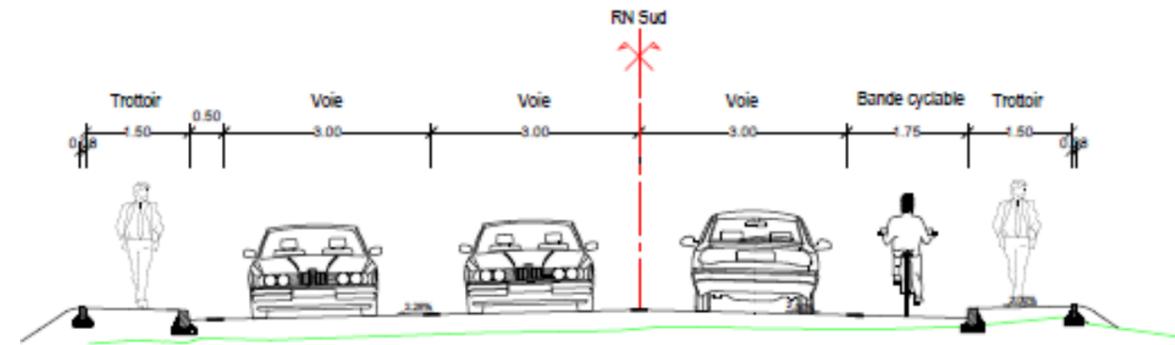


Figure 6 : Profil de la RN94 Sud au Nord du carrefour RN94 / avenue du Général Barbot

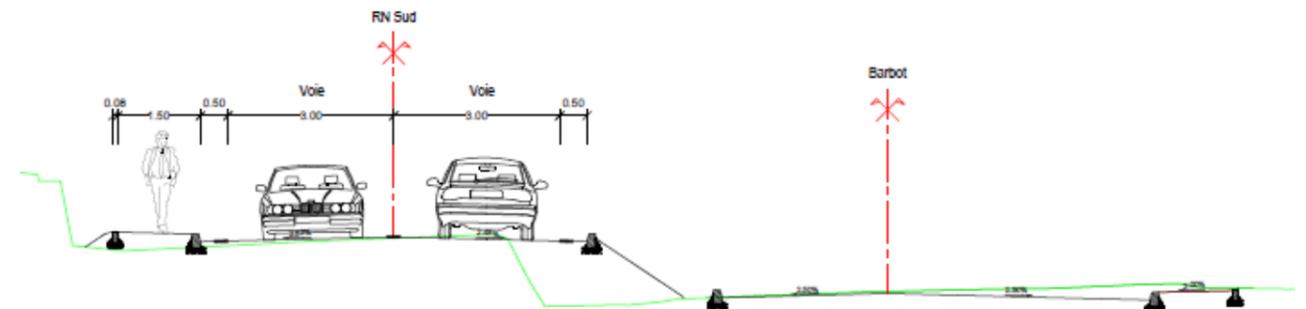


Figure 7 : Profil en travers de la RN Sud au Sud du carrefour RN94 / Avenue du général Barbot

### 1.5.1. L'AVENUE DU GÉNÉRAL BARBOT

L'avenue du Général Barbot est constituée de :

- de deux voies de 3 m de large,
- d'une bande cyclable de 1.75 m,
- d'un trottoir de 1.5 m.

Selon la topographie entre la RN94 et l'avenue du Général Barbot, deux profils en travers sont possibles.

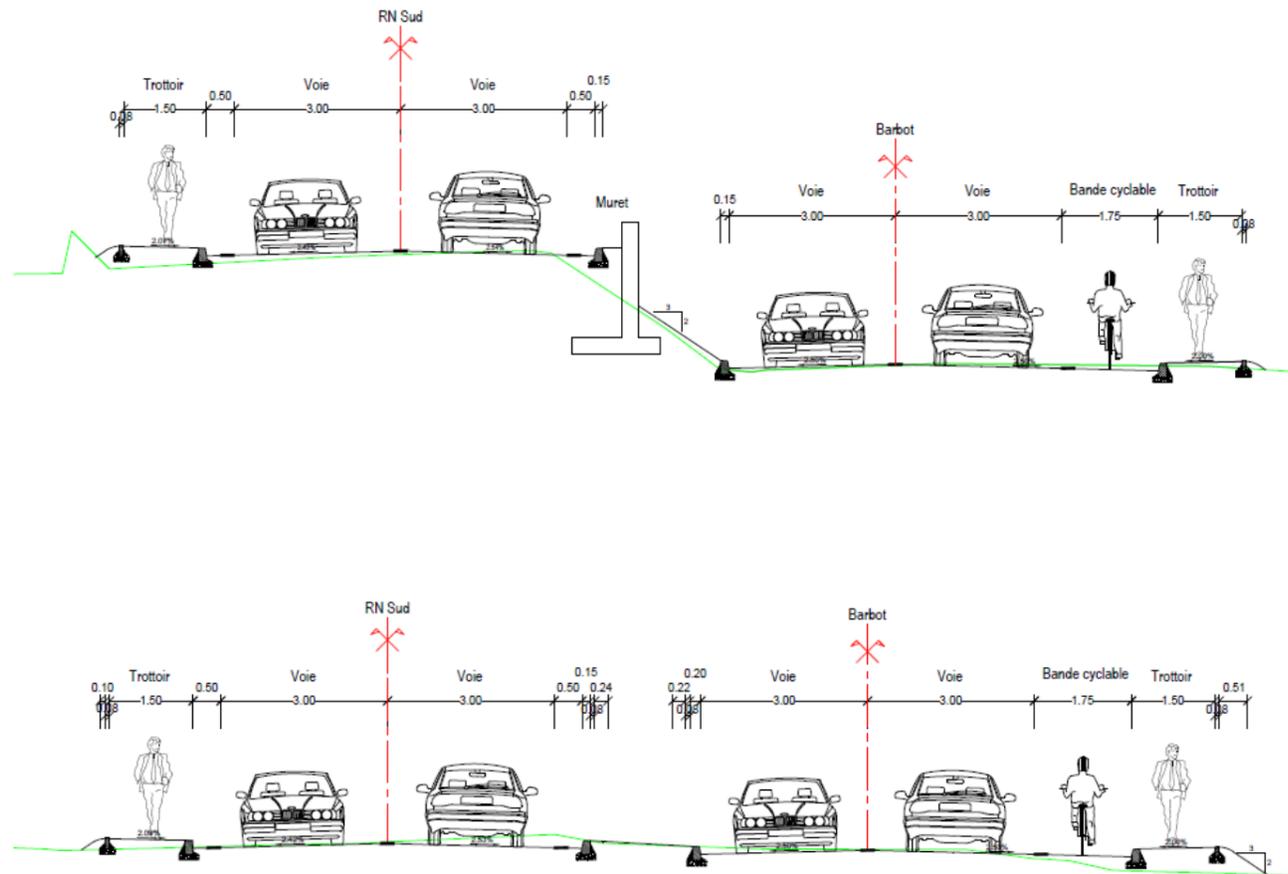


Figure 8 : Profils en travers de l'avenue du Général Barbot

### 1.5.2. LE CHEMIN FANTON

Le chemin Fanton est constitué de :

- de deux voies de 3 m de large,
- de deux bandes dérasés de 0.5 m,
- de deux trottoirs de 1.5 m.

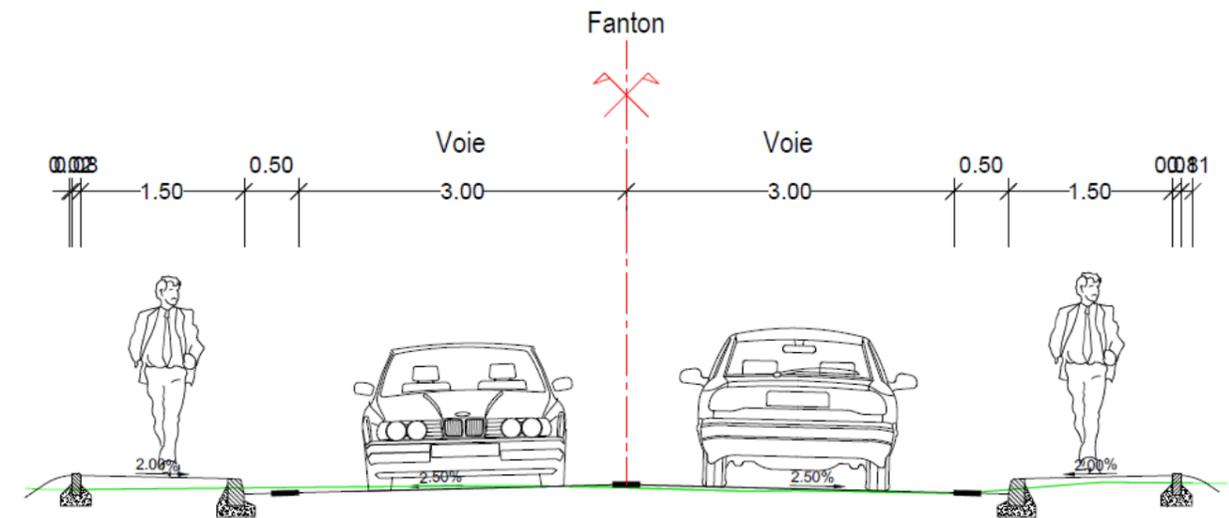


Figure 9 : Profil en travers du Chemin Fanton au droit du giratoire avec la RN94

### 1.5.3. L'ANNEAU DU GIRATOIRE

Le profil de l'anneau du giratoire est présenté ci-dessous :

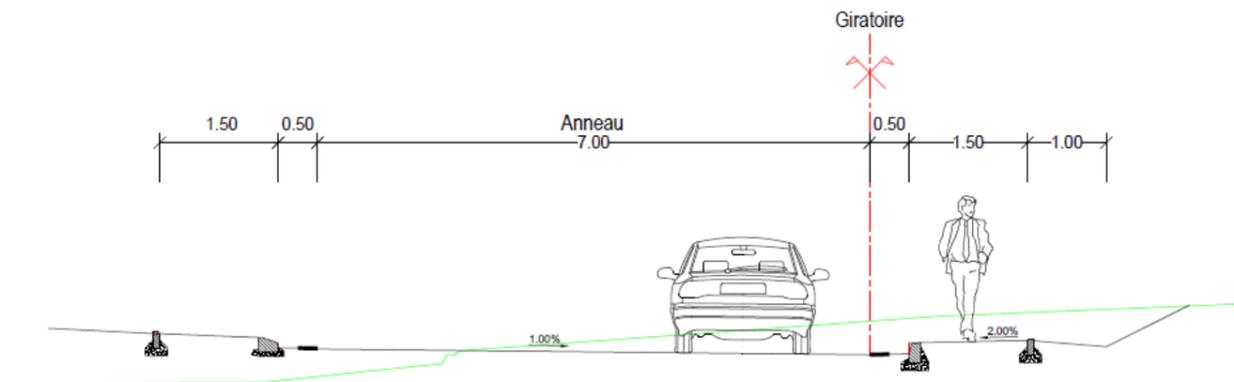


Figure 10 : Profil de l'anneau du giratoire depuis le Chemin Fanton

## 2. MUR DE SOUTÈNEMENT

La proximité entre la RN94 et l'avenue Barbot et leur différence altimétrique implique la mise en place d'un mur de soutènement à l'approche du raccordement de ces deux voies sur le carrefour à feux.

Les caractéristiques de ce mur de soutènement sont les suivantes :

- fonction : soutien la RN94 élargie,
- implantation : dans le talus existant entre la RN94 et l'avenue du Général Barbot,
- dénivelé entre la RN94 et l'avenue du Général Barbot : environ 2 m,
- hauteur soutenue : environ 1 m,
- rehausse de 60 cm coté RN94,
- longueur : environ 40 m.

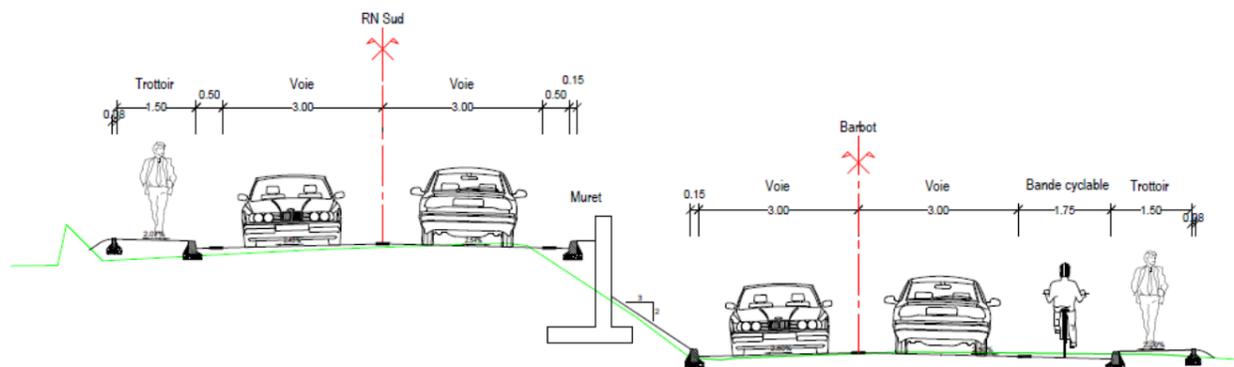


Figure 11 : Profil au droit du mur de soutènement

# **RN94 - AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE À BRIANÇON**

**Dossier d'enquête publique préalable à la DUP - Volume E - Appréciation sommaire  
des dépenses**



## IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

### IDENTIFICATION DU DOCUMENT

<b>Projet</b>	RN94 - Aménagement du carrefour de la Grande Boucle à Briançon		
<b>Maître d'Ouvrage</b>	Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée		
<b>Document</b>	Dossier d'enquête publique préalable à la DUP - Volume E - Appréciation sommaire des dépenses		
<b>Version</b>	Version 3	<b>Date</b>	14/06/2018

### RÉVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Contrôle	Modifications
1	28/03/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	Flora SILNY / BME	Annick BOLLIET
2	04/04/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	BME	/
3	14/06/2018	Annick BOLLIET	Chef de Projet Environnement	Audit juridique	Prise en compte des observations du cabinet BEAUVILLARD BOUTEILLER Avocats associés

## SOMMAIRE

<b>1. APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES .....</b>	<b>113</b>
<b>2. AVIS DES DOMAINES.....</b>	<b>114</b>

## 1. APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

Le montant prévisible pour l'aménagement du carrefour de la Grande Boucle en entrée Sud de Briançon est estimé à environ 2,2 M€ TTC (date de valeur mars 2018) réparti comme suit :

- Études : 34.6 k€ TTC,
- Acquisitions foncières : 513.1 k€ TTC,
- Travaux et aléas : 1 651.2 k€ TTC.

### Récapitulatif

<b>1- Etudes et direction de travaux (montants TTC)</b>	<b>34 618 €</b>
<b>2- Acquisitions foncières et frais annexes (montants TTC)</b>	<b>513 102 €</b>
<b>3- Travaux</b>	
<i>Sous total poste 3-Travaux non ventilés</i>	<i>386 840 €</i>
<i>Sous total Section courante</i>	<i>288 900 €</i>
<i>Sous total Echange 1 : carrefour RN94 x Fanton</i>	<i>183 461 €</i>
<i>Sous total Echange 2 : carrefour RN94 x Barbot</i>	<i>114 876 €</i>
<i>Sous total Rétablissement 1 : avenue Barbot</i>	<i>95 749 €</i>
<i>Sous total Rétablissement 2 : chemin Fanton</i>	<i>165 550 €</i>
<i>Sous total Mur 1 : soutènement entre RN Sud et Barbot</i>	<i>26 400 €</i>
<b>Sous total</b>	<b>1 261 776 €</b>
Poste 3- Travaux (€ HT)	1 261 776 €
TVA poste 3- Travaux (20%)	252 355 €
<b>Poste 3- Travaux (€ TTC)</b>	<b>1 514 131 €</b>
<b>4- Provisions : risques et aléas (% des postes 1+2+3)</b>	<b>137 113 €</b>
	<b>2 198 964 €</b>
	<b>- € 2,20 M€ TTC</b>

Date de valeur	Mars 2018
----------------	-----------

## 2. AVIS DES DOMAINES

N° 7300-1-SD  
(mars 2016)

**DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES**  
DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES FIN. PUBLIQUES DE VAUCLUSE  
Pôle d'Évaluation Domaniale  
Adresse : Cité administrative ; avenue du 7<sup>e</sup> Génie  
BP 31091 ; 84097 AVIGNON CEDEX 9  
Téléphone : 04 90 80 41 45  
courriel : [ddfip84.pole-evaluation@ddfip.finances.gouv.fr](mailto:ddfip84.pole-evaluation@ddfip.finances.gouv.fr)

POUR NOUS JOINDRE :

Évaluateur : Marc CHABERT  
Téléphone : 04 90 27 70 16  
Courriel : [marc.chabert@ddfip.finances.gouv.fr](mailto:marc.chabert@ddfip.finances.gouv.fr)  
Réf. LIDO : 2018-05-02-V-0519

Avignon le 25 avril 2018

Cabinet SETIS

Parc du Millénaire Bâtiment 6

1028 Rue Becquerel

34000 MONTPELLIER

### AVIS DU DOMAINE SUR LA VALEUR VÉNALE (E.S.G.)

**Désignation du bien : emprises impactées par un projet de réaménagement de carrefour.**

**Adresse du bien : Avenue du Dauphiné, 05100 BRIANÇON**

**VALEUR VÉNALE : 513 102,00 €**

#### 1 - SERVICE CONSULTANT :

Le Cabinet SETIS, pour le compte du Service d'Ingénierie Routière de Marseille de La Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée.

Affaire suivie par : Madame Karen Deschamps.

#### 2 - DATES :

Date de consultation :	Courrier daté du 16 mars 2018.
Date de réception dans le service :	11 avril 2018 <i>par mail</i> .
Date de désignation de l'enquêteur :	16 avril 2018.
Délai supplémentaire :	Néant.
Date de visite sur place :	Octobre 2017 (pour une autre mission).
Constat du caractère complet de la demande :	11 avril 2018.

#### 3 - OPÉRATION SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE - DESCRIPTION DU PROJET ENVISAGÉ

Projet de réaménagement d'un carrefour avec acquisition des emprises sous le régime d'une déclaration d'utilité publique nécessitant une **Étude Sommaire et Globale**.

#### 4 - DESCRIPTION DU BIEN

L'étude porte sur un ensemble d'emprises à acquérir dans la partie Ouest de l'agglomération de Briançon, de part et d'autre de la voie dénommée « Avenue du Dauphiné », qui tient lieu de rocade de contournement de la ville, au niveau de ses carrefours successifs avec les autres voies adjacentes dénommées « Chemin Fanton », « Chemin de la Tour » et « Avenue du Général Barbot ».

Ces emprises sont les suivantes :

Section	Parcelle	Surface totale en m <sup>2</sup>	Surface en m <sup>2</sup> à acquérir	Utilisation du sol	Zonage	propriétaires
AI	223	12	12	Voirie publique.	UBe	Commune
AI	290p	472	5	Voirie publique.	UBe	Commune
AI	348p	1 193	722	Parking dégradé.	UBe	Commune
AI	351p	136	25	Parking dégradé.	UBe	Commune
AI	353p	51	32	Parking dégradé.	UBe	Commune
AI	355p	692	658	Parking commercial goudronné.	UBe	Commune
AK	61	202	202	Dépendances de voirie (talus).	UBe	Commune
AK	62	26	26	Local technique.	UBe	Régie électrique
AI	354p	2 810	47	Parking commercial goudronné.	UBe	Copropriété Les rendez-vous du Vauban
AK	271p	1 030	64	Dépendance de voirie, parking.	UBe	Copropriété AK 271
AI	178p	5 249	88	Espace vert entre voirie et parking privé.	UBe	OPH des Hautes Alpes
AK	4p	1 820	452	Talus, landes.	UBe	SCI Abar
AK	237p	55	30	Voirie d'accès à un centre commercial.	UE	Groupe Casino
AK	241p	3 273	875	Voirie intégrée à la voie publique.	UE	Groupe Casino
AK	82p	3 788	162	Talus, landes.	UBe	Mc Donald's France
AK	248p	804	160	Parking goudronné à usage commercial.	UE	Les copropriétaires SNC la Grande boucle
AK	272p	20 534	51	Voirie d'accès à un centre commercial.	UE	Les copropriétaires SNC la Grande boucle.
AI	155p	622	52	Jardin d'un immeuble d'habitations	UC	Indivision Chevallier Hermitte
AK	178p	1 800	242	Dépendance de voirie, parking.	UBe	Fanton Gérard
AM	184p	1 577	17	Jardin d'une maison individuelle.	UBe	Indivision Jacob Martin
AI	168p	395	9	Chemin d'accès à deux habitations.	UBe	Indivision Delfourne
AK	181p	569	77	Jardin d'une maison individuelle.	UBe	Consorts Paduano Blanchard
		Total :	4 008			

MINISTÈRE DE L'ACTION  
ET DES COMPTES PUBLICS

**5 - SITUATION JURIDIQUE**

Voir état parcellaire fourni par le consultant, avec détail des propriétaires (ils sont au nombre de 14), et avec détail des origines de propriété ; il s'agit d'un assortiment de personnes morales de droit public (collectivité, OPHLM), de personnes morales de droit privé (grandes entreprises, PME, SCI), de copropriétés et de simples propriétaires privés.

Les emprises sont estimées libres de tout occupant.

**6 - URBANISME ET RÉSEAUX**

Sur les documents du PLU de Briançon accessibles sur Internet, l'enquêteur a détecté trois zonages différents :

Zonage UC :

Il ne concerne que la parcelle AI 155p : « zone à dominante d'habitat sous forme pavillonnaire » ; pas de caractéristiques exigées pour les terrains ; recul minimal des constructions de 4 mètres par rapport aux emprises publiques et par rapport aux limites séparatives ; emprise au sol non réglementée ; COS non réglementé ou abrogé par la Loi A.L.U.R.

Zonage UE :

Il ne concerne que les 4 parcelles AK 237p, AK 241p, AK 248p et AK 272p : « zone d'implantation d'activités économiques, industrielles, commerciales, artisanales, sportives, touristiques et hôtelières » ; pas de caractéristiques exigées pour les terrains ; recul minimal des constructions de 10 mètres par rapport aux emprises publiques de la RN 94, et de 5 mètres par rapport aux limites séparatives ; emprise au sol limitée à 60 % ; COS non réglementé.

Zonage UB indice e :

Il concerne les 17 autres parcelles : « zone de constructions contemporaines avec densité forte à moyenne » ; dans le sous-secteur UB e, l'activité commerciale est dominante et l'implantation continue des bâtiments n'est pas souhaitée ; pas de caractéristiques exigées pour les terrains ; implantation des constructions soit à l'alignement de la voie, soit en observant un recul minimal de 3 mètres ; emprise au sol non réglementée ; COS non réglementé.

Réseaux :

Toutes les parcelles impactées par le projet sont présumées desservies par tous les réseaux.

Emplacement réservé :

Les emprises à estimer sont par ailleurs presque toutes impactées par l'emplacement réservé n°6, probablement pour aménagement programmé du futur rond point. Cet élément a pour effet de rendre les surfaces non constructibles, indépendamment des autres règles spécifiques (de recul par exemple).

**7 - DÉTERMINATION DE LA VALEUR VÉNALE :**

La méthode d'évaluation retenue est celle de la comparaison directe, qui consiste à fixer la valeur vénale à partir de l'étude objective des mutations de biens similaires ou se rapprochant le plus possible de l'immeuble à évaluer sur le marché immobilier local. Au cas particulier, cette méthode est utilisée car il existe un marché immobilier local avec des biens comparables à celui du bien à évaluer.

La valeur vénale est estimée à 427.585,00€ au titre des indemnités principales, et à 85.517,00€ (soit une majoration forfaitaire de 20%) au titre des indemnités de emploi et autres indemnités accessoires, soit un total général de 513.102,00€.

**8 - DURÉE DE VALIDITÉ :**

Dix-huit mois.

**9 - OBSERVATIONS PARTICULIÈRES :**

Dans la présente évaluation, il n'est pas tenu compte des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, d'insectes xylophages et de risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

L'évaluation contenue dans le présent avis correspond à la valeur vénale actuelle. Une nouvelle consultation du Domaine serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai évoqué ci-dessus, ou si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet venaient à changer.

Pour le Directeur départemental des Finances publiques de Vaucluse  
et par procuration, le responsable du Pôle d'Évaluation Domaniale d'Avignon



Jean-Pierre SALVADOR

# **RN94 - AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE À BRIANÇON**

**Dossier d'enquête publique préalable à la DUP - Volume F - Évaluation socio-économique**



*Version 3 - 19/09/2018*

## IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

### IDENTIFICATION DU DOCUMENT

<b>Projet</b>	RN94 - Aménagement du carrefour de la Grande Boucle à Briançon		
<b>Maître d'Ouvrage</b>	Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée		
<b>Document</b>	Dossier d'enquête publique préalable à la DUP - Volume F - Évaluation socio-économique		
<b>Version</b>	Version 3	<b>Date</b>	19/09/2018

### RÉVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Contrôle	Modifications
1	14/06/2018	Boris METRAL	Chef de Projet		Prise en compte des observations du cabinet BEAUVILLARD BOUTEILLER Avocats associés
2	28/06/2018	Boris METRAL, Annick BOLLIET	Chef de Projet		Suite remarques client du 28/06/2018
3	19/09/2018	Boris METRAL, Annick BOLLIET	Chef de Projet	BME	Reprises suite au point d'arrêt avant lancement de la CIS

# RAPPORT

Direction  
Interdépartementale des  
Routes Méditerranée

Service d'Ingénierie  
Routière de Marseille

Pôle Route

## RN94 – Commune de Briançon

### Aménagement de la grande boucle

## Étude socio-économique



DIRECTION  
INTERDÉPARTEMENTALE  
DES ROUTES  
MÉDITERRANÉE



Direction interdépartementale des routes nationales  
MEDITERRANEE

[www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr](http://www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr)



Certifiée pour ses  
missions d'ingénierie

### Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	16/03/2018	Création du document
2	14/06/2018	Prise en compte avis Contrôle Extérieur EP et Audit Juridique DUP
3	28/06/2018	Remarques client du 28/06/2018
4	31/07/2018	Reprises suite au point d'arrêt avant lancement de la CIS

### Affaire suivie par

Christophe Esposito - Chef de projets - Service d'Ingénierie Routière de Marseille

Tél. : 04 86 94 68 37

Courriel : [christophe.esposito@developpement-durable.gouv.fr](mailto:christophe.esposito@developpement-durable.gouv.fr)

### Rédacteur / Vérificateur / Approbateur

Antoine Laval – Egis / Boris Métral – Egis / Raphaël Fiordelisi – Egis

### Rellecteur

Christophe Esposito – Chef de Projets – Service d'ingénierie Routière de Marseille

### Référence(s) intranet

<http://intra.dir-mediterranee.i2>

# SOMMAIRE

<b>I. PRÉSENTATION DE L'INVESTISSEMENT ET EXPLICITATION DES OBJECTIFS</b> .....	<b>4</b>
<b>I.1. Contexte général</b> .....	<b>4</b>
<b>I.2. Objectifs du projet</b> .....	<b>5</b>
<b>I.3. Présentation de la situation existante et l'identification des problèmes à résoudre</b> .....	<b>5</b>
I.3.1. Contexte socio-économique .....	5
I.3.2. Situation générale du trafic et des conditions de déplacements .....	12
<b>I.4. Présentation de l'investissement</b> .....	<b>13</b>
<b>II. PRÉSENTATION DE L'OPTION DE RÉFÉRENCE</b> .....	<b>14</b>
<b>III. PRÉSENTATION DES OPTIONS D'INVESTISSEMENT</b> .....	<b>15</b>
<b>III.1. Les options techniques</b> .....	<b>15</b>
<b>III.2. Financement</b> .....	<b>17</b>
<b>IV. ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE</b> .....	<b>18</b>
<b>IV.1. Recensement des effets</b> .....	<b>18</b>
<b>IV.2. Qualification des effets</b> .....	<b>18</b>
<b>V. ANALYSE DES RISQUES ET INCERTITUDES ENTOURANT LES RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION SOCIOÉCONOMIQUE</b> .....	<b>19</b>
<b>VI. SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION</b> .....	<b>20</b>

## I. Présentation de l'investissement et explicitation des objectifs

### I.1. Contexte général

La RN94 en provenance de Gap et en direction de l'Italie traverse la commune de Briançon, nœud de communication entre les cinq vallées (Durance, Clarée, Guisane, Cerveyrette, et Orceyrette). 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, objet de l'opération, pose actuellement des problèmes en termes de sécurité et de fluidité du fait des conflits d'usages de la voie sur ce secteur urbain. Ce quartier de Briançon, relativement récent, a en effet vu se développer une multiplicité d'équipements juxtaposés les uns aux autres induisant des flux de circulations, motorisés ou non.

L'opération consiste globalement à la requalification fonctionnelle, urbaine et paysagère du carrefour de la Grande Boucle situé sur la RN94 dans la traversée de Briançon. Elle doit répondre aux nécessités de résolution des conflits d'usages existants ou potentiels le long d'une voie supportant à la fois un trafic de transit et de desserte locale (zone commerciale, tissu urbain dense, activités touristiques).

S'agissant d'une infrastructure structurante à l'échelle du territoire du Nord des Hautes-Alpes, les propositions d'intégration urbaine et paysagère doivent concerner aussi bien la section courante de la RN94 que ses carrefours à aménager dans l'aire d'étude définie ci-après, et en cohérence avec les orientations d'aménagements ultérieures souhaitées par la Ville.

Par ailleurs, il existe un projet de commerces (PC Abeil), situé dans la zone d'étude côté Ouest de la RN94, au droit du chemin Fanton. Le permis de construire prévoit la création d'environ 30 places de stationnement. Ce projet ne générera pas de trafic induit notable, de par sa taille limitée, mais également du fait qu'il sera principalement utilisé par des usagers actuels de la RN 94 (commerces de proximité).

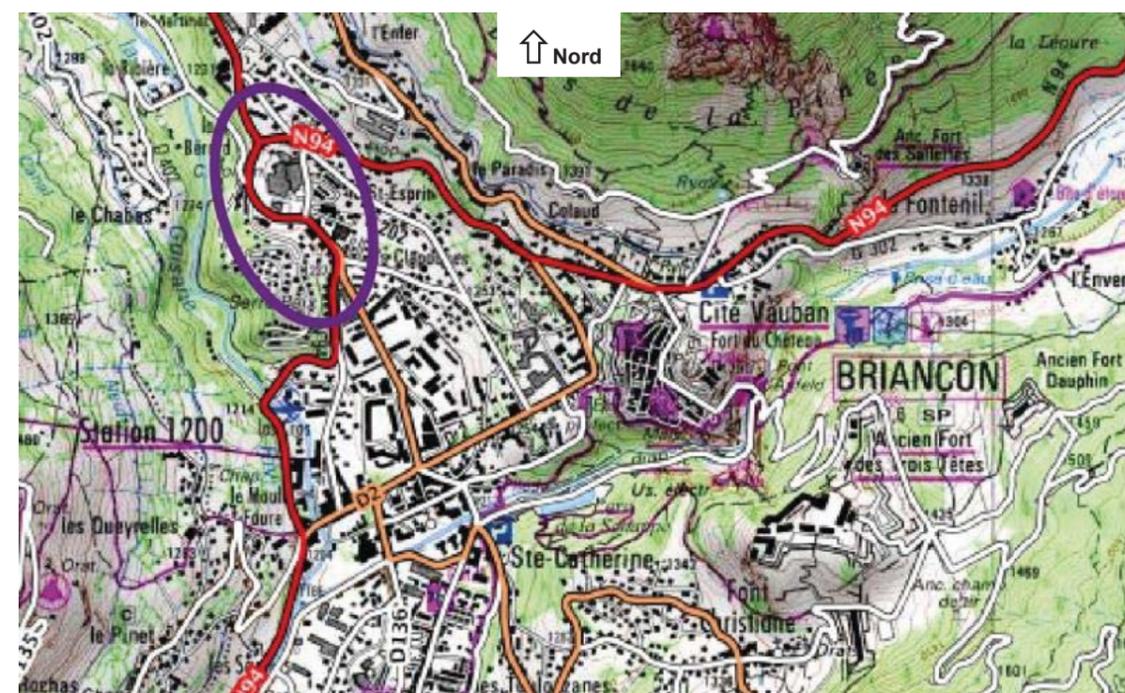


Figure 1 – Localisation du projet

## I.2. Objectifs du projet

Les objectifs généraux de l'aménagement sont :

- d'améliorer et sécuriser les carrefours de l'aire d'étude, des accès et parkings des zones commerciales et résidentielles ;
- d'assurer la sécurité de tous les usagers ;
- de prendre en compte les modes doux (création de cheminement piétons, bandes cyclables ou multifonctionnelles et transports en commun) ;
- d'intégrer les orientations du projet du Plan de Déplacements Urbain (PDU).

## I.3. Présentation de la situation existante et l'identification des problèmes à résoudre

### I.3.1. Contexte socio-économique

La commune de Briançon compte une population de 12 190 habitants. Sa population est en constante augmentation depuis 1968, hormis entre 1990 et 1999, où une légère baisse a été constatée.

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013
Population	8 215	9 235	9 403	11 041	10 737	11 645	12 190
Densité moyenne (hab/km <sup>2</sup> )	292,7	329,0	335,0	393,3	382,5	414,9	434,3

(\*) 1967 et 1974 pour les DOM

La commune compte 8549 logements. La part de résidence principale ne représente que 63,5 %. La commune compte plus d'un quart de résidence secondaire. Il s'agit donc d'une commune à vocation touristique.

	2013	%	2008	%
<b>Ensemble</b>	<b>8 549</b>	<b>100,0</b>	<b>8 052</b>	<b>100,0</b>
Résidences principales	5 426	63,5	4 827	59,9
Résidences secondaires et logements occasionnels	2 373	27,8	2 667	33,1
Logements vacants	749	8,8	558	6,9
Maisons	1 665	19,5	1 407	17,5
Appartements	6 807	79,6	6 577	81,7

Plus de 80% des ménages sont équipés d'une voiture.

	2013	%	2008	%
<b>Ensemble</b>	<b>5 426</b>	<b>100,0</b>	<b>4 827</b>	<b>100,0</b>
Au moins un emplacement réservé au stationnement	3 402	62,7	3 169	65,7
<b>Au moins une voiture</b>	<b>4 525</b>	<b>83,4</b>	<b>3 985</b>	<b>82,6</b>
1 voiture	2 895	53,4	2 568	53,2
2 voitures ou plus	1 629	30,0	1 418	29,4

Le développement économique est de la compétence de la Communauté de Communes du Briançonnais.

Le Briançonnais compte ainsi plusieurs zones d'activités d'accueil dédiées aux entreprises :

- Altipolis (pépinière et hôtel d'entreprises) à Briançon ;
- 3 zones d'activités : Sud (à Briançon), Pont la Lame (Puy-Saint-André), La Tour (Villard Saint-Pancrace),
- la zone de la Grande Boucle (au niveau de l'aire d'étude),
- le centre-ville de Briançon.

La ville de Briançon constitue un pôle commercial vis-à-vis des communes voisines.

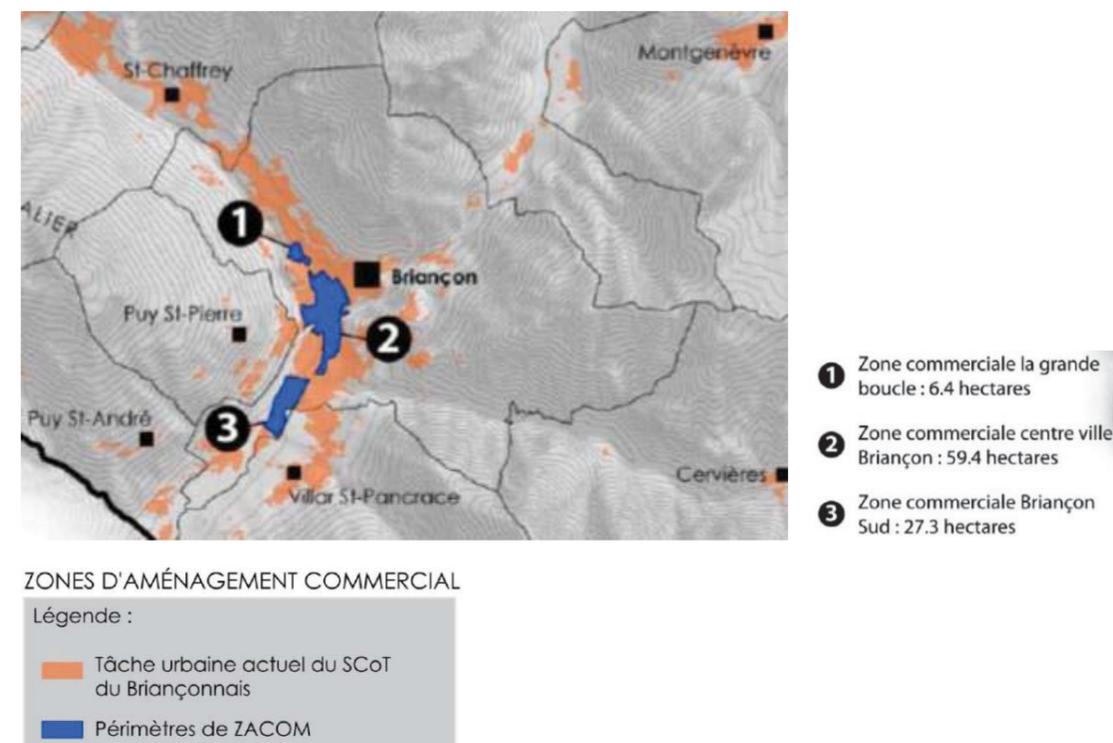


Figure 2 - Les zones commerciales (SCOT du Briançonnais)

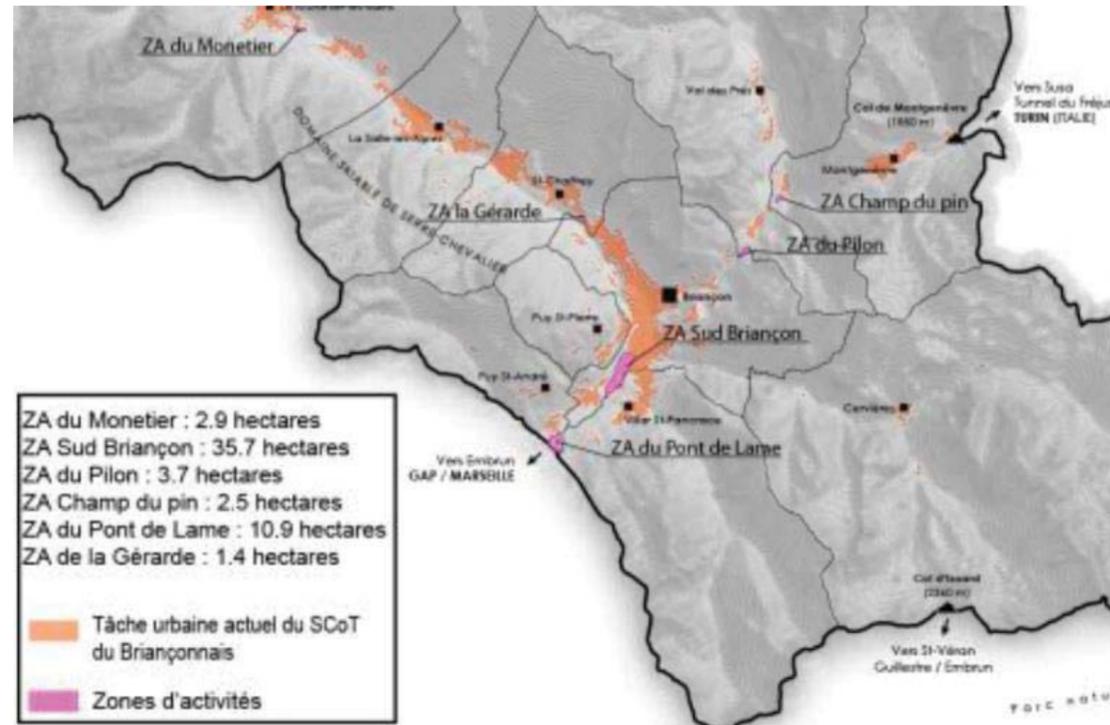


Figure 3 - Les zones d'activité (SCOT du Briançonnais)

### Zones commerciales de la Grande Boucle

La zone commerciale Nord est composée du centre commercial Géant Casino et des autres enseignes de la galerie marchande (pharmacie, restaurant, hôtels, snack...). Ce secteur constitue la zone commerciale Nord de l'aire d'étude. Un Mc Donald's se situe coté Ouest de la RN94, au droit de la zone commerciale.

Une station essence (Total Acces) est accessible depuis la RN94. Elle se situe entre la RN et le Géant Casino. La zone commerciale Sud comprend un magasin de sport (Go Sport), la brasserie et des petits commerces le long de la RN94.

Ces commerces sont inclus dans la zone d'étude.

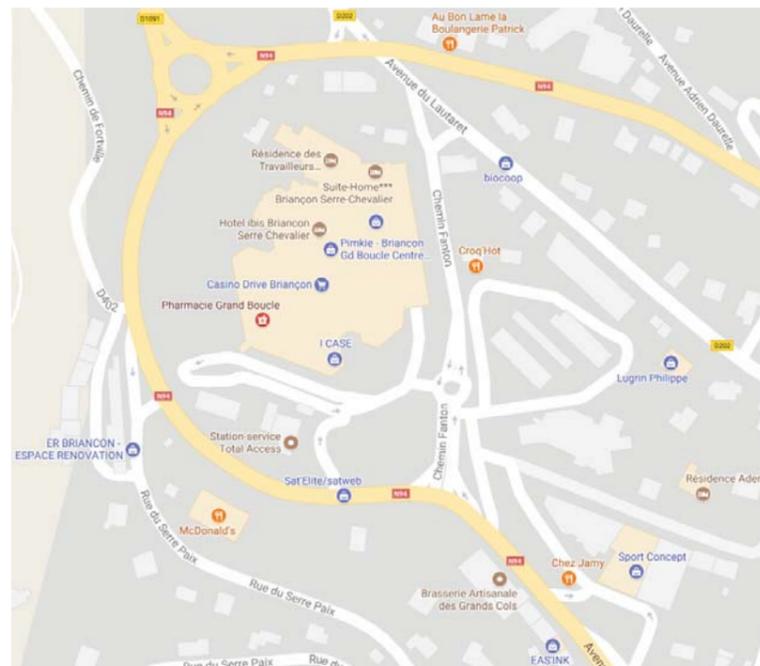


Figure 4 - Zone commerciale de la grande boucle (GoogleMap)



Photographie 1 - Centre commercial (EGIS - juin 2017)



Photographie 2 - Station-service (EGIS - juin 2017)



Photographie 3 - Magasin de sport le long de la RN94 (EGIS - juin 2017)



Photographie 4 - Mac Donald's le long de la RN94 (EGIS - juin 2017)

Les principaux accès sont les suivants :

- Station essence : accès depuis la RN94
- Zone commerciale Sud : accès depuis l'Avenue Barbot, depuis la RN94 et depuis le chemin de Fanton
- Zone commerciale Nord : depuis le chemin de Fanton
- Mc Donald's : depuis la rue de Serre-Paix

En termes de tourisme, la commune de Briançon et les communes voisines présentent une forte activité touristique. Les séjours touristiques peuvent être liés à la présence des domaines skiables à proximité, au patrimoine culturel et historique, aux sports de pleine nature et sports d'eau vive (randonnée, kayak, escalade...).

Le plan touristique de Briançon est le suivant.



Figure 5 - Plan touristique de Briançon

Deux hôtels sont implantés au niveau du centre commercial de la Grande Boucle.

Les établissements publics recensés dans le SCOT du Briançonnais sont les suivants :

<b>Équipements de services publics ou assimilés</b>	Trésorerie	1
	Gendarmerie	1
	Agence de proximité Pôle Emploi	1
	Banque	11
	Pompes funèbres	1
	Bureau de poste	2
	École maternelle	2
	École élémentaire	7
	Collège	2
	Lycée	1
<b>Équipements liés à la santé</b>	Section d'enseignement professionnel	1
	Formation santé	2
	Établissement de santé	15
	Médecin omnipraticien	14
	Médecin spécialisé	16
	Chirurgien-dentiste	14
	Infirmier Sage-femme	22
	Masseur kinésithérapeute	40
	Autre praticien	19
	Pharmacie	7
<b>Équipements sportifs et de loisirs</b>	Laboratoire d'analyse médicale	1
	Ambulance	2
	Bassin de natation	1
	Tennis	1
	Centre équestre	0
	Athlétisme	2
	Terrain de golf	0
	Sport de glace	1
	Salle/plateau de sport	13
	Sport nautiques	0
Cinéma	2	
Théâtre	1	



Figure 6 - Établissements publics et collectifs

Plus précisément, au niveau de l'aire d'étude, les équipements publics ou collectifs sont :

- Une crèche (85 places) est implantée à proximité du chemin de Fanton. La contre allée de Fanton permet de déposer les enfants.
- Un centre du trésor public est implanté au rez-de-chaussée de l'immeuble de logement « Le Dauphinée » (6 rue du Dauphiné) à proximité de Go Sport.
- Une école de parapente est présente dans la zone d'étude



Figure 7 – Crèche (EGIS – juin 2017)



Figure 8 - Trésor Public (EGIS – juin 2017)



Figure 9 - École de parapente (EGIS – juin 2017)



Figure 10 – Rampe d'accès à la crèche vue de puis Fanton (Street View et EGIS – juin 2017)

Par ailleurs, une pharmacie est implantée dans le centre commercial.

L'Hôpital est situé à proximité mais en dehors de la zone d'étude (24 Avenue Adrien Daurelle).

### I.3.2. Situation générale du trafic et des conditions de déplacements

La zone d'étude comprend trois carrefours qui sont du Sud vers le Nord en empruntant la RN 94 dans le secteur de la Grande Boucle, le carrefour de Serre-Paix ne faisant toutefois pas partie du périmètre à aménager.

- Le carrefour RN94 / Avenue du Général Barbot,



- Le carrefour RN94 / chemin Fanton,



- Le carrefour RN94 / chemin de Forville / rue de Serre Paix



Les comptages réalisés aux chassés croisés d'hiver et d'été 2017 ainsi qu'en semaine ont permis d'identifier :

- Carrefour RN94 / Avenue du Général Barbot :
  - Accidentologie : les analyses accidentologiques ont montré que ce carrefour était accidentogène et la ville de Briançon l'identifie également comme un point à traiter en termes d'accidentologie.
  - Fonctionnement actuel : Lors des chassés croisés hivernaux, l'écoulement du mouvement de tourne à gauche de la RN94 vers Barbot ne pose pas de problème, à l'exception du samedi midi où le temps d'attente est très important et du jeudi soir où il est saturé. Néanmoins, la congestion maximale relevée le samedi midi est de 20 mètres. Une voie est dédiée au mouvement de tourne à gauche ce qui permet aux véhicules en attente de ne pas gêner les autres véhicules. Par ailleurs, actuellement, le carrefour est fonctionnel en semaine et lors du chassé-croisé d'été.
- Carrefour RN94 / chemin Fanton
  - Accidentologie : l'analyse accidentologique ne relève de problème lié au carrefour.
  - Fonctionnement actuel en sortie de Fanton vers la RN : le tourne à gauche en sortie du chemin fanton est assez régulièrement saturé et des comportements dangereux sont observés (certains usagers forcent le passage). Lors des chassés croisés hivernaux, le mouvement de tourne à gauche depuis le chemin Fanton est très compliqué. Le matin, de nombreux véhicules forcent le passage. Le soir, la congestion peut remonter jusque dans le parking du Géant Casino. Lors des enquêtes, des tournes à gauche depuis Fanton à 2 véhicules de front (1 sur la voie de TàG et 1 sur la voie de TàD) ont été observés.
  - Fonctionnement actuel depuis la RN vers Fanton : le tourne à gauche depuis la RN 94 Nord vers Fanton ne pose actuellement pas de problème majeur bien qu'il n'y ai pas de voie de stockage du fait que d'une part l'accotement large permet aux usagers de la section courante de déboîter par la droite, d'autre part du fait que certains usagers provenant de la RN Sud laissent passer les usagers en attente de tourner à gauche.

#### I.4. Présentation de l'investissement

Suite aux études préliminaires menées sur la période 2000-2011 qui portaient sur l'ensemble de la traversée de Briançon, qui ont approuvées, les études d'avant-projet sommaire qui se focalisaient sur le carrefour de la Grande Boucle jugé comme prioritaire, n'ont pas été approuvées. Cette opération n'a pas été retenue au PDMI 2009-2014.

Les études d'opportunité de phase 2 commandées par le DIT le 3 avril 2017 portent sur un périmètre d'opération défini par le carrefour RN94 x rue du Général Barbot dit « carrefour du polygone » (RD902) au Sud, et le carrefour RN94 x chemin Fanton au Nord.

L'enveloppe prévisionnelle plafond a été fixée à 2.2 M€ (valeur mars 2018), selon le montant inscrit au CPER 2015-2020.

## II. Présentation de l'option de référence

Si l'opération n'était pas réalisée, il est probable que les investissements à minima seraient un entretien des voiries, sans autre aménagement spécifique.

L'option de référence conduit à un risque de saturation du carrefour RN94 x Fanton à l'horizon 2020 (mise en service de l'aménagement) et de manière plus importante à l'horizon 2030 (10 ans après la mise en service).

Le carrefour dit du polygone sera saturé à 2030 aux heures de pointe du matin et du soir pour le mouvement de tourne à gauche de la RN vers Barbot.

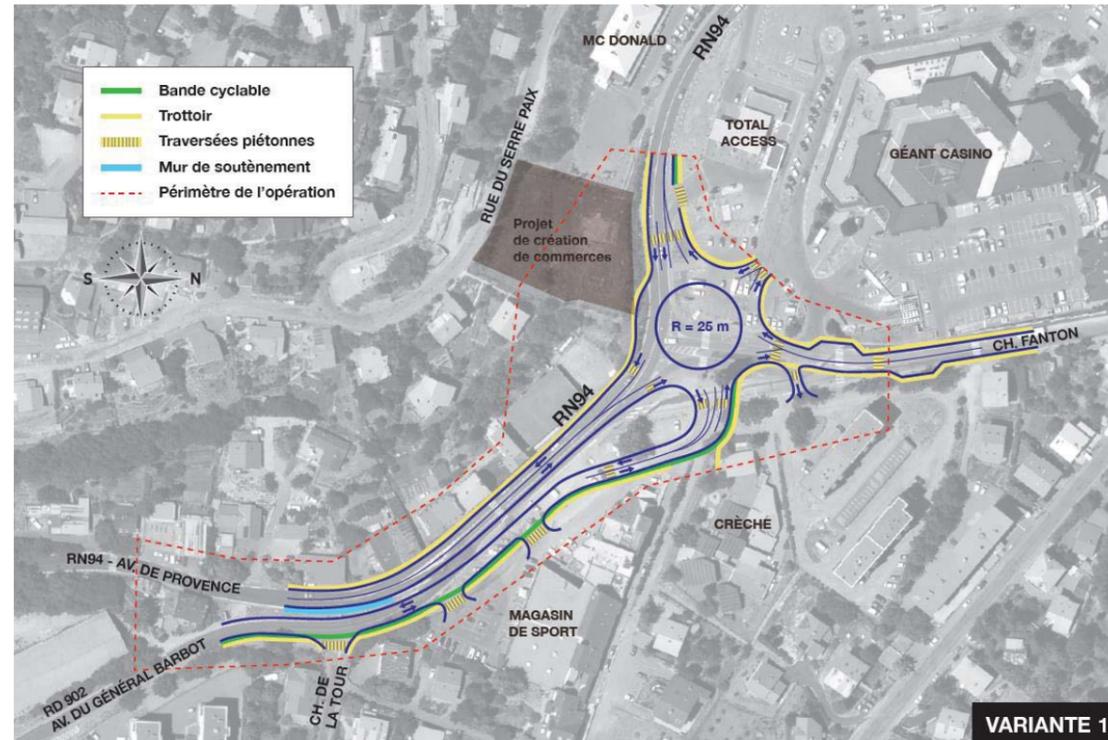
L'option de référence maintient la configuration accidentogène du carrefour dit du polygone.

### III. Présentation des options d'investissement

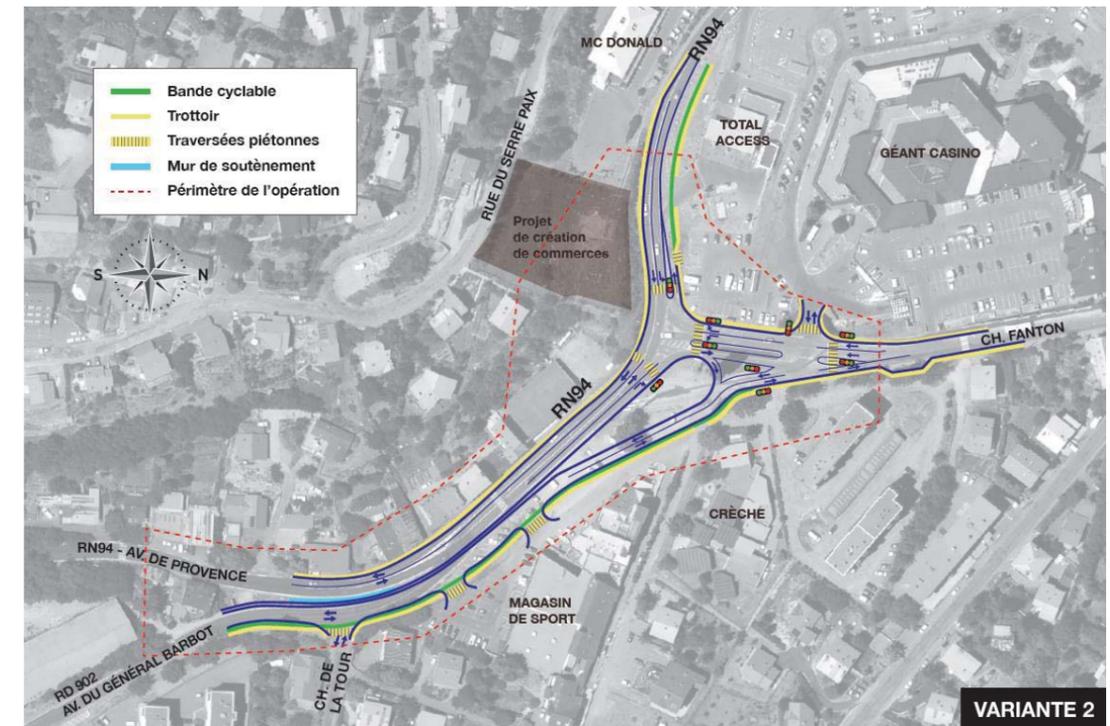
#### III.1. Les options techniques

Trois options techniques ou variantes ont été envisagées.

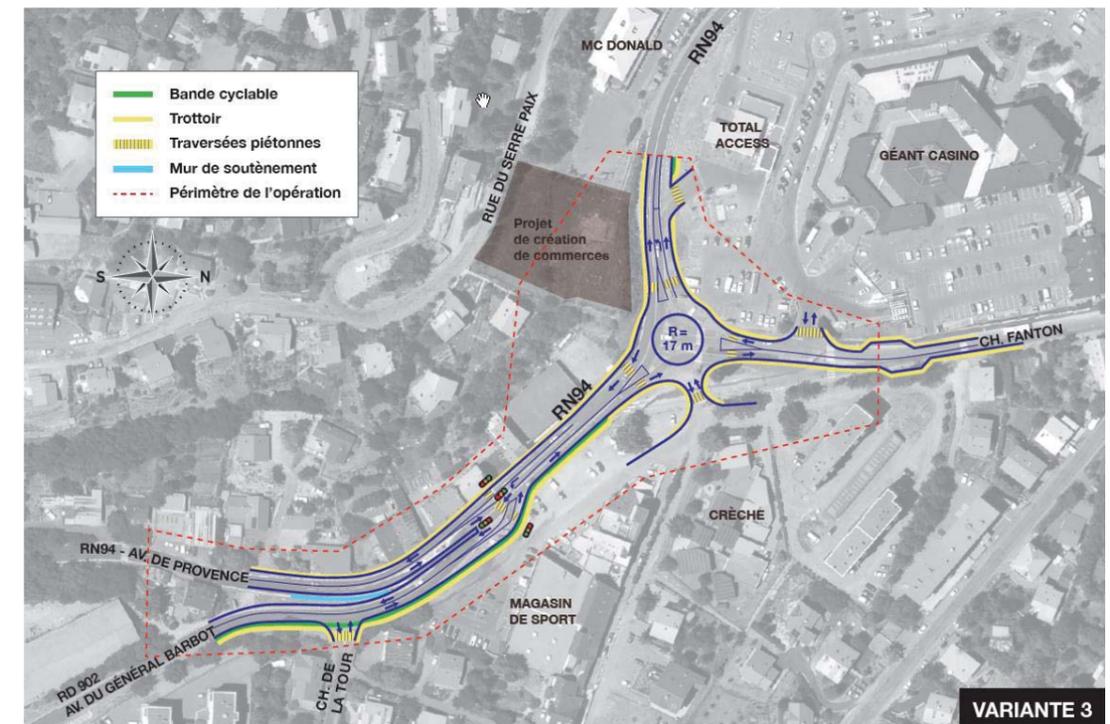
**La première option (variante 1)** est celle qui résulte des études antérieures et qui consiste à réaliser un giratoire au carrefour nord (RN94 x Fanton) et à raccorder sur ce giratoire l'avenue du Général Barbot qui serait prolongée parallèlement à la RN94 permettant ainsi de supprimer le carrefour dit du polygone.



**La seconde option (variante 2)** consiste en une adaptation de la première option en remplaçant le carrefour giratoire par un carrefour à feux assurant l'ensemble des mouvements. Elle permet également de supprimer le carrefour dit du polygone.



**Enfin une troisième option a été proposée (variante 3)** proposant de conserver les 2 carrefours existants en en modifiant le type de gestion. Cette variante propose ainsi de gérer le carrefour RN94 x Fanton au moyen d'un giratoire et le carrefour dit du polygone au moyen de signalisation lumineuse tricolore.



Au stade de la comparaison des variantes, le montant de chacune de ces options a été évalué à :

- Variante 1 : 3.29 M€ TTC
- Variante 2 : 2.68 M€ TTC
- Variante 3 : 2.19 M€ TTC

### III.2. Financement

Le Contrat de Plan État-Région 2015-2020, signé le 29 mai 2015, retranscrit dans la convention d'application départementale des Hautes Alpes signée le 23 novembre 2015 retient ce projet au titre de l'opération intitulée « Carrefour RN94 (Grande Boucle à Briançon + central St Crépin) » pour une enveloppe budgétaire globale évaluée à 4,5 M€ TTC et répartie comme suit :

- État : 1,5 M€ TTC
- Région : 1,5 M€ TTC
- Département des Hautes-Alpes : 0,75 M€ TTC
- Autres : 0,75 M€ TTC

Pour le projet du carrefour de la Grande Boucle le montant du projet est évalué à un coût de 2,2 M€ TTC et les participations de l'État et la Région d'un montant de 0,733 M€ TTC chacun.

Un projet de convention quadripartite de cofinancement doit être établi. La proposition de financement est répartie de la manière suivante dans le cadre du CPER 2015-2020 :

Financeurs	Montants en M€ TTC	Taux de participation
État	0,733	33,33%
Région Provence-Alpes-Côte- d'Azur	0,733	33,33%
Département des Hautes Alpes	0,533	24,24%
Commune de Briançon	0,200	9,09%

## IV. Évaluation socio-économique

### IV.1. Recensement des effets

L'opération portant sur l'aménagement d'un secteur déjà urbanisé, les effets sur le milieu naturel sont très limités. Les options 1 et 2, du fait du prolongement de l'avenue Barbot jusqu'au niveau de Fanton ont des conséquences d'un point de vue acoustique et nécessitent la mise en place de protections acoustiques, alors que la variante 3 n'en nécessite pas directement (des points noirs bruits devront être traités, mais ces derniers sont budgétisés par l'État dans le cadre de la résorption des points noirs bruits<sup>1</sup>).

Les études acoustiques réalisées tiennent compte des mesures prévues dans le cadre du plan « bruit » adopté le 6 juillet 2016. Ainsi, plusieurs bâtiments situés le long de la RN94 seront protégés dans le cadre du plan « bruit ». Ces travaux ne font pas partie de la présente opération d'aménagement.

### IV.2. Qualification des effets

Les 3 options d'aménagement permettent de répondre de manière plus ou moins efficace aux objectifs de l'opération.

Chacune des 3 options permet :

- de sécuriser le carrefour accidentogène du polygone (par suppression pour les options 1 et 2, au moyen des feux de circulation gérant les conflits pour l'option 3) ;
- de sécuriser en supprimant les accès directs aux parkings situés le long de la RN en les regroupant ;
- d'assurer la sécurité des usagers au moyen d'un aménagement lisible ;
- de favoriser et de sécuriser les piétons et les cycles par l'aménagement d'espaces dédiés et de traversées piétonnes aux carrefours ;
- d'intégrer la demande des transporteurs de positionner l'arrêt de transports en communs sur Fanton en ligne (sur chaussée) pour faciliter sa réinsertion dans le flux de véhicules.
- et d'intégrer les orientations du Plan de Déplacements Urbain (PDU) notamment en tenant compte du principe de report de trafic sur la RN et des aménagements cyclables envisagés.

Les trois options offrent un fonctionnement satisfaisant des carrefours projetés et permettent ainsi de résoudre les problèmes de saturations qui sont attendus à terme dans l'option de référence.

<sup>1</sup> Dans sa décision après examen au cas par cas, l'autorité environnementale rappelle que le projet se situe sur un territoire couvert par le plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures routières nationales des Hautes Alpes. Ce plan a été adopté le 6 juillet 2016.

## V. Analyse des risques et incertitudes entourant les résultats de l'évaluation socioéconomique

L'évaluation socioéconomique étant menée de manière qualitative, les risques et incertitudes sont principalement liés aux risques et incertitudes portant sur le montant de l'opération.

Les risques et incertitudes identifiés sont les suivants :

- Les incertitudes devant être levées par des **reconnaisances complémentaires** (position des réseaux existants, nature géotechnique des sols, diagnostic et dimensionnement des renforcements de chaussées) ;
- Les incertitudes liées aux répartitions financières pour les dévoiements de réseaux (répartition entre les concessionnaires et le porteur de projet) ;
- Les incertitudes liées au niveau d'étude et notamment aux suites qui seront données dans le cadre de l'instruction des dérogations et écarts aux règles de l'art qui sont proposées au regard des contraintes de site (présence de bâti notamment) et du type d'aménagement (voirie existante) ;
- Aux incertitudes liées aux montants des acquisitions foncières et aux indemnités des places de stationnement des commerces,
- Risques liés au **changement de gestionnaire du réseau pluvial**. La compétence pluviale devant être transférée de la commune vers la Communauté de Communes du Briançonnais qui pourrait remettre en cause les validations de principe de la Ville ;
- Enfin certains postes ne font pas parti de l'opération (éclairage, mobilier urbains, fourniture et pose de conteneurs semi-enterrés en remplacement de ceux impactés, fourniture et pose des abris bus sur le chemin Fanton, aménagement spécifique dans l'îlot central du giratoire). Bien que ce point ait été rappelé en COPIL, il pourrait évoluer lors des échanges ultérieurs.
- Enfin, le déroulement des procédures pourront conduire à des modifications du projet, notamment dans le cadre :
  - De la consultation inter administrative ;
  - De l'enquête publique.

## VI. Synthèse de l'évaluation

La nature et le contexte de l'opération permettent la réalisation d'une évaluation socioéconomique qualitative simplifiée.

Le périmètre d'opération est défini dans la commande de la DIT comme intégrant le carrefour RN94 x rue du Général Barbot dit « carrefour du polygone » (RD902) au Sud, et le carrefour RN94 x chemin Fanton au Nord.

L'enveloppe prévisionnelle plafond a été fixée à 2.2 M€ (valeur mars 2018), selon le montant inscrit au CPER 2015-2020. La proposition de financement, qui devra faire l'objet d'une convention quadripartite, est la suivante :

- |                         |                   |
|-------------------------|-------------------|
| ➤ Etat (33,33 %)        | soit 0,733 M€ TTC |
| ➤ Région (33,33 %)      | soit 0,733 M€ TTC |
| ➤ Département (24,24 %) | soit 0,533 M€ TTC |
| ➤ Commune (9,09%)       | soit 0,200 M€ TTC |

Les trois options ou variantes envisagées permettent toutes de répondre aux objectifs de l'opération qui sont :

- d'améliorer et sécuriser les carrefours de l'aire d'étude, des accès et parkings des zones commerciales et résidentielles ;
- d'assurer la sécurité de tous les usagers ;
- de prendre en compte les modes doux (création de cheminement piétons, bandes cyclables ou multifonctionnelles et transports en commun) ;
- d'intégrer les orientations du projet du Plan de Déplacements Urbain (PDU).

Bien que l'option 1 ait reçu beaucoup d'avis favorables lors de la concertation L103-2, seule l'option 3 permet de rester dans l'enveloppe prévisionnelle plafond de 2.2 M€ (valeur mars 2018) inscrit au CPER.

Le COPIL, lors du Comité du 19 janvier 2018, a décidé de retenir l'option 3 qui prévoit de conserver les deux carrefours existants en en modifiant le type de gestion. Cette variante propose ainsi de gérer le carrefour RN94 x Fanton au moyen d'un giratoire et le carrefour dit du polygone au moyen de signalisation lumineuse tricolore.

DIRMED

SIR de Marseille

**Direction interdépartementale des Routes  
Méditerranée**

16 rue Antoine Zattara  
13003 Marseille  
Tél : 33.(04).86.94.68.35



[www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/)

# **RN94 - AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE À BRIANÇON**

**Dossier d'enquête parcellaire – Volume G - État parcellaire**



DEPARTEMENT : HAUTES ALPES

**COMMUNE DE BRIANÇON (05203)**

**DIRMED - REALISATION D'UN ROND POINT**

ETAT PARCELLAIRE

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT

TERRIER 10

**+00001**

1 (Propriétaire)

**COMMUNE DE BRIANÇON**

MAIRIE DE BRIANÇON, 1 Rue Aspirant Jan, 05100 BRIANCON, RC : 210 500 237, M. le Maire en exercice Gérard Fromm

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m²)	Nature Culture	Emprises (m²)		Reliquats (m²)		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AI	223		CHEMIN FANTON	12	PS		12					
AI	290		CHE FANTON	472	P		5		467			
AI	348		6 AV DU DAUPHINE	1 193	S		722		471			Parcelle AI 348 : écart cadastre de + 67 m² AI 351 : Fonds servant : servitude de passage de ligne électrique souterraine au profit de la société ROUTE RESEAU TRANSPORT D'ELECTRICITE
AI	351		AV DU DAUPHINE	136	S		25		111			
AI	353		2 AV DU DAUPHINE	51	S		32		19			
AI	355		2 AV DU DAUPHINE	692	S		658		34			
AK	61		RUE GEN BARBOT	202	L		202					
Surfaces Totales				2 758			1 656		1 102			

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Propriétaire )

**COMMUNE DE BRIANÇON**

MAIRIE DE BRIANÇON, 1 Rue Aspirant Jan, 05100, BRIANCON, RC : 210 500 237, Représenté par M. le Maire en exercice Gérard Fromm

2 (Représentant )

**Monsieur FROMM Gérard**

Maire de Briançon, 1 rue Aspiran Jan, 05100, BRIANCON

ORIGINE(S) DE PROPRIETE**Parcelle(s) AI223**

- Vente en date du 30/11/1971, dressé(e) par maître(s) CHAVAINÉ, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 07/02/1978, volume 4454, n°24.

**Parcelle(s) AI290**

- Acquisition en date du 03/08/1959, dressé(e) par maître(s) DAURELLE, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 05/09/1959, volume 1672, n°33.

- Acte en date du 10/08/1982, dressé(e) par maître(s) LAVOCAT, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 21/09/1982, volume 6155, n°17.

**Parcelle(s) AI348 , AI351 (Provient de AI 269), AI353**

- Cession gratuite en date du 02/10/1995 et du 17/10/1995, dressé(e) par maître(s) AUDIBERT, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 17/11/1995, volume 1995P, n°7393.

**Parcelle(s) AI355 , AI353**

- Acte en date du 31/10/1980, dressé(e) par maître(s) LAVOCAT, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 19/12/1980, volume 5450, n°10, Servitude d'ouverture en limite séparative profitant à AI 268-269.

- Acte en date du 31/10/1980, dressé(e) par maître(s) LAVOCAT, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 19/12/1980, volume 5450, n°11, servitudes de passage à tous usages au profit de AI 151. Renonciation réciproque à toutes servitudes de prospect au profit de AI 151. Jouissance privative et perpétuelle de la dalle couvrant le garage au profit de AI 151 et 270..

**Parcelle(s) AI355**

- Cession en date du 03/01/1996 et du 04/01/1996, dressé(e) par maître(s) AUDIBERT, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 09/02/1996, volume 1996P, n°1053, Cession par le Syndicat des Copropriétaires de l'Immeuble les Rendez vous de Vauban à la Commune de BRIANCON.

**Parcelle(s) AK61**

- Origine antérieure à 1956.

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT

TERRIER 25

**+00012**

1 (Propriétaire)

**COMMUNE DE BRIANCON REGIE ELECTRIQUE**

Place Medecin Gal Blanchard, 05100 BRIANCON, Energie Développement Services du Briançonnais

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m <sup>2</sup> )	Nature Culture	Emprises (m <sup>2</sup> )		Reliquats (m <sup>2</sup> )		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AK	62		9001 AV DU DAUPHINE	26	S		26					
Surfaces Totales				26			26					

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Propriétaire )

**ENERGIE DEVELOPPEMENT SERVICES DU BRIANCONNAIS**

E.D.S.B. Société anonyme d'économie mixte, Place Médecin Général Blanchard, 05100, BRIANCON, RC : 379 984 735

2 (Représentant )

**Madame DAERDEN Francine**

En qualité de Président du Conseil de surveillance, Place Médecin Général Blanchard, 05100, BRIANCON

ORIGINE(S) DE PROPRIETE**Parcelle(s) AK62**

- Origine antérieure à 1956.

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT	TERRIER	50
----------------------------------	---------	----

**\*00008**

1 (Propriétaire)

**COPROPRIETAIRES DE L'IMM LES RENDEZ VOUS DU VAUBAN**

SCI MARTIN POLYGONE, 74 RUE FLORALIA, 13008 MARSEILLE--8E--ARRONDISSEMENT, RC : U00326421

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m <sup>2</sup> )	Nature Culture	Emprises (m <sup>2</sup> )		Reliquats (m <sup>2</sup> )		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AI	354		2 AV DU DAUPHINE	2 810	S		47		2 763			
Surfaces Totales				2 810			47		2 763			

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Propriétaire )

**SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES DE L'IMMEUBLE AI 354**

2 AV DU DAUPHINE, 05100, BRIANCON

2 (Syndic )

**FONCIA IDHA**

L'Aigle Bleu. 3 Avenue René Froger, 05100, BRIANCON, RC : 320401755

ORIGINE(S) DE PROPRIETE**Parcelle(s) AI354**

- Règlement de copropriété en date du 14/11/1980, dressé(e) par maître(s) LAVOCAT, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 19/12/1980, volume 5450, n°12.
- Modificatif de l'état descriptif de division en date du 03/01/1996 et du 04/01/1996, dressé(e) par maître(s) AUDIBERT, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 09/02/1996, volume 1996P, n°1053, Cantonnement de la copropriété qui se trouve désormais cadastrée AI 354.
- Acte en date du 31/10/1980, dressé(e) par maître(s) LAVOCAT, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 19/12/1980, volume 5450, n°10, Servitude d'ouverture en limite séparative profitant à AI 268-269.
- Acte en date du 31/10/1980, dressé(e) par maître(s) LAVOCAT, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 19/12/1980, volume 5450, n°11, servitudes de passage à tous usages au profit de AI 151. Renonciation réciproque à toutes servitudes de prospect au profit de AI 151. Jouissance privative et perpétuelle de la dalle couvrant le garage au profit de AI 151 et 270..
- Acte en date du 23/02/1994, dressé(e) par maître(s) LAVOCAT, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 29/03/1994, volume 1994P, n°2034, Convention de servitudes de passage au profit de AI 349-350..
- Acte en date du 08/08/1994, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 08/09/1994, volume 1994P, n°6592, Servitudes de passage à tous usages au profit de AI 349-350-267-352.

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT	TERRIER	70
----------------------------------	---------	----

**\*00010**

1 (Propriétaire)

**COPROPRIETAIRES DE L'IMMEUBLE AK 271**

Chez Mme BERARD CHARLES, 5 AVENUE DU DAUPHINE, 05100 BRIANCON, RC : U00325084

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m <sup>2</sup> )	Nature Culture	Emprises (m <sup>2</sup> )		Reliquats (m <sup>2</sup> )		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AK	271		AV DU DAUPHINE	1 030	S		64		966			
Surfaces Totales				1 030			64		966			

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Propriétaire )

**SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES**

DE L'IMMEUBLE AK 271, 5 AVENUE DU DAUPHINE, 05100, BRIANCON

2 (Syndic bénévole )

**Monsieur CHIARI Christophe**

5 avenue du Dauphiné, 05100, BRIANCON

ORIGINE(S) DE PROPRIETE**Parcelle(s) AK271**

- Etat descriptif de Division en date du 27/04/1978, dressé(e) par maître(s) PETRUCCELLI, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP les 25/05/1978 et 25/07/1978, volume 4547, n°4, La parcelle AK 271 provient de la division du AK 33.

- Procès verbal du cadastre en date du 08/09/1994, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 16/09/1994, volume 1994P, n°6861, Les parcelles AK 75 et AK 202 sont réunies en AK 271..

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT

TERRIER 75

**+00011**

1 (Propriétaire)

**OFFICE PUBLIC DE L'HABITAT DES HAUTES ALPES**

23 Boulevard Georges Pompidou, 05000 GAP

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m <sup>2</sup> )	Nature Culture	Emprises (m <sup>2</sup> )		Reliquats (m <sup>2</sup> )		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AI	178		CHEM FANTON	5 249	S		88		5 161			
Surfaces Totales				5 249			88		5 161			

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Propriétaire )

**OFFICE PUBLIC DE L'HABITAT DES HAUTES-ALPES**

Etablissement public à caractère public et, Commercial, 23 Boulevard Georges Pompidou, 05000, GAP

2 (Représentant )

**Madame CHAUVET Carole**

En qualité de présidente, 23 boulevard Georges Pompidou, 05000, GAP, né(e) le 24/01/1972 à EMBRUN(05200)

ORIGINE(S) DE PROPRIETE**Parcelle(s) AI178**

- Acquisition en date du 04/09/1959, dressé(e) par maître(s) DAURELLE, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 26/09/1959, volume 1676, n°9.

- Acte en date du 24/04/1978, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP les 25/05/1978 et 25/07/1978, volume 4547, n°4, Servitude réciproque de mitoyenneté au profit du AK 179.

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT	TERRIER	80
----------------------------------	---------	----

**+00005**

1 (Propriétaire)

**ABAR**

Les Fourniers, 05600 RISOUL, RC : 791 713 332

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m <sup>2</sup> )	Nature Culture	Emprises (m <sup>2</sup> )		Reliquats (m <sup>2</sup> )		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AK	4		2 AV DU DAUPHINE	1 820	T		452		1 368			
Surfaces Totales				1 820			452		1 368			

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Propriétaire )

**ABAR**

Société civile immobilière, Les Fourniers, 05600, RISOUL, RC : 791 713 332

2 (Représentant )

**Monsieur ABEIL Jean-Claude Roger**

En qualité de Gérant, 15 rue Bermond Gonnet, 05100, BRIANCON, né(e) le 17/12/1965 à EMBRUN(05200)

ORIGINE(S) DE PROPRIETE**Parcelle(s) AK4**

- Vente en date du 28/03/2013, dressé(e) par maître(s) ACHIN, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 08/04/2013, volume 2013P, n°2475.

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT

TERRIER 90

**+00006**

1 (Propriétaire)

**L'IMMOBILIERE GROUPE CASINO**

SAS, Direction Fiscale, 1 ESP DE FRANCE, 42000 SAINT-ETIENNE, RC : 428269856

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m²)	Nature Culture	Emprises (m²)		Reliquats (m²)		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AK	237		CHEMIN FANTON	55	L		30		16			
AK	241		CHE FANTON	3 273	L		38		19			
							837		51			
									65			
									2 282			
Surfaces Totales				3 328			905		2 433			

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Propriétaire )

**L'IMMOBILIERE GROUPE CASINO**

Société par actions simplifiée, 1 Cours Antoine Guichard, 42000, SAINT-ETIENNE, RC : 428269856

2 (Représentant )

**Monsieur JOLY Nicolas**

En qualité de Président, 1 cours Antoine Guichard, 42000, ST ETIENNE, né(e) le 03/08/1982 à CAEN(14000)

ORIGINE(S) DE PROPRIETEParcelle(s) **AK241** , **AK237**

- Vente en date du 25/08/2005, dressé(e) par maître(s) ACHIN, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 06/10/2005, volume 2005P, n°9350.

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT

TERRIER 95

**+00013**

1 (Propriétaire)

**MCDONALD'S FRANCE**

1 RUE GUSTAVE EIFFEL, 78280 GUYANCOURT, RC : 722003936

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m <sup>2</sup> )	Nature Culture	Emprises (m <sup>2</sup> )		Reliquats (m <sup>2</sup> )		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AK	82		AVENUE DU DAUPHINE	3 788	S		162		3 626			
Surfaces Totales				3 788			162		3 626			

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Propriétaire )

**MCDONALD'S FRANCE**

Société par actions simplifiée à associé unique, 1 RUE GUSTAVE EIFFEL, 78280, GUYANCOURT, RC : 722003936

2 (Représentant )

**Monsieur TRABELSI Nawfal**

En qualité de président, 1 rue Gustave Eiffel, 78280, GUYANCOURT, né(e) le 28/12/1970 à SALE (MAROC)(99000)

ORIGINE(S) DE PROPRIETE**Parcelle(s) AK82**

- Vente en date du 04/06/1998, dressé(e) par maître(s) NOEL, notaire(s) à LYON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 30/07/1998, volume 1998P, n°5542.

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT	TERRIER	100
----------------------------------	---------	-----

**+00007**

1 (Propriétaire)

**LES COPROPRIETAIRES**

SNC LA GRANDE BOUCLE, 44 CHEM DE LA TOUR, 05100 BRIANCON

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m <sup>2</sup> )	Nature Culture	Emprises (m <sup>2</sup> )		Reliquats (m <sup>2</sup> )		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AK	248		CHE FANTON	804	S		160		644			
AK	272		CHE FANTON	20 534	S		51		20 483			
Surfaces Totales				21 338			211		21 127			

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Propriétaire )

**LE SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES**

SNC LA GRANDE BOUCLE, 44 CHEM DE LA TOUR, 05100, BRIANCON

2 (Syndic )

**AGENCE DU PARC**

Société à responsabilité limitée, 4 Avenue de la République, 05100, BRIANCON, RC : 343077582

3 (Representant AGENCE DU PARC)

**Monsieur BERNIERE Christophe**

En qualité de co-gérant, 4 Avenue de la République, 05100, BRIANCON, né(e) le 16/11/1973 à BRIANCON(05100)

ORIGINE(S) DE PROPRIETE**Parcelle(s) AK248 , AK272**

- Fusion de copropriété en date du 28/04/1992, dressé(e) par maître(s) LAVOCAT, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP les 23/06/1992 et 26/11/1992, volume 1992P, n°4027, Cantonnement de la copropriété sous AK 240-242-245-248-256-257..

- Modificatif de l'état descriptif de division en date du 20/10/2011, dressé(e) par maître(s) MICHAUDET, notaire(s) à SAINT ETIENNE, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 16/11/2011, volume 2011P, n°8976, Création du lot 236 issu des parties communes. Désormais les tantièmes des parties communes sont exprimés en 100.496,20èmes au lieu de 100.000èmes. Vente du lot 236 à la SCPI Immorente..

**Parcelle(s) AK248**

- Etat descriptif de division et Règlement copro. en date du 14/10/1987, dressé(e) par maître(s) LAVOCAT, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 19/10/1987, volume 7639, n°13.

**Parcelle(s) AK272**

- Etat descriptif de Division en date du 24/04/1992, dressé(e) par maître(s) LAVOCAT, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 23/06/1992, volume 1992P, n°4029.
- Procès verbal du cadastre en date du 08/09/1994, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 14/09/1994, volume 1994P, n°6777, Reunion des parcelles AK 245.et 256 et 257 en AK 272;.

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT	TERRIER	120
----------------------------------	---------	-----

**C00001**

1 (Prop/indivis)

**Monsieur CHEVALLIER Gaston**

Emile, CARLE, 8 rue Faure du Serre, 05000 GAP

2 (Prop/indivis)

**Monsieur HERMITTE Louis Bastistin**

JACOB, HAM SAINT BLAISE, 05100 BRIANCON, né(e) le 19/02/1912 à SAINT-MARTIN-DE-QUEYRIERES(05120)

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m²)	Nature Culture	Emprises (m²)		Reliquats (m²)		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AI	155		46 CHE DE LA TOUR	622	S		52		570			
Surfaces Totales				622			52		570			

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Propriétaire )

**LE SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES DE L'IMMEUBLE AI**

155 46 CHEMIN DE LA TOUR, 05100, BRIANCON

2 (syndic benevole )

**Monsieur MUMBER Franck**

Edouard Christian, Epoux TOMASINI Sylvie, 46, Chemin de la Tour, 05100, BRIANCON, né(e) le 09/09/1970 à MARSEILLE(13010)

ORIGINE(S) DE PROPRIETE**Parcelle(s) AI155**

- Vente en date du 22/06/1961, dressé(e) par maître(s) DAURELLE, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 28/09/1961, volume 1772, n°30.
- Règlement de copropriété en date du 20/04/1962, dressé(e) par maître(s) CHAVANNE, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 23/07/1962, volume 1820, n°14.
- Modificatif de l'état descriptif et règlement de copropriété en date du 16/04/1987, dressé(e) par maître(s) LAVOCAT, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 12/08/1987, volume 7582, n°15, Modificatif au règlement de copropriété les lots 1 et 2 sont supprimés et remplacés par les lots 5.6.7 et 8.9.10.

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT

TERRIER 140

**F00001**

1 (Propriétaire)

**Monsieur FANTON Gérard**

Jean-Louis, CHAPUIS Marie-Christine, Lotissement le Jouglret, Avenue Georges Pompidou, 05100 BRIANCON, né(e) le 23/06/1948 à BRIANCON(05100)

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m²)	Nature Culture	Emprises (m²)		Reliquats (m²)		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AK	178		AV DU DAUPHINE	1 800	S		236 6		1 558			
Surfaces Totales				1 800			242		1 558			

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Propriétaire )

**Monsieur FANTON Gérard**

Jean-Louis, CHAPUIS Marie-Christine, Lotissement le Jouglret, Avenue Georges Pompidou, 05100, BRIANCON, né(e) le 23/06/1948 à BRIANCON(05100)

ORIGINE(S) DE PROPRIETE**Parcelle(s) AK178**

- Partage attribution en date du 27/04/1978, dressé(e) par maître(s) PETRUCCELLI, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP les 25/05/1978 et 25/07/1978, volume 4547, n°5, Audit acte contenant partage après dissolution de la S.P.I madame Veuve FANTON Raymond et Fils avec attribution à M.FANTON Gérard né le 23/06/1948, il a été stipulé une réserve d'usufruit au profit de AMODRU, né le 7 octobre 1925.

- Renonciation à usufruit en date du 05/10/1996, dressé(e) par maître(s) PETRUCCELLI, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 18/11/1996, volume 1996P, n°7179.

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT

TERRIER 150

**J00001**

1 (Prop/indivis)

**Madame JACOB Chloé**

Simone, 40 AV DE LA LIBERATION, 05100 BRIANCON, né(e) le 29/06/1966 à BRIANCON(05100)

2 (Prop/indivis)

**Monsieur JACOB Clément**

Jean-Marie, Residence Clos Charlemagne, 71 ALL CLOS CHARLEMANE, 74130 BONNEVILLE, né(e) le 21/11/1992 à BRIANCON(05100)

3 (Prop/indivis)

**Monsieur JACOB Thomas**

Marcel, Appartement 416 Batiment D residence, 115 rue des Albizias, 13300 SALON DE PROVENCE

4 (Prop/indivis)

**Madame MARTIN Nathalie**

55 Chemin de la Tour, 05100 BRIANCON, né(e) le 25/09/1964 à BRIANCON(05100)

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m <sup>2</sup> )	Nature Culture	Emprises (m <sup>2</sup> )		Reliquats (m <sup>2</sup> )		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AM	184		CHE DE LA TOUR	1 577	L		1 16		1 560			
Surfaces Totales				1 577			17		1 560			

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Prop/indivis )

**Madame JACOB Chloé**

Simone, 40 AV DE LA LIBERATION, 05100, BRIANCON, né(e) le 29/06/1966 à BRIANCON(05100)

2 (Prop/indivis )

**Monsieur JACOB Clément**

Jean-Marie, Residence Clos Charlemagne, 71 ALL CLOS CHARLEMANE, 74130, BONNEVILLE, né(e) le 21/11/1992 à BRIANCON(05100)

3 (Prop/indivis )

**Monsieur JACOB Thomas**

Marcel, Appartement 416 Batiment D residence, 115 rue des Albizias, 13300, SALON DE PROVENCE

4 (Prop/indivis )

**Madame MARTIN Nathalie**

55 Chemin de la Tour, 05100, BRIANCON, né(e) le 25/09/1964 à GAP(05000)

ORIGINE(S) DE PROPRIETE

**Parcelle(s) AM184**

- Vente en date du 04/11/1999, dressé(e) par maître(s) PETRUCCELLI, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 31/12/1999, volume 1999, n°10306.

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT

TERRIER 160

**D00001**

1 (Prop/indivis)

**Madame DELFOURNE Carole**

Fabienne, 65 b CHE DE MAS DE BLAIS, 05100 BRIANCON, né(e) le 02/02/1978 à BRIANCON(05100)

2 (Prop/indivis)

**Monsieur DELFOURNE François Marcel Clement**

65 B CHE DE MAS DE BLAIS, 05100 BRIANCON, né(e) le 27/06/1944 à BRIANCON(05100)

3 (Prop/indivis)

**Monsieur DEFOURNE Stéphane**

Pascal Henri René, 65 b CHE DE MAS DE BLAIS, 05100 BRIANCON, né(e) le 13/06/1972 à BRIANCON(05100)

4 (Prop/indivis)

**Monsieur FAURE-GIGNOUX Roger**

Henri, Route du Moulin, 05800 SAINT FIRMIN, né(e) le 11/11/1946 à BRIANCON(05100)

5 (Prop/indivis)

**Madame FAURE-GIGNOUX Thérèse**

Elise, 9 allée Emile Grimaud, 79300 BRESSUIRE, né(e) le 14/04/1954 à BRIANCON(05100)

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m²)	Nature Culture	Emprises (m²)		Reliquats (m²)		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AI	168		10 CHEM FANTON	395	S		9		386			
Surfaces Totales				395			9		386			

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Prop/indivis )

**Madame DELFOURNE Carole**

Fabienne, Epouse REY Ludovic, 65 B CHE DE MAS DE BLAIS, 05100, BRIANCON, né(e) le 02/02/1978 à BRIANCON(05100)

2 (Prop/indivis )

**Monsieur DELFOURNE François Marcel Clement**

Epoux FAURE-GIGNOUX Germaine Jeanne, 65 B CHE DE MAS DE BLAIS, 05100, BRIANCON, né(e) le 27/06/1944 à BRIANCON(05100)

3 (Prop/indivis )

**Monsieur DEFOURNE Stéphane**

Pascal Henri René, 65 b CHE DE MAS DE BLAIS, 05100, BRIANCON, né(e) le 13/06/1972 à BRIANCON(05100)

4 (Prop/indivis )

**Monsieur CARRERE-FAURE-GIGNOUX Roger**

Henri, Route du Moulin, 05800, SAINT FIRMIN, né(e) le 11/11/1946 à BRIANCON(05100)

5 (Prop/indivis )

**Madame FAURE-GIGNOUX Thérèse**

Elise, Epouse OUALI Larbi, 9 allée Emile Grimaud, 79300, BRESSUIRE, né(e) le 14/04/1954 à BRIANCON(05100)

ORIGINE(S) DE PROPRIETE

**Parcelle(s) AI168**

- Attestation après décès en date du 20/07/2010, dressé(e) par maître(s) AUDIFFRED, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 17/09/2010, volume 2010P, n°6701.
- Attestation rectificative valant reprise pour ordre en date du 04/10/2010, dressé(e) par maître(s) AUDIFFRED, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 15/10/2010, volume 2010P, n°7489.
- Attestation après décès en date du 19/04/2016, dressé(e) par maître(s) AUDIFFRED, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 02/05/2016, volume 2016P, n°2995.
- Attestation après décès en date du 24/10/2017, dressé(e) par maître(s) AGOSTINO, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 06/11/2017, volume 2017P, n°7978.

## RENSEIGNEMENTS TIRES DE LA MATRICE CADASTRALE

N° COMPTE - PROPRIETAIRE INSCRIT

TERRIER 170

**P00001**

1 (Propriétaire)

**Monsieur PADUANO Emilio**

Epoux BLANCHARD, 11 avenue du General Barbot, 05100 BRIANCON, né(e) le 01/07/1940 à ARIANO IRPINO (ITALIE)(99000)

2 (Prop/indivis)

**Madame BLANCHARD Michèle**

Epouse PADUANO Emilio, 11 avenue du general barbot, 05100 BRIANCON, né(e) le 08/01/1947 à PARIS(75001)

Section	N° Cad	Lot	Voie ou lieu-dit	Contenance (m²)	Nature Culture	Emprises (m²)		Reliquats (m²)		Culture réelle	Expl.	Observations
						N°	Surface	N°	Surface			
AK	181		RUE DU GENERAL BARBOT	569	S		77		492			
Surfaces Totales				569			77		492			

PROPRIETAIRE(S) REEL(S)

1 (Propriétaire )

**Monsieur PADUANO Emilio**

Epoux BLANCHARD Michèle, 11 avenue du General Barbot, 05100, BRIANCON, né(e) le 01/07/1940 à ARIANO IRPINO (ITALIE)(99000)

2 (Prop/indivis )

**Madame BLANCHARD Michèle**

Epouse PADUANO Emilio, 11 avenue du general barbot, 05100, BRIANCON, né(e) le 08/01/1947 à PARIS(75001)

ORIGINE(S) DE PROPRIETE**Parcelle(s) AK181**

- Acquisition en date du 05/06/1973, dressé(e) par maître(s) PETRUCCELLI, notaire(s) à BRIANCON, Publié(e) au Service de la Publicité Foncière de GAP, le 21/06/1973, volume 3306, n°20.

Nb Terriers :	14
Nb parcelles :	22

# **RN94 - AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA GRANDE BOUCLE À BRIANÇON**

**Dossier d'enquête parcellaire – Volume H - Plan parcellaire**



**AMÉNAGEMENT "GRANDE BOUCLE"**

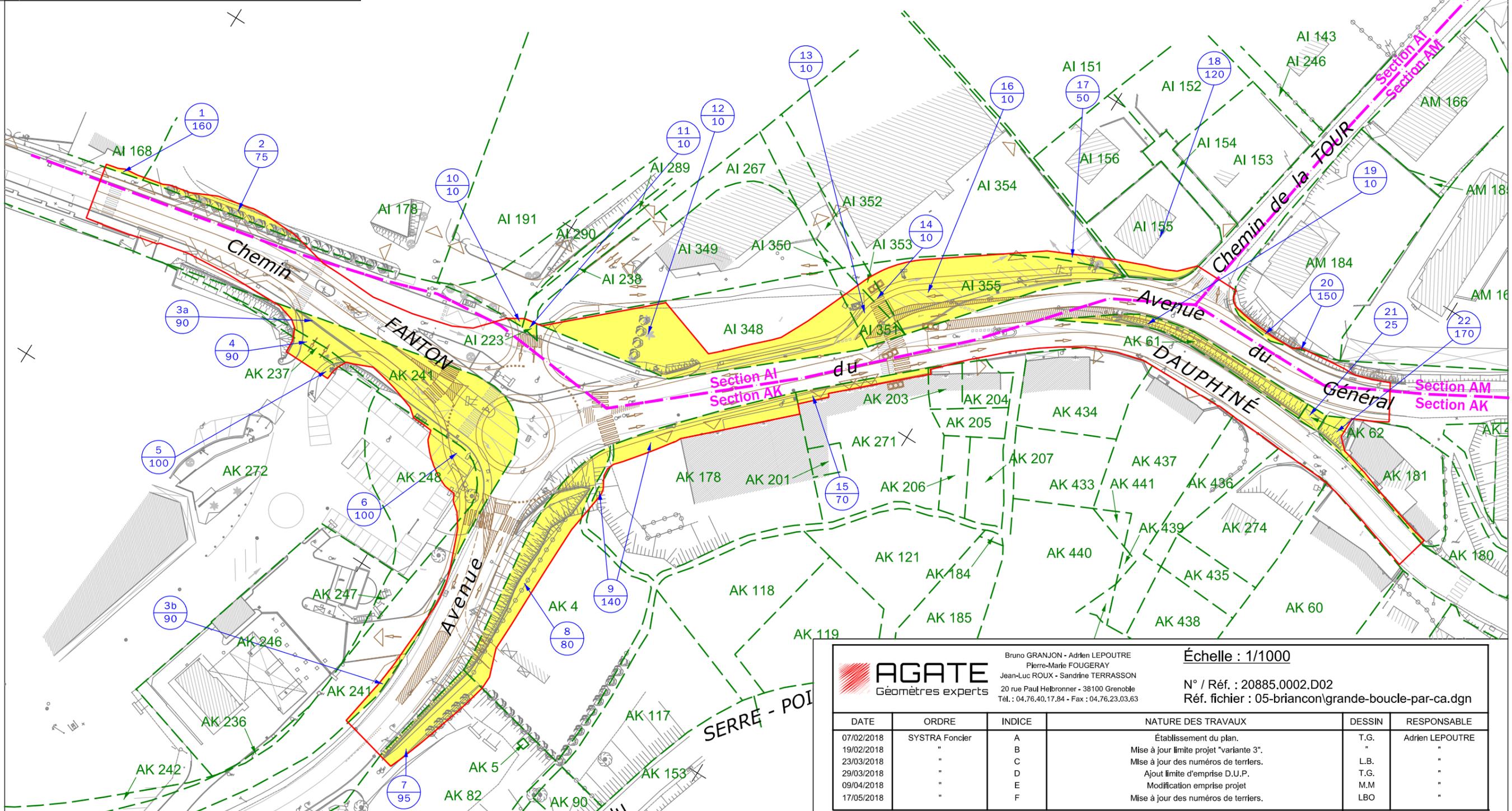
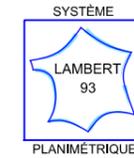
Avenue du DAUPHINÉ

Plan parcellaire

**LÉGENDE DU PLAN :**

- Emprise d'acquisition
- 21  
10 Numéro d'ordre et numéro terrier
- Limite "variante 3 projet"
- Application des limites cadastrales ; **limites non garanties**
- AI 238 Section et numéro de parcelle

Nota : - Le fond de plan topographique (couleur grise) ne provient pas de relevés effectués par le cabinet AGATE.  
- Fond de plan de l'aménagement prévisionnel (couleur marron).



Bruno GRANJON - Adrien LEPOUTRE  
Pierre-Marie FOUGERAY  
Jean-Luc ROUX - Sandrine TERRASSON  
20 rue Paul Helbronner - 38100 Grenoble  
Tél. : 04.76.40.17.84 - Fax : 04.76.23.03.63

**Échelle : 1/1000**

N° / Réf. : 20885.0002.D02  
Réf. fichier : 05-briancon\grande-boucle-par-ca.dgn

DATE	ORDRE	INDICE	NATURE DES TRAVAUX	DESSIN	RESPONSABLE
07/02/2018	SYSTRA Foncier	A	Etablissement du plan.	T.G.	Adrien LEPOUTRE
19/02/2018	"	B	Mise à jour limite projet "variante 3".	"	"
23/03/2018	"	C	Mise à jour des numéros de terriers.	L.B.	"
29/03/2018	"	D	Ajout limite d'emprise D.U.P.	T.G.	"
09/04/2018	"	E	Modification emprise projet	M.M	"
17/05/2018	"	F	Mise à jour des numéros de terriers.	LBO	"