Rapport

Liaison autoroutière A.51

Section Sisteron - La Saulce

Bilan LOTI socio-économique

Source : ESCOTA

Novembre 2007

1 Introduction 14
1.1 Présentation de la section autoroutière objet du bilan 14
1.2 Contexte réglementaire et méthodologique 14
1.3 Démarche développée pour le présent bilan 15
1.4 Le périmètre d'étude 16
1.5 La chronologie des évaluations socio-économiques et environnementales 16
1.6 Informations exploitées 16
2 Le contexte socio–économique général et son évolution depuis les années 80 17
2.1 Une société mobile 17
2.2 La population est essentiellement côtière 17
2.3 Une concentration de l'emploi et tertiarisation de l'économie 18
2.4 Un tourisme varié, moteur du développement économique local 19
2.5 Accessibilité générale 20
2.6 L'offre commerciale 20
2.7 Eléments de politiques nationale en matière de fiscalité, d'urbanisme et les stratégies du territoire 21
3 La perception du projet 22
3.1 La perception du projet par les utilisateurs de l'infrastructure 22
3.1.1 Les prévisions du dossier DUP 22
3.1.2 Bilan a posteriori de la perception des utilisateurs de l'infrastructure 22
3.2 La perception du projet par les acteurs locaux 22
3.2.1 Les prévisions du dossier DUP 22
3.2.2 Bilan a posteriori de la perception du projet par les acteurs locaux 22
4 Les conditions de circulation 31
4.1 Les temps de parcours 31
4.1.1 Les prévisions du dossier de DUP 31
4.1.2 Bilan a posteriori des mesures de vitesses 31
4.2 Les trafics 34
4.2.1 Les flux de trafics 34
4.2.2 La charge du réseau 39
4.3 La sécurité 48
4.3.1 Les prévisions du dossier de DUP 48
4.3.2 Méthodologie 48
4.3.3 Les effets observés d'A51 sur la sécurité routière 49
4.3.4 Bilan a posteriori des ratios de sécurité 50
4.3.5 Bilan a posteriori des victimes évitées 50
5 L'économie du projet 51
5.1 Les coûts 51
5.1.1 Les prévisions du dossier de DUP 51
5.1.2 Bilan a posteriori du coût du projet 51
5.2 Le bilan socio-économique 53
5.2.1 Principes généraux et définitions 53
5.2.2 Les prévisions du dossier de DUP 53
5.2.3 Le bilan socio-économique a posteriori 53
5.2.4 Résultats et rapprochement avec le bilan prévisionnel 54
5.2.5 Explication des écarts entre prévisions et réalisations 54
5.2.6 Estimation de la date optimale de mise en service 54
5.2.7 Détail des indicateurs de rentabilité 54
5.3 La rentabilité financière 55
5.3.1 Les prévisions du dossier DUP 55
5.3.2 Bilan a posteriori des coûts et des recettes 55
6 Le territoire 57
6.1 La démographie 57

6.1.1 Les prévisions du dossier de DUP 57
6.1.2 La méthodologie 57
6.1.3 Les effets observés 57
6.1.4 Rapprochement "réalisations/prévisions" 63
6.2 Les activités économiques 64
6.2.1 Le secteur de l'agriculture 64
6.2.2 L'industrie et le BTP 69
6.2.3 Le commerce 72
6.2.4 Le tourisme 75
6.2.5 L' emploi 80
6.2.6 Les zones d'activités et les zones industrielles 81
6.3 Le foncier / l'occupation du sol 84
6.3.1 Les prévisions du dossier de DUP 84
6.3.2 La méthodologie 84
6.3.3 Les effets observés 84
6.3.4 Rapprochement "réalisations/prévisions" 86
6.4 La fiscalité 87
6.4.1 Les prévisions du dossier de DUP 87
6.4.2 La méthodologie 87
6.4.3 Les effets observés 87
6.4.4 Rapprochement "réalisations/prévisions" 87
6.5 Le transport 88
6.5.1 Les prévisions du dossier de DUP 88
6.5.2 La méthodologie 88
6.5.3 Les effets observés 88
6.5.4 Rapprochement "réalisations/prévisions" 89
6.6 Les actions entreprises au titre de la requalification urbaine 90
6.7 Les mesures d'accompagnement et anticipations 90
7 Conclusion générale 91
8 Annexes 92

Liste des Annexes

Annexe 1 – Corridor RN.85 / A.51 : origines et destinations du Jour de Pointe et comparaison avec le Jour Moyen Annuel au droit de la déviation d'Upaix / Le Poët 92
Annexe 2 – Calcul des emplois 93
Annexe 3 – Articles de presse 94

Liste des illustrations

illustration 1 : localisation de la section autoroutière Sisteron - La Saulce 14
illustration 2 : localisation des acteurs locaux rencontrés – phase 1 du bilan 15
illustration 3 : localisation des acteurs locaux rencontrés – phase 2 du bilan 15
illustration 4 : le périmètre d'étude 16
illustration 5 : les territoires vécus au sens de l'INSEE 20
illustration 6 : vues aériennes de Gap-Micropolis et de Sisteron Parc d'Entreprises 25
illustration 7 : les forces et faiblesses du territoire selon les acteurs locaux 26
illustration 8 : les avis positifs et négatifs des acteurs locaux 29
illustration 9 : les attentes et les recommandations des acteurs locaux 30
illustration 10 : tableau de synthèse des mesures de vitesse 32
illustration 11 : valeurs extrêmes des mesures de vitesses sur la RN.85 et A.51 33
illustration 12 : postes d'enquête et flux comparés 34
illustration 13 : le découpage d'exploitation des enquêtes Origines-Destinations 35
illustration 14 : le découpage local 36
illustration 15 : cartes des trafics prévus et constatés aux horizons 2000 et 2005 42
illustration 16 : les différents types de flux 46
illustration 17 : nombre annuel d'accidents sur la RN.85 et sur l'autoroute 49
illustration 18 : évolution de la population et de la densité de 1982 à 1999 59
illustration 19 : évolution du nombre de compteurs EDF 1990-2006 60
illustration 20 : évolution du solde migratoire de 1982 à 1999 61
illustration 21 : évolution du solde naturel de 1982 à 1999 62
illustration 22 : évolution du prix des terres en France 65
illustration 23 : progression de la pression urbaine sur les espaces ruraux en France 65
illustration 24 : occupation du sol en 1999 par commune 66
illustration 25 : construction de bâtiments à usage agricole de 1994 à 2003 67
illustration 26 : surfaces de locaux d'activités construites sur les périodes 1994- 1998 et 1999-2003, ventilées par type d'activités 71
illustration 27 : le taux de résidence secondaire en 1982/1990/1999 76
illustration 28 : les actions financées dans le cadre du 1% paysage et développement 78
illustration 29 : les zones d'activités dans les Hautes-Alpes 82
illustration 30 : réseau de la SCAL en 2007 88

Volumes annexés au bilan

Annexe 1 : Analyse des trafics
Annexe 2 : Comptes-rendus des entretiens d'acteurs
Annexe 3 : Campagnes de mesures de vitesse
Annexe 4 : Enquêtes de circulation

Liste des abréviations et notions

Les différents types de moyennes journalières (trafics) :

JdP : Jour de Pointe

JMO : Jour Moyen Ouvré – moyenne sur les jours ouvrés (du mois ou de l'année)

JMA : Jour Moyen Annuel – moyenne sur l'ensemble des jours de l'année

JO : Jour Ouvré

JME : Jour Moyen Eté – moyenne calculée sur les mois de juillet et août

MJM : Moyenne Journalière Mensuelle

Les types de véhicules :

VL : Véhicule Léger. Cette catégorie englobe tous les véhicules de moins de 3,5 tonnes : deux roues, véhicules particuliers, avec ou sans caravane, camionnettes et campings car.

PL : Poids Lourd. Véhicule de 3,5 tonnes et plus : camion ou autocar.

Définition des classes autorisées sur autoroute à péage à compter du 1er janvier 2001 :

CLASSE 1 : Véhicules ou ensembles roulants de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et dont le PTAC est inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Dans le cas des véhicules tractant une remorque, son chargement n'est pas pris en compte.

CLASSE 2 : Véhicules ou ensembles de véhicules, dont la hauteur totale est strictement comprise entre 2 et 3 mètres et dont le PTAC est inférieur ou égal à 3,5 tonnes (ex : les fourgons, la plupart de leurs dérivés, les petits utilitaires et les camping-cars.)

CLASSE 3 : Véhicules à 2 essieux dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, ainsi que les véhicules inférieurs à 3 mètres mais supérieurs à 3,5 tonnes.

CLASSE 4 : Véhicules ou ensembles roulants à plus de deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres et dont le PTAC est supérieur ou égal à 3,5 tonnes, ainsi que les véhicules de classe 2 avec remorque supérieure ou égale à 3 mètres, les véhicules de classe 3 avec remorque, les poids lourds à 3 essieux et plus.

CLASSE 5 : Motos (avec ou sans remorque), Side-cars, Trikes

Acteurs locaux :

AUSAT : Association des Usagers de l'Aérodrome de Gap-Tallard

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CDT : Comité Départemental de Tourisme

DDE : Direction Départementale de l'Equipement

FDTP : Fédération Départementale des Travaux Publics

HAD : Hautes-Alpes Développement

SCAL : Société des Cars Alpes Littoral

Autres :

APS : Avant Projet Sommaire

CGPC : Conseil Général des Ponts et Chaussées

CIAT : Comité Inter ministériel à l'Aménagement du Territoire

CISCT : Collège Interentreprises de Sécurité, de Santé et des Conditions de Travail

DGI : Direction Générale des Impôts

DM : Décision Ministérielle

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

ESCOTA : Société des Autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes

IMEC : Instruction Mixte à l'Echelon Central

PACA : Provence - Alpes - Côte d'Azur

R/CA : Mission de contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes

RGP : Recensement Général de la Population

SAFER : Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural

Pour des raisons de lisibilité et de compréhension, compte tenu du recoupement des périodes d'établissement du présent dossier et de transfert de gestion des routes nationales, la numérotation RN des axes routiers parallèles à l'autoroute A.51 a été maintenue.

Synthèse

1. Introduction

La section Sisteron - La Saulce de l'autoroute A51 a été mise en service en juin 1999.

La présente note constitue la synthèse du bilan des effets économiques et sociaux de cette section autoroutière, établi conformément aux prescriptions de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Elle aborde successivement les aspects suivants :

- la perception du projet par les utilisateurs et par les acteurs locaux ;
- les effets du projet sur les conditions de circulation (trafics, temps de parcours, sécurité) ;
- l'économie du projet (coûts, rentabilité socio-économique pour la collectivité, rentabilité financière pour la société concessionnaire) ;
- les effets du projet sur les territoires et l'économie locale.

2. La perception du projet

2.1 Perception du projet par les utilisateurs

Le CETE Méditerranée a réalisé en mai 2006 une enquête de circulation dans le corridor Sisteron - La Saulce. En particulier, les usagers de l'autoroute A51 étaient interrogés sur leur degré de satisfaction vis-à-vis de la section Sisteron - La Saulce de l'autoroute.

Comme le montre le tableau ci-dessous, plus de 70% des usagers se sont déclarés satisfaits de l'autoroute, parmi lesquels près de 45% étaient totalement satisfaits.

Le grief de 95% des usagers qui se sont déclarés "pas du tout satisfaits" concerne le niveau de péage, jugé trop élevé ; alors que le tarif de la section Sisteron – La Saulce est actuellement de 8,0 ct/km contre 8,5 ct/km environ au sud de Sisteron.

A51 - Enquête à la barrière de La Saulce de mai 2006 : réponses à la question "Quel est votre sentiment sur le niveau de service de la section Sisteron - La Saulce ?"

Avis	Totalement satisfait	Plutôt satisfait	Plutôt pas satisfait	Pas du tout satisfait	Autre	Total
Nombre	965	626	29	594	36	2 250
Proportion	43%	28%	1%	26%	2%	100%

A la question "Qu'est ce que la mise en service de la section Sisteron - La Saulce vous a apporté ?" :

- 74% des usagers mentionnent les gains de temps ;
- 11% citent l'amélioration du confort,
- 9% évoquent une meilleure sécurité.

2.2 Perception du projet par les acteurs locaux

Trente-et-un acteurs locaux ont été interviewés, en face-à-face[1], qui étaient susceptibles d'apporter au total une vision la plus large et la plus complète possible des effets socio-économiques de la section Sisteron – La Saulce.

Ils représentent les institutions suivantes : les dix communes concernées par l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et la commune de Gap, les trois communautés de communes concernées, le Conseil Général 04 (pôle Aménagement) et le Conseil Général 05 (service développement économique), la CCI 05, les Directions Départementales de l'Equipement 04 et 05, les Comités Départementaux du Tourisme 04 et 05, la Chambre d'Agriculture 05, la Fédération Départementale du Bâtiment et des Travaux Publics 05, Hautes-Alpes Développement, sept organismes représentatifs des principales activités économiques locales.

Ces entretiens ont permis de confirmer les secteurs clés du territoire desservi par la section Sisteron – La Saulce d'A51 : arboriculture, tourisme, espace et aérologie, nouvelles technologies. Ils ont également permis d'identifier trois territoires particulièrement dynamiques (zones de Gap, Sisteron et Tallard). Une attention particulière a donc été portée à ces secteurs et à ces territoires lors de la recherche des effets socio-économiques de l'autoroute.

De ces entretiens, il apparaît que les acteurs locaux ont majoritairement un avis positif sur la nouvelle section autoroutière et sur ses impacts socio-économiques :

- outil de transport efficace : gains en confort et en sécurité, et fiabilité des temps de parcours ;
- amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN85 : suppression des bouchons, réduction des accidents ;
- influence positive sur le tourisme (résidences secondaires, stations de skis, vallée de l'Ubaye) et l'emploi correspondant ;
- politique de remembrement efficace ;
- effets positifs sur les zones d'activités proches de l'infrastructure et de ses diffuseurs : l'autoroute a été le facteur déclenchant pour la création de certaines zones et, pour celle de Sisteron-Nord, elle a suscité l'implantation de nouvelles entreprises ;
- facilitation des déplacements professionnels pour les entreprises (parfois en matière d'accès à leurs marchés), en particulier celles du gapençais.

En matière économique, les avis négatifs concernent les deux aspects suivants :

- les embouteillages, en période de grandes migrations, qui se seraient déplacés de Sisteron au giratoire de La Saulce ;
- le niveau du péage, jugé relativement élevé ;
- la perte de taxes sur le foncier non bâti (résultant de la consommation, par l'emprise, de terres agricoles).

Il est également apparu que les acteurs interviewés isolaient difficilement les effets de la seule section Sisteron – La Saulce des effets de l'ensemble de l'autoroute A51.

[1] Pour des raisons liées à leur disponibilité, six acteurs parmi les 31 ont été interviewés par téléphone ou par mail.

3 Les conditions de circulation

3.1 Les trafics

Les trafics sur la section Sisteron – La Saulce de l'autoroute A51 et sur la route nationale parallèle, cinq ans après la mise en service, sont indiqués dans le tableau ci-dessous. Ils sont rapprochés des prévisions indiquées dans les études d'avant-projet sommaire (APS) de 1991.

Trafics moyens journaliers annuels 2005 (arrondis à la dizaine) dans le corridor de l'autoroute A51 Sisteron - La Saulce : trafics observés et trafics prévus dans les études d'APS

Section routière	Trafics prévus (1)	Trafics observés (2)	Ecart relatif (2) / (1)
A51 Sisteron – La Saulce (a)	9 040	7 570	-16%
RN85 Sisteron – Upaix (b)	2 260	4 710	108%
Corridor (a)+(b)	11 300	12 280	9%
RN85 Upaix – La Saulce (c)	3 820	5 920	55%
Corridor (a)+(c)	12 860	13 490	5%

On fait le constat suivant :

- le trafic observé en 2005 sur l'A51 est inférieur aux prévisions ;
- le trafic relevé sur la RN85 est considérablement plus élevé que celui qui avait été prévu : plus du double sur la section sud et supérieur de moitié au nord ;
- le trafic total du corridor est proche des prévisions : il est supérieur de +5% à +10% selon la coupure considérée.

Les écarts observés s'expliquent donc par le fait qu'en moyenne les véhicules s'affectent moins que prévu sur l'autoroute ; deux raisons justifient cette situation :

- dans le projet réalisé, des améliorations sensibles ont été apportées aux caractéristiques de la RN85, qui n'avaient pas été envisagées dans les études de trafic de 1991, rendant la route existante plus attractive que prévu ;
- la composition des trafics du corridor paraît différente de celle prévue dans les études de trafic : en 2005, la proportion des trafics à courte et moyenne distance serait plus importante que prévu et, en sens inverse, la proportion des trafics à très longue distance serait plus faible que prévu ; l'expérience montre que la première catégorie de trafic s'affecte généralement moins que la moyenne sur les autoroutes à péage et que la seconde catégorie s'y affecte mieux.

Sur les cinq premières années de son exploitation, l'autoroute a absorbé plus des trois quarts de la croissance des trafics dans le corridor. En été, elle en a absorbé plus de 90%.

La nouvelle section a également absorbé l'essentiel des pointes de trafic (départs et retours de week-ends et de vacances, grandes migrations estivales) : la route nationale assure désormais une fonctionnalité locale ou régionale, et son trafic est non seulement plus faible mais également plus régulier.

Evolution des trafics entre 2000 et 2005 dans le corridor de l'autoroute A51 Sisteron - La Saulce à hauteur de Valenty (section Upaix – Mônetier-Allemont de la RN85)

Axe	RN85	A51	Corridor
Trafic journalier moyen annuel	+ 5 %	+ 17 %	+ 11 %
Trafic journalier moyen d'été	+ 2 %	+ 20 %	+ 12 %

Les analyses de séries chronologiques des trafics sur les différentes sections d'A51 et de l'axe routier parallèle permettent de tirer les deux conclusions suivantes :

- la mise en service de la section Sisteron – La Saulce d'A51 n'a pas induit de trafic routier supplémentaire dans le corridor ;
- la continuité d'itinéraire a incité certains usagers de la route nationale au sud de Sisteron à se reporter vers l'autoroute : le phénomène est surtout sensible entre Aubignosc et Sisteron-Nord (5 à 8% de trafic additionnel sur A51).

3.2 Les temps de parcours

Le CETE Méditerranée a réalisé une série de relevés de temps de parcours entre Sisteron et La Saulce, avec la technique dite "du véhicule flottant" :

- 31 mesures sur l'autoroute A51, en 2005 puis en 2006 : en février (départs pour les sports d'hiver), en mai (journées "normales"), en été et en novembre ;
- 18 mesures sur la RN85, en novembre 2006.

Hors périodes de grandes migrations (départs de vacances d'hiver, etc.), les temps de parcours sont assez stables, tant sur la route nationale que sur l'autoroute. En 2006, le temps de parcours par A51 est en moyenne inférieur de l'ordre de 5 mn au temps de parcours par la RN85.

Cet écart de temps de parcours est globalement conforme à la prévision du dossier DUP (8 mn).

En 2006, si la section Sisteron - La Saulce d'A51 n'avait pas été en service (situation dite "de référence"), le trafic de la RN85 aurait été plus élevé que celui qui y circule effectivement, puisqu'il comprendrait également les véhicules qui en 2006 ont choisi de circuler sur l'autoroute. Par ailleurs, les caractéristiques de la RN85 auraient été moins bonnes, cet axe ayant bénéficié de corrections de tracés dans le cadre de l'opération A51. Dans ces conditions, les vitesses y auraient été plus basses et les temps de parcours, plus élevés. Par application d'équations "débit-vitesse" usuelles, on évalue que le temps de parcours moyen sur la route nationale "en référence" aurait été supérieur de 10 mn à celui que l'on relève effectivement en 2006. Au total en 2006, l'autoroute permet donc un gain de temps moyen d'environ 15 mn par rapport aux conditions de circulation qui auraient prévalu sur la RN85 si ladite section n'avait pas été réalisée. Par rapport à cette "situation de référence", les automobilistes qui continuent d'emprunter la RN85 bénéficient, eux, d'un gain de temps de 10 mn.

3.3 La sécurité

Dans le corridor Sisteron - La Saulce, les nombres d'accidents et de victimes par an (en moyenne) ont fortement diminué depuis la mise en service d'A51.

Evolution des données d'accidentologie dans le corridor Sisteron - La Saulce (moyennes annuelles)

Période	1994-1997	2000-2005		
Section routière	RN85	RN85	A51	Corridor
Accidents / an	14,0	6,3	1,3	7,7
Tués / an	4,3	1,8	0,3	2,2
Blessés hospitalisés / an	11,5	1,7	0,2	1,8
Blessés non hospitalisés / an	17,8	7,7	1,0	8,7

Pour éliminer l'effet de la croissance du trafic, on analyse également les évolutions des taux d'accidents et des taux de victimes rapportés à l'intensité du trafic.

Evolution des taux d'accidents et de victimes dans le corridor Sisteron - La Saulce

Période	1994-1997	2000-2005		
Section routière	RN85	RN85	A51	Corridor
Accidents / 10^8 véh x km [(a)]	12,5	10,0	1,7	5,4
Tués / 10^8 véh x km	3,8	2,9	0,4	1,5
Blessés graves [(b)] / 10^8 vk	10,3	2,6	0,2	1,3
Blessés légers [(c)] / 10^8 vk	15,9	12,1	1,3	6,1

(a) Taux du nombre d'accidents pour cent millions de véhicules x kilomètres ; il exprime la probabilité constatée d'être victime d'un accident sur l'axe ou sur les axes routiers considéré(s). (b) Hospitalisés (c) Non hospitalisés

Comme le montre le rapprochement entre la première et la dernière colonne de chiffres, les risques d'accidentologie ont été divisés par plus de deux depuis l'ouverture d'A51 Sisteron - La Saulce et par près de sept pour la probabilité d'être gravement blessé.

Cette amélioration s'explique pour une faible part par la baisse des risques sur la RN85 : -20% pour le taux d'accidents, -24% pour le taux de tués et environ -40% pour le taux de blessés ; mais ces diminutions sont moins fortes que celles enregistrées sur la même période en moyenne sur l'ensemble des routes nationales françaises (les baisses de taux ont été de -40% dans les trois cas). Toutefois, les évolutions des taux d'accident sur la RN85 ne sont pas directement comparables avec les tendances nationales car, après aménagements, la route nationale ne comporte pas de section urbanisée et comprend de longs alignements droits, qui favorisent la vitesse.

Dès lors, l'essentiel de l'amélioration de la sécurité routière dans le corridor s'explique par le fait que la nouvelle section autoroutière est nettement plus sûre que la section de la RN85 qu'elle double ; de fait, comme le montre le tableau ci-dessus, quand un automobiliste se reporte de la RN85 vers A51 :

- sa probabilité d'être victime d'un accident corporel est divisée par près de 6 ;
- celle d'être tué dans un accident est divisée par près de 7 ;
- et celle d'être gravement blessé est divisée par plus de 10.

On évalue que chaque année, de 2000 à 2005, la mise en service de l'autoroute a permis d'épargner la vie de deux personnes environ et d'éviter deux blessés graves.

4 L'économie du projet

4.1 Les coûts

Les estimations successives du coût de construction de la section Sisteron – La Saulce de l'autoroute A51, puis le coût final de construction, sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Coût de construction de la section Sisteron – La Saulce d'A51 : estimations et coût final (montants TTC)

Nature du coût	Dossier DUP (APS) (Décision Ministérielle DM du 26 oct. 1992)	APS réévalué (coût d'objectif) (DM du 15 déc.1997)	Coût final
Montant	780 MF	1 168 MF	1 411 MF
Aux prix de …	Août 1990	Février 1994	Février 1994

La réévaluation de 1997 a été approuvée pour tenir compte des évolutions des caractéristiques de l'opération, notamment :

- la forte sous-estimation du poste "acquisitions foncières", apparue lors de la concertation administrative en phase d'enquête DUP ;
- la décision de l'Etat d'adopter un profil d'autoroute élargissable à 2x3 voies, avec acquisitions foncières immédiates ;
- la décision d'ESCOTA de réaliser un point d'appui à La Saulce / La Bâtie-Neuve, envisagée dans le cadre de la fonction autoroutière entre Gap et Grenoble.

L'évolution du coût final par rapport au coût d'objectif s'explique en particulier par les éléments suivants :

- le surcoût des rétablissements de la RN85 ;
- l'évolution de la législation et de la réglementation en matière d'eau, de bruit, de sécurité et d'archéologie ;
- les difficultés successives rencontrées dans le déroulement de l'opération : retard dans la mise en service de la RN85, trémie de Rourebeau et problème d'ordre géologique / hydraulique (ces aspects expliquent 17% de l'évolution du coût) ;
- les bouleversements des terrassements et la réclamation correspondante des entreprises (47% de l'évolution du coût).

4.2 La rentabilité socio-économique, pour la collectivité

Un bilan socio-économique *a posteriori* du projet a été établi en appliquant la même méthode que celle utilisée dans le dossier APS.

Le tableau ci-dessous rapproche les principaux résultats du bilan *a posteriori* de ceux du bilan prévisionnel.

Bilan socio-économique d'A51 Sisteron – La Saulce : comparaison des indicateurs du bilan* a posteriori *et du bilan prévisionnel

	Bilan *a posteriori* (Bilan LOTI)	Bilan prévisionnel (Etudes APS)
Mise en service d'A51 Sisteron – La Saulce	Janvier 2000 [(a)]	Janvier 2000
Bénéfice actualisé en 1990 (en francs de 1985)	1,0 Milliard	1,9 Milliards
Taux de rentabilité immédiate	7,7 %	16 %
Taux de rentabilité interne (pm)	15 %	nd

(a) Date très proche de la date de mise en service réelle (26 juin 1999).

Les valeurs des indicateurs du bilan *a posteriori* conduisent aux conclusions suivantes :

- conformément aux prévisions du dossier DUP, l'autoroute A51 Sisteron – La Saulce est une opération rentable pour la collectivité (puisque son bénéfice actualisé est positif, même s'il est inférieur au bénéfice actualisé prévisionnel) : il était donc justifié de la réaliser ;
- selon les critères de l'analyse économique en vigueur lors de l'enquête DUP, il aurait été préférable de reporter d'une année la construction de sorte à maximiser le bénéfice actualisé de l'opération, car, à 7,7% le taux de rentabilité immédiate s'avère inférieur au taux d'actualisation du Plan de 8% ; alors même que le bilan prévisionnel concluait que l'aménagement devait être réalisé avant 2000.

Ces écarts s'expliquent par les deux considérations suivantes :

- le coût de construction effectif est supérieur des deux tiers au coût estimé dans le dossier d'APS (voir plus haut la section 4.1) ;
- les premières années d'exploitation, les trafics d'A51 ont été sensiblement inférieurs aux trafics attendus (de plus de 20% en 2000 à plus de 15% en 2005) ; *a contrario*, les trafics sur la route nationale se sont avérés significativement supérieurs à ceux qui avaient été envisagés ; ceci se traduit mécaniquement par des avantages économiques moins élevés.

4.3 La rentabilité financière, pour la société concessionnaire

Les recettes annuelles d'exploitation générées pour ESCOTA [2] par la section Sisteron – La Saulce de l'autoroute A51 sont supérieures aux dépenses annuelles d'exploitation. En 2005 par exemple, soit cinq ans après la mise en service, le montant des recettes a été le double des dépenses courantes.

Cependant, l'excédent brut d'exploitation cumulé jusqu'en 2026 (date de fin de concession d'ESCOTA) généré par A51 Sisteron – La Saulce atteindra 190 millions d'euros. Or, le coût d'investissement du projet (coût de construction initiale et coûts de renouvellement périodiques), hors frais de financement (frais financiers liés aux emprunts, etc.) aura représenté une charge totale pour la société concessionnaire de 240 millions d'euros. L'excédent d'exploitation est donc inférieur au coût d'investissement. Le déficit serait encore plus important si l'on tenait compte des coûts de financement. Les recettes ne permettent donc pas de financer l'investissement.

Mais le principe de l'adossement (voir ci-contre) a permis de faire prendre en charge par la société concessionnaire ESCOTA la construction et l'exploitation de cette nouvelle section autoroutière (par les excédents dégagés sur des autoroutes plus circulées), sans versement de subvention publique et tout en maintenant son équilibre financier.

Adossement

Pour chaque nouvelle autoroute, ou section d'autoroute, l'Etat choisissait le concessionnaire de gré à gré selon une logique géographique, à savoir l'attribution des concessions d'une même zone à un unique concessionnaire, et une logique financière caractérisée par la pratique dite de "l'adossement".

Celle-ci consistait à faire financer les nouvelles sections d'autoroutes, moins rentables, par les péages prélevés sur les sections plus anciennes, plus rentables et parfois déjà amorties, de ce concessionnaire.

Formellement, au lieu d'attribuer une nouvelle concession pour chaque nouvelle autoroute ou section d'autoroute, l'Etat modifiait par avenant la liste des sections d'autoroutes comprises dans une unique concession globale attribuée à chaque société autoroutière. Au besoin, la durée de cette concession globale était allongée pour faciliter le financement de la nouvelle section.

Cette politique a permis de construire assez rapidement un réseau important d'autoroutes de bonne qualité sans aucune dépense pour le budget de l'Etat.

Source : "La réforme de la politique autoroutière" (rapport annuel 2002 de la Cour des Comptes, p.321 et suivantes).

[2] Elles intègrent les recettes additionnelles résultant des reports de trafics depuis la route nationale vers A51 au sud de Sisteron (par continuité d'itinéraire), ainsi que l'effet du fort accroissement de trafic qu'induira à terme sur la section Sisteron – La Saulce l'achèvement de la liaison Grenoble - Sisteron.

5 Effets sur les territoires et l'économie locale

5.1 La démographie

En accompagnement de politiques locales très actives de développement économique, la mise en service de la section Sisteron – La Saulce a contribué, dans le prolongement de l'autoroute A51 entre Aix – Sisteron, à rendre attractifs les territoires dont elle a amélioré l'accessibilité, au premier plan desquels le corridor La Saulce – Tallard – Gap. L'attractivité croissante de ces territoires s'est ainsi traduite par un accroissement de population progressivement plus élevé que la tendance régionale, selon un phénomène orienté sud – nord depuis le sud du val de Durance jusqu'aux Hautes-Alpes.

Rythme de croissance de la population (taux de croissance moyens annuels) - INSEE

Période	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2005
Alpes Hte-Prov.	2,2%	1,0%	0,9%	1,2%	0,7%	1,5%
Hautes-Alpes	0,8%	0,8%	1,1%	0,9%	0,8%	1,5%
PACA	2,7%	1,6%	1,1%	0,9%	0,6%	0,9%
France	1,1%	0,8%	0,5%	0,5%	0,4%	0,6%

Indirectement donc, dans la mesure où elle a contribué à l'accroissement de l'attractivité des territoires qu'elle dessert, l'infrastructure autoroutière participe aussi à la pression qui s'exerce sur le foncier et donc sur ses prix, dans une zone structurellement marquée par le manque de terrains. Ce phénomène avait été envisagé dans le dossier DUP.

5.3 Les activités économiques

5.3.1. Effets sur l'emploi

La construction de la section autoroutière a mobilisé des emplois, faisant appel en particulier à la main d'œuvre locale (en moyenne 350 personnes étaient présentes sur le chantier). Conformément aux indications du dossier DUP, son exploitation nécessite 50 emplois permanents, essentiellement occupés par des ressortissants locaux ; les emplois induits sont encore plus nombreux.

Par sa contribution à l'accroissement de l'attractivité des territoires desservis, la section autoroutière a certainement eu des effets, indirects donc, sur l'emploi ; leur ampleur ne peut être évaluée quantitativement.

5.3.2. Effets sur l'agriculture

Comme prévu dans le dossier DUP, si la construction de la section Sisteron – La Saulce a bien consommé des surfaces affectées à l'usage agricole, le remembrement mis en œuvre a effectivement permis de limiter cet impact négatif : la taille moyenne des parcelles recomposées est plus grande que celles des parcelles initiales, autorisant une exploitation arboricole plus productive (car mécanisée).

On a vu aussi que, indirectement, l'infrastructure autoroutière contribuait à la pression qui s'exerce sur le foncier dans les territoires qu'elle dessert : cette pression affecte particulièrement les exploitants agricoles (singulièrement les jeunes), malgré les interventions de régulation de la SAFER.

5.3.3. Effets sur le BTP

Le chantier a mobilisé de l'ordre de 150 entreprises du secteur du BTP. L'attribution en lots séparés a permis que 40% des travaux aient été réalisés par des entreprises locales ou leurs sous-traitants.

Le dynamisme de la démographie dans le Hautes-Alpes, auquel a contribué l'aménagement de la section Sisteron – La Saulce dans le prolongement de l'autoroute A51 Aix – Sisteron, a nécessairement profité au secteur du bâtiment.

Les entreprises du bâtiment du gapençais auraient profité du marché en fort développement de la construction sur le littoral de PACA, auquel ne pouvaient entièrement répondre les entreprises du Var et des Alpes-Maritimes : en effet, la nouvelle section autoroutière, dans le prolongement d'A51 Aix – Sisteron, grâce à l'amélioration de l'accessibilité, rend possibles la gestion de chantiers aussi éloignés et donc les prises de commandes correspondantes.

5.3.4. Effets sur le commerce

Comme le prévoyait le dossier DUP, la baisse du trafic sur la RN85 a eu un impact sur certains services de bord de route sensibles au volume de la clientèle de passage :

- les deux stations-services de la section Sisteron – La Saulce de la RN85 ont fermé depuis 1999 ; outre la baisse du trafic de transit, ces fermetures s'expliquent probablement pour partie par la tendance nationale de réduction du nombre des stations-services indépendantes ou de pétroliers, en particulier sous la pression du développement des ventes en grandes surfaces qui sont devenues majoritaires ;
- un des deux garages automobiles a fermé ; le second a vu son chiffre d'affaires baisser de 20 à 30% ;
- quatre hôtels/restaurants ont fermé, mais l'un d'eux était en phase de réouverture en 2007 ; au moins la moitié des fermetures résultent de facteurs extérieurs à l'autoroute (affaires familiales, normes de sécurité).

Toutefois, par rapport à d'autres aménagements autoroutiers en France, ces effets négatifs sont à relativiser, car la majorité des bourgs concernés par la nouvelle section d'A51 étaient déjà déviés (La Saulce, Le Poët / Upaix).

De même, conformément à qui était envisagé dans le dossier DUP, certains commerçants considèrent que la réduction des niveaux de trafic sur la RN85 est un facteur d'amélioration de l'attractivité de leur commerce.

D'autres ont diversifié leur offre pour pallier les effets négatifs de la perte de la clientèle de passage.

Enfin, contrairement aux prévisions du dossier DUP, selon les gestionnaires de grandes surfaces de Gap, la section Sisteron – La Saulce d'A51 n'a pas modifié les aires de chalandises de leurs magasins.

5.3.5. Effets sur les zones d'activités

En la matière, les effets de la nouvelle section autoroutière sont conformes aux prévisions du dossier DUP.

Le Parc d'activités de Sisteron est implanté au droit du diffuseur de Sisteron Nord d'A51. En facilitant l'accès à Gap, la section Sisteron - La Saulce a prolongé et amplifié l'effet incitateur, pour les chefs d'entreprises s'implantant sur le site, de l'autoroute Aix-Sisteron (accès à Marseille, etc.) : l'emploi est en hausse sensible sur le site.

Les zones d'activités du corridor Tallard – Gap (Châteauvieux, Micropolis, …) ont clairement bénéficié d'une amélioration de leur accessibilité vers le sud, mais les effets quantitatifs n'en sont pas perceptibles.

Enfin, dans le territoire desservi par la nouvelle section (jusqu'à Gap), plusieurs opérations de création ou d'extension de zones d'activités sont en cours ou en projet.

5.3.6. Effets sur le tourisme / activités de loisirs

Le dossier de DUP anticipait un effet favorable de la nouvelle section autoroutière sur le secteur touristique des zones desservies.

Au-delà des effets très favorables de la mise en service de la section Aix-Sisteron sur l'accès aux stations de ski des Alpes du Sud, clairement établis au milieu des années 1990, la contribution de la section Sisteron – La Saulce aura effectivement été perceptible dans les stations de l'Ubaye et du Champsaur (augmentation des séjours de courte durée, …). Mais le Briançonnais, par exemple, n'en a pas bénéficié, pénalisé par le service médiocre de la RN94.

Les activités de loisirs aéronautiques à Gap-Tallard ont aussi manifestement profité de la mise en service de la nouvelle section autoroutière.

5.3.7. Effets sur les transporteurs

Conformément aux prévisions, les entreprises locales de transport routier interrogées reconnaissent les avantages pour leur exploitation apportés par la nouvelle section autoroutière : gain de temps, pour certaines d'entre elles amélioration de la sécurité et du confort, réduction de l'usure des autocars. Mais elles jugent élevé le niveau de péage. Et l'amplitude limitée des gains de temps ne permet pas d'accroître le nombre de rotations des véhicules ou, comme l'avait envisagé le dossier DUP, d'augmenter les aires de chalandise.

Ainsi, en 2003, malgré les avantages de l'usage de l'autoroute, 44% des poids lourds (PL) la choisissent plutôt que la RN85 parallèle, alors que ce taux est de 57% pour les véhicules légers (VL) : les PL empruntent donc relativement moins la section Sisteron – La Saulce d'A51 que les voitures.

5.3 La fiscalité locale

Conformément aux prévisions du dossier DUP, la nouvelle section autoroutière génère de nouvelles recettes fiscales pour les communes qu'elle traverse : en 2004, cinq ans après la mise en service de la section Sisteron – La Saulce, ESCOTA a versé 0,5 M€ de taxe professionnelle et de taxe foncière. Ces impositions sont, ensuite, réparties entre, notamment, les différentes collectivités locales.

Certaines communes mentionnent cependant des pertes sensibles de recettes fiscales résultant de la consommation, par l'emprise autoroutière, de terrains à usage agricole (taxe sur le foncier non bâti).

6 Conclusion

Les entretiens et enquêtes menés montrent que la construction de la section Sisteron – La Saulce de l'autoroute A51 apparaît globalement utile aux acteurs locaux et aux automobilistes qui l'empruntent.

Les trafics observés sur A51 sont en retrait par rapport aux prévisions. Cet écart s'explique par une attractivité de la route parallèle plus importante que prévue (suite à son réaménagement au titre de l'opération) et par une composition des trafics dans le corridor plus défavorable à l'usage d'une autoroute à péage que cela avait été envisagé (proportion de flux régionaux plus élevée au détriment des trafics à longue distance qui s'affectent mieux sur autoroute). Néanmoins, depuis sa mise en service, la nouvelle section autoroutière capte l'essentiel de la croissance du trafic dans le corridor. Elle absorbe également les importantes pointes de trafics liées aux week-ends d'hiver, aux vacances et aux grandes migrations estivales.

La construction de l'autoroute et le réaménagement de la RN85 parallèle ont apporté des gains de temps de l'ordre de 15 mn aux automobilistes qui empruntent A51 et d'environ 10 mn à ceux qui continuent de circuler sur la route.

L'opération a considérablement amélioré la sécurité dans le corridor. Elle permet chaque année d'épargner la vie de deux personnes et d'éviter deux blessés graves.

Le coût final de l'opération est supérieur au coût prévisionnel du dossier d'enquête publique : l'écart s'explique essentiellement par une évolution des caractéristiques du projet, par un contexte réglementaire plus contraignant en matière de protection de l'environnement et par des difficultés techniques de réalisation qui n'avaient pas été prévues.

Toutefois, au total, l'opération reste rentable pour la Collectivité, les avantages qu'elle apporte (sécurité, gains de temps, …) demeurant supérieurs aux coûts de sa construction et de son exploitation.

Les effets d'A51 Sisteron – La Saulce sur les territoires et sur l'économie locale sont plus difficiles à quantifier, voire à isoler de ceux des sections aval d'A51 (Aix – Sisteron). Ils apparaissent néanmoins globalement conformes aux prévisions :

- en accompagnement de politiques locales très actives de développement économique, la section Sisteron – La Saulce a contribué, dans le prolongement de l'autoroute A51 entre Aix – Sisteron, à rendre attractifs les territoires dont elle a amélioré l'accessibilité, au premier plan desquels le corridor La Saulce – Tallard – Gap ; à ce titre, elle a sans doute contribué indirectement à l'accroissement de population et de pression foncière dans ces zones, y compris sur les terrains agricoles ;
- le remembrement paraît toutefois avoir diminué voire compensé les effets résultant de la consommation d'emprise par la nouvelle infrastructure ; il semble avoir favorisé le développement de l'arboriculture dans le corridor ;
- si l'activité des commerces de bord de route sensibles à la clientèle de passage a été affectée, certains commerçants ont cependant su adapter leur offre au nouveau contexte ;
- les zones d'activités, particulièrement celles proches des diffuseurs, ont clairement bénéficié de l'amélioration d'accessibilité ;
- comme les stations de ski du Champsaur et de l'Ubaye ou encore l'aérodrome de Tallard (pour leur clientèle du sud).

Quelques effets envisagés ne se sont pas produits (accroissement de l'aire de marché des transporteurs et de l'aire de chalandises des grandes surfaces commerciales de Gap, implantation de nouveaux acteurs du tourisme).

Rapport Général

1 Introduction

1.1 Présentation de la section autoroutière objet du bilan

La section Sisteron - La Saulce, d'une longueur de 30 km environ, est une composante de la liaison autoroutière A.51 Grenoble - Sisteron – Marseille. Elle fait suite à la section Marseille - Sisteron déjà en service. Sur la longueur totale, 3,5 km se situent dans le département des Alpes-de-Haute-Provence et 26,5 km dans le département des Hautes-Alpes. L'opération comprend également le rétablissement de la RN.85 sur 20 km. Neufs communes sont concernées sur les deux départements :

- Département des Alpes-de-Haute-Provence : Sisteron, Mison ;
- Département des Hautes-Alpes : Le Poët, Upaix, Ventavon, Monêtier-Allemont, Vitrolles, Lardier et Valença, La Saulce.

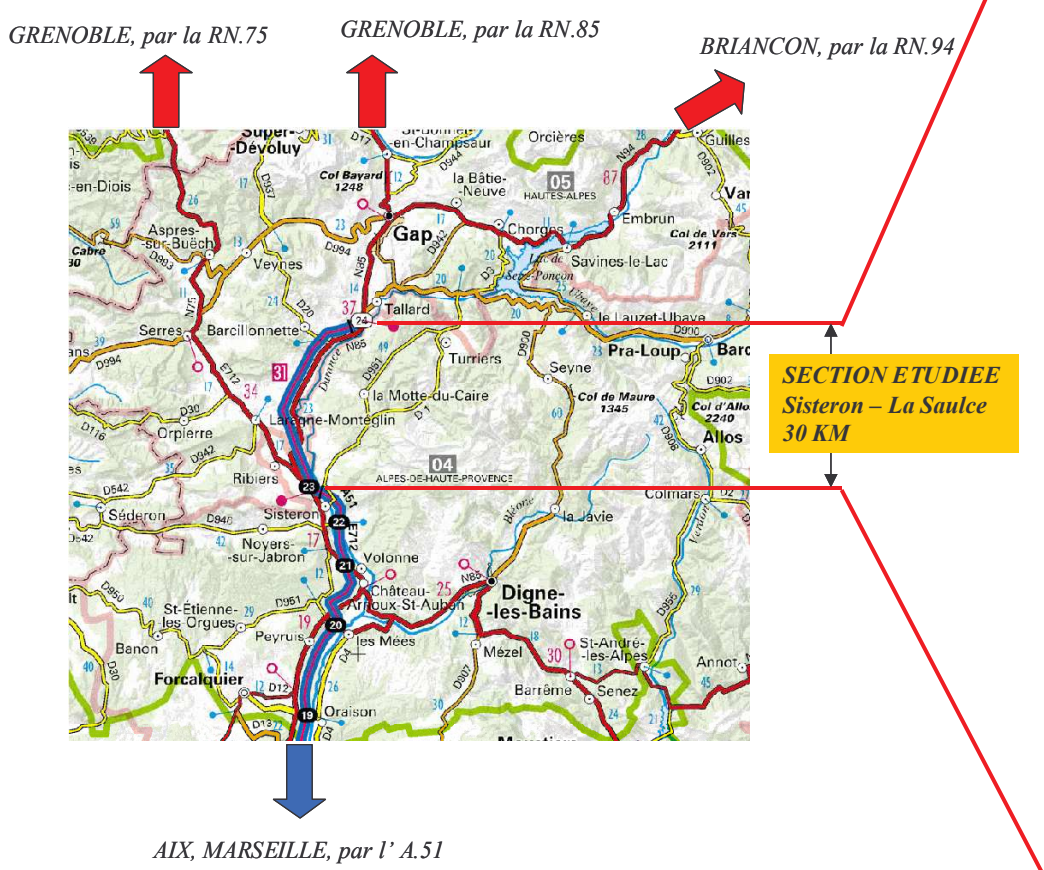
Les décrets du 18 mars 1988 et du 1er avril 1992 approuvant le Schéma directeur routier national confirment le rôle de l'autoroute A.51 dans l'aménagement du territoire : « amélioration de l'irrigation du territoire et en particulier l'accessibilité des régions montagneuse ».

Il est précisé que ces objectifs ne seront atteints qu'avec la réalisation de l'ensemble du programme entre Sisteron et Grenoble. Le dossier d'évaluation socio-économique de l'opération (pièce E du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) comporte donc une partie générale relative à l'ensemble du programme et un volet plus restreint relatif à la seule section Sisteron - La Saulce. Il convient, donc, de rappeler que certains effets ont été calculés sur le programme global d'aménagement à savoir la prolongation de l'A.51 vers Grenoble.

Le dossier de DUP montre l'intérêt du projet au plan local au niveau de :

- l'amélioration des conditions de circulation ;
- de la desserte ;
- de la meilleure accessibilité aux stations de sport d'hiver et d'été de l'Ubaye, de la haute vallée de la Durance.

illustration 1 : localisation de la section autoroutière Sisteron - La Saulce



1.2 Contexte réglementaire et méthodologique

La Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) prévoit la production de bilans socio-économiques et environnementaux trois à cinq ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport.

La section Sisteron - La Saulce de l'autoroute A.51, mise en service en juin 1999, relève du champ de la LOTI.

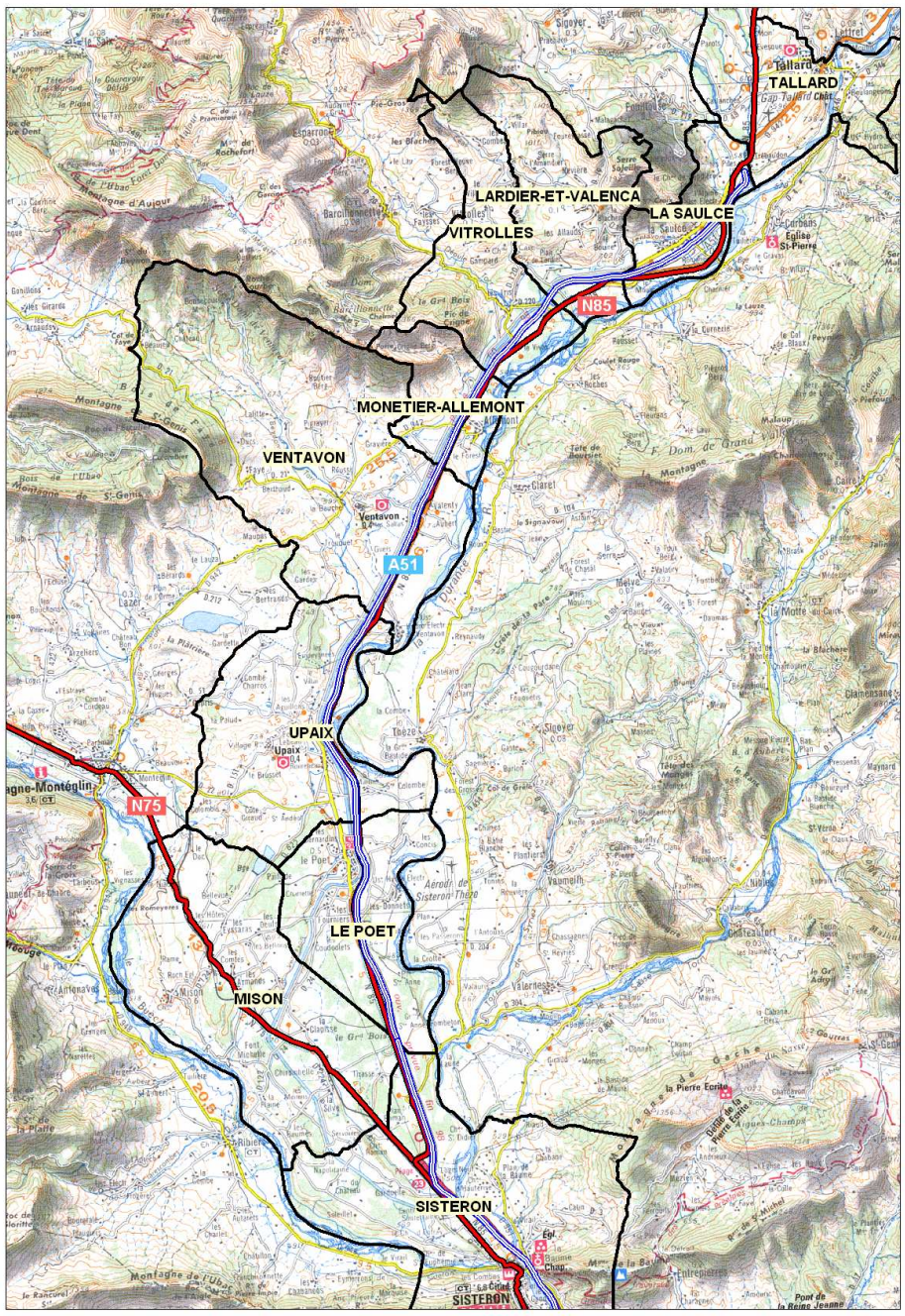
L'instruction cadre du 25 mars 2004, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transports, prend en compte les nouvelles orientations de la politique des transports et actualise les valeurs tutélaires.

En 2005, un groupe de travail de la Direction Générale des Routes et du SETRA a précisé le déroulement et le contenu des bilans LOTI dans le cadre des procédures autoroutières. Il contribue à l'exigence de transparence et d'évaluation de performance de l'action publique. Les éléments suivants en sont ressortis :

« … L'objectif d'un bilan est d'analyser et d'expliquer les écarts entre les prévisions du dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), document ayant fait l'objet d'une communication au public, et les observations réelles après la mise en service de l'infrastructure ….

… La confrontation entre prévisions et réalisations doit se faire dans une démarche d'analyse ciblée qui permet d'augmenter la pertinence du bilan en évitant les dispersions sur des sujets peu liés à l'infrastructure ou sur lesquels la part d'influence de l'infrastructure ne peut être déterminée …

… La première phase du bilan au cours de laquelle tous les sujets sont abordés mais non épuisés, doit être suivie d'approfondissements dont la nature est spécifique à chaque projet et doit s'adapter aux problématiques locales. Ainsi, en fonction des spécificités de l'infrastructure étudiée, des points particuliers concernant des thèmes traités dans le diagnostic ainsi que ceux de l'environnement, de l'aménagement du territoire, du développement économique peuvent nécessiter un approfondissement ….».



La démarche mise en œuvre dans le cadre du présent bilan socio-économique est conforme à celle définie à l'occasion de ce groupe de travail (voir ci-après en section 1.3).

On notera qu'en 1993 la société ESCOTA avait réalisé, à son initiative, une étude des premiers effets sur le contexte socio-économique de l'autoroute A.51 section Aix-en-Provence – Pellafol, alors même que cette opération ne relevait pas du champ des bilans LOTI.

L'objet du présent document est de présenter les résultats du bilan socio-économique de la section Sisteron - La Saulce de l'autoroute A.51. Ce volet socio-économique est accompagné d'un volet environnemental qui fait l'objet d'un rapport spécifique (document distinct du volet socio-économique).

1.3 Démarche développée pour le présent bilan

ESCOTA a retenu une approche en deux étapes :

- **première étape : restitution de la situation qui prévalait juste avant la mise en service de la section autoroutière (« point zéro »)** ; le dossier d'étude correspondant, produit entre janvier 1999 et mars 2001, porte notamment sur les conditions de déplacements dans la zone d'influence de l'autoroute et sur le contexte socioéconomique de cette dernière ;
- **deuxième étape : bilan des effets de l'autoroute** cinq ans après la mise en service complète.

Conformément aux préconisations de la Direction Générale des Routes et du Conseil Général des Ponts et Chaussées, cette deuxième étape a elle-même comporté deux phases :

- la première phase (mars 2007) est un diagnostic, qui a vocation à être commun à tous les bilans LOTI autoroutiers ; il traite les sujets suivants :
  - la perception du projet par les acteurs locaux et les utilisateurs,
  - ses effets sur les conditions de circulation (trafics, temps de parcours, sécurité),
  - l'économie de l'opération (coûts, rentabilité socio-économique et financière),
  - l'identification de sujets méritant d'être approfondis en seconde phase du bilan.

  Cette première phase a comporté en particulier des entretiens avec un échantillon de 31 acteurs locaux (voir ci-contre - haut).

  Ses résultats ont été présentés à la DGR et les propositions d'orientation sur les thèmes socio-économiques à affiner pour établir le bilan final ont été validées en mai 2007.

- la seconde phase (novembre 2007) a consisté :
  - à approfondir un certain nombre de thèmes : population, foncier, agriculture, zones d'activités, industrie/BTP, tourisme, commerces, transporteurs, fiscalité, … ; une série de 15 entretiens complémentaires a été réalisée (voir ci-contre - bas) ;
  - à consolider les résultats des deux phases en vue de la rédaction du présent rapport.

Chaque sujet étudié a été traité selon la même approche :

- mesure ou estimation des effets d'A.51 Sisteron - La Saulce,
- rapprochement entre effets observés et effets prévus,
- explication des éventuels écarts.

illustration 2 : localisation des acteurs locaux rencontrés – phase 1 du bilan

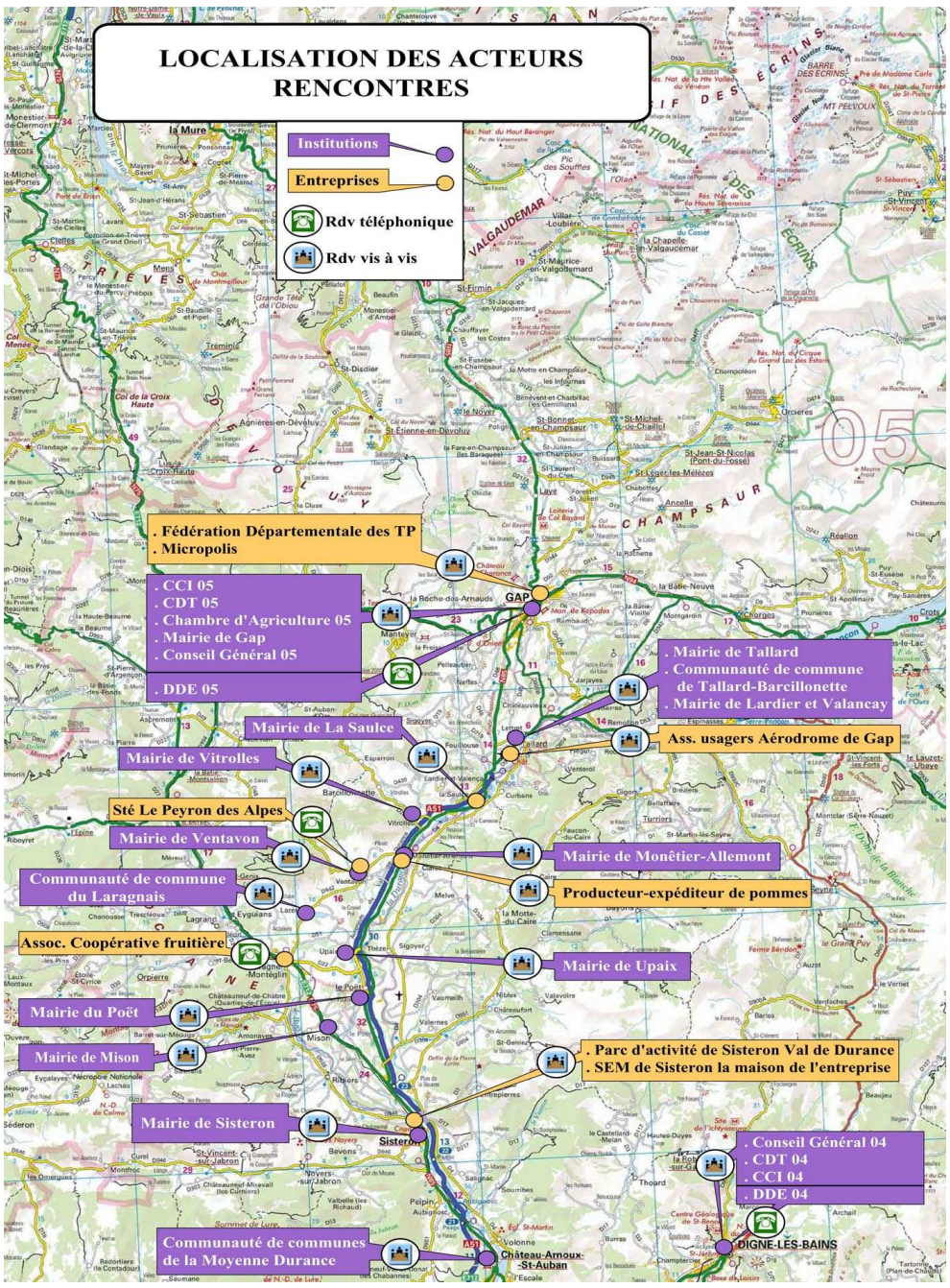
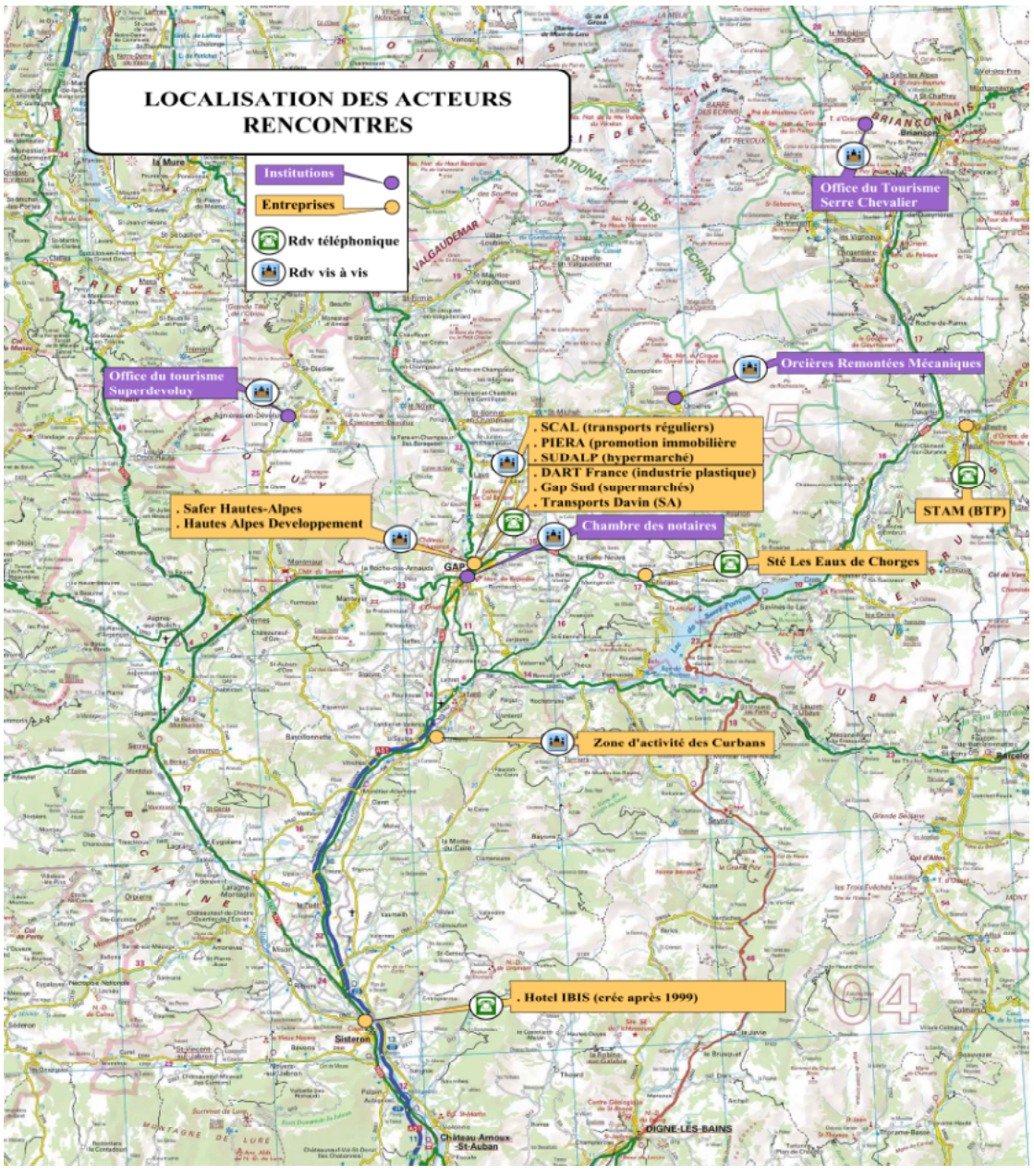


illustration 3 : localisation des acteurs locaux rencontrés – phase 2 du bilan



1.4 Le périmètre d'étude

L'objectif d'un bilan LOTI est d'analyser et d'expliquer les écarts entre les prévisions du dossier de DUP (document ayant fait l'objet d'une diffusion au public) et les observations réelles après la mise en service de l'infrastructure ainsi que de vérifier les engagements de l'Etat. La portée géographique du bilan doit correspondre à celle du dossier de DUP.

Ainsi, pour le périmètre d'étude restreint, on s'est attaché ici à prendre en compte un zonage identique au zonage du dossier de DUP ainsi qu'à celui de l'étude d'établissement du point-zéro du bilan LOTI (cabinet EURECA, 2001) ; à savoir les 9 cantons incluant 26 communes : La Motte-du-Caire, Sisteron, Turriers, Barcillonnette, Gap-Campagne, Laragne-Montéglin, Ribiers, Tallard, Gap.

La différence entre les deux zonages est mineure : le zonage du dossier de DUP n'incluait pas le canton de Ribiers contrairement au dossier « point-zéro du bilan LOTI ».

Un zonage élargi sur les deux départements des Hautes-Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence, sur la région PACA et des indicateurs d'évolutions nationales ont permis de mettre en évidence les tendances générales afin de mieux cerner les effets dus au projet.

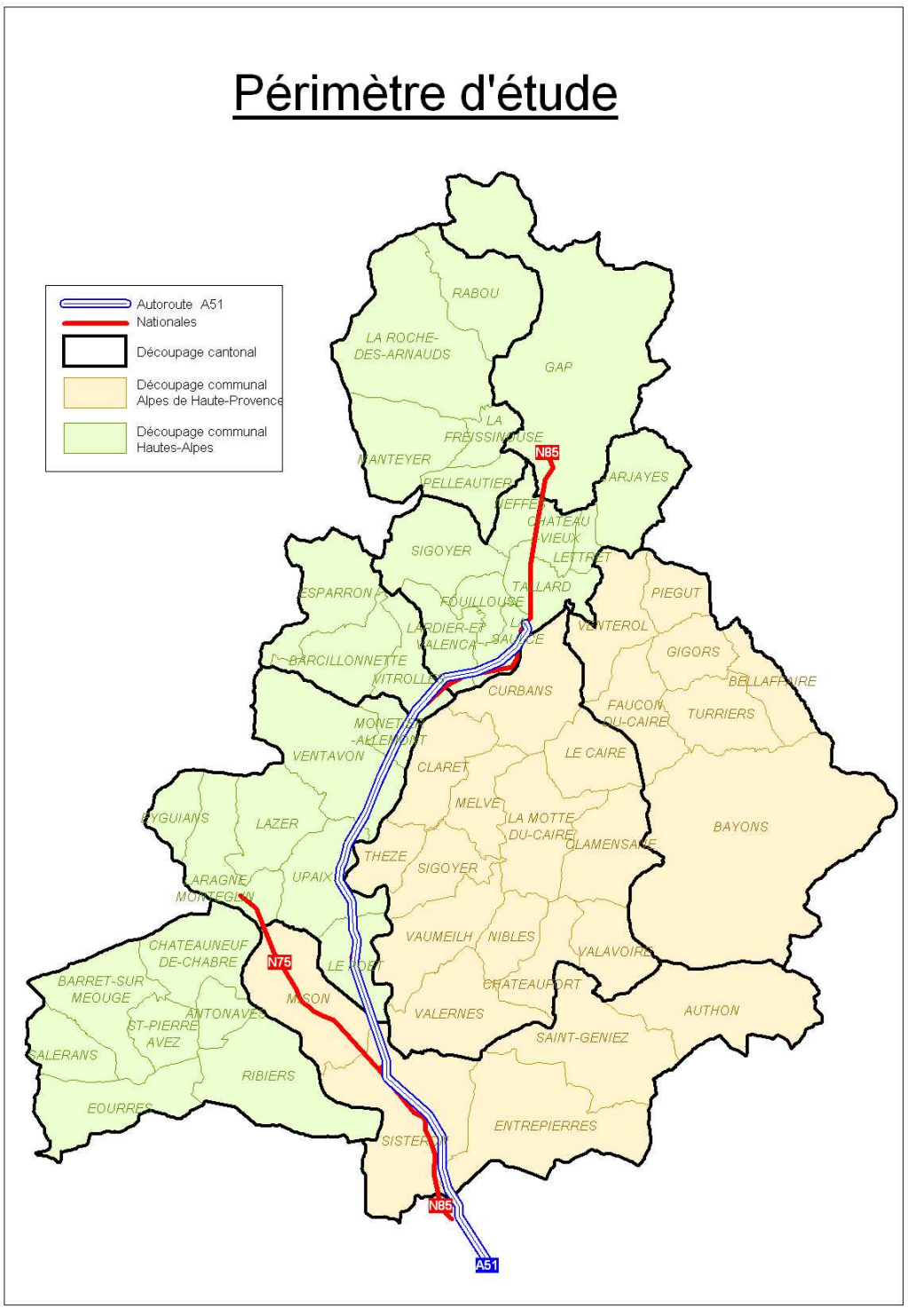


illustration 4 : le périmètre d'étude

1.5 La chronologie des évaluations socio-économiques et environnementales

Le CIAT retient l'inscription au Schéma Directeur Routier National d'une autoroute de désenclavement du Massif Alpin : Genève – Grenoble – Sisteron – Marseille

le 13 avril 1987

Etudes d'Avant Projet Sommaire
Décision ministérielle
du 26 Octobre 1992

Décret d'Utilité Publique
du 20 juin 1994

Dossier des Engagements de l'Etat
Septembre 1994

Décision ministérielle approuvant l'APS du rétablissement de la RN 85
du 11 avril 1995

Démarrage des travaux
Juillet 1995

Mise en service du rétablissement de la RN 85 :
- nouvelle déviation de La Saulce 19 décembre 1995
- entre le viaduc du Beynon et Monêtier-Allemont – 10 septembre 1997
- entre Le Poët et le viaduc du Beynon 30 septembre 1997

Mise en service de la section courante
26 juin 1999

Bilan intermédiaire environnemental
Décembre 2002

Bilan final environnemental 2007

Bilan LOTI socio-économique 2007

1.6 Informations exploitées

La production du présent bilan repose non seulement sur la conduite d'entretiens avec des acteurs locaux (voir plus haut), mais aussi sur l'exploitation d'un fonds documentaire et de bases de données statistiques. Pour chacun des thèmes traités dans le cadre du bilan, la liste des informations spécifiques utilisées est détaillée dans un sous-chapitre « méthodologie ».

Les campagnes de mesures de vitesses, les enquêtes de trafics et les entretiens avec les acteurs locaux ont fait l'objet de différents rapports exploités pour la réalisation du présent bilan. Ces documents sont annexés au présent rapport :

- Annexe 1 : Analyse des trafics
- Annexe 2 : Comptes-rendus des entretiens d'acteurs
- Annexe 3 : Campagne de mesures de vitesses
- Annexe 4 : Enquêtes de Circulation.

2 Le contexte socio–économique général et son évolution depuis les années 80

L'objectif du présent chapitre est de présenter quelques éléments de contexte sur les tendances de l'évolution de la société, des politiques publiques, de l'économie.

2.1 Une société mobile

Depuis les années 70, **la croissance de la mobilité** est devenue l'une des caractéristiques essentielle de notre société. Elle est liée à l'élévation générale du niveau de vie et elle est en relation avec le développement des villes (lui-même favorisé par la qualité de l'offre de transport individuelle ou collective). Cette mobilité qui touche les personnes concerne aussi les biens.

En supprimant les barrières douanières, la construction de l'Europe a accéléré la croissance des échanges à l'intérieur de ce nouvel espace. Aussi, l'intégration européenne et, au-delà, la mondialisation de l'économie entraînent une croissance des échanges qui se manifeste logiquement par **une augmentation de la demande de déplacements**.

Le trafic routier de marchandises s'est largement développé ces vingt dernières années. Il achemine 75% des marchandises. La réduction du stockage, l'apparition du « stock roulant », la généralisation du travail en flux tendus participent à l'augmentation générale des trafics routiers.

La nature des marchandises transportées a, elle aussi, évolué. En effet, la majorité des marchandises transportées ne sont plus des pondéreux mais des produits moins denses à forte valeur ajoutée. De plus, les nouvelles technologies (télématique, Internet) ont un effet sur la demande de transports de marchandises car elles évitent de se déplacer pour des achats mais elles augmentent les flux de livraison qui en résultent.
Enfin, les mutations industrielles résultent de deux facteurs propres au secteur des transports que sont **la baisse du prix** (grâce au progrès technique et à la déréglementation de ce secteur) et **le développement des infrastructures.**

En France, le nombre de kilomètres parcourus pendant un an par l'ensemble des voyageurs (nombre de voyageurs x kilomètres) est passé de 150 milliards à 400 milliards de 1970 à 2000.

L'augmentation de la vitesse a permis un allongement des distances parcourues. **Les déplacements qui ont le plus progressé en France sont du type banlieue à banlieue**. La prépondérance de la voiture s'explique par ses avantages intrinsèques (souplesse), psychologiques (sentiment de liberté) et par le fait que 80% des déplacements font moins de 200 km, créneau sur lequel la voiture ne semble pas vraiment avoir de concurrent.

Dans le Grand Sud-Est (PACA, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes), **plus de 80% des ménages sont motorisés** en 1999 (79% au niveau national) et plus de 31,5% possèdent deux voitures et plus (pour 30,2% au niveau national). Cette **prédominance de la voiture individuelle** vaut tant en matière de **déplacements quotidiens** que **touristiques**. Sur la dernière décennie, trois des quatre régions du Grand Sud-Est ont été le cadre d'enquêtes régionales sur les profils de leur fréquentation touristique. Toutes soulignent le poids du mode individuel de transport pour se rendre sur les lieux de séjour, soit plus de 80% des séjours, train et avion occupant une part voisine.

2.2 La population est essentiellement côtière

Dans le Grand Sud-Est, la densité moyenne[3] est nettement plus élevée que la moyenne française et montre que cet ensemble a une forte composante urbaine avec notamment sept villes de plus de 100 000 habitants.

Quatre départements dépassent le million d'habitants, mais les Alpes-de-Haute-Provence et les Hautes-Alpes ne dépassent pas les 150 000 habitants. Ces deux départements comptabilisent moins de 50 habitants au km², car les zones montagneuses demeurent peu propices à un habitat dense. Seul Gap a une densité proprement urbaine (36 000 habitants). On est en présence d'un tissu de communes rurales plutôt dynamiques sur le plan démographique en partie grâce à l'apport migratoire (le taux annuel de variation 1999 par rapport à 1990 est positif dans le département des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes).

En fait, c'est la conjugaison de plusieurs phénomènes tels que l'étalement de l'habitat et des espaces d'activités, et la concentration de la croissance démographique sur les couloirs et les aires urbaines (population centralisée) qui a pour conséquence des densités élevées en plaine ou en bord de mer (Rhône, Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes) et des densités très faibles dans les zones de montagne (Alpes-de-Haute-Provence et Hautes-Alpes). Ceci peut occasionner des rigidités dans le développement du territoire : des niveaux de développement hétérogènes, des échanges organisés sur des axes spécifiques, des relations territoriales très orientées.

En termes d'évolution démographique, l'ensemble PACA – Rhône-Alpes enregistre globalement une croissance nettement supérieure à la moyenne française (+0,61% par an contre +0,37%). Seuls les deux départements situés à l'ouest du Rhône ont des taux de croissance inférieurs à cette moyenne : l'Ardèche (+0,33%) et surtout la Loire (-0,27%). Les perspectives d'évolution de la population 2000-2030 (modèle Omphale INSEE) montrent une forte progression de la population qui s'accompagnerait d'une forte **augmentation de la concentration géographique**.

[3] 143 habitants/km² en PACA et 129 habitants/km² en Rhône-Alpes - Moyenne française : 107 habitants/km²

2.3 Une concentration de l'emploi et tertiarisation de l'économie

Globalement, l'offre d'emplois se concentre dans les principales agglomérations et aires urbaines. Certaines zones locales font preuve d'un réel dynamisme comme Gap. Dans les zones rurales, le secteur de l'agro-alimentaire tient une part prépondérante de l'industrie locale.

Gap est essentiellement un **pôle de services** comportant une forte proportion d'emplois publics. L'aire de chalandise de ces services s'étend sur une bonne moitié du département des Hautes-Alpes (voire l'ensemble du département pour certains services comme le centre hospitalier) et le nord des Alpes-de-Haute-Provence. On trouve peu d'activités industrielles mais ponctuellement des pôles d'activités de taille peu importante. Les tableaux ci – après illustrent les développements ci-dessus.

La volonté politique locale est de conforter ou de développer des industries et des activités qui valorisent les ressources locales comme l'eau (usine d'embouteillage à Chorges), la présence de circulation aérienne avantageuse (aéropôle de Gap – Tallard).

L'activité agricole, principalement située dans le pays du Buëch et le Sisteronais et centrée sur l'arboriculture, s'oriente vers une agriculture biologique de qualité. Le tourisme a des effets considérables sur un grand nombre de secteurs économiques (commerce, services, BTP, …). Ce secteur se caractérise par le développement de la double saisonnalité (création d'un centre thermo-ludique dans le Briançonnais par exemple), l'augmentation de l'hébergement banalisé, et le développement des « stations villages » répondant à une logique d'aménagement du territoire.

Stock d'établissements

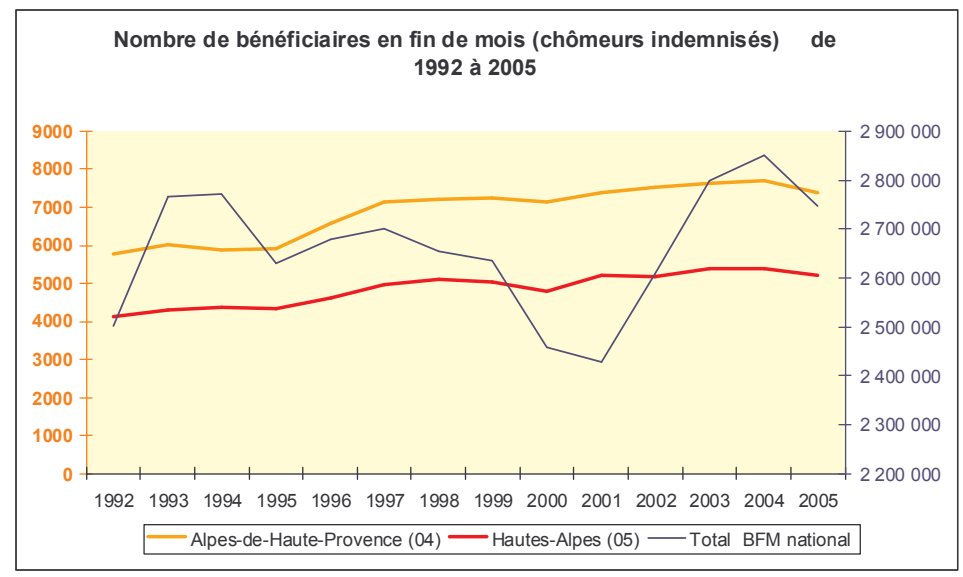
	Alpes- de-Haute Provence				Hautes Alpes				Provence-Alpes-Côte d'Azur			
	1993		2004		1993		2004		1993		2004	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Ensemble	**8 577**	**8 009**	**9 548**	**100**	**8 009**	**100**	**10 357**	**100**	**255 924**	**100**	**299 133**	**100**
Industrie	912	735	898	9	735	9	774	8	25 033	10	24 693	8
Construction	1 333	1 062	1 334	14	1 062	13	1 268	12	32 774	13	36 272	12
Commerce	2 448	2 054	2 451	26	2 054	26	2 226	22	78 955	31	81 640	27
Services	3 884	4 158	4 865	51	4 158	52	6 089	59	119 162	47	156 528	52

Source : INSEE - SIRENE - Champ ICS

Etablissements - Création

	Alpes de haute provence				Hautes-Alpes				Provence-Alpes-Côte d'Azur			
	1993		2004		1993		2004		1993		2004	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Ensemble	**1 169**	**100**	**1 450**	**100**	**1 232**	**100**	**1 547**	**100**	**37 651**	**100**	**44 143**	**100**
Créations pures	758	65	1 051	73	731	59	1 039	67	26 343	70	34 630	78
Reprises	280	24	269	19	335	27	335	22	7 587	20	6 629	15
Réactivations	131	11	130	9	166	14	173	11	3 721	10	2 884	7

Source : INSEE - SIRENE - Champ ICS



Source ASSEDIC

Les chiffres de la bonne santé économique de Gap

- De 1990 à 2002, l'emploi dans la zone de Gap a connu une augmentation de 32% contre 19% au niveau régional.
- En juin 2005, le taux de chômage était de 7,8% contre 11,8% pour la région PACA.
- Les bases des taxes professionnelles (indicateur de l'expansion économique) n'ont cessé d'augmenter depuis 10 ans à un taux annuel moyen de 3,4%.
- La création d'entreprise est en augmentation de 28% entre 2003 et 2004.
- L'expansion de la ville de Gap se poursuit à un rythme soutenu : en 2005, 592 logements ont été autorisés contre 581 en 2004 (année maximum jusque-là).
- Prix des logements : entre le quatrième trimestre 2000 et le second trimestre 2005, le prix moyen au m² des logements neufs vendus a progressé de 62% en logements collectifs et 56% en logements individuels. La hausse du prix moyen au m² des logements anciens vendus est estimée à 90% en logement collectif et 70% en logements individuels alors que l'indice du coût à la construction n'a progressé que de 13%.

2.4 Un tourisme varié, moteur du développement économique local

Avec près de **156 millions de nuitées en Rhône-Alpes et 237 millions de nuitées en PACA** en 2002 ces deux régions sont très attractives. La région PACA est la première région touristique de France et la région Rhône-Alpes possède le plus grand domaine skiable équipé du monde. Le haut niveau de fréquentation touristique permet de dégager un important surplus de consommation touristique. La contribution de la région PACA à la consommation touristique intérieure nationale est de 11,2 milliards d'euros en 2002, par exemple. La période de fréquentation touristique maximale est l'été. Pendant la période hivernale, les Alpes du nord sont la première destination touristique française. Les capacités d'accueil sont à la hauteur du niveau de fréquentation : la Côte d'Azur et le littoral varois ont une capacité d'hébergement touristique de l'ordre de 2 millions de lits, les Alpes du sud (deuxième destination hivernale après les Alpes du nord) offrent une capacité d'accueil de 500 000 lits, dont 350 000 sont situés dans les Hautes-Alpes. A ces capacités d'accueil banalisées s'ajoutent les résidences secondaires, qui peuvent représenter jusqu'à plus du tiers du parc de logements dans certains départements de montagne (Savoie, Hautes-Alpes, Alpes-de-Haute-Provence), bien que les plus nombreuses soient situées sur le littoral (Var et Alpes-Maritimes). Quelques territoires se singularisent par une part relativement faible de résidences secondaires : c'est le cas du Gapençais qui a des fonctions plutôt urbaines. La part des résidences secondaires en PACA (17%) et Rhône-Alpes (14%) est nettement supérieure à la moyenne nationale (10%).

Gap/ Sisteron au cœur des zones à fort potentiel touristique

Au sud, la Côte d'Azur se positionne plutôt sur un tourisme « haut de gamme » alors que le Var, avec la plus importante capacité d'accueil de la zone notamment en campings, pratique plus un tourisme « de masse ».

Au nord, la région grenobloise dispose en sa périphérie de nombreux « écrins verts » constituants des pôles touristiques. L'offre y est très spécialisée dans le tourisme lié à la nature et au sport en milieu montagnard ou rural.

Dans les Hautes-Alpes et les Alpes-de-Haute-Provence, les zones où les stations de ski sont à la base de l'activité touristique sont les grandes ou moyennes stations dans le Briançonnais, l'Embrunais puis les petites stations dans les villages du Queyras ou du Champsaur, etc. La politique générale des stations est de diversifier leur offre bien au-delà du ski dans le but d'intensifier leur activité estivale. De plus, elles ont à gérer une double vocation : d'une part une fonction résidentielle et de séjour, et d'autre part une fonction de stations de proximité des agglomérations de Grenoble, Lyon et Valence. Enfin, on trouve quelques petites stations, mais de taille trop modeste pour leur imprimer une « image ski ». C'est le cas du Diois ou du Veynois.

Les territoires sans stations ont créé des infrastructures de loisirs et développé des activités nouvelles afin de renforcer leur attractivité et si possible d'allonger une saison estivale souvent très limitée dans le temps. Les initiatives ont été multiples dans le domaine de la randonnée, de l'escalade (via ferrata), des sports aériens, des sports nautiques (création de plans d'eau, sports d'eau vive) mais aussi du tourisme culturel, qui est longtemps resté embryonnaire dans les Alpes du sud. Par exemple, dans le pays du Haut-Buëch et du Sisteronais, on constate le développent d'un tourisme rural et diffus en période estivale.

Le tourisme engendre d'importantes retombées économiques.

A titre d'exemple, les touristes dépensent en moyenne 47 euros par jour dans les départements alpins. De plus, cette activité génère de l'emploi, entre 53 000 et 103 000 salariés touristiques (en équivalent temps plein) sont estimés par l'INSEE et on compte plus de 170 000 salariés en haute saison (12% des emplois) dans la région PACA. En Rhône-Alpes, ce sont près de 200 stations qui réalisent 80% du chiffre d'affaire national des remontées mécaniques (les recettes des remontées mécaniques sont de 0,7 M euros en moyenne pour chaque saison).

Dans les Alpes du sud, le capital naturel est le garant du développement économique (tourisme et agriculture).

Le marché touristique évolue également avec l'engouement pour une nature sauvage et moins aménagée, le raccourcissement des durées de séjour, l'étalement de la répartition temporelle des départs et la nécessaire diversification de l'offre de produits touristiques pour capter et retenir une clientèle citadine et étrangère à la fois plus âgée, plus versatile et plus exigeante.

Les tendances actuelles sont les suivantes :

- un attrait croissant pour le sud ;
- une recherche d'authenticité et de retour à la nature (la qualité des sites, des paysages et de l'accueil sont des valeurs fortes de l'attractivité des sites touristiques) ;
- une surpopulation des zones littorales ;
- une recherche de repos dans des espaces protégés (bien-être, santé) ;
- une augmentation du taux départ en vacances, puis un fractionnement des vacances depuis la moitié des années 80 avec diminution de la durée des séjours et progression des courts séjours ;
- une augmentation du temps disponible (lié aux 35 heures, nouveaux retraités).

Il convient enfin de mentionner que le tourisme est une activité fortement dépendante des conditions climatiques, même si des investissements ont été réalisés pour l'enneigement artificiel et si une diversification de l'offre permet de pallier les aléas météorologiques et de répondre au besoin d'une clientèle aux attentes évolutives et hétérogènes.

Le tableau ci-après illustre la place importante du secteur du tourisme sur le plan économique.

Nombre d'établissements employeurs et effectif salarié

	Alpes-de-Haute-Provence			
	Nombre d'établissements employeurs	Effectif salarié moyen *	Part des emplois à temps partiel (%)	Amplitude saisonnière **
Ensemble des activités caractéristiques du tourisme	**794**	**2 901**	**34**	**2**
Hébergement	316	1 265	31	2
Restauration	437	1 006	47	2
Autres activités	41	631	22	1
	Hautes-Alpes			
	Nombre d'établissements employeurs	Effectif salarié moyen *	Part des emplois à temps partiel (%)	Amplitude saisonnière **
Ensemble des activités caractéristiques du tourisme	**1 092**	**4 837**	**35**	**2**
Hébergement	475	2 709	37	2
Restauration	557	1 151	42	2
Autres activités	60	977	20	3

Source : INSEE - DADS 2002 (fichiers établissements et salariés complets)
* Effectif moyen un jour de l'année
** Effectif moyen du mois où l'emploi est maximum rapporté à celui du mois où l'emploi est minimum

2.5 Accessibilité générale

L'accessibilité au réseau autoroutier ou à 2x2 voies est globalement bonne pour les territoires situés dans la vallée du Rhône, sur la frange littorale et dans la vallée de la Durance, les agglomérations de Rhône-Alpes qui sont bien irrigués et reliés. Par contre, les territoires situés à l'est des Hautes-Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence sont situés à plus de 60 minutes du premier diffuseur autoroutier. Les territoires les plus enclavés sont l'Ubaye (Barcelonnette 1h), le Queyras (Château-Queyras 1h15), l'est du Diois (Luc-en-Diois 1h), et le Valgaudemar (La Chapelle 1h, Corps 52').

De même, les temps d'accès aux gares TGV sont élevés. Les territoires les plus enclavés concernant l'accès à la gare TGV la plus proche sont l'Ubaye (Barcelonnette 2h25), le Queyras (Château-Queyras 2h26), l'Embrunais (Embrun 2h).

A cela se rajoute le fait que la plupart des liaisons par transports collectifs vers les pôles régionaux se caractérise par de faibles fréquences qui laissent peu de possibilités d'aller-retour dans la journée. Par exemple, depuis Briançon, il faut entre 4h30 et 5 heures de train pour accéder aux grands équipements de Grenoble, soit un temps de trajet proche de celui vers Marseille.

Dans le Sud-Est, le département des Hautes-Alpes apparaît comme une zone enclavée et relativement isolée, à la fois à l'écart des grands axes de communication et relativement éloignée des métropoles de PACA et de Rhône-Alpes (cf. le dossier du débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron - 2005).

2.6 L'offre commerciale

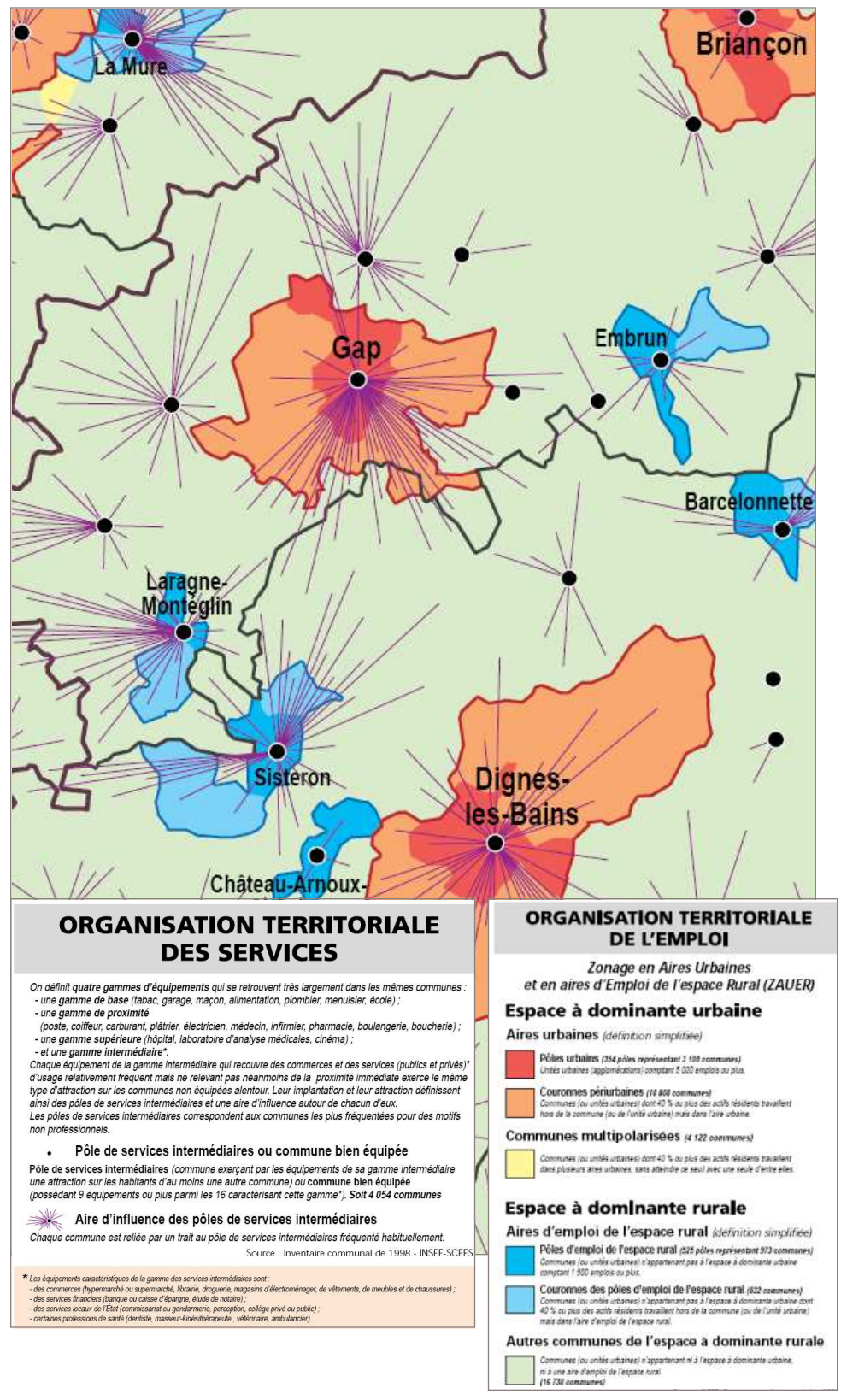
A un niveau départemental, l'offre commerciale des Hautes-Alpes est de 2 000 m² de surface commerciale pour 1 000 habitants. Ce ratio est identique à la moyenne nationale pour ce type de territoire. Ce territoire est marqué par la prédominance des commerces de moins de 300 m² - cette caractéristique s'explique par la forte activité touristique. La grande distribution est principalement localisée sur Gap.

La majorité des zones commerciales du département des Hautes-Alpes présentent des difficultés de fonctionnement et d'organisation liées à l'absence de plan de circulation et de stationnement, à des difficultés de cheminement piéton ou absence de signalétique appropriée selon le diagnostic de Schéma D'Equipement Commercial des Hautes-Alpes. L'évolution des surfaces commerciales construites au cours des quatre dernières années (2000-2003) affiche une production annuelle moyenne de 7 400 m². Cette évolution s'est essentiellement réalisée sur des sites déjà fortement dotés en matière commerciale, accentuant d'autant l'écart entre l'importance de l'offre commerciale des pôles majeurs et celle des pôles secondaires (*source SDEC 05).* Le SDEC de 2004 avait prévu à court terme un potentiel de 12 à 15 000 m² de surface commerciale supplémentaire en particulier sur Gap**.**

La dynamique commerciale est donc localisée sur Gap.

La carte relative à l'organisation territoriale des pôles de service intermédiaires montre que les communes le long de la RN.85 se partagent entre les trois pôles : Gap, Sisteron et Laragne-Montéglin.

illustration 5 : les territoires vécus au sens de l'INSEE



2.7 Eléments de politiques nationale en matière de fiscalité, d'urbanisme et les stratégies du territoire

Le territoire étudié est classé **en zone de revitalisation rurale (ZRR)** ou l'état apporte un soutien sous forme d'incitations fiscales. Ce dispositif permet par exemple, une exonération de la taxe professionnelle dans le cadre d'une création de commerce dans une commune de moins de 2 000 habitants, l'investissement dans l'immobilier de tourisme bénéficie d'une réduction d'impôt sur le revenu.

Extrait du dispositif ZRR

« *Les entreprises nouvelles créées à compter du 1er janvier 2004 dans les ZRR sont exonérées d'impôt sur le revenu ou d'impôt sur les sociétés à 100 % pendant 5 ans puis à 60% durant les 5 années suivantes, puis 40% pendant 2 ans et 20% les deux années suivantes (soit 14 années d'exonération totale ou partielle) (article 8 du CGI).* ».

« *Les entreprises nouvelles créées à compter du 1er janvier 2004 dans les ZRR et exerçant une activité non commerciale (les professions libérales, charges et offices) bénéficient d'une exonération d'impôt sur les bénéfices (article 44 du CGI) (article 7 du CGI).* »

La communauté de communes du Laragnais a inauguré en 2003 un **point relais objectif 2** du pays du Sisteronais – Buëch qui permet d'informer les porteurs de projets sur les financements du programme objectif 2 des fonds structurels européens (vise à redynamiser des zones en difficultés structurelles) et de les orienter vers les services compétents.

La création du Pays du Gapençais regroupe 76 communes du Valgaudemar à Barcillonette, de Chorges au Dévoluy. **Un contrat de Pays** a été signé en décembre 2004 et un avenant financier avec les partenaires institutionnels a été signé. La Charte de pays a pour objectif, entre autres, de maintenir les conditions de vie dans les villages (offrir des commerces, améliorer l'offre de logements). De plus, un **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) a été créé.**

Les acteurs du Gapençais essayent d'évoluer vers une vraie communauté d'agglomération pour mieux prendre en compte les problématiques de déplacements, de développement, de foncier et d'habitat.

Ces dispositifs permettent de faire émerger des opérations qui n'auraient pas pu voir le jour individuellement. A titre d'exemple, nous citerons la réhabilitation de logements sociaux à Ventavon. Mison et Sisteron appartiennent à la communauté de communes du Sisteronais, qui à la compétence du développement économique du territoire avec notamment la volonté d'accueillir de nouvelles entreprises en étendant les zones d'activités.

Le **Schéma de Développement des Equipements Commerciaux** a pour objectif la mise en place de mesures permettant d'améliorer le fonctionnement et l'organisation des pôles pour améliorer l'attractivité commerciale. Ce schéma prévoit le renforcement de l'existant sur :

- le Poët (pôle rural) : stationnement, rénovations commerciales, « centralité commerciale » sur la place de la mairie ;
- La Saulce (pôle rural) : amélioration de l'espace réservé aux piétons, stationnement, rénovations commerciales, création d'une « centralité commerciale » en évitant l'éparpillement des activités le long de la voirie centrale ;
- Tallard : (pôle rural) : renforcement de la signalétique du stationnement.
- Zone de Patac : développement de l'offre non alimentaire en bricolage, jardinage (2 000 m²).

Le SDEC est en cours de révision. Le scénario privilégié consiste à renforcer l'attractivité commerciale du département des Hautes-Alpes pour favoriser l'autonomie commerciale des bassins de vie des Hautes-Alpes et la complémentarité avec l'agglomération de Gap (rôle supra local – fonction de métropole des Alpes du Sud).

La mise en œuvre de la politique du **1% paysage et développement devait permettre de** valoriser cet espace en révélant les éléments patrimoniaux et paysagers intéressant.

Des **efforts pour fiabiliser le produit ski** comme l'enneigement des stations, la qualité d'accueil, le développement de produits connexes sont réalisés par les stations et le Conseil Général.

Des mesures de soutien des activités agricoles sont incluses dans **la loi relative au développement des territoires ruraux (février 2005**). Ainsi, il a été mis en place, par exemple, un coefficient multiplicateur entre le prix d'achat et le prix de vente des fruits et légumes qui peuvent être appliqué en période de crise.

Le territoire bénéficie de nombreuses mesures dans le cadre de l'application de politiques nationales en matière d'urbanisme, de soutien financier, qui ont une influence positive sur la dynamique du territoire. Ces éléments seront à prendre en considération lors de la recherche des effets de la section Sisteron - La Saulce pouvant constituer des facteurs explicatifs externes à la section autoroutière.

3 La perception du projet

3.1 La perception du projet par les utilisateurs de l'infrastructure

3.1.1 Les prévisions du dossier DUP

Le dossier de DUP n'a pas développé la perception du projet par les futurs utilisateurs de l'infrastructure. En effet, il n'était pas possible de sonder les utilisateurs sur une infrastructure inexistante. Ces derniers ont pu toutefois exprimer leur perception de la section à créer lors de l'enquête publique. Globalement, cette perception est bonne, compte tenu de l'utilité publique de ce projet.

3.1.2 Bilan a posteriori de la perception des utilisateurs de l'infrastructure

ESCOTA réalise de manière permanente un certain nombre **d'enquêtes de satisfaction** en utilisant en général deux types de sources d'information :

- son fichier « abonnés », qui permet un accès relativement aisé à la clientèle correspondante, sachant cependant qu'il s'agit le plus souvent d'une clientèle plus exigeante en terme de qualité de service ;
- des enquêtes auprès de la clientèle VL et PL aux barrières de péage, aux gares sur diffuseurs, ainsi que sur les aires de service ou d'arrêt, à raison de deux à trois vagues annuelles d'enquêtes.

Dans tous les cas, compte tenu du fait que ces enquêtes concernent l'ensemble du réseau dans sa globalité, on ne peut en tirer des éléments se rapportant uniquement à la section Sisteron - La Saulce, objet du présent bilan. Une étude particulière a donc été menée sur cette section dans le cadre d'une enquête origine-destination réalisée en mai 2006 par le CETE MEDITERRANEE au titre du présent bilan LOTI.

L'enquête origine – destination de mai 2006 comportait un volet « analyse de la satisfaction de la clientèle » (pour un total de 2 250 utilisateurs VL uniquement).

Les principaux résultats de ce volet de l'enquête sont synthétisés ci-dessous.

Les résultats de l'enquête particulière de 2006 sont les suivants :

Pourquoi avez-vous pris l'autoroute ?

Péage pris en charge	Abonné télépéage	Rapidité	Habitude	Sécurité	Confort	Autres	TOTAL
232	25	1613	93	169	102	16	2250

Qu'est-ce que la mise en service de la section Sisteron-La Saulce vous a apporté ?

Gain de temps	Sécurité accrue	Meilleur confort	pas concerné avant	Autre	TOTAL
1672	208	246	94	30	2250

Quel est votre sentiment sur le niveau de service de la section Sisteron-La Sauce

Totalement satisfait	Plutôt satisfait	Plutôt pas satisfait	Pas du tout satisfait			Autre	TOTAL
			coût élevé	trop d'attente au péage	signalisation inadaptée		
965	626	29	563	20	11	36	2250

On observe que le gain de temps constitue un élément important (cité en premier par environ 75% des clients), le confort arrivant en seconde position (11%), puis la sécurité (9%).

Par ailleurs, 71% des clients VL se déclarent « totalement satisfaits » ou « plutôt satisfaits » du niveau de service de cette section autoroutière.

3.2 La perception du projet par les acteurs locaux

3.2.1 Les prévisions du dossier DUP

A l'instar de la perception du projet par les utilisateurs, le dossier de DUP n'aborde pas cet aspect.

Cependant, les acteurs ont pu exprimer leur intérêt pour la réalisation de cette section lors de la mise en œuvre des différentes procédures réglementaires : concertation locale, enquête publique, etc.

On rappellera l'intérêt de cette section pour l'ensemble des acteurs locaux et notamment le prolongement de l'autoroute A.51 vers Grenoble.

3.2.2 Bilan a posteriori de la perception du projet par les acteurs locaux

Le CETE MEDITERRANEE a interviewé 46 acteurs locaux représentatifs du tissu économique et social. Parmi ces 46 acteurs, dix acteurs ont, pour des raisons liées à leur disponibilité, été interviewés par téléphone ou par mail. Les autres entretiens ont été conduits en face-à-face.

Ces entretiens d'acteurs ont permis d'apporter une vision la plus large et la plus complète possible des effets socio-économiques de la section Sisteron – La Saulce.

Les comptes-rendus détaillés des entretiens figurent dans le **dossier d'annexe n°2 « Comptes-rendus des entretiens d'acteurs »**.

Un guide d'entretien a été transmis à chaque interlocuteur en préalable de l'entretien et a fait l'objet d'une adaptation en fonction de l'organisme rencontré, principalement pour les chefs d'entreprises pour qui les questions sont plus orientées sur les déplacements de marchandises et de personnes. Le guide qui a servi de trame est détaillé ci après.

Guide d'entretien d'acteurs (hors chefs d'entreprises)

Le CETE MEDITERRANEE est missionné pour la réalisation du bilan LOTI (*Loi n° 82-1152 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs modifiée par la Loi n° 99.533 du 25 juin 1999 d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement durable du Territoire)* de la section Sisteron/La Saulce de l'A.51. Le bilan économique et social est établi par le maître d'ouvrage dans les 3 à 5 ans qui suivent la mise en service de l'infrastructure.

Les objectifs du bilan économique et social sont :

- évaluer si les objectifs du projet ont été atteints ;
- estimer les effets réels de l'aménagement en termes d'avantages et d'inconvénients ;
- comparer les résultats observés aux effets attendus ;
- analyser et expliquer les écarts entre effets attendus et effets observés ;
- identifier les effets non prévus dans l'évaluation ex ante.

L'objectif est donc de **collecter auprès des collectivités locales, administrations et entreprises des éléments de connaissance du territoire** avec une vision « avant » mise en service de la section autoroutière et « après ».

Note : ce guide constitue un cadrage général qui s'adresse à l'ensemble des acteurs rencontrés, et son contenu peut évoluer et s'adapter à l'interlocuteur, selon la fonction de l'organisme. L'entretien dure environ 1 heure, et donne lieu à la rédaction d'un compte-rendu qui est adressé en retour à la personne rencontrée, pour validation.

1) Rappel des principaux objectifs et effets escomptés ou prévus dans la DUP du projet

2) Identification de l'organisme

- Missions
- Zone d'intervention

3) Présentation du contexte territorial

- Vision avant mise en service
  - les mesures d'accompagnement ayant été prévues par anticipation ou à la suite de la mise en service. Lesquelles ?, ont elles été suivies d'effets ?
  - les attentes des acteurs par rapport à cet aménagement
    - au plan technique
    - au plan environnemental
    - au plan fonctionnel (système d'échanges, etc)
- Vision après mise en service
  - Analyse des résultats effectifs
  - Enjeux, forces et faiblesses identifiables, dynamisme local, filières en « pointe », secteurs en « perte de vitesse, tendances du développement actuel,…
  - Fonctionnement et relations avec d'autres territoires : zone d'influence, courants d'échanges, perspectives d'évolution
  - Entreprises et ZA : attractivité du territoire, politique d'acquisition foncière ; stratégie et opportunités de développement.
  - Domaine des transports et déplacement : fonctionnement actuel, besoins, principaux problèmes et conséquences, déplacements quotidiens des habitants, déplacements professionnels, transports et multimodalité ; activités logistiques, trafic international, …
  - Perspectives d'évolution : Quelle politique de développement ? perspectives de peuplement, urbanisation, activités économiques en difficulté ou à promouvoir,… Projets à court ou à plus long terme ? Opportunités à saisir
  - La satisfaction lié à la réalisation du projet:
    - pour les habitants
    - pour les entreprises
  - L'impact de la section Sisteron – La Saulce
    - ses impacts – positifs ou négatifs - sur la vie économique locale
    - ses impacts – raisonnablement envisageables - sur le développement des territoires et les conditions de leur essor

4) « ressenti » global de l'interlocuteur sur l'autoroute

5) Les études et réflexions en cours : les documents, travaux de planification ou de définition d'une stratégie pour le territoire

Nota : chaque interlocuteur est d'avance remercié de bien vouloir préparer préalablement à l'entretien la documentation qu'il jugera utile pour consultation ou attribution.

Le déroulement des entretiens

Un plan de la zone d'étude était présenté à l'interlocuteur afin de cibler le territoire concerné par l'entretien.

Le but des entretiens était de recueillir l'ensemble des éléments permettant de dresser la situation socio-économique du territoire du point de vue des acteurs avant et après la mise en service de la section étudiée, mais aussi le ressenti global de l'interlocuteur sur les effets et les perspectives. Les entretiens se sont déroulés avec un panel d'acteurs socio-économiques assez diversifié et représentatif : entreprises, SEM, administrations, collectivités, …

Les entretiens nécessaires à la réalisation de la première phase du bilan se sont déroulés du 18 mai 2006 au 1er novembre 2006. Ils ont principalement concerné des acteurs institutionnels.

Les entretiens en vu de la réalisation des approfondissements du présent bilan se sont déroulés du 1er août 2007 au 15 septembre 2007 ; ils ont concerné majoritairement des entreprises.

La grande majorité des interlocuteurs a fait preuve de disponibilité et a montré un intérêt pour la procédure du bilan LOTI. Les interlocuteurs ont cherché à isoler les seuls effets de la section Sisteron - La Saulce.

De nombreux acteurs sont intéressés par les communications qui seront faites du bilan tant socio-économique qu'environnemental.

Tous les entretiens ont fait l'objet d'un compte-rendu (volume annexé au présent dossier). Tous les comptes rendus ont fait l'objet d'une demande de validation auprès des interlocuteurs rencontrés.

Près d'une centaine d'items ont été dénombrées lors des entretiens. Ils figurent en annexe du présent dossier. Pour simplifier, les idées fortes qui ressortent des comptes rendus d'entretiens ont été regroupées en cinq chapitres:

1. une présentation du constat sur le territoire concerné et du point de vue des interlocuteurs : physionomie du territoire et perspectives futures de développement ;
2. une restitution des effets jugés positifs liés à la réalisation de la section Sisteron - La Saulce ;
3. une restitution des effets jugés négatifs liés à la réalisation de la section Sisteron - La Saulce ;
4. une restitution des principales attentes concernant le projet et la comparaison avec la réalité des faits, six ans après sa mise en service ;
5. des éléments divers intéressants à mentionner mais qui ne sont pas directement liés au tronçon autoroutier ou qui ne rentrent pas forcément dans le cadre du bilan ex post.

On notera que les acteurs interviewés issus du département des Alpes-de-Haute-Provence se sont sentis peu concernés par les effets de cette section qui traverse seulement 4 km de son territoire à son extrémité nord ouest.

La physionomie du territoire et l'avenir de son essor

La section autoroutière Sisteron - La Saulce traverse un territoire où agriculture et tourisme ont une importance majeure et qui connaît une dynamique économique et démographique positive.

L'agriculture, comme le tourisme d'ailleurs, constitue une force économique vive de ce territoire. L'agriculture est centrée à la fois sur l'élevage (ovins, bovins, caprins), les grandes cultures (céréalières et cultures générales), l'arboriculture (pommes, poires) et quelques exploitations avec des cultures spécialisées (lavande, noyers, plantes aromatiques, etc.). La section autoroutière Sisteron - La Saulce est principalement concernée par la **culture de la pomme**, qui connaît d'ailleurs des difficultés du fait d'un accroissement de la concurrence. Cette culture est un élément fort de l'identité de ce territoire.

Le territoire possède des atouts **touristiques** majeurs qui concernent à la fois la neige et la montagne, l'air et l'eau avec des espaces sauvages et protégés. L'aérodrome de Gap - Tallard est le premier centre européen de l'activité aérienne de loisirs. L'activité de l'aérodrome / aéropôle s'est fortement développée au cours des dernières années, pour devenir un pôle économique et touristique majeur du bassin Gapençais.

Aussi, la spécificité des paysages, l'importance de l'agriculture, font de ce territoire un espace où l'environnement et sa préservation occupent une dimension majeure. Continuer à être « le ballon d'oxygène » des métropoles du Sud est un objectif fondamental du territoire (selon la mairie de Sisteron).

Ce territoire mêle à la fois des **activités traditionnelles** (maçonnerie, menuiserie, commerces et services de proximité, mielleries, producteurs de fruits, …) et **innovantes** (Welco, industries de pointe, parc d'entreprises axées sur les technologies de l'information et de la communication de Micropolis, aérologie, fermes biologiques, chocolaterie, …).

La croissance de population est continue, même si les densités de population restent faibles. Les petits villages en périphérie de Sisteron et de Gap ont démontré au cours des années récentes leur **attractivité**.

Deux pôles urbains en pleine expansion

Avec une croissance de 8,4% entre les deux derniers recensements (1990-1999), et une population qui atteint aujourd'hui 40 000 habitants**, Gap joue pleinement son rôle de métropole des Alpes du Sud** :

« *Il n'existe aucune autre ville de plus de 21 000 habitants entre Turin et Aix-en-Provence, et entre Grenoble et la Méditerranée ; elle est donc la clé de voûte de l'armature urbaine de tout le massif, la seule plate-forme susceptible d'accueillir un certain niveau de services dans un rayon de 100 km.* »[4]

Cette croissance de la population (en moyenne 1 habitant de plus par jour) ne semble jamais avoir fléchi au cours du temps ; elle est liée non seulement à un taux migratoire fort, mais également à un taux naturel important, qui contribue pour plus de 40%.

La croissance économique gapençaise repose surtout sur le tertiaire : restée industrielle pendant de nombreuses années, la préfecture des Hautes-Alpes compte aujourd'hui près de 85% d'actifs dans le domaine tertiaire, lequel procure trois fois plus d'emplois que le secondaire, à chiffre d'affaires équivalent. L'agglomération assoit son essor entre autres sur le « tertiaire supérieur » : activités de haute technologie (informatique, conception électronique – ARD, Welco, etc. nano-technologies, technologies liées à la pratique du vol aérien, ...). A ce titre, le site de Micropolis constitue, avec ses 150 emplois, un lieu d'accueil pour des entreprises reconnues au plan international. Plusieurs projets s'inscrivent dans les orientations à court et moyen terme.

Sisteron est située au carrefour géostratégique sur l'axe de la Durance entre les départements des Hautes-Alpes et les Bouches-du-Rhône, et à égale distance de Nice / Marseille / Lyon.

[4] Extrait des Cahiers d'Acteurs pour le débat public sur la liaison entre Grenoble et Sisteron – N°20 – Septembre 2005

Sisteron est la troisième commune des Alpes-de-Haute-Provence après Digne et Manosque et elle connaît une forte croissance de population dans les petits villages en périphérie de Sisteron.

L'économie de Sisteron est composée de petites industries, agro-alimentaire, artisanat, et d'une activité tertiaire qui se développe. Le parc d'activités (créé en 1990), desservi directement par l'autoroute A.51 se trouve dans une position géostratégique idéale entre Marseille, Grenoble et l'Italie, charnière entre la Provence et le Dauphiné. Il regroupe à ce jour 70 entreprises qui génèrent 700 emplois. De plus, il existe des possibilités d'extension de la zone : des terrains peuvent être libérés en fonction de la suite du projet autoroutier de liaison Gap – Grenoble A.51. Un des grands enjeux de ce territoire est la connexion haut débit dans les villages alentour.

illustration 6 : vues aériennes de Gap-Micropolis et de Sisteron Parc d'Entreprises

(Source : Internet 2006 - IGN)

Localisation de la zone Micropolis au sud de Gap

Le parc d'entreprises de Sisteron

Le territoire entre Sisteron et Gap n'est pas en manque de projets. De nombreux investissements sont programmés. Ces projets concernent à la fois les dix communes situées le long de la section et les villes de Gap et Sisteron. On peut citer entre autres:

- de nombreux aménagements de voirie et en faveur de la sécurité à Gap, Sisteron, mais aussi dans des villages comme Vitrolles et Upaix par exemple ; extensions de voirie à Micropolis ;
- amélioration des déplacements internes ;
- développement d'une fonction commercialo-ludique à Gap ;
- création de zones d'activités notamment au Poët et à Laragne ;
- création de résidence de tourisme ;
- etc.

Une attention particulière sur ces projets sera donc portée pour l'analyse des effets de la section autoroutière.

De plus, les regroupements institutionnels de communauté de communes et la création de Pays sont des outils qui ont favorisé l'émergence des projets et participent à la dynamique territoriale. On peut citer :

- la Communauté de communes de Tallard-Barcillonette ;
- la Communauté de communes de la Moyenne Durance ;
- la Communauté de communes du Laragnais ;
- le Pays Gapençais.

Des possibilités réduites en matière de foncier

Les départements des Hautes-Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence souffrent aujourd'hui d'une certaine «**étroitesse**» de l'offre : manque de terrain, et coût du foncier élevé. Ainsi, nombre de « jeunes actifs» ont des difficultés pour rester ou pour s'installer.

De plus, cette étroitesse de l'offre pénalise l'installation d'entreprises et participe à l'augmentation des prix sur les zones d'activités existantes.

L'illustration suivante opère la synthèse des forces et faiblesses du territoire.

Forces et faiblesses selon les acteurs locaux

Developpement économique	Environnement	Organisation de l'espace	Tourisme

Forces

* Gap : rôle de métropole du Sud (croissance de population, économie et secteur tertiaire prospère, forte attractivité, bonne qualité de vie)

* Un territoire marqué par le poids de l'arboriculture

* Des niveaux d'équipement satisfaisants pour les communes

* De nombreux projets de développement économique (de haute technologie notamment) et commercial, implantation d'espaces de loisirs et de services, ….dans le gapençais

* De nombreux projets de zone d'activité et extension de Micropolis

Un environnement préservé et une bonne qualité du cadre de vie

* De nombreux projets en matière touristique dont acroissement des capacités d'accueil

* le tourisme est une activité écnomique majeure

* Des communes rurales avec une dynamique économique et de population positive

* Gap et Sisteron sont deux pôles attractifs pour les communes situées le long de la section

* Un contexte socio éco de la moyenne Durance largement favorable (Cadarache, Sanofi, Arkéma,,,) et position géographique de carrefour

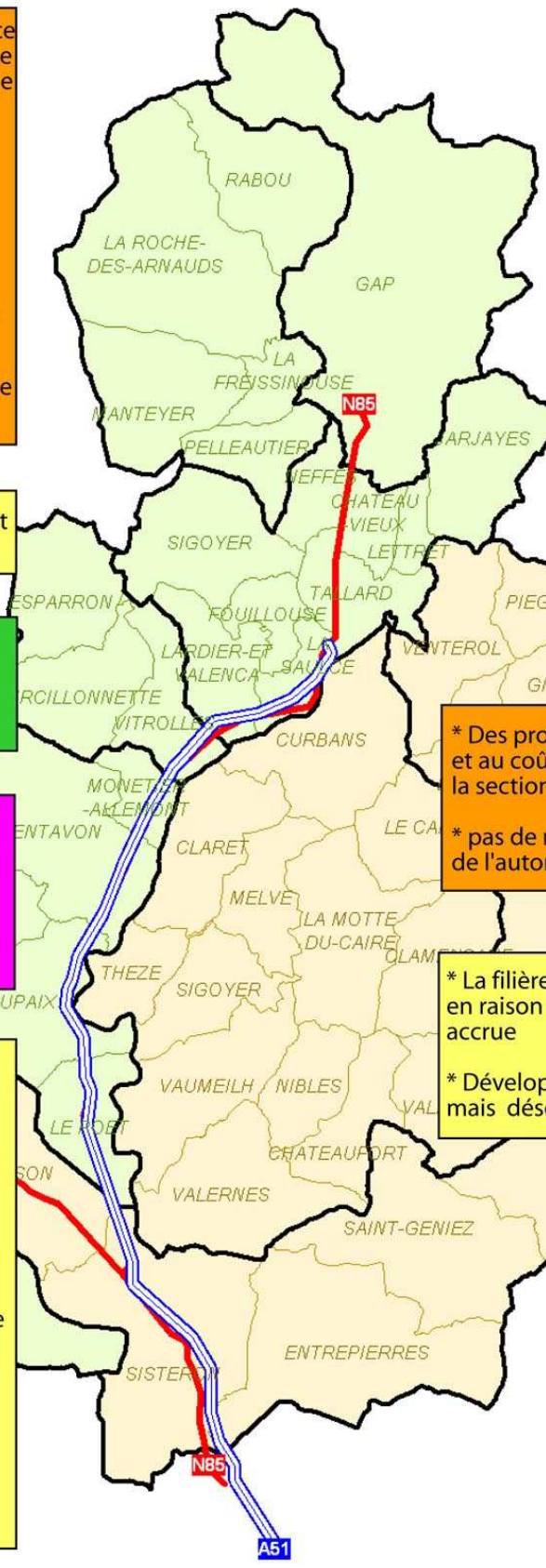
* La plupart des facteurs potentiels de dév pré-existaient à l'arrivée de l'autoroute, l'autoroute les a amplifiés

* Le pays du Sisteronnais Büech retenu comme pôle d'excellence rurale

* Sisteron: croissance de la population et des activités

* Une intercommunalité très présente (Communauté Communes, Pays,...)

Faiblesses



* Des problèmes liées à la rareté des terres et au coût du foncier (non lié à l'arrivée de la section)

* pas de réserves foncières avant l'arrivée de l'autoroute

* La filière "pomme" connaît des difficultées en raison de la concurrence internationale accrue

* Développement des zones d'activités mais désorganisé

illustration 7 : les forces et faiblesses du territoire selon les acteurs locaux

3.2.2.1 Les avis positifs

L'autoroute est jugée comme un outil de transport efficace

D'une manière générale la section Sisteron - La Saulce est perçue comme un ***« outil qui facilite la vie »*** ; toutefois, elle s'avère inachevée, car « *il est impératif de connecter l'autoroute en direction des Alpes du nord, vers les grandes métropoles européennes ».* La continuité vers Grenoble est donc attendue impatiemment, de même que l'ouverture des Hautes-Alpes vers l'Italie via le Montgenèvre.

Les interlocuteurs interviewés ont largement souligné les gains en confort, sécurité et fiabilité des temps de déplacement liés à la nouvelle section autoroutière.

Une qualité de vie des riverains de la RN.85 qui s'est améliorée

La section autoroutière a permis une **suppression des bouchons** du vendredi soir et du lundi des usagers qui partaient / revenaient vers les stations de ski et ce pour les communes traversées par la RN.85 (Le Poët, Mison, Ventavon). D'une manière globale, la circulation sur la RN.85 a diminué (dont le nombre de PL) et la **sécurité** des déplacements s'est renforcée. Ainsi, **la qualité de vie** des riverains de la RN.85 (témoignages de maires) résultant de la réduction du trafic routier, qui dépasse la seule réduction des nuisances sonores, s'est donc améliorée.

Un projet bien intégré et accepté

Le « ressenti global » des interlocuteurs est largement positif :

- La quasi-totalité des acteurs ont souligné la **bonne intégration paysagère** et la création d'une vue sur Sisteron. Les mots qui reviennent le plus fréquemment sont : bonne mise en valeur du site, création d'animations, belles vues, … afin de retenir les touristes.

- Une influence positive sur le **tourisme et l'emploi** : la mise en service de l'autoroute, accompagnée de cette mise en valeur paysagère, a accru le nombre de séjours liés au tourisme, et sans doute les courts séjours.

- Toutefois, les acteurs soulignent que ce phénomène n'est pas quantifiable, il s'agit d'une appréciation globale :
  - croissance du nombre de résidences secondaires : Sisteron et le sud des Alpes-de-Haute-Provence considérés comme le « poumon vert » de Marseille, et l'on observe un phénomène de « réactivation » de la maison de famille rénovée ;
  - renforcement de la fréquentation touristique de la vallée de l'Ubaye ;
  - un renforcement de la fréquentation des stations et du nombre de lits.

- Une politique de **remembrement** efficace et une concertation avec les agriculteurs réussie. Des contacts permanents entre ESCOTA et les maires ont par ailleurs permis une bonne concertation. La Chambre d'Agriculture a travaillé en « amont » sur ces questions, ce qui a notamment permis de limiter les effets négatifs de l'implantation, grâce à une concertation engagée largement avant la mise en service de l'autoroute.

  Le rôle de la SAFER a lui aussi été utile dans le cadre des actions de remembrement. La mise en service de la section Sisteron - La Saulce n'a pas apporté de « révolution » dans le domaine agricole (au plan économique), mais elle est considérée comme très utile pour les liaisons avec Marseille, et le littoral méditerranéen à présent accessible en 2 heures à peine à partie de Gap - Tallard.

- **Pas d'effet de coupure** : les hameaux de l'autre côté de l'A.51 n'ont pas été « coupés » du village grâce à un nombre de ponts satisfaisant.

- **Réduction des nuisances sonores.**

- On ne constate **pas véritablement de « fuite » de clientèle** commerciale de la région gapençaise, vers Sisteron, voire plus au sud. Si une partie de la clientèle du bassin gapençais s'approvisionne pour certains achats dans des zones commerciales proches d'Aix ou de Marseille (Plan-de-Campagne, ...), il s'agit d'un phénomène qui préexistait avant la réalisation de la section autoroutière Sisteron – La Saulce.

Vue de la section autoroutière Sisteron – La Saulce

Source : CETE Méditerranée 27/07/2007

Des effets positifs pour les professionnels

Certaines activités ont tiré avantage de l'arrivée de la nouvelle section d'autoroute. C'est le cas de l'aérodrome de Tallard : le nouveau barreau a permis à l'aérodrome de se rapprocher de ses clients aixois et marseillais et d'élargir ainsi sa notoriété et sa clientèle vers le sud. Ce serait aussi le cas de certaines entreprises de BTP des Hautes-Alpes qui auraient profité de la section autoroutière pour prendre des chantiers localisés sur la Côte d'Azur. Globalement, il est apparu que ce nouveau barreau a permis des relations beaucoup plus **aisées avec Gap**, et en particulier pour les déplacements de type professionnel des Sisteronais.

L'arrivée de la nouvelle section d'autoroute aurait favorisé des projets de zones d'activités, telle l'extension de la ZAC de la Gandière au giratoire du péage A.51. Ce projet est porté par la commune de La Saulce.

Ces premiers éléments de diagnostic montrent qu'une attention particulière doit être portée à ces secteurs et ces territoires pour évaluer les impacts socio-économiques de la section autoroutière.

3.2.2.2 Les avis négatifs

Des problèmes de circulation à La Saulce

Les problèmes d'embouteillage du **trafic**, notamment l'été, ou lors de migrations d'hiver, et qui concernaient auparavant Sisteron, ont été reportés au niveau du giratoire de La Saulce. Le bouchon d'hiver (à Tallard, au giratoire sud, entre décembre et avril) appelle probablement des solutions techniques urgentes qui sont de la compétence du gestionnaire de la RN.85.

Des impacts négatifs en terme financiers

Dans certains cas, les retombées fiscales de l'infrastructure seraient, contrairement à ce qui avait été annoncé, extrêmement faibles (de l'ordre de 1% du budget communal), et seraient loin de compenser les pertes de taxes foncières pour les communes concernées.
Des problèmes d'écoulement des eaux, de débordement et d'inondations ont été soulevés par certaines communes impactées par la section dont le coût de réparation a été pris en charge par le budget communal.
Il a été signalé un problème de rétrocession des terrains qui n'a pas été effectué alors que le bornage a été réalisé (commune du Poët, Upaix) et qui bloquerait la réalisation de projets pour la commune dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme.

Un coût du péage jugé relativement élevé

Le coût du péage de la section Sisteron - La Saulce est jugé assez élevé selon les acteurs rencontrés. Ainsi, les habitants de La Saulce préfèrent se rendre à Sisteron par la route nationale (comme ils le faisaient avant la mise en service), car le seul tronçon Sisteron - La Saulce est jugé trop onéreux. Cependant, on notera que le tarif de ladite section est actuellement de 8,0 ct/km pour la classe 1, contre 8,5 ct/km environ au sud de Sisteron.

3.2.2.3 Les recommandations et les attentes

Les entretiens ont mis en évidence quelques regrets et notamment celui de ne pas disposer d'échangeur autoroutier proche pour Upaix, Mison, Le Poët (absence de diffuseur entre Sisteron Nord et La Saulce).

Les acteurs locaux considèrent que la section Sisteron - Aix a apporté de nombreuses possibilités socio-économiques pour les départements des Alpes-de-Haute-Provence et Hautes-Alpes, la réalisation du tronçon Sisteron - La Saulce ne faisant que prolonger et amplifier l'effet incitateur.

La majorité des acteurs interviewés indiquent que les effets de l'autoroute sur le territoire joueront pleinement lorsque la liaison complète sera achevée. Ainsi, c'est la réalisation de l'ensemble d'A.51 jusqu'à Grenoble qui est jugé porteur de développement.

Les entretiens ont mis en évidence une bonne dynamique de croissance de population et des activités avec un développement de la péri-urbanisation des pôles de Gap et de Sisteron. Face à ce constat, des communes telles que Vitrolles, Le Poët ou Mison s'organisent pour limiter les nouveaux périmètres de construction afin de garder leur qualité de vie, et leur spécificité rurale et agricole.

Les illustrations suivantes synthétisent les avis des acteurs locaux et leurs recommandations.

3.2.2.4 Eléments divers

Sont présentés ci-après quelques éléments développés par les acteurs interviewés, mais qui n'ont pas de liens directs avec l'aménagement autoroutier :

- Le désenclavement autoroutier constitue un critère primordial d'implantation d'entreprises, mais il n'est pas suffisant. En effet, l'accès au haut/très haut débit à usage professionnel à des coûts compétitifs est un critère fondamental.

- Le projet ITER sera probablement plus impactant pour l'activité gapençaise.

- La hausse sensible du coût du foncier ne semble pas due exclusivement à la section Sisteron - La Saulce, mais à ce qui a précédé, c'est-à-dire la section Aix-Sisteron d'A.51 et cette hausse est reliée à l'augmentation générale du marché foncier en France.

- Le secteur était déjà désenclavé avec la RN.85.

- Enfin, le gel des terrains pour la réalisation de la suite de la section situés sur la future bande A.51 **handicape** certaines communes. D'ailleurs, il a été relevé à plusieurs reprises que l'absence d'engagement clair depuis plusieurs années pénalise les stratégies des acteurs publics et des entreprises.

En conclusion, la section étudiée est bien perçue par les usagers et les acteurs socio-économiques locaux malgré un péage jugé trop onéreux. Toutefois, il a été difficile aux acteurs de dégager des effets uniquement liés à la section. Pour les acteurs institutionnels, c'est l'ensemble du programme global d'aménagement entre Sisteron et Grenoble qui produira les effets les plus impactant pour le territoire.

La mise en service de la section Sisteron - La Saulce semble avoir apporté un véritable « ballon d'oxygène » au territoire. L'attractivité du territoire s'est accrue. Gap, Sisteron et Tallard sont des territoires particulièrement dynamiques. Une attention particulière sera donc apportée à ces territoires lors de la recherche des effets de la section autoroutière sur le territoire (cf. chapitre 7 du présent dossier).

Un raisonnement par l'« absence » d'autoroute fait dire que, si cette section n'existait pas, on n'aurait probablement pas vécu une croissance aussi nette, aussi « facile ». La section Sisteron – La Saulce constitue un élément important dans la vie quotidienne des acteurs interviewés. Aussi, la majorité des acteurs souhaitent (vivement) la poursuite de la liaison A.51 vers Grenoble. *« Il fallait parfois plus d'une heure pour parcourir les 50 km de la RN.85 jusqu'à Sisteron ; aujourd'hui, avec les 30 km d'autoroute, on gagne 20 ou 25 mn, ce qui rend Gap plus « proche » de Marseille et de sa région. Ceci se ressent non seulement pour les déplacements liés aux affaires, mais aussi pour les achats, les loisirs, l'enseignement, ... »* selon le Conseil Général des Hautes-Alpes.

Enfin, tant l'insertion paysagère de la nouvelle section que la valorisation paysagère des territoires qu'elle permet (singulièrement pour Sisteron) ont été largement soulignées et appréciées.

Les avis selon les acteurs locaux

Transport intermodalité	Developpement économique	Environnement	Organisation de l'espace	Tourisme

Positifs

* Effets spécifiques sur la fonction " hébergement " (avec l'hôtel Ibis notamment, situé à proximité du giratoire sud de la zone du parc d'acitivité de sisteron)

* Des créations de zone d'activité à proximité des points d'échange est une conséquence directe de l'autoroute

*Un "ballon d'oxygène" à la ville de Gap

* Pas d'effets de "tuyau"

* De nombreuses entreprises du BTP des Hautes Alpes travaillent sur la côte d'azur, le trajet est facilité grâce à l'autoroute

* Amélioration de la fréquentation touristique de la vallée de l'Ubaye notamment varoise

* Accroissement des courts séjours mais pas quantifiable

* Effet bénéfique en terme d'accessibilité aux stations des Alpes de Haute Provence pour les clientèles en provenanace du sud de la région PACA

* EX de gain de temps : Marseille - Allos, 3h avant mise en service->2h après mise en service

* A permis le maintien des activités déjà en place plutôt que de créer des nouvelles activités

*Amélioration des conditions de transports, Moins de circulation, Moins de PL

* Des gains de temps pour les visites clientèle

* Des effets sensibles sur les transporteurs qui exploite les lignes régulières

*Bonne intégration paysagère, bonne utilisation du 1%

* Peu d'effets d'emprise : une concertation avec les agriculteurs en amont du projet réussie

* Contribution certaine à la mise en valeur des sites

* Réduction des nuisances à Ventavon et Monetier

* L'autoroute est un outil indispensable

* La plupart des facteurs potentiels de dév pré-existaient à l'arrivée de l'autoroute, l'autoroute les a amplifiés

* L'autoroute a été un élément important pour le développement et l'attractivité

* La présence de l'autoroute a été un facteur d'installation d'entreprises

* Une croissance sans doute significative à la fois du nombre d'emplois et du nombre d'entreprises à partir de l'année 1999 sur le parc d'activité de Sisteron nord

* Facilite des relations avec Marseille et le Sud

* Un outil de transport efficace sur le plan de la sécurité, du confort, de la qualité des déplacements et bien perçu par la population

négatifs

* Bouchon récurent de Tallard qui appelle des solutions urgentes (ancien bouchon de Sisteron déporté à Tallard)

* Le péage est jugé assez élevé

* Accroissement de la concurrence entre les modes de transports

*Peu d'effets sur le transport de produits agricole en raison du coût du péage

*Quelques problèmes de bruit (Upaix, Vitrolles)

* Perte d'une partie de la surface agricole (Upaix)

* Des coûts de remise en état supportés par les communes(La Saulce et Upaix)

* De nombreux pbs après la réalisation des travaux concernant la réception des ouvrages hydrauliques, et le statut des ponts, pbs d'écoulement des eaux, innondations (Lardier valença et Upaix)

* Pas de nouvelles clientèles : une clientèle d'habitués

* Pas de nouveaux prestataires dans les stations de ski

* La construction de l'autoroute n'a pas constitué un enjeu majeur pour les entreprises locales

* pas d'effets d'anticipation liés à l'arrivée de l'autoroute pour les entreprises

* Des retombées fiscales loin de compenser les pertes de taxes foncières (Lardier Valença)

illustration 8 : les avis positifs et négatifs des acteurs locaux

Les attentes et recommandations selon les acteurs locaux

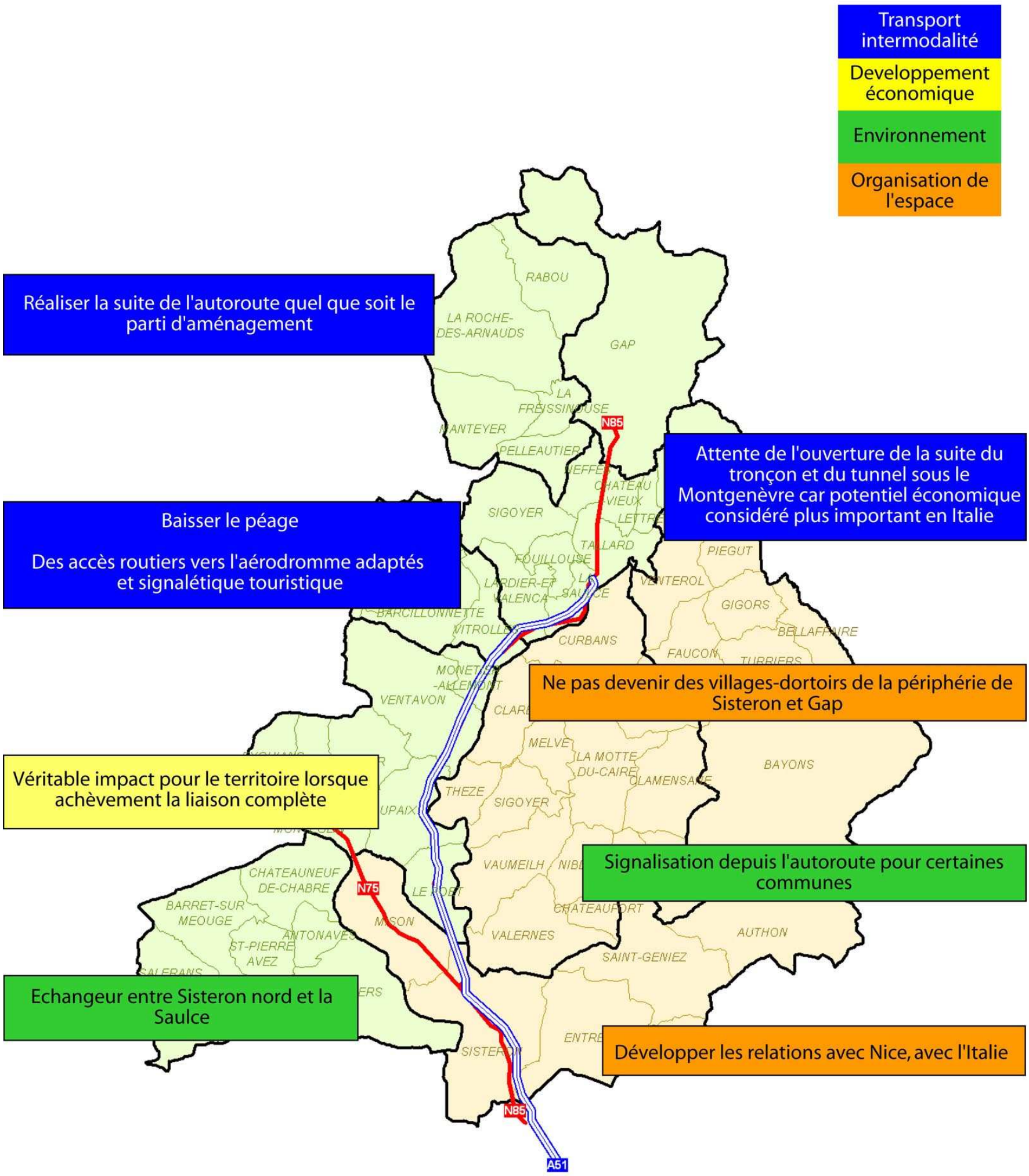


illustration 9 : les attentes et les recommandations des acteurs locaux

4 Les conditions de circulation

4.1 Les temps de parcours

4.1.1 Les prévisions du dossier de DUP

Le dossier de DUP ne donnait qu'une appréciation qualitative de la réduction des temps de parcours permise par la seule section Sisteron – La Saulce d'A.51 :

« *La mise en service de l'axe autoroutier entraînera une réduction sensible des temps de parcours entre Sisteron et Gap, ce qui se répercutera sur la vie économique locale.* » *(dossier d'IMEC – dossier DUP – page 193):*

Cependant, pour le programme complet Grenoble – Sisteron, le même dossier apportait des indications quantifiées sur les gains de temps associées aux variantes étudiées (p. 180) :

Gains de temps potentiels sur l'itinéraire Gap – Marseille :

Tracé par Lus	Tracé par l'ouest de Gap	Tracé par l'est de Gap
8 mn	12 mn	8 mn

Or, parmi les trois variantes de tracé évoquées dans le tableau ci-dessus, celle de Lus et celle de l'est de Gap comportaient la réalisation d'une section autoroutière entre Sisteron-Nord et La Bâtie Neuve. Dans ces conditions, pour ces variantes, un automobiliste se rendant de Gap à Marseille emprunterait la section de la RN.85 Gap - La Saulce puis l'autoroute A.51 à partir de La Saulce (et non pas la RN.94 jusqu'à La Bâtie, et ensuite l'autoroute à partir de La Bâtie, car cela constituerait un itinéraire plus long). Dès lors, la prévision de gain de temps de 8 mn entre Sisteron et Gap associé à ces deux variantes du programme A.51 Sisteron – Grenoble est représentative du gain de temps apporté par la seule section Sisteron - La Saulce.

4.1.2 Bilan a posteriori des mesures de vitesses

Afin de disposer d'une base de données sur les temps de parcours après mise en service, une série de mesures de vitesse a été réalisée à l'aide d'un véhicule spécialement équipé à cet effet. Ces mesures se sont déroulées à la fois sur la section Sisteron – La Saulce de l'autoroute A.51 et sur la RN.85 Plusieurs campagnes de mesures ont ainsi été réalisées, s'étalant de février 2005 à novembre 2006, le choix de cette dernière période ayant été dicté par la fin de travaux importants sur la RN.85.

4.1.2.1 La campagne de mesures de vitesses de 2005-2006

Les périodes de mesures

Au total, sur A.51 et sur la RN.85, 57 mesures « un sens » ont été effectuées :

Sur l'autoroute			Sur la RN.85			Total
Sens Sud-Nord	Sens Nord-Sud	Total	Sens Sud-Nord	Sens Nord-Sud	Total	
18	15	33	12	12	24	57

Les mesures sur l'autoroute A.51 se sont déroulées :

- en février 2005 (périodes des départs ou retours de sports d'hiver) : 6 mesures[5];
- l'été 2005 : 4 mesures ;
- mai 2006 (période « moyenne ») : 22 mesures ;
- novembre 2006 : 1 mesure (contrôle de la stabilité du temps).

Les mesures sur la RN.85 se sont déroulées en novembre 2006 : 18 mesures[6].

Le matériel utilisé

Les mesures ont été réalisées à l'aide d'un véhicule spécial muni de capteurs pour enregistrer toute modification de la vitesse et identifier en temps réel la nature de la perturbation ; on utilise le logiciel CHRONO qui réalise ensuite des synthèses (sous forme de graphiques ainsi que de tableaux). Ce programme est constitué de deux parties distinctes aux fonctionnalités particulières :

- un module d'acquisition permettant d'enregistrer les mesures sur un support informatique ;
- un module d'exploitation des mesures effectuées qui les traduit en courbes espace/vitesse ou espace/temps.

On utilise la méthode du « véhicule flottant », ce qui permet d'avoir une vitesse représentative sur l'ensemble de l'itinéraire. Il y a deux agents par véhicule :

- l'un pour la conduite,
- l'autre pour la gestion du programme de saisie.

Les deux agents permutent régulièrement afin d'avoir des types de conduite différents.

4.1.2.2 Principaux résultats

Des exemples de graphiques « espace/vitesse » figurent dans le rapport n°3 annexé au présent document.

Sur A.51

Lors des mesures effectuées au mois de mai 2006 (semaine 18) aucune difficulté n'est à signaler ; les vitesses pratiquées sur l'autoroute se situent dans une fourchette comprise entre **108 et 123 km/heure,** pour la section entre Sisteron-Nord et la fin de l'autoroute. Lors des mesures de l'hiver 2005 (février) sur A.51 entre Sisteron et La Saulce, le trafic était très dense (départ pour les vacances d'hiver) et un bouchon de 21 minutes s'est produit à la sortie de l'autoroute : la vitesse moyenne de cette mesure est de 55 km/heure.

Enfin, les mesures de juillet et août 2005 sont quasi-identiques a celles de mai 2006 : de 109 à 123 km/heure. En novembre 2006, la vitesse enregistrée était de 118 km/h. Sur les 33 mesures effectuées, **1** est dans la classe 51 à 60 km/heure, **4** dans celle de 91 à 110 km/heure et **27** dans celle de 111 à 130 km/heure.

Sur la RN 85

Lors de la campagne de novembre 2006, la vitesse moyenne a été de **87 km/h**, les valeurs s'étalant de 80 à 90 km/h.

[5] Dans le cadre d'une étude antérieure portant sur les mesures de vitesses en région PACA.

[6] Une série de 6 mesures a été réalisée en mai 2006, mais des travaux sur la chaussée étaient en cours : les temps de parcours relevés n'étaient donc pas représentatifs.

4.1.2.3 Graphiques et synthèse des résultats

Le tableau suivant rassemble la totalité des mesures effectuées pendant ces quatre campagnes. Les mesures sont classées par infrastructure (d'abord A.51, puis la RN.85), et par date de réalisation.

Les mesures de terrain de 2006 ont ainsi donné les moyennes suivantes :

illustration 10 : tableau de synthèse des mesures de vitesse

	1 = A51 2 = RN.85										Ralentissements SEUIL = 120 sur autoroute / *80 sur N85*							
sure			Caractéristique mesure complète					Seuil 120 / *80*				Seuil 110 / *70*				Seuil 90 / *50*			
itinéraire	date	type	Heure début mesure	Heure fin mesure	Durée mesure	Longueur du parcours	Vitesse moyenne	nb de ralentis	temps des ralentis (min)	distances des ralentis (km)	vitesse moyenne durant ralentis (km/h)	nb de ralentis	temps des ralentis (min)	distances des ralentis (km)	vitesse moyenne durant ralentis (km/h)	nb de ralentis	temps des ralentis (min)	distances des ralentis (km)	vitesse moyenne durant ralentis (km/h)
sisteron nord a fin A51 fevrier 2005 bouchon (21mn)	12/02/2005	1	15h33	16h09	0h36	31	*55*	32	25	10	23	3	22	3	8	2	21	2	5
fin A51 fevrier 2005 "zoom" bouchon (21mn)	12/02/2005		15h33	16h09	0h21	1,28	*3,76*												
sisteron nord à sortie A51 par A51	17/02/2005	1	16h15	16h32	0h16	31	120	8	2	3	90	2	1	1	70	1	1	0	36
sisteron nord à sortie A51 par A51	18/02/2005	1	15h27	15h45	0h18	30	108	42	12	17	83	7	5	3	35	2	4	2	23
Entrée A51 à sisteron nord par A51	18/02/2005	1	16h27	16h44	0h17	30	108	49	10	17	102	9	2	2	53	2	2	1	33
sisteron nord à sortie A51 par A51	19/02/2005	1	08h58	09h13	0h15	31	119	11	3	4	80	2	2	1	44	1	1	1	30
sisteron nord à sortie A51 par A51	19/02/2005	1	14h17	14h33	0h16	31	118	22	6	7	77	3	3	1	28	1	2	0	14
Nb total de mesures de la période; vitesse moyenne de la période		**6**					**114,60**												
sisteron nord à sortie A51 par A51	30/07/2005	1	09h57	10h14	0h17	31	109	19	5	6	73	6	3	3	48	2	3	1	33
Entrée A51 à sisteron nord par A51	31/07/2005	1	16h50	17h05	0h15	31	123	9	3	3	75	3	2	1	44	2	1	1	37
sisteron nord à sortie A51 par A51	03/08/2005	1	11h21	11h36	0h15.8	31	119	5	3	4	96	3	2	2	85	1	1	1	64
Entrée A51 à sisteron nord par A51	03/08/2005	1	15h49	16h04	0h15	31	121	9	2	3	98	2	1	1	75	1	0	0	55
Nb total de mesures de la période; vitesse moyenne de la période		**4**					**118,00**												
Sisteron sud a fin A51 par A51	03/05/2006	1	12h02	12h23	0h21	38	108	13	8	12	89	7	6	7	77	3	3	2	52
sisteron nord a fin A51 par A51	03/05/2006	1	12h07	12h23	0h16	31	115	13	3	5	106	3	1	2	87	1	0	0	55
Entrée A51 à sisteron sud par A51	03/05/2006	1	13h55	14h10	0h20	38	116	16	4	7	100	5	2	3	82	2	1	1	60
Entrée A51 à sisteron nord par A51	03/05/2006	1	13h55	14h10	0h15	31	119	13	2	3	116	2	0	0	109	0	0	0	0
sisteron nord à sortie A51 par A51	03/05/2006	1	15h07	15h23	0h16	31	117	8	2	3	91	3	1	2	74	1	1	0	33
Entrée A51 à sisteron nord par A51 (vidéo)	04/05/2006	1	10h32	10h48	0h17	31	111	6	4	4	72	6	3	3	61	1	1	0	17
sisteron nord à sortie A51 par A51 (vidéo)	04/05/2006	1	10h58	11h14	0h16	31	116	4	2	3	95	3	2	3	90	2	0	0	54
Entrée A51 à sisteron nord par A51	04/05/2006	1	11h34	11h49	0h15	31	123	3	1	2	88	1	1	1	59	1	0	0	52
sisteron nord à sortie A51 par A51	04/05/2006	1	11h51	12h07	0h15.26	31	122	3	1	2	92	3	1	1	81	1	0	0	52
Entrée A51 à sisteron nord par A51	04/05/2006	1	17h16	17h32	0h15.24	31	120	5	1	2	80	2	1	1	54	1	1	0	44
sisteron nord à sortie A51 par A51	04/05/2006	1	17h40	17h56	0h15.36	31	120	4	1	2	86	3	1	1	68	1	1	0	46
Entrée A51 à sisteron nord par A51	05/05/2006	1	14h44	14h59	0h15.10	31	122	5	1	2	84	1	1	0	52	1	0	0	44
sisteron nord à sortie A51 par A51	05/05/2006	1	15h03	15h29	0h16	31	118	4	2	3	83	4	1	2	68	1	1	0	33
Entrée A51 à sisteron nord par A51	05/05/2006	1	15h20	15h35	0h15.24	31	120	4	1	2	78	1	1	1	47	1	1	0	39
sisteron nord à sortie A51 par A51	05/05/2006	1	15h54	16h10	0h15.56	31	118	5	2	3	82	4	1	1	65	1	1	0	38
Entrée A51 à sisteron nord par A51 (vidéo)	05/05/2006	1	17h13	17h29	0h16	31	116	3	2	3	88	5	2	2	83	2	1	1	52
sisteron nord à sortie A51 par A51 (vidéo)	05/05/2006	1	17h39	17h55	0h16.10	31	116	3	2	3	89	6	1	2	79	1	1	0	43
Entrée A51 à sisteron nord par A51	06/05/2006	1	09h45	10h00	0h15	31	123	2	1	2	83	1	1	1	53	1	1	0	45
sisteron nord à sortie A51 par A51	06/05/2006	1	10h11	10h27	0h15.50	31	117	4	2	3	93	7	1	1	82	2	0	0	39
Entrée A51 à sisteron nord par A51	06/05/2006	1	11h03	11h19	0h1604	31	115	2	2	2	49	4	2	1	35	1	1	0	17
sisteron nord à sortie A51 par A51 (vidéo)	06/05/2006	1	11h41	11h57	0h16.16	31	115	5	2	4	92	7	2	2	83	1	1	0	43
Entrée A51 à sisteron nord par A51 (vidéo)	06/05/2006	1	12h05	12h21	0h15.46	31	117	2	1	2	78	3	1	1	68	1	1	0	37
Nb total de mesures de la période; vitesse moyenne de la période		**22**					**117,45**												
gitatoire A51 la Saulce à sisteron nord par A51	10/11/2006	1	10h21	10h36	0h15	31	118	9	2	4	97	2	1	1	78	1	1	0	51
Nb total de mesures de la période; vitesse moyenne de la période		**1**					**118,00**												
sorties sud d'A51 de Sisteron à giratoire fin A51 par N85	03/05/2006	2	10h28	11h03	0h35	39	67	*14*	*20*	*18*	*52*	*17*	*15*	*11*	*44*	*18*	*8*	*4*	*30*
** Sisteron nord à giratoire fin A51 par N85*	03/05/2006	2	10h38	11h03	0h25	31	76	*12*	*11*	*11*	*58*	*10*	*7*	*5*	*47*	*7*	*3*	*1*	*28*
début A51 à entrée A51 sisteron sud par N85	03/05/2006	2	11h12	11h54	0h42	39	56	*18*	*28*	*19*	*40*	*14*	*22*	*11*	*31*	*10*	*15*	*4*	*17*
** début A51 à entrée A51 sisteron nord par N85*	03/05/2006	2	11h12	11h41	0h29	31	63	*14*	*16*	*11*	*42*	*11*	*11*	*5*	*29*	*5*	*7*	*1*	*9*
gitatoire A51 à sisteron nord pat N85 (vidéo)	04/05/2006	2	16h11	16h36	0h25	31	74	*9*	*9*	*8*	*51*	*10*	*6*	*4*	*39*	*3*	*3*	*0*	*9*
Sisteron nord à giratoire A51 par N85 (vidéo)	04/05/2006	2	16h40	17h05	0h25	31	74	*13*	*9*	*7*	*45*	*8*	*6*	*3*	*29*	*5*	*4*	*1*	*12*
Nb total de mesures de la période; vitesse moyenne de la période		**6**					**68,33**												
Sisteron nord à giratoire A51 la Saulce par N85	09/11/2006	2	10h23	10h45	0h22	31	85	*11*	*4*	*5*	*67*	*5*	*2*	*1*	*53*	*4*	*1*	*0*	*41*
gitatoire A51 la Saulce à sisteron nord par N85	09/11/2006	2	11h41	12h02	0h21	31	88	*9*	*3*	*3*	*63*	*4*	*2*	*1*	*51*	*3*	*1*	*0*	*32*
gitatoire A51 la Saulce à sisteron nord par N86	09/11/2006	2	12h08	12h29	0h20	31	90	*4*	*2*	*2*	*63*	*3*	*1*	*1*	*55*	*2*	*0*	*0*	*36*
Sisteron nord à giratoire A51 la Saulce par N85	09/11/2006	2	14h03	14h24	0h21	31	88	*14*	*2*	*3*	*69*	*3*	*1*	*1*	*58*	*2*	*0*	*0*	*42*
gitatoire A51 la Saulce à sisteron nord par N86	09/11/2006	2	14h34	14h55	0h21	31	88	*8*	*3*	*4*	*66*	*4*	*2*	*2*	*59*	*2*	*0*	*0*	*41*
Sisteron nord à giratoire A51 la Saulce par N85	09/11/2006	2	15h04	15h24	0h20	31	90	*4*	*2*	*2*	*62*	*4*	*1*	*1*	*56*	*3*	*0*	*0*	*48*
gitatoire A51 la Saulce à sisteron nord par N86	09/11/2006	2	15h47	16h08	0h21	31	88	*6*	*2*	*2*	*61*	*4*	*1*	*1*	*55*	*2*	*0*	*0*	*40*
Sisteron nord à giratoire A51 la Saulce par N85	09/11/2006	2	16h17	16h39	0h22	31	85	*12*	*5*	*6*	*67*	*11*	*3*	*3*	*61*	*2*	*0*	*0*	*40*
gitatoire A51 la Saulce à sisteron nord par N86	09/11/2006	2	16h49	17h10	0h21,3	31	87	*10*	*3*	*3*	*65*	*4*	*2*	*2*	*58*	*3*	*0*	*0*	*42*
Sisteron nord à giratoire A51 la Saulce par N85	09/11/2006	2	17h15	17h36	0h21	31	88	*5*	*2*	*2*	*60*	*4*	*1*	*1*	*53*	*4*	*0*	*0*	*47*
gitatoire A51 la Saulce à sisteron nord par N86	10/11/2006	2	08h21	08h44	0h23	31	80	*19*	*10*	*12*	*69*	*12*	*4*	*4*	*60*	*5*	*1*	*1*	*44*
Sisteron nord à giratoire A51 la Saulce par N85	10/11/2006	2	08h50	09h11	0h21,4	31	86	*13*	*3*	*3*	*63*	*3*	*2*	*1*	*49*	*2*	*1*	*0*	*28*
Sisteron nord à giratoire A51 la Saulce par N85	10/11/2006	2	10h44	11h05	0h21,3	31	87	*20*	*3*	*4*	*70*	*3*	*1*	*1*	*56*	*1*	*0*	*0*	*44*
Sisteron nord à giratoire A51 la Saulce par N85	10/11/2006	2	11h39	12h00	0h21,3	31	87	*10*	*3*	*4*	*69*	*4*	*1*	*1*	*56*	*2*	*0*	*0*	*44*
gitatoire A51 la Saulce à sisteron nord par N86	10/11/2006	2	13h56	14h17	0h21,3	31	87	*7*	*4*	*4*	*65*	*6*	*2*	*2*	*57*	*2*	*0*	*0*	*41*
Sisteron nord à giratoire A51 la Saulce par N85	10/11/2006	2	14h25	14h46	0h21	31	88	*7*	*2*	*2*	*65*	*3*	*1*	*1*	*56*	*2*	*0*	*0*	*42*
gitatoire A51 la Saulce à sisteron nord par N86	10/11/2006	2	17h48	18h09	0h21,3	31	87	*7*	*2*	*3*	*64*	*3*	*1*	*1*	*56*	*2*	*0*	*0*	*39*
gitatoire A51 la Saulce à sisteron nord par N86	11/11/2006	2	09h03	09h24	0h21	31	88	*5*	*3*	*3*	*62*	*4*	*2*	*2*	*56*	*3*	*0*	*0*	*45*
Nb total de mesures de la période; vitesse moyenne de la période		**18**					**87,06**												

Temps de parcours sur autoroute A.51	Temps de parcours sur la RN.85	Ecart de temps (A.51 par rapport à RN.85)
16 mn	21 mn	5 mn

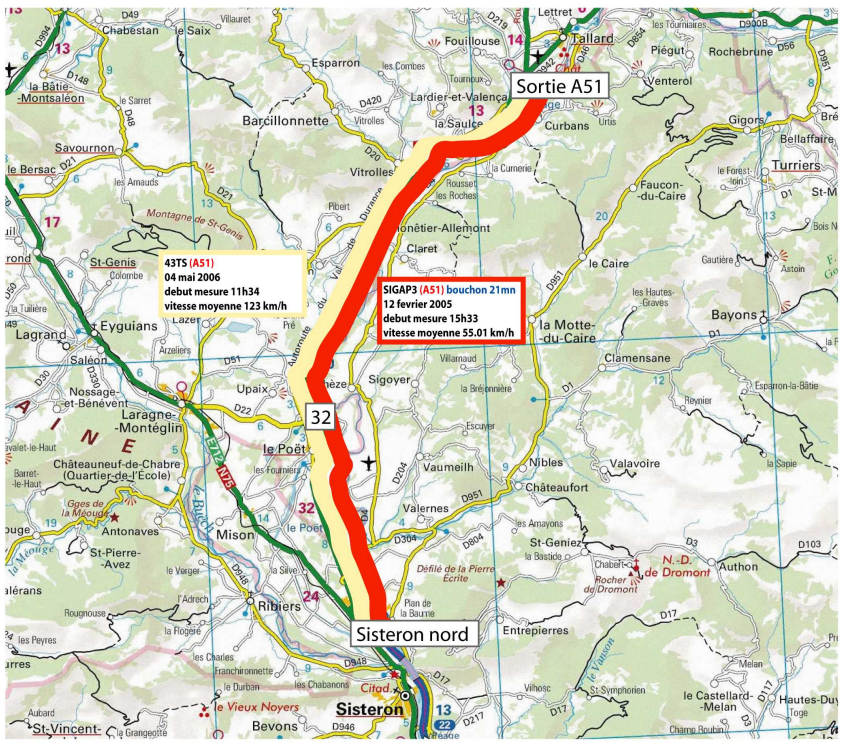
En 2006, si la section Sisteron - La Saulce d'A51 n'avait pas été en service (situation dite "de référence"), le trafic de la RN.85 aurait été plus élevé que celui qui y circule effectivement (plus de 13 000 véh/j contre 6 000) : en effet, il aurait également compris les véhicules qui en 2006 choisissent de circuler sur l'autoroute. Par ailleurs, les caractéristiques de la RN.85 auraient été conservées en l'état, donc moins bonnes, cet axe ayant bénéficié d'importantes modifications de tracés dans le cadre de l'opération A.51.

Dans ces conditions, les vitesses des véhicules y auraient été plus basses et les temps de parcours, donc, plus élevés. Par application d'équations "débit-vitesse" usuelles, on évalue que le temps de parcours moyen sur la route nationale aurait été supérieur, "en référence", de 10 mn à celui que l'on relève effectivement en 2006.

Au total, en 2006, l'autoroute permet donc un gain de temps d'environ 15 mn par rapport aux conditions de circulation qui auraient prévalu sur la RN.85 si A.51 n'avait pas été réalisée.

illustration 11 : valeurs extrêmes des mesures de vitesses sur la RN.85 et A.51

CARTE DES VITESSES SUR A51
EXTREMES (plus rapides et plus lentes)
hors agglomérations
EN ETE ET HORS ETE

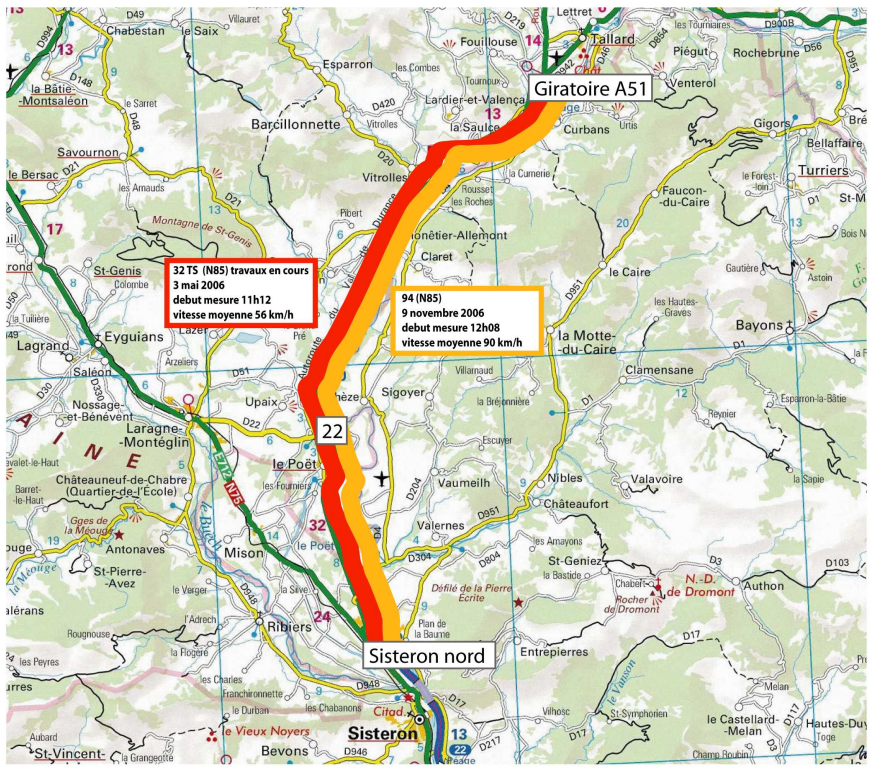


VITESSES DES MESURES

Vitesse moyenne

- 0 à 40 km/h 0 mesure
- 41 à 50 km/h 0 mesure
- 51 à 60 km/h 1 mesure
- 61 à 70 km/h 0 mesure
- 71 à 90 km/h 0 mesure
- 91 à 110 km/h 4 mesures
- 111 à 130 km/h 27 mesures
- 32 nombre de mesures sur l'itinéraire

CARTE DES VITESSES SUR N85
EXTREMES (plus rapides et plus lentes)
hors agglomérations
EN ETE ET HORS ETE



VITESSES DES MESURES

Vitesse moyenne

- 0 à 40 km/h 0 mesure
- 41 à 50 km/h 0 mesure
- 51 à 60 km/h 1 mesure
- 61 à 70 km/h 0 mesure
- 71 à 90 km/h 0 mesure
- 91 à 110 km/h 4 mesures
- 111 à 130 km/h 27 mesures
- 32 nombre de mesures sur l'itinéraire

En conclusion, l'usage du tronçon Sisteron - La Saulce de l'autoroute A.51 permet de réaliser en 2006 des gains de temps de l'ordre cinq minutes sur l'itinéraire entre Sisteron et La Saulce par rapport à la route nationale, représentant environ 25% de gain (le gain est ici exprimé comme le rapport entre le temps gagné (différence de temps autoroute-route) et le temps de parcours sur la RN.85).

Par rapport aux conditions de circulation qui auraient prévalu sur la RN.85 si la section Sisteron – La Saulce n'avait pas été mise en service (« situation de référence »), le gain de temps des automobilistes circulant sur la section autoroutière est de 15 mn. On notera que, par rapport à cette « situation de référence », les automobilistes qui continuent d'emprunter la RN.85 bénéficient, eux, d'un gain de temps de 10 mn.

4.1.2.4 Comparaison avec les estimations « ex ante »

L'écart de temps de parcours mesuré entre l'autoroute A.51 Sisteron – La Saulce et la RN.85 parallèle (de l'ordre de 5 mn), est proche, mais un peu en retrait, de l'estimation présentée dans le dossier d'Enquête Publique (écart de l'ordre de 8 minutes).

4.2 Les trafics

4.2.1 Les flux de trafics

Le présent chapitre a pour objectif d'établir la comparaison des flux sud – nord du corridor Sisteron – La Saulce :

- entre 1997 et 2005 ;
- pour un jour de pointe et pour un jour moyen.

4.2.1.1 Les prévisions du dossier de DUP

Le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ne fournit pas d'éléments précis sur les effets attendus de la section Sisteron - La Saulce en terme de composition des trafics.

Dans un chapitre intitulé « les effets sur les fonctions assurées et sur les conditions de circulation » (p.180), il est mentionné : *« La nouvelle infrastructure autoroutière assurera les échanges longue distance nord-sud et permettra une meilleure accessibilité des zones montagneuses des Alpes du Sud encore éloignées des grands courants de circulation (...). Le délestage du trafic de transit varie de 23% pour une solution par Lus à 15 % pour une solution passant par l'est de Gap ».*

Il convient de noter que ces prévisions concernent la totalité du projet Sisteron - Grenoble, et non la seule section Sisteron - La Saulce, pour laquelle il est à supposer que le report du transit nord-sud serait bien moindre (en particulier, le report depuis l'autoroute A.7 est certainement négligeable).

4.2.1.2 Bilan a posteriori des flux de trafics

La méthodologie

Les éléments de comparaison des flux origines – destinations (O/D) sont issus de l'exploitation des enquêtes O/D réalisées :

- en 1997, le 25 mars sur la RN.85 à hauteur de La Saulce dans le sens sud – nord ; cette enquête a été réalisée par le CETE MEDITERRANEE au titre des études menées par l'Etat pour le projet de prolongement de l'autoroute A.51 en direction de Grenoble ;

- en 2006, le 4 avril et le 15 avril à la barrière de péage pleine voie de La Saulce de l'autoroute A.51, et au PR 71 de la RN.85 (sur la déviation de l'ancienne route nationale qui traversait les bourgs du Poët et d'Upaix). Les enquêtes à ces deux derniers postes ont été réalisées dans le cadre du présent bilan LOTI à la demande et pour le compte d'ESCOTA ; pour l'enquête de 2006, on trouvera ci-dessous les principales caractéristiques et les résultats exploités. Un rapport d'enquête plus détaillé est annexé au présent bilan, qui expose en particulier les conditions de déroulement de l'enquête et ses principaux résultats bruts ;

- cette enquête a été réalisée en 2006, mais la structure des déplacements qu'elle met en évidence a été appliquée aux volumes de trafics de 2005 (dernière année disponible pour les relevés de comptage annuel).

Les enquêtes du 25 mars 1997 et du 4 avril 2006 ayant été réalisées dans des **conditions homogènes** (un jour ouvrable hors saison touristique), leurs résultats peuvent être comparés pour apprécier l'évolution des flux, avant et après mise en service, en tenant compte toutefois de la différence de localisation des postes d'enquêtes des deux périodes.

Les flux ont été redressés :

- sur le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA), 1997 et 2005, sur le sens de circulation sud – nord (sens des enquêtes), pour les enquêtes réalisées en jour ouvrable hors saison touristique ;
- sur le trafic dit Jour de Pointe (JdP), sur le même sens de circulation, pour les enquêtes réalisées le 15 avril 2006, ce trafic rend compte de la pointe annuelle se produisant au cours de la période des sports d'hiver.

Le **redressement** consiste en l'application, à chaque véhicule intercepté, de coefficients permettant de reconstituer la totalité du trafic à partir de l'échantillon enquêté. Ces coefficients sont fondés sur les recensements du trafic à partir de compteurs temporaires sur le lieu d'enquête et comparés aux données fournies par la station de comptage automatique permanente SIREDO la plus proche

Du fait de la différence de localisation sur la RN.85 entre le poste d'enquête (déviation d'Upaix) et la station SIREDO (Valenty), les flux interceptés par l'enquête sont inférieurs au trafic mesuré par la station SIREDO.

En effet, les trafics générés par les agglomérations d'Upaix et du Poët avec le nord, soit environ 1 300 véhicules/jour (un sens de circulation) ne pouvaient pas être interceptés par l'enquête.

Le flux de trafic intercepté par les enquêtes de 2006 correspond ainsi à un trafic moyen journalier annuel (TMJA) de 4 910 véhicules/jour pour un trafic TMJA total de 6 200 véhicules sur la coupure RN 85 + A.51 (au droit de Valenty), pour un sens de circulation.

Du fait des limites de l'échantillon enquêté par rapport à l'ensemble du trafic annuel, **les volumes de trafic indiqués représentent des ordres de grandeur**, qui sont suffisants pour répondre à l'objectif de comparaison des flux avant et après mise en service d'A.51 Sisteron – La Saulce. Ils seront également suffisamment précis pour rapprocher la structure des flux de 2006 à celle retenue comme base de projections dans les études de trafics ayant servi à l'élaboration du dossier de DUP (voir ci-après le chapitre 4.2.2).

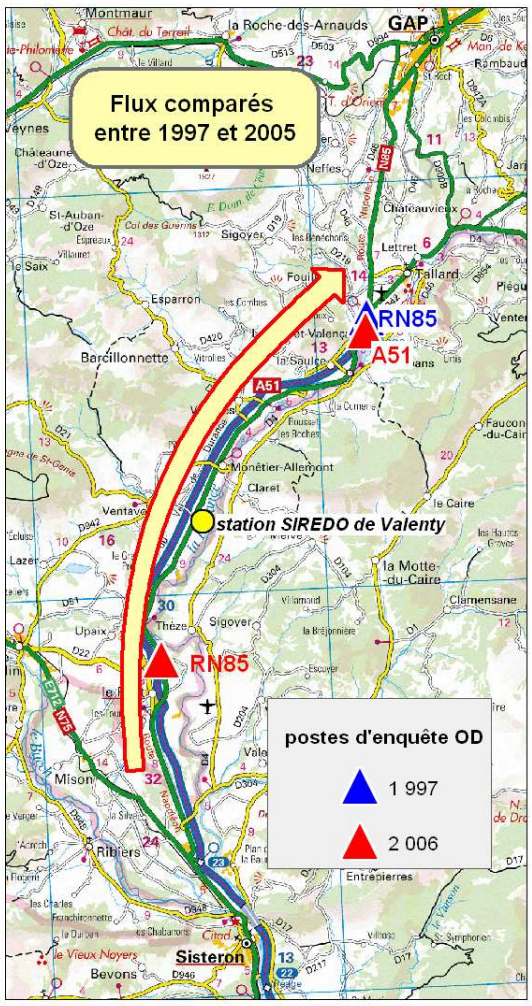


illustration 12 : postes d'enquête et flux comparés

Le découpage d'exploitation

Les origines et les destinations des véhicules interceptés, ont été regroupées en zones suivant le découpage cartographié ci-après (illustrations ci-contre et en page suivante).

Ces cartes permettent de visualiser le périmètre géographique des zones origines et destination des flux. Ces zones correspondent généralement à des communes dans la zone proche de la section d'A.51 étudiée et à des regroupements de communes ou de cantons, puis de département et de régions, au fur et à mesure que l'on s'en éloigne.

Les flux de déplacements sont présentés regroupés de zone d'origine à zone de destination.

illustration 13 : le découpage d'exploitation des enquêtes Origines-Destinations

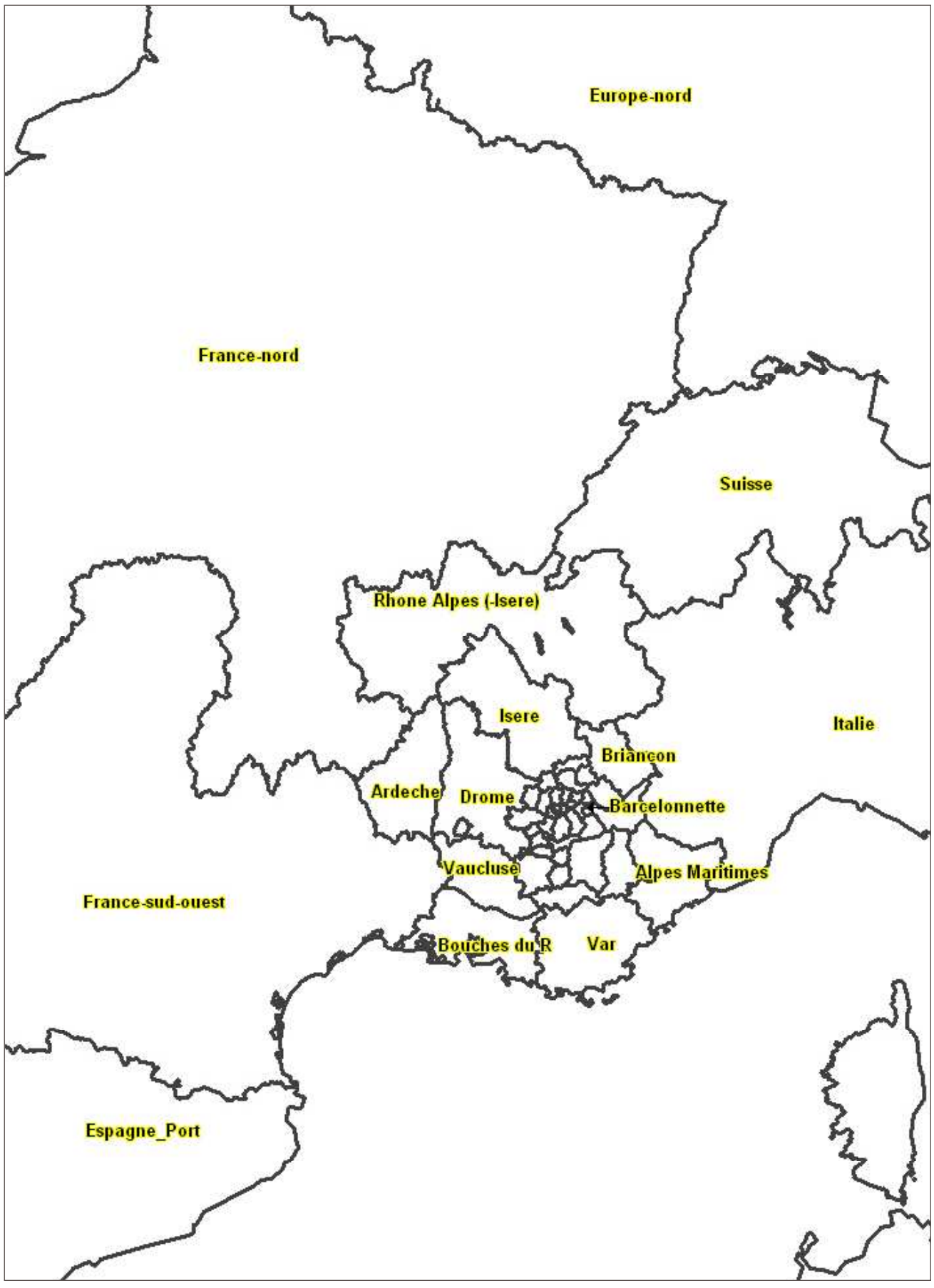
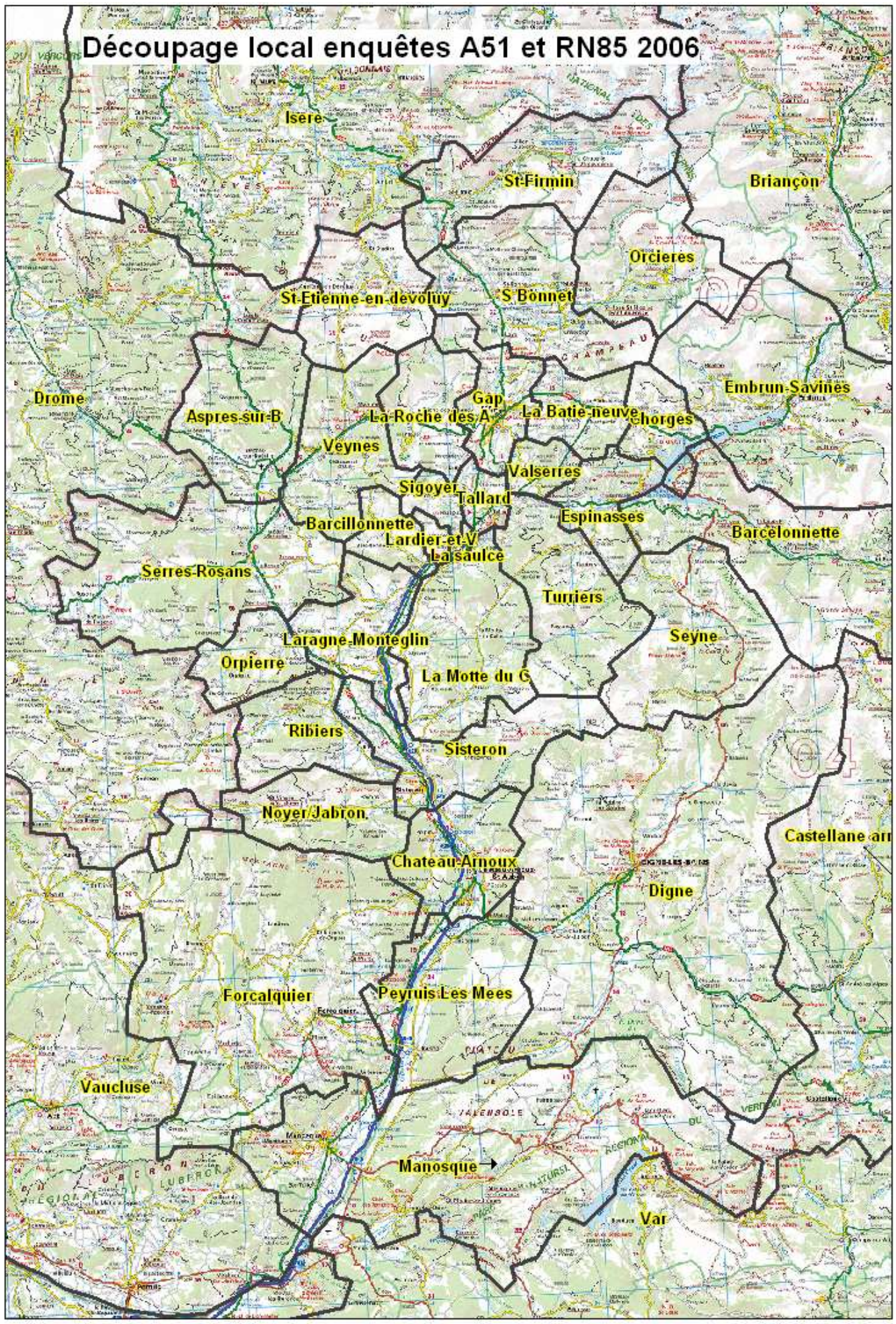


illustration 14 : le découpage local



Les flux en 1997 et 2005

Les **premières analyses** mettent en évidence les points suivants :

- près de la moitié (44%) des véhicules interceptés en 2006 (mais redressés en TMJA 2005) se dirigent vers la ville de Gap, un tiers venant du département des Bouches-du-Rhône.

- le flux Bouches-du-Rhône => Gap est le premier flux en importance avec 748 véhicules/ jour en 2005, soit 15% du total. Ce flux est en forte croissance (+116%) depuis 1997.

- au niveau départemental les origines apparaissent relativement dispersées géographiquement (Alpes-de-Haute-Provence, Bouches-du-Rhône, Var Vaucluse), alors que **les destinations sont fortement concentrées** dans le département des Hautes-Alpes et en particulier vers Gap. La Haute vallée de la Durance (Briançon et Embrun) est la destination de 20% des véhicules, la vallée de l'Ubaye 6%.

  Les destinations plus au nord sont très minoritaires, 3% vers l'Italie, seulement 2% vers l'Isère : la mise en service de la section autoroutière ne les a pas fait progresser significativement.

- le trafic plus local**, Sisteron vers Gap** représente 441 véhicules/jour, soit 9% du total. Avec 17% de croissance, **son évolution depuis 1997 est très inférieure** à l'évolution moyenne des flux de transit (+70%).

- de manière générale, les flux de transit[7] significatifs (supérieur à 50 véhicules/jour) s'affectent sur l'autoroute dans une proportion majoritaire (82%), avec, cependant, des variations suivant la longueur du déplacement. Ainsi les flux depuis le département des Bouches-du-Rhône vers Gap s'affectent à plus de 90% sur l'autoroute, cette proportion diminuant à moins de la moitié (44%) pour ceux de Sisteron vers Gap.

Le tableau n°1 présente l'estimation des principales origines et destinations recensées en 2005 (en TMJA) dans le corridor Sisteron – La Saulce au droit de la déviation d'Upaix / Le Poët ; le total de ces flux O/D représente 82% du trafic moyen journalier annuel (A.51 + RN.85 Sisteron – Monêtier-Allemont).

Le tableau n°2 présente l'estimation des évolutions des flux origines/ destinations supérieurs à 50 véhicules/jour par sens en 2005 (TMJA). Le total de ces flux O/D (un sens) représente, en 2005, 45% du trafic moyen journalier annuel du sens sud => nord.

Tableau 1 : corridor RN.85 / A.51 : origines et destinations en JMA 2005 (un sens de circulation) au droit de la déviation d'Upaix / Le Poët

Zone d'origine	nb de véhicules JMA 2005	%	Zone de destination	nb de véhicules JMA 2005	%
Bouches-du-Rhône	1 682	34,3%	Gap	2 375	48,4%
Sisteron	791	16,1%	Briançon	656	13,4%
Manosque	578	11,8%	Embrun-Savines	306	6,2%
Var	395	8,0%	Barcelonnette	300	6,1%
Digne	346	7,1%	Italie	147	3,0%
Château-Arnoux	220	4,5%	Laragne-Monteglin	123	2,5%
Vaucluse	192	3,9%	Saint-Bonnet	101	2,0%
Peyruis Les Mées	176	3,6%	Chorges	94	1,9%
France-sud-ouest	139	2,8%	Isère	86	1,8%
Alpes Maritimes	117	2,4%	La Saulce	84	1,7%
Forcalquier	51	1,0%	Tallard	81	1,7%
Laragne-Montéglin	44	0,9%	Orcières	71	1,4%
Espagne_Portugal	36	0,7%	La Batie-Neuve	63	1,3%
Castellane	33	0,7%	Rhone-Alpes (hors Isere)	47	1,0%
La Motte du Caire	29	0,6%	La Motte-du-Caire	42	0,9%
autres	80	1,6%	Espinasses	39	0,8%
Total	**4 910**	**100,0%**	France-nord	30	0,6%
			St-Firmin	28	0,6%
			Suisse	26	0,5%
			La Roche des A	24	0,5%
			Europe-nord	23	0,5%
			Seyne	22	0,4%
			Barcillonnette	16	0,3%
			Savoies I	15	0,3%
			Turriers	14	0,3%
			Digne	13	0,3%
			Lardier-et-V	11	0,2%
			Drôme	10	0,2%
			autres	64	1,3%
			Total	**4 910**	**100,0%**

Tableau 2 : évolution 1997 – 2005 des principaux flux de transit (un sens de circulation) et part de l'autoroute

FLUX supérieurs à 50 véhicules/jour TMJA 2005 1sens de circulation		TMJA 1997	TMJA 2005			Evolution 1997 - 2005
Zone Origine	Zone Destination	RN 85	A.51	% A.51	Total A.51 + RN 85	en %
Manosque	Embrun-Savines	19	50	85%	59	219%
Var	Gap	45	123	89%	138	209%
Château-Arnoux	Gap	44	85	64%	133	203%
Vaucluse	Briançon	20	49	92%	53	169%
Manosque	Gap	147	283	87%	327	123%
Peyruis Les Mées	Gap	40	74	84%	88	118%
Bouches-du-Rhône	Gap	346	709	95%	748	116%
Bouches-du-Rhône	Barcelonnette	62	119	93%	128	107%
Bouches-du-Rhône	Saint- Bonnet	34	61	94%	65	93%
Vaucluse	Gap	44	61	88%	69	57%
Var	Briançon	59	76	94%	81	38%
Bouches-du-Rhône	Briançon	248	310	91%	342	38%
Digne	Gap	178	186	82%	228	28%
Bouches-du-Rhône	Embrun-Savines	65	62	79%	78	19%
Sisteron	Gap	377	196	44%	441	17%
Bouches-du-Rhône	Italie	61	52	90%	58	-6%
Total		1 789	2 496	82%	3 036	70%

[7] Pour les analyses Origine/Destination, les flux de transit sont ceux qui effectuent au moins l'intégralité du trajet Sisteron – La Saulce.

Les flux en Jour de pointe (JdP) et en Jour moyen annuel (JMA)

Les flux du JdP sont calculés en sommant les deux postes d'enquête A.51 et RN.85 (qui ne comportent pas de doubles comptes).

Au regard des premières analyses, il ressort que :

- En jour de pointe, les origines et les destinations des flux de véhicules empruntant la vallée de la Durance entre Sisteron et La Saulce apparaissent significativement différentes de celles d'un jour moyen. Elles reflètent la spécificité du trafic touristique et de loisir de cette période.

- Globalement les flux de trafic interceptés sur la coupure (RN.85 + autoroute) sont affectés d'un facteur 1,8 en jour de pointe par rapport au JMA. Ce facteur augmente à 2,1 pour les flux de transit qui effectuent au moins la totalité du parcours Sisteron – La Saulce, sur route nationale ou autoroute.

- Les origines des véhicules : le département des **Bouches-du-Rhône représente en JdP plus de la moitié (53%) des origines**, le volume de trafic issu de cette zone étant presque multiplié par trois (2,8). Les départements du Var et des Alpes-Maritimes augmentent aussi très fortement leur volume d'émission (respectivement 3,4 et 5,8). A contrario, la part du trafic local, issu de Sisteron ou de Manosque, chute en volume comme en part relative.

- Les destinations des véhicules : ce sont logiquement les destinations abritant des stations de sport d'hiver qui voient leurs parts augmenter fortement. En premier lieu **la zone de Briançon**, qui attire près de quatre fois plus de véhicules (3,7) et devient la **première destination en devançant la ville de Gap**. La ville de Gap voit son trafic, et surtout sa part relative, baisser fortement (de 48% à 21% des destinations). Les zones de Barcelonnette, Saint-Bonnet, Orcières, Embrun, St-Etienne-en-Dévoluy et le département de l'Isère, connaissent également des progressions fortes.

- **Les flux les plus importants sont émis par le département des Bouches-du-Rhône vers Briançon**, Gap, Embrun et Barcelonnette. Ces quatre flux représentent 45% de la totalité du transit Sisteron – La Saulce, RN.85 et autoroute confondues.

  Les flux locaux ont tendance à régresser, en valeur absolue comme relative, en période de pointe : Sisteron => Gap passe de la troisième à la septième place par ordre de volume, Manosque => Embrun est divisé par trois.

  Des flux, non ou très peu interceptés en jour moyen, apparaissent : Alpes-Maritimes => (Briançon, Isère), Var => Saint-Bonnet, ou Bouches-du-Rhône => Rhône-Alpes.

  La part de l'autoroute est significativement plus élevée pour les flux touristiques (généralement supérieure à 90%) que pour les flux locaux (Manosque => Gap 74% ; Sisteron => Gap 33%).

Les tableaux en annexe du présent dossier détaillent :

- les origines et destinations (O/D) des flux interceptés le jour de pointe et leur comparaison avec les O/D des flux du jour moyen de l'année 2005 ;
- les flux sud – nord, transitant par la zone Sisteron – La Saulce, interceptés le jour de pointe, supérieurs à 50 véhicules/jour, et leur comparaison avec les flux du jour moyen de l'année 2005.

Le tableau n°3 ci après compare les flux en jour de pointe et JMA et leur part sur l'autoroute.

Tableau 3 : corridor RN.85 / A.51 : volume et part sur autoroute des principaux flux (supérieurs à 50 véh/j) en jour de pointe, et comparaison avec un jour moyen, au droit de la déviation d'Upaix / Le Poët

FLUX supérieurs à 50 véhicules/jour		Trafic jour de pointe 2006			TMJA 2005			pointe/ JMA
Zone Origine	Zone Destination	A.51	% A.51	Total A.51 + RN 85	A.51	% A.51	Total A.51 + RN 85	
Bouches-du-R	Briançon	1 355	94%	1 436	310	91%	342	4,2
Bouches-du-R	Gap	6 44	89%	724	709	95%	748	1,0
Bouches-du-R	Embrun-Savines	510	93%	548	62	79%	78	7,0
Bouches-du-R	Barcelonnette	498	93%	536	119	93%	128	4,2
Var	Briançon	384	90%	426	76	94%	81	5,3
Bouches-du-R	Saint-Bonnet	280	89%	314	61	94%	65	4,8
Sisteron	Gap	90	33%	271	196	44%	441	0,6
Bouches-du-R	Orcières	225	94%	240	36	90%	40	6,0
Var	Gap	211	95%	223	123	89%	138	1,6
Bouches-du-R	Isère	185	93%	199	30	100%	30	6,7
Vaucluse	Briançon	151	94%	160	49	92%	53	3,0
Alpes-Maritimes	Briançon	140	92%	153	0	0%	3	48,9
Alpes-Maritimes	Isère	136	93%	147	11	97%	11	13,0
Digne	Gap	108	73%	147	186	82%	228	0,6
Bouches-du-R	Italie	114	92%	124	52	90%	58	2,1
Var	Isère	113	95%	119	21	88%	24	5,0
Var	Barcelonnette	106	93%	114	48	96%	50	2,3
Manosque	Gap	74	74%	100	283	87%	327	0,3
Var	Saint-Bonnet	88	89%	99	0	-	0	-
Bouches-du-R	Rhône-Alpes (-Isère)	95	100%	95	0	-	0	-
Alpes-Maritimes	Gap	64	68%	94	7	44%	16	5,9
Alpes-Maritimes	Embrun-Savines	83	97%	86	18	90%	20	4,3
Var	Embrun-Savines	67	85%	79	34	100%	34	2,3
Vaucluse	Gap	49	64%	77	61	88%	69	1,1
Bouches-du-R	Espinasses	68	89%	76	14	82%	17	4,5
France-sud-ouest	Briançon	75	100%	75	36	95%	38	2,0
Bouches-du-R	Chorges	57	88%	65	32	94%	34	1,9
Var	Orcières	60	94%	64	6	100%	6	10,7
Bouches-du-R	St-Firmin	55	96%	57	13	87%	15	3,8
Alpes-Maritimes	France-nord	53	95%	56	0	0%	3	16,7
Vaucluse	Italie	44	86%	51	1	17%	6	8,5
Bouches-du-R	Seyne	49	96%	51	7	98%	7	7,2
Chateau-Arnoux	Gap	8	17%	48	85	64%	133	0,4
Peyruis Les Mees	Gap	20	50%	40	74	84%	88	0,5
France-sud-ouest	Gap	21	84%	25	42	84%	50	0,5
Manosque	Embrun-Savines	11	69%	16	50	85%	59	0,3
Total flux >50 véh		*6 291*	*88%*	*7 135*	*2 852*	*83%*	*3 441*	*2,1*
Total flux interceptés enquête		**7 523**	**84%**	**8929**	**3 778**	**77%**	**4 910**	**1,8**

4.2.2 La charge du réseau

Un rapport spécifique concernant les trafics est annexé au présent bilan (annexe 1). Les éléments présentés ci-dessous en constituent une synthèse.

4.2.2.1 Les prévisions du dossier de DUP

Le dossier de DUP n'indique pas de prévisions de trafics pour un aménagement **circonscrit à la seule** section Sisteron – La Saulce.

En effet, la construction de cette section autoroutière étant considérée comme une première étape de l'aménagement complet, le dossier de DUP présentait des prévisions de trafic pour des variantes de tracé d'A.51 depuis Sisteron jusqu'à Grenoble : ces prévisions devaient mettre en évidence l'enjeu essentiel des reports vers A.51 du trafic de transit à longue distance de la vallée du Rhône. Ce dossier mentionnait qu'en « phase intermédiaire correspondant à la réalisation de la seule section Sisteron – La Saulce, le trafic supporté par l'autoroute en l'an 2000 sera de l'ordre de 8 000 véhicules / jours. »

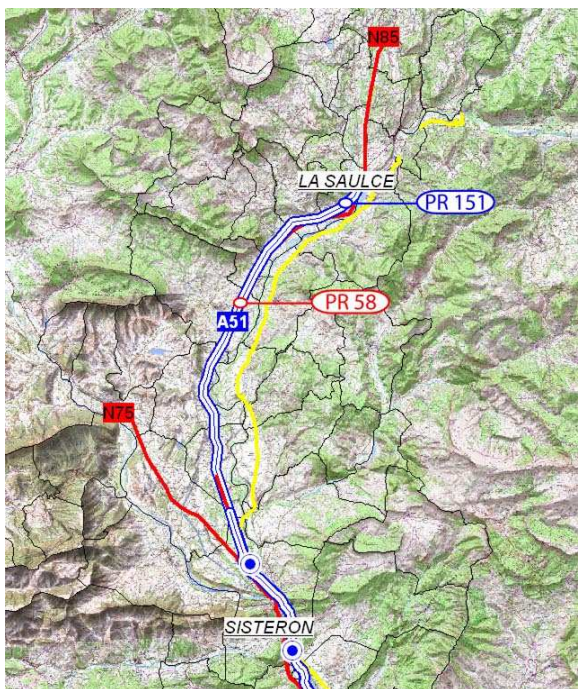
Dans le cadre des études d'avant-projet sommaire (APS) portant sur la liaison A.51 Grenoble - Sisteron, section Sisteron - La Saulce, **une étude de trafic spécifique** avait été effectuée pour la réalisation du seul tronçon Sisteron - La Saulce. Cette étude avait été réalisée par le CETE MEDITERRANEE avec le logiciel ad hoc développé par la Direction des Routes / SETRA (ARIANE 4).

Les résultats de cette étude étaient présentés dans la pièce K « Etude de trafic et bilan économique généralisé » du Volet B « Pièces complémentaires non contractuelles » du dossier d'APS.

C'est avec ces résultats détaillés que les analyses comparatives sont réalisées dans le cadre du présent bilan LOTI.

4.2.2.2 Les évolutions de trafics

Les deux sections analysées se situent entre Sisteron et La Saulce sur la RN.85, au PR 58, et sur l'autoroute A.51.



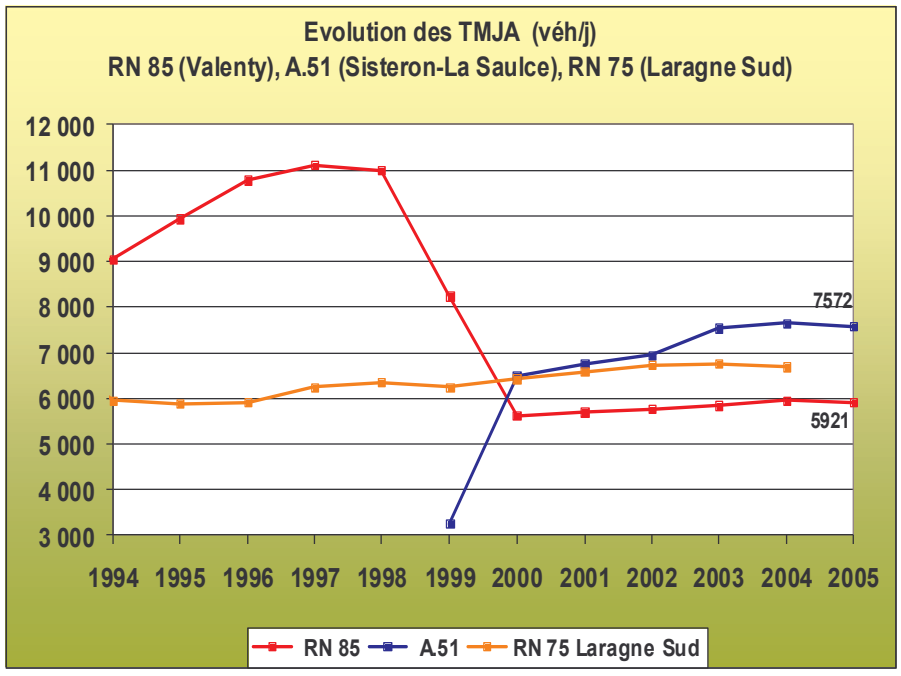
***TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annuel qui mesure le nombre moyen de véhicules par jour circulant dans un sens ou dans les deux sens, calculé sur les douze mois de l'année.*

***TMJE** : Trafic Moyen Journalier Estival, calculé sur les deux mois de juillet et août.*

	JMA			JME		
	A.51	RN 85	Total	A.51	RN 85	Total
2005	7 572	5 921	13 493	10 685	6 953	17 638
2000	6 494	5 619	12 113	8 926	6 818	15 744
évol 2000-2005	17%	5%	11%	20%	2%	12%
évol moy annuelle	3,3%	1,1%	2,3%	3,9%	0,4%	2,4%

L'analyse de l'évolution des TMJA depuis 1994 indique :

- la baisse sensible (environ -50 %) du trafic moyen journalier sur la RN.85 à la mise en service de la section autoroutière Sisteron - La Saulce ;
- un tassement de ce trafic en 1997 et 1998, lié à l'impact des travaux sur les conditions de circulation sur la RN.85 ;
- un trafic de la section Sisteron - La Saulce d'A.51 de 6 500 véhicules/jour à la mise en service en 2000, qui connaît ensuite une montée en charge jusqu'en 2003, suivie d'une stabilisation entre 2003 et 2005 ;
- entre 2000 et 2005, une croissance moyenne linéaire du trafic trois fois plus forte sur A.51 (3,3% par an) que sur la RN.85 (1,1%) ;
- une incidence négligeable de la mise en service sur le trafic de la RN.75.

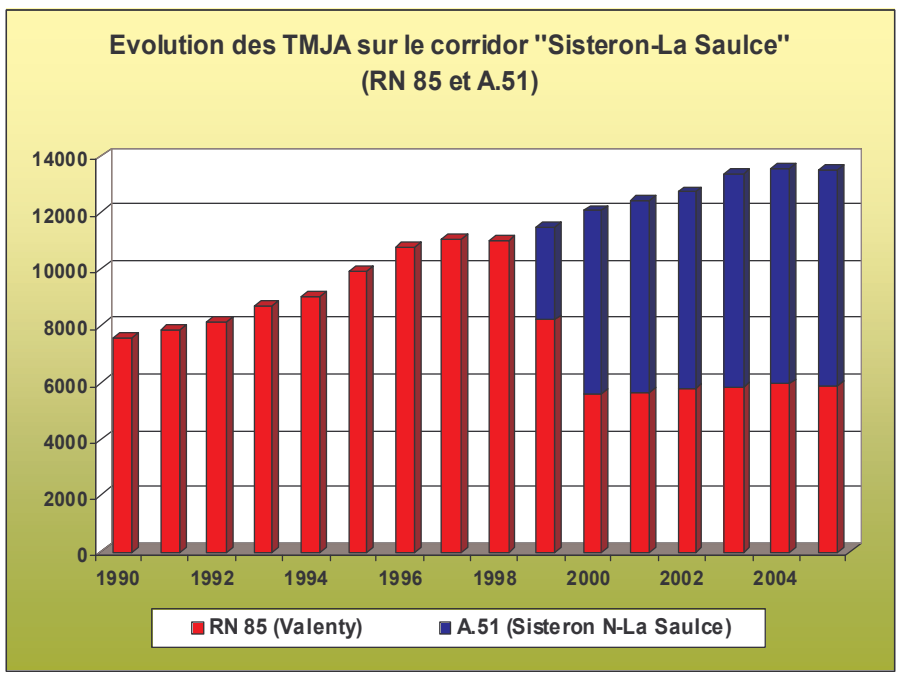


Sources : CETE MEDITERRANEE (N.75, N.85) et ESCOTA (A.51)

Un trafic induit négligeable

L'analyse de l'évolution du trafic sur une coupure (A.51 + RN.85) entre Sisteron et La Saulce ne met pas en évidence, avec la mise en service de la nouvelle section autoroutière en milieu d'année 1999, d'accroissement particulier des trafics par rapport à la tendance 1990-1998.

On peut en conclure que l'induction de trafic due à la mise en service de la section autoroutière Sisteron - La Saulce est négligeable.



Sources : CETE MEDITERRANEE (N.75, N.85) et ESCOTA (A.51)

Le trafic JME (jour moyen été)

	Rapport TJME/TJMA		
	A.51	RN 85	Total
2005	1,33	1,15	1,25
2000	1,38	1,16	1,28
1995	-	1,31	1,31

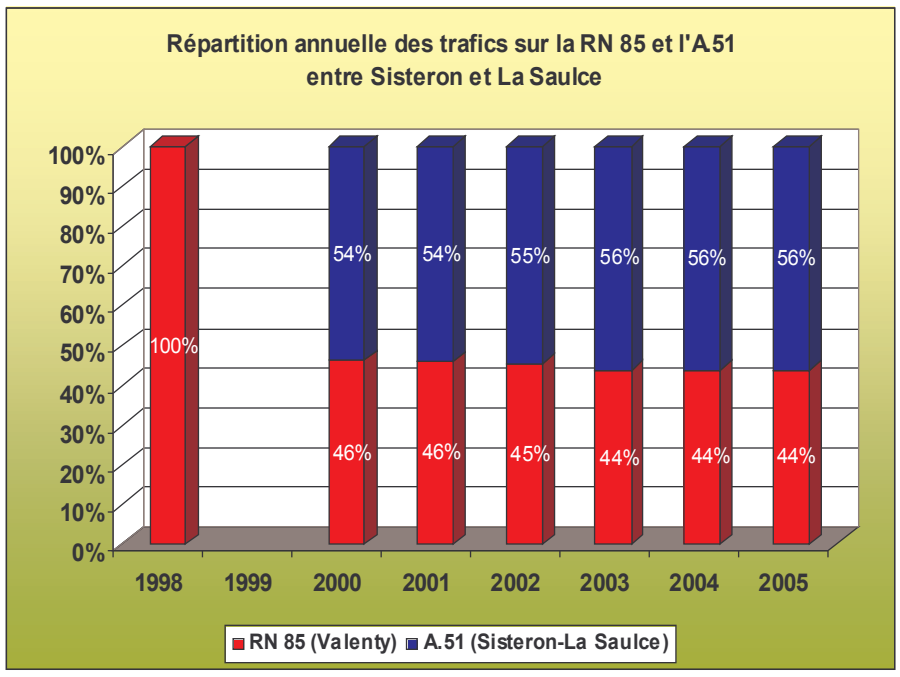
Plus élevé sur autoroute, le ratio TJME/TJMA est de 1,33 en moyenne en 2005, contre 1,15 sur la RN.85. L'autoroute se charge en été davantage de trafic « longue distance » que la RN.85, qui reste une infrastructure de desserte départementale ou locale.

En 1995, avant la mise en service de l'infrastructure autoroutière, la RN.85 possédait le même ratio TMJE/TMJA que l'autoroute actuellement et assurait la fonction actuelle de transit d'A.51. Les pointes estivales dues au trafic « longue distance » se sont transférées de la RN.85 vers la nouvelle section d'A.51

4.2.2.3 La répartition des trafics

Répartition route nationale / autoroute

Le trafic reste relativement équilibré entre les deux infrastructures : 56% sur autoroute et 44% sur route nationale. Les chiffres sont stables depuis trois ans.



Sources : CETE MEDITERRANEE (N75, N85) et ESCOTA (A.51)

L'année 1999 a été neutralisée, car elle ne peut être représentative de la répartition des trafics entre les deux infrastructures : la mise en service de la section autoroutière en juin 1999 ne permet pas une comparaison avec les trafics de la RN.85 sur l'ensemble de l'année et la répartition des trafics serait faussée.

Dans le rapport relatif aux trafics annexé au présent document, On trouvera **plusieurs types d'analyse** portant notamment sur les périodes de pointe annuelle, hebdomadaire, ainsi que sur la fréquentation des poids lourds (PL).

Les analyses mensuelles des trafics, par type de jour et des périodes horaires les plus chargées sur une année, confirment l'absorption des pics de trafics touristiques (week-ends et jours fériés) et vacanciers (hivernaux ou estivaux) par l'autoroute A.51 depuis la mise en service de la section Sisteron - La Saulce : la RN.85 a vu son trafic s'homogénéiser et devenir à caractère plus local, soulagée des trafics « longue distance » par l'infrastructure autoroutière en période de pointe.

Répartition des trafics par sens de circulation

Trafic annuel moyen par sens de circulation (en véh/j)			
Année	*sens Sisteron-La Saulce ("sens Sud-Nord")*	*sens La Saulce-Sisteron ("sens Nord-Sud")*	Ecart
2000	3407	3087	10,4%
2004	3930	3720	5,6%

Source : ESCOTA

Le tableau ci-dessus compare les niveaux de trafics des deux sens de circulation de la section autoroutière Sisteron – La Saulce. Contrairement à ce qui est observé sur les autres sections de l'autoroute A.51, on constate un déséquilibre sensible entre les deux sens.

Ainsi, l'année suivant la mise en service de la nouvelle section d'A.51 (2000), environ 10% des usagers de l'autoroute ne l'empruntaient que dans le sens sud-nord (Sisteron - La Saulce). Ce phénomène s'explique très probablement comme suit :

- dans le sens nord – sud, compte tenu de la bonne qualité de la RN.85 parallèle, certains automobilistes, se rendant par exemple de Gap à Marseille hors période de pointe, n'entrent pas sur l'autoroute à la gare de péage de La Saulce, mais y entrent à Sisteron-Nord, perdant seulement quelque minutes moyennant l'économie du montant du péage ;
- au retour, dans le sens sud – nord, l'automobiliste arrivant à hauteur de Sisteron circule depuis plus d'une heure sur l'autoroute : le confort et le sentiment de sécurité que lui a procurés la conduite sur l'autoroute constituent une incitation naturelle à ne pas sortir d'A.51 à Sisteron–Nord et à y rester jusqu'à La Saulce (également, il est probable que, dans cet état d'esprit, la manœuvre de sortir au diffuseur de Sisteron (circulation sur la bretelle, etc.) soit perçue comme plus contraignante que de quitter l'autoroute en gare de péage pleine voie à La Saulce).

Cependant, l'ampleur du phénomène s'estompe avec le temps, puisque, quatre années plus tard (2004), seulement 5% environ des automobilistes maintenaient cette utilisation dissymétrique de la section autoroutière Sisteron – La Saulce.

4.2.2.4 Les effets sur les sections en aval de Sisteron

L'analyse des trafics sur des coupures au sud de Sisteron met en évidence **un phénomène de report de trafic depuis la RN.85 vers l'autoroute A.51** au cours des deux années qui ont suivi la mise en service de la section autoroutière Sisteron-La Saulce.

Ces reports sont de l'ordre de :

- 800 à 850 véhicules/jour (TMJA) entre Sisteron et Aubignosc ;
- 400 à 450 véhicules/jour entre Aubignosc et Manosque.

Ce phénomène s'observe classiquement sur le réseau autoroutier à péage : l'accroissement de la continuité autoroutière permise par l'ouverture d'une nouvelle section augmente l'attractivité des sections autoroutières existantes qu'elle vient prolonger.

Au sud de Sisteron, les trafics du corridor ''RN.85 + A.51'' n'augmentent pas de manière particulière à la mise en service de la section Sisteron - La Saulce, ce qui confirme **l'analyse selon laquelle le trafic induit par la nouvelle infrastructure a été négligeable**.

4.2.2.5 Rapprochement des trafics prévus et constatés

La comparaison entre la fréquentation constatée de la section autoroutière Sisteron – La Saulce et celle qui avait été prévue dans l'étude de trafic réalisée en 1991 (APS). Les prévisions de trafics aux horizons 2000 et 2005 ont été comparées aux charges réellement constatées. Les charges sont exprimées en TMJA, tous véhicules confondus, conformément aux données de l'étude de trafic de 1991.

L'horizon 2005 ne figurait pas dans l'étude de 1991 : il a donc été reconstitué par interpolation linéaire entre les horizons 2000 et 2010, le réseau modélisé étant identique à ces deux dates.

Les illustrations des pages suivantes indiquent, arc par arc du réseau modélisé en 1991, les trafics prévus et constatés aux horizons 2000 et 2005. Pour le corridor Sisteron – La Saulce (A.51 et RN.85), les valeurs des trafics sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4: comparaison des trafics prévus et réels - horizons 2000 et 2005

	2000			2005		
	Estimat.	Constat.	Différ.	Estimat.	Constat.	Différ.
A.51	8160	6494	-20,7%	9040	7572	-16,2%
RN.85 Sud	2040	4562	123,6%	2260	4711	108,4%
RN.85 Nord	3610	5619	55,7%	3820	5921	55,0%

Globalement, sur la somme des deux axes du corridor Sisteron – Gap (RN.85 + A.51), au droit de Valenty, les trafics prévus et constatés sont assez proches (pour l'horizon 2000 : 11 056 véhicules/jour constatés pour 10 200 en prévision, soit un écart de 8%).

Cette relative similitude recouvre néanmoins des écarts significatifs pour chacun des axes.

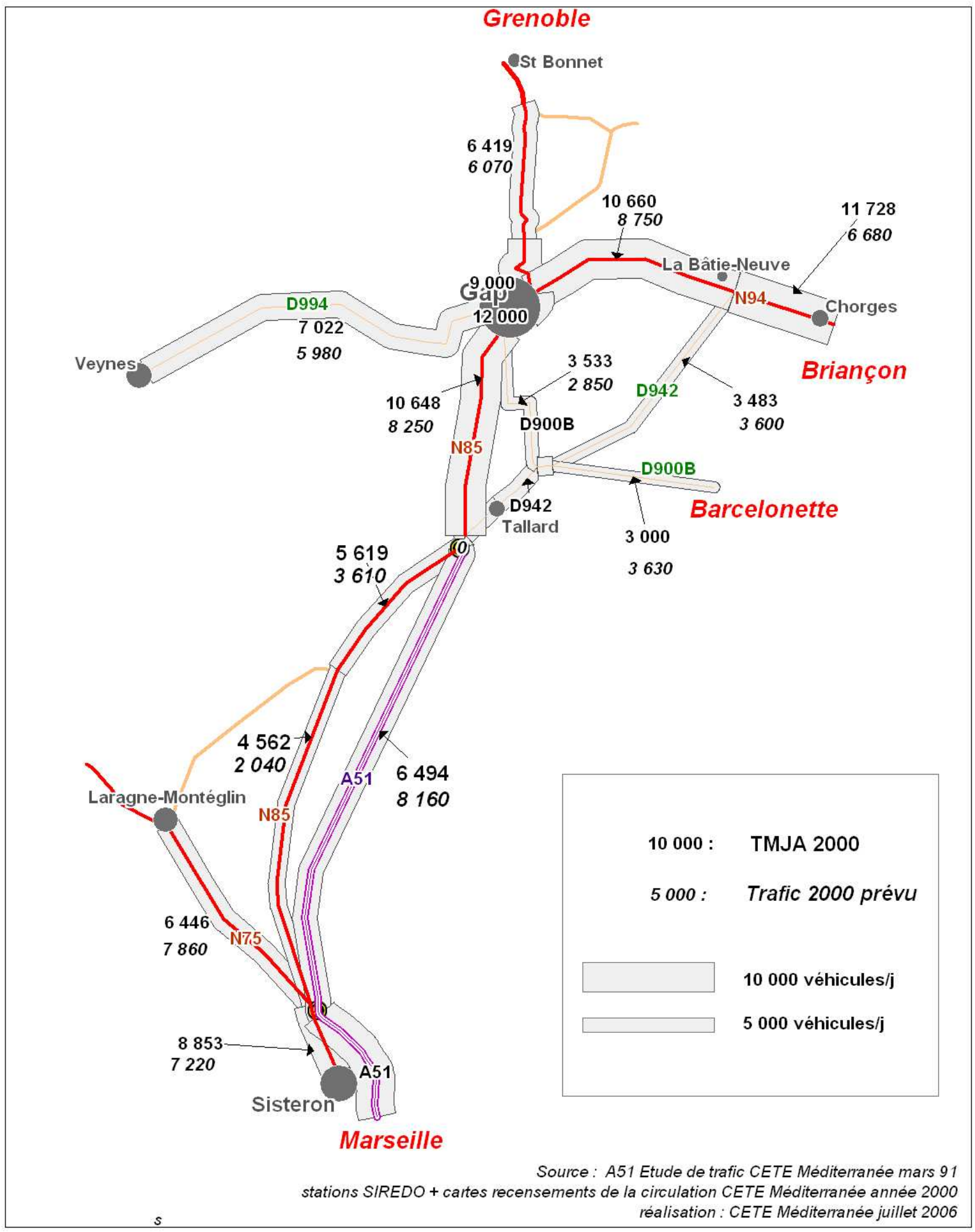
On constate en effet un trafic moins important qu'attendu sur la section autoroutière mise en service et *a contrario* un trafic résiduel beaucoup plus important que prévu sur la RN.85 ; ainsi :

- **sur la section A.51 Sisteron – La Saulce : en 2000, comme en 2005, le trafic constaté sur la section autoroutière est inférieur au trafic attendu de, respectivement, 21% et 16%, correspondant à des différences respectives de 1 700 et 1 430 véhicules/jour en moyenne annuelle ;**

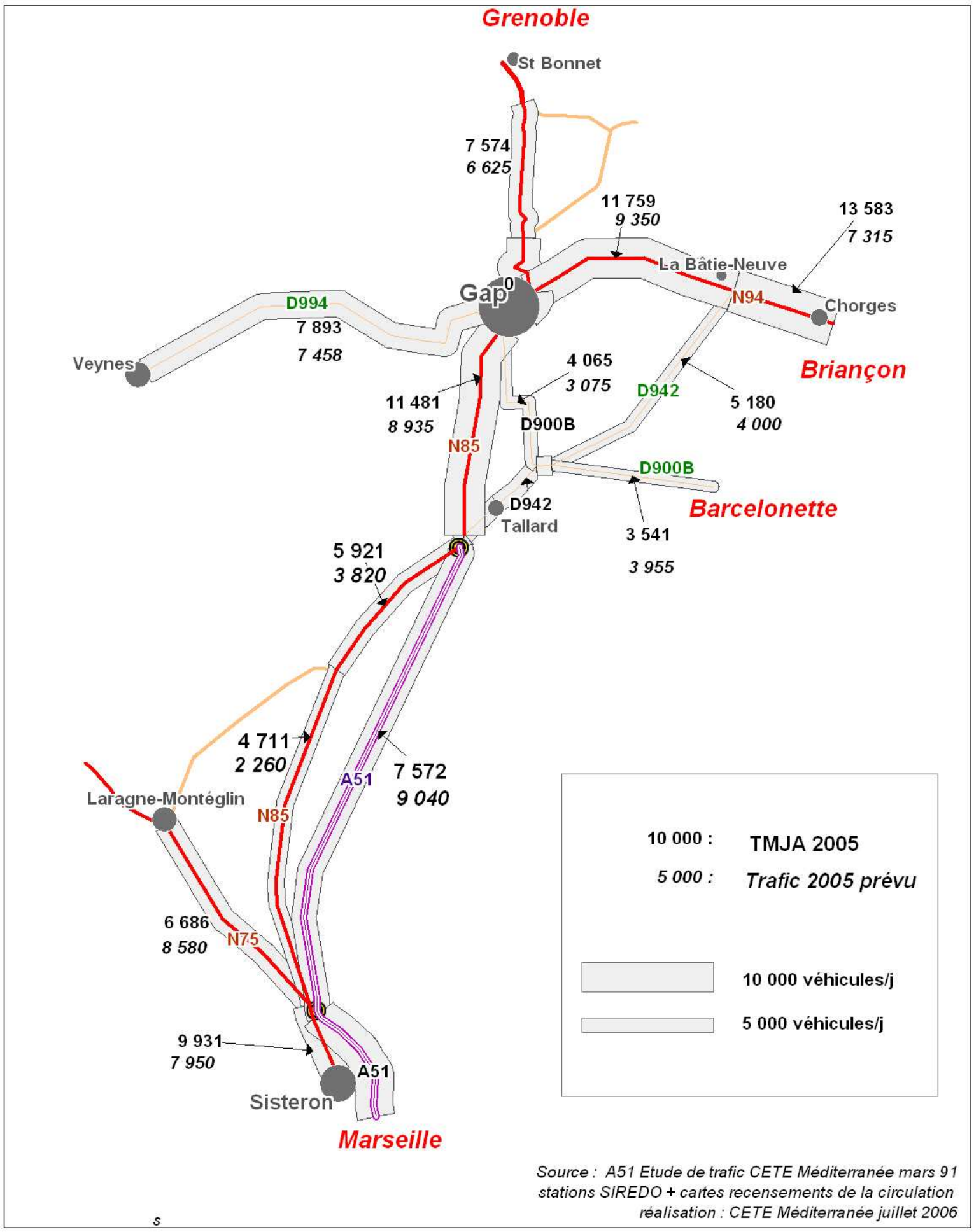
- **sur la RN.85 : entre Sisteron et La Saulce, sur l'itinéraire routier directement concurrent à l'autoroute, le trafic constaté est, lui, largement supérieur au trafic attendu : dans la partie sud (plus proche de Sisteron), le trafic constaté est supérieur au double du trafic attendu ; il lui est supérieur de moitié dans la partie nord (plus proche de La Saulce).**

Sur les autres arcs du réseau modélisé en 1991, seule la RN.75 (Sisteron – Laragne) et la RD.900b, vers Barcelonnette, supportent un trafic constaté inférieur au trafic prévu. Tandis que l'ensemble des arcs du réseau autour de la ville de Gap connaissent un trafic supérieur à ce qui était attendu.

illustration 15 : cartes des trafics prévus et constatés aux horizons 2000 et 2005

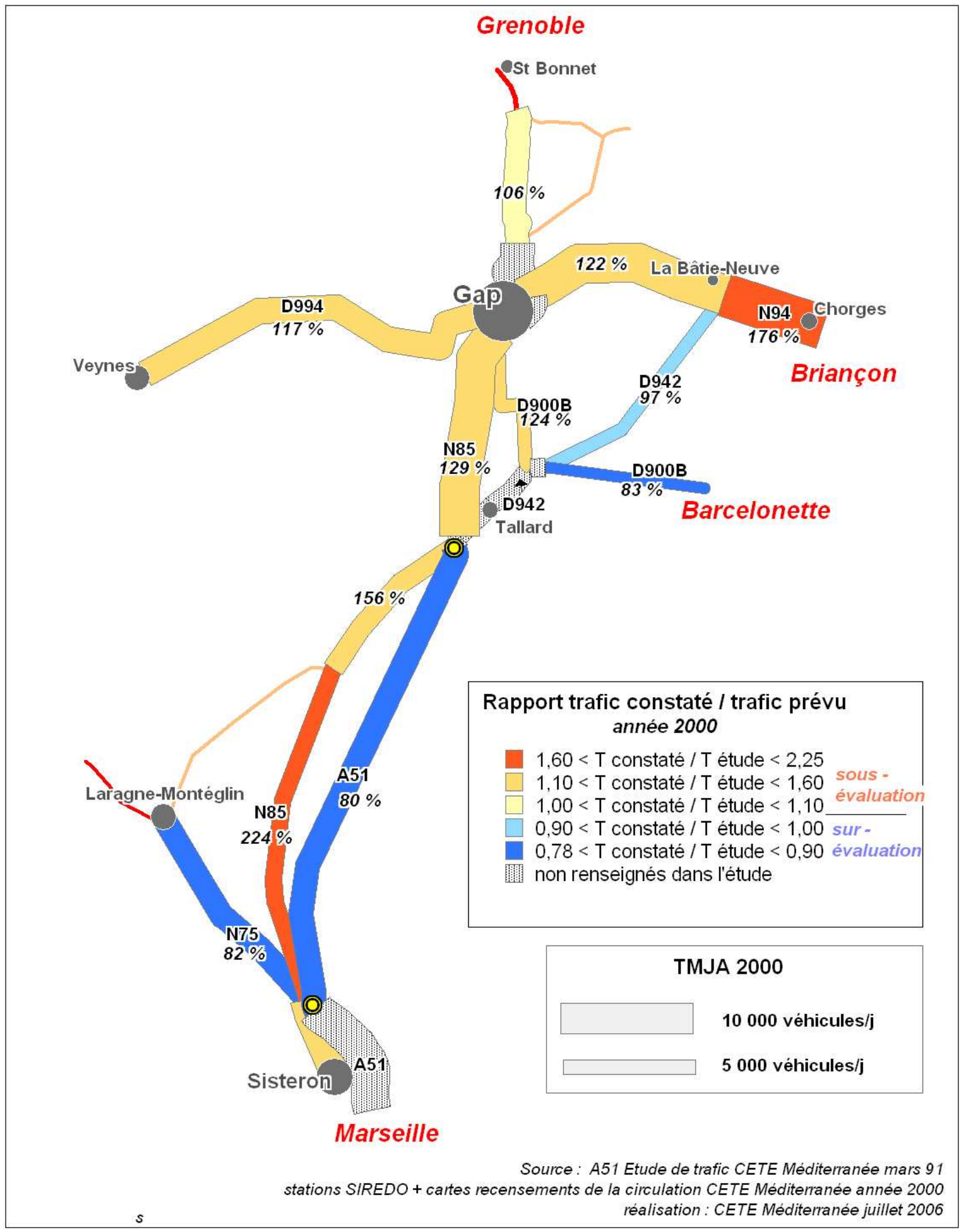


A51 Sisteron - La Saulce :
Charges de trafic constatées et prévues pour l'année 2005

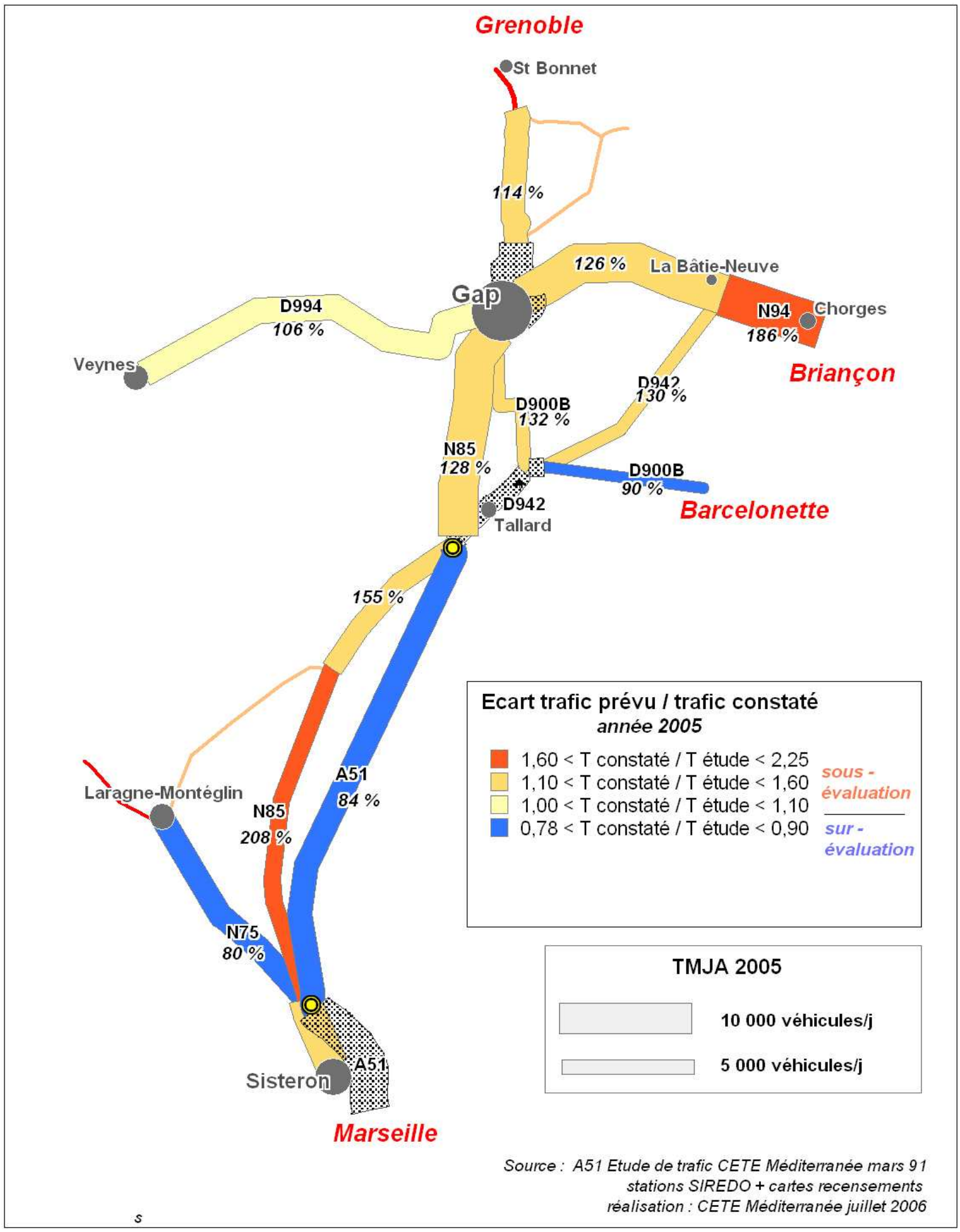


Source : A51 Etude de trafic CETE Méditerranée mars 91
stations SIREDO + cartes recensements de la circulation
réalisation : CETE Méditerranée juillet 2006

A51 Sisteron - La Saulce :
Rapport entre trafic prévu et trafic constaté pour l'année 2000



A51 Sisteron - La Saulce :
Rapport entre trafic prévu et trafic constaté pour l'année 2005



4.2.2.6 Analyse des écarts

Trois classes d'éléments rentrent en compte pour expliquer les écarts entre les trafics constatés et projetés :

- les hypothèses générales de croissance de trafic retenues dans l'étude d'APS ;
- l'évolution de la structure de la demande de déplacements (matrice O/D) par types de flux ;
- les aménagements routiers de la RN.85, qui n'avaient pas été pris en compte dans le réseau 2000 de l'étude de trafic prévisionnelle.

Les paramètres de l'étude de trafic de 1991

Les hypothèses de croissance du trafic retenues dans l'étude de 1991 étaient les suivantes :

Tableau 5 : hypothèses de croissance du trafic retenues en 1991 : taux de croissance anuelle linéaire (base 1987)

Type de trafic	1987-2000	2000-2010
Trafic de grand transit	+ 5,5%	+ 4,0%
Flux Sisteron ⇔ Gap - Briançon	+ 2,5%	+ 2,5%
Trafic local	+ 2,0%	+ 2,0%

Les flux locaux sont définis comme étant de courte distance, inférieurs à 50 km. Dans la zone d'étude, ils sont majoritairement générés par les agglomérations de Gap, Sisteron et Tallard.

Le taux de croissance de ces flux routiers locaux est donc étroitement lié à la vigueur démographique des zones urbaines. Ainsi, les taux de croissance annuels moyens de la population pour l'unité urbaine de Gap, entre 1982 et 1990 et entre 1990 et 1999, s'établissent respectivement à 1,29% et 1,03%, pour une moyenne nationale de 0,51% et 0,37%. Ainsi la population de Gap a augmenté presque trois fois plus vite que la moyenne nationale.

La croissance démographique importante de la ville de Gap n'est pas prise en compte dans le taux de croissance de trafic local retenu, d'où le trafic attendu inférieur au trafic constaté, sur le réseau routier autour de Gap.

Demande prise en compte en 1987 et demande constatée en 2005

Le tableau n°6 ci-après compare sommairement les demandes de déplacement de 1987 et de 2005 qui s'affectent sur l'axe nord – sud A.51 / RN.85.

Pour 2005, la demande constatée est issue de l'enquête 2006, redressée sur le TMJA 2005 (trafics sur la déviation des bourgs du Poët et d'Upaix).

Tableau 6 : comparaison des demandes de déplacements de 1987 et de 2005 (deux sens de circulation)

Origine / Destination	TMJ Etude 1987	Structure relative	Valeur enquête TMJ 2005	Structure relative
Nord Saint-Bonnet / Sud Sisteron	1 350	23%	800	9%
Gap / Sud Sisteron	2 100	36%	4600	51%
Bâtie-Neuve - Briançon / Sud Sisteron	1 400	24%	2 500	28%
Ubaye / Sud Sisteron	500	8%	700	8%
Autre	550	9%	400	4%
Total	5 900	100%	9 000	100%

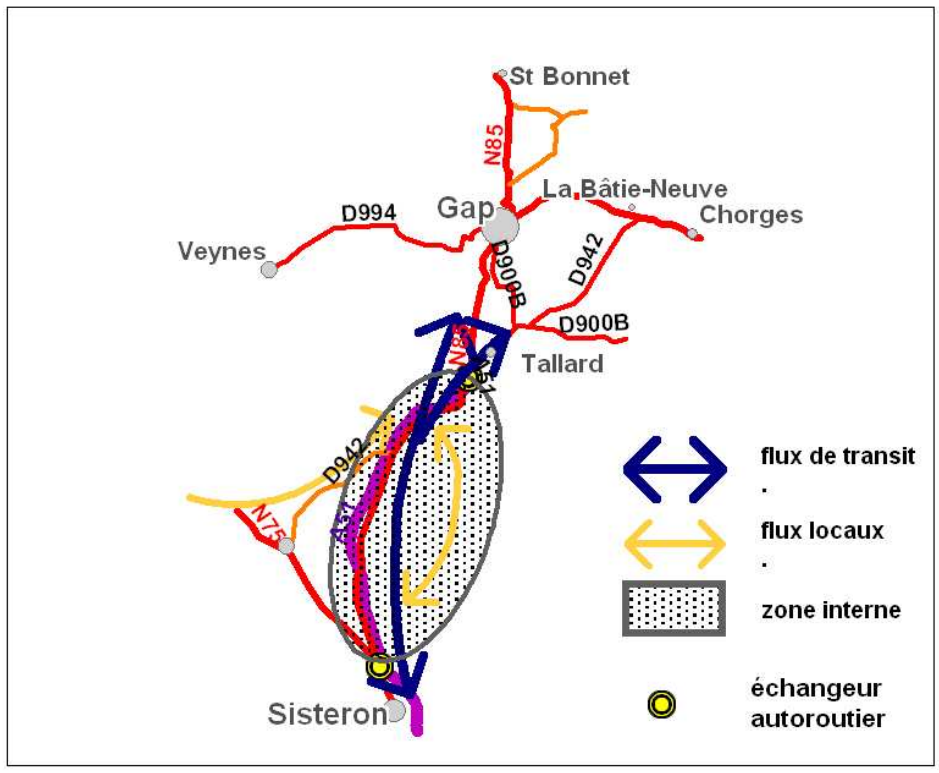
Des différences significatives apparaissent sur l'importance du transit vers le nord, au-delà de Gap.

Ce flux *Nord Saint-Bonnet ⇔ Sud Sisteron* paraît fortement surestimé dans la matrice 1987 (23% du total contre 9% constatés).

Ce transit de longue distance étant le plus à même de se reporter sur l'A.51, cette surestimation de la demande est l'un des éléments explicatifs de la surestimation de la charge de trafic sur la section autoroutière Sisteron - La Saulce.

Inversement, **le trafic d'échange avec l'agglomération de Gap paraît sous-estimé** dans la matrice de 1987. Ce trafic *Gap ⇔ sud Sisteron,* de plus courte distance, connaît un taux plus faible de report sur l'autoroute : ceci contribue à expliquer la sous-estimation dans l'étude prévisionnelle de la charge de la RN.85 entre Sisteron et La Saulce.

illustration 16 : les différents types de flux



Les impacts des aménagements de la RN.85

Tableau 7 : ratios des charges de trafics

	RN.85 *	A.51 Sisteron - La Saulce	Total Trafic (corridor)
Trafic étude horizon 2005	20%	80%	11 300
Trafic constaté TMJ 2005	39%	61%	12 283

** section Sisteron – Le Poët*

On note que la part relative de trafic de la RN.85 est près deux fois plus importante que celle prévue dans l'étude de 1991. Cette surestimation de la part relative de l'autoroute peut s'expliquer comme suit :

- par la part plus forte que prévue du trafic local, captif pour une part importante de la RN.85 (voir ci-dessus) ;
- mais aussi par la non prise en compte dans le réseau d'étude des aménagements qualitatifs de la RN.85, réaménagée en grande partie au titre de l'opération de construction de la section autoroutière étudiée.

Le réaménagement de la RN.85 a entraîné une meilleure qualité de service (déviations d'agglomérations, amélioration du tracé, réfection de la chaussée), qui se traduit par un moindre report de trafic vers l'autoroute.

En conclusion, le trafic observé en 2005 sur A.51 section Sisteron – La Saulce est inférieur au trafic prévu (-16%), tandis que le trafic relevé sur la section sud de la RN.85 est supérieur à celui prévu (plus du double). Pourtant le trafic du corridor avait été globalement bien estimé.

Les écarts observés montrent qu'en moyenne les véhicules s'affectent moins que prévu sur l'autoroute. Ce phénomène s'explique en partie par les améliorations sensibles apportées aux caractéristiques de la RN.85, qui n'avaient pas été envisagées dans les études de trafic, rendant la route existante plus attractive.

Les écarts s'expliquent aussi par une composition des trafics du corridor différente de celle prévue dans les études de trafic de 1991. En effet, en 2005, la proportion des trafics à courte et moyenne distance est plus importante que prévu et, en sens inverse, la proportion des trafics à très longue distance (qui s'affecte plus sur autoroute) est plus faible que prévu. Cette importance des trafics à courte distance est directement liée à une croissance urbaine beaucoup plus forte que la moyenne nationale dans le Gapençais.

4.3 La sécurité

4.3.1 Les prévisions du dossier de DUP

Le dossier de DUP indiquait des prévisions de nombres d'accidents évités grâce à la réalisation de l'ensemble de la liaison Grenoble – Sisteron.

Il ne donnait pas d'indication spécifique pour la section Sisteron – La Saulce.

Cependant, même si l'amélioration de la sécurité routière dans le corridor Sisteron – La Saulce n'est pas quantifiée dans le dossier, l'enjeu de la sécurité est un des motifs de la création de cette section et revêt un caractère d'utilité publique.

4.3.2 Méthodologie

Les données exploitées pour traiter la question des effets d'A.51 sur la sécurité routière sont les suivantes :

- Les statistiques annuelles d'accidentologie des sections Sisteron – La Saulce de la RN.85 et de l'autoroute A.51, pour la période 1994 – 2005, établies par les DDE des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes (CDES, Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité) et centralisées par le CETE MEDITERRANEE ;
- Les statistiques annuelles similaires établies par la Direction Générale des Routes (SETRA) à l'échelle de l'ensemble du réseau autoroutier concédé d'une part et de l'ensemble du réseau routier national (hors autoroutes, concédées ou non), d'autre part, sur la même période.

Les données analysées sont les suivantes : nombre d'accidents corporels[8], nombre de tués, nombre de blessés hospitalisés et nombre de blessés non hospitalisés (assimilables à des blessés légers, contrairement à la catégorie précédente de blessés).

De sorte à lisser les séries statistiques, et conformément aux pratiques en la matière, on retient pour chaque indicateur des moyennes, établies en principe sur cinq années successives. Dans le cas d'espèce, on a retenu :

- des moyennes sur quatre années successives pour la période précédant la mise en service de la nouvelle section autoroutière (soit 1994-1997) ; en effet, outre l'année 1999 qui devait être neutralisée (A.51 ayant été ouverte au trafic en juin), il est apparu que les données d'accidentologie de l'année 1998 sur la RN.85 n'étaient pas représentatives de la période antérieure à l'aménagement (voir la ligne correspondante du tableau 8 de la page suivante et le graphe associé) et qu'à ce titre elles ne devaient pas être intégrées dans les calculs de moyenne : ceci s'explique par le fait que les corrections de tracé de la RN.85 ont été achevées avant la fin des travaux de la section autoroutière elle-même ;
- des moyennes sur les six premières années d'exploitation de la section autoroutière (soit 2000-2005), de sorte accroître la fiabilité des valeurs moyennes.

De sorte à pouvoir comparer des conditions de sécurité sur des axes supportant des niveaux de trafics différents (soit une même section à deux horizons temporels différents, soit deux sections différentes, soit une section et un réseau, etc.), les valeurs observées sont rapportées à l'intensité du trafic. Conformément à la pratique, les ratios ainsi déterminés sont établis pour cent millions de véhicules x kilomètres[9].

Les comparaisons suivantes seront conduites sur les ratios d'accidentologie :

- comparaison entre la RN.85 avant mise en service d'A51 et la RN.85 après sa mise en service ;
- comparaison entre la RN.85 avant mise en service d'A51 et le corridor (RN.85 + A.51) après sa mise en service ;
- comparaison entre A.51 et la RN.85 après mise en service d'A51.

Par ailleurs, on estimera le nombre de victimes d'accidents de la route qu'A.51 Sisteron – La Saulce a permis d'éviter. Cette estimation est établie comme suit, par exemple pour le nombre de tués :

- soit $ratio_{tués}$(RN.85) le nombre de tués pour cent millions de véhicules x kilomètres correspondant à la RN.85 entre Sisteron et La Saulce sur la période 2000-2005 ;
- soit $ratio_{tués}$(A.51) le nombre de tués pour cent millions de véhicules x kilomètres correspondant à la section Sisteron - La Saulce d'A.51 sur la même période ;
- soit trafic(A.51) le nombre de véhicules x kilomètres ayant circulé sur la section Sisteron - La Saulce d'A.51 sur la même période ; dans la mesure où les analyses de trafic ont montré que le trafic induit était négligeable (voir plus haut, dans le chapitre précédent), on peut considérer que, si la nouvelle section autoroutière n'avait pas été mise en service, ces véhicules x kilomètres auraient été relevés sur la RN.85 entre Sisteron et La Saulce ;
- dans ces conditions, la formule suivante donne un nombre négatif[10], correspondant au nombre de tués évités grâce au report de l'ensemble de ces véhicules x kilomètres depuis la RN.85 vers A.51[11] :

$$[\ ratio_{tués}(A.51) - ratio_{tués}(RN.85)\ ] / [\ trafic(A.51) / 10^8\ ]$$

[8] Sont donc exclus de ces valeurs les accidents n'ayant pas causé de dégâts corporels (accidents purement matériels) ; dans le présent rapport, le terme « accidents » désignera exclusivement des accidents corporels.

[9] Véhicule x kilomètre : unité de comptabilisation de l'intensité de la circulation sur une section de route donnée (ou sur un réseau). Par exemple, trois véhicules roulant un kilomètre chacun et un quatrième véhicule roulant deux kilomètres, correspondent au total à cinq véhicules x kilomètres (3 x 1 + 1 x 2 = 5).

[10] Sous l'hypothèse, que l'on vérifiera plus loin, que $ratio_{tués}$(A.51) est plus faible que $ratio_{tués}$(RN.85), c'est-à-dire que la probabilité d'être tué dans un accident sur l'autoroute et plus faible que celle d'être tué dans un accident sur la RN.85.

[11] Cette formule suppose en fait que le taux d'accidents sur la RN.85 entre Sisteron et La Saulce aurait été inchangé (par rapport à ce qui a été effective-ment mesuré de 2000 à 2005) si la nouvelle section autoroutière n'avait pas été réalisée. En réalité, ce n'est pas exact dans le cas d'espèce, puisque l'opération « A.51 » comportait des travaux de réaménagement de la RN.85 parallèle ; mais les valeurs des indicateurs montrent que ceci n'affecte pas l'ordre de grandeur des résultats du calcul.

4.3.3 Les effets observés d'A51 sur la sécurité routière

4.3.3.1 Les données d'accidents de 1994 à 2005

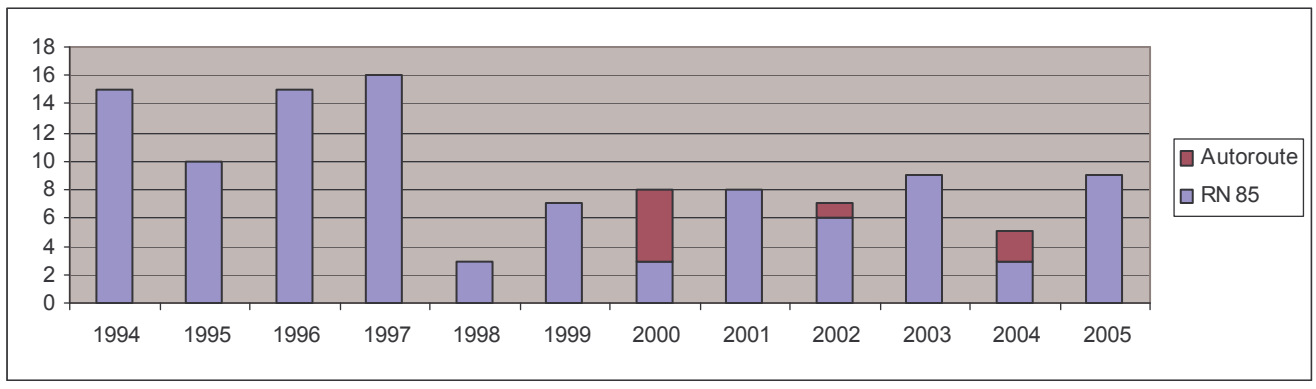
Tableau 8 : recensement des accidents corporels et des victimes sur la période 1994 – 2005 entre Sisteron et La Saulce, et moyennes annuelles

Axe	Année	Nombre accidents	Nombre de tués	Nb de blessés graves (a)	Nb de blessés légers (b)
RN.85	1994	15	3	12	14
	1995	10	3	6	11
	1996	15	5	15	18
	1997	16	6	13	28
	1998	3	1	4	4
	1999	7	0	9	21
	2000	3	0	1	3
	2001	8	4	2	6
	2002	6	4	2	5
	2003	9	1	2	15
	2004	3	2	0	5
	2005	9	0	3	12
A.51	2000	5	2	0	3
	2001	0	0	0	0
	2002	1	0	0	1
	2003	0	0	0	0
	2004	2	0	1	2
	2005	0	0	0	0
Moyenne annuelle 1994-1997 sur la RN.85		14,0	4,3	11,5	17,8
Moyenne annuelle 2000-2005 sur la RN.85		6,3	1,8	1,7	7,7
Moyenne annuelle 2000-2005 sur A.51		1,3	0,3	0,2	1,0
Moyenne annuelle 2000-2005 sur (RN.85 + A.51)		7,7	2,2	1,8	8,7

(a) Nombre de blessés hospitalisés (b) Nombre de blessés non hospitalisés

Source : CETE Méditerranée, d'après DDE 04 et DDE 05

illustration 17 : nombre annuel d'accidents sur la RN.85 et sur l'autoroute



4.3.4 Bilan a posteriori des ratios de sécurité

Le tableau ci-dessous a été établi sur la base des données d'accidentologie présentées en page précédente, d'une part, et des données de trafic observées (voir plus haut le chapitre relatif aux trafics), d'autre part.

Tableau 9 : comparaison des indicateurs d'insécurité routière dans le corridor Sisteron – La Saulce

Colonne ►	(1)	(2)	(3)	(4)
Période ►	1994-1997	2000-2005		
Axe ►	RN.85	RN.85	A.51	RN.85+A.51
Accidents / 10^8 véh x km	12,5	10,0	1,7	5,4
Tués / 10^8 véh x km	3,80	2,89	0,42	1,53
Blessés graves[(a)] / 10^8 véh x km	10,3	2,6	0,2	1,3
Blessés légers [(b)] / 10^8 véh x km	15,9	12,1	1,3	6,1
Tous blessés / 10^8 véh x km	26,1	14,7	1,5	7,4

(a) Blessés hospitalisés (b) Blessés non hospitalisés

Source : CETE Méditerranée, d'après DDE 04 et DDE 05

L'analyse de ce tableau conduit aux constats suivants pour la période 2000-2005 :

- Les risques de circuler sur A.51 ont été considérablement plus faibles que ceux de circuler sur la RN.85[12] :
  - le risque d'y subir un accident corporel a été 6 fois plus faible que sur la route nationale parallèle,
  - celui d'y être tué a été près de 7 fois plus faible
  - celui d'y être gravement blessé a été 12 fois plus faible, et celui d'y être blessé légèrement a été environ 10 fois plus faible,
- Compte tenu du nombre de véhicules s'étant reportés de la RN.85 vers A.51, ceci a conduit à ce que le corridor considéré globalement ait été moitié moins dangereux que la seule RN.85 (ceci se vérifie pour tous les indicateurs)[13].

Le tableau ci-dessous rapproche les taux d'accidentologie de la section A.51 Sisteron – La Saulce des taux moyens relevés sur l'ensemble des autoroutes concédées de France :

Tableau 10 : comparaison de l'évolution des indicateurs d'insécurité routière entre les périodes 1994-1997 et 2000-2005

Axe / Réseau ►	A.51 Sisteron – La Saulce	Ensemble des autoroutes concédées de France
Accidents / 10^8 véh x km	1,7	2,7
Tués / 10^8 véh x km	0,4	0,4
Tous blessés / 10^8 véh x km	1,5	4,2

Source : d'après le tableau précédent (A.51) et d'après SETRA (France entière)

On note que, sur A.51 section Sisteron – La Saulce :

- les taux de tués sont similaires aux taux moyens de l'ensemble des autoroutes concédées,
- mais que les taux d'accidents et que les taux de tués y sont inférieurs.

Remarque : Le tableau ci-dessous rapproche l'évolution des indicateurs d'accidentologie sur la RN.85 et sur l'ensemble du réseau routier national français entre les périodes encadrant la mise en service d'A.51 Sisteron – La Saulce. A l'échelle nationale, on note la forte baisse, dans des proportions similaires, des différents indicateurs, qui est le résultat des politiques publiques en matière de prévention. Par ailleurs, on constate que, sur la RN.85 (section Sisteron – La Saulce), si le taux de blessés a connu la même évolution qu'en moyenne nationale, le taux d'accidents et le taux de tués ont diminué près de deux fois moins vite que France entière. Outre de possibles explications purement statistiques, il est possible que ce différentiel s'explique par l'accroissement de vitesse de circulation observé sur cette section de la RN.85 depuis la mise en service d'A.51 (la vitesse constituant un facteur accidentogène).

Tableau 11 : comparaison de l'évolution des indicateurs d'insécurité routière entre les périodes 1994-1997 et 2000-2005

Axe / Réseau ►	RN.85 Sisteron – La Saulce	Ensemble des RN de France
Accidents / 10^8 véh x km	-20%	-41%
Tués / 10^8 véh x km	-24%	-39%
Tous blessés / 10^8 véh x km	-44%	-44%

Source : d'après le tableau précédent (RN.85) et d'après SETRA (France entière)

4.3.5 Bilan a posteriori des victimes évitées

L'application de la méthode exposée plus haut (en section 4.3.2), compte tenu des ratios établis dans le tableau de la section précédente, d'une part, et des niveaux de trafics effectivement relevés sur A.51[14] , d'autre part, conduit à évaluer que la mise en service d'A.51 Sisteron – La Saulce a permis d'éviter 1,89 tués par an et 1,86 blessés graves par an, en moyenne sur la période 2000 – 2005.

En conclusion, la mise en service d'A.51 section Sisteron – La Saulce a considérablement amélioré la sécurité dans le corridor.

[12] Ce constat résulte du rapprochement entre les valeurs des colonnes (2) et (3).

[13] Ce constat résulte du rapprochement entre les valeurs des colonnes (2) et (4).

[14] En moyenne annuelle sur les six années 2000-2005, le TMJA aura été de 7 160 véhicules par jour, correspondant donc à 0,784 x 10^8 véhicules x kilomètres (7 160 véh./jour x 30 km x 365 jours = 0,784 x 10^8 véh. x km).

5 L'économie du projet

5.1 Les coûts

La présente section traite des coûts de construction. La question des coûts d'exploitation est développée ci-après dans le chapitre relatif à la rentabilité financière (voir section 5.3.2.1).

5.1.1 Les prévisions du dossier de DUP

Dans un premier temps, le coût de l'opération A.51 Sisteron - La Saulce a été estimé à 780 MF par la décision ministérielle du 26 octobre 1992, aux conditions économiques d'août 1990. Cette estimation était fondée sur celle du dossier d'avant-projet sommaire, établi par le CETE MEDITERRANEE. Par décision ministérielle du 15 décembre 1997, une réévaluation du projet a été approuvée pour tenir compte des évolutions du projet, notamment :

- la forte sous-estimation du poste « Acquisitions foncières » qui n'est apparue que lors de la procédure d'instruction mixte à l'échelon central (IMEC) ;
- la décision de la Direction des Routes de faire réaliser par ESCOTA une autoroute élargissable à 2 x 3 voies à terme, avec acquisitions foncières immédiates (surcoût notamment à l'aménagement des ouvrages d'art) ;
- la décision d'ESCOTA de réaliser un point d'appui « à La Saulce / La Bâtie-Neuve » envisagée dans le cadre la fonction autoroutière entre Gap et Grenoble.

Un nouveau coût d'objectif de l'opération a, ainsi, été arrêté à 1 168 MF. C'est ce nouveau coût d'objectif qu'il convient de prendre en considération pour l'analyse entre le coût prévisionnel et le coût réel de l'opération.

5.1.2 Bilan a posteriori du coût du projet

Au final, le coût à terminaison s'est élevé à **1 411 MF TTC**, valeur février 1994. Les éléments suivants permettent d'expliquer l'évolution du coût de l'opération par rapport au montant retenu dans la décision ministérielle de 1997 (voir le tableau comparatif en page suivante) :

- surcoût des rétablissements de la RN.85 ;
- évolution de la législation et de la réglementation en matière d'eau, de bruit, de sécurité et d'archéologie ;
- difficultés successives rencontrées dans le déroulement de l'opération : retard dans la mise en service de la RN.85, Trémie de Rourebeau et problème d'ordre géologique / hydraulique (pour 41 MF) ;
- bouleversement des terrassements et réclamation des entreprises (pour 115 MF).

Malgré l'évolution à la hausse du coût d'objectif de cette opération, « la performance accomplie par la société ESCOTA, dans ce contexte difficile et nouveau, demeure honorable et reste dans les normes »[15] et « le mode de fonctionnement actuel ne semble pas responsabiliser suffisamment le concessionnaire »[16].

[15] Compte-rendu de la visite de chantier du 09 juillet 1997 établi par R/CA en annexe 8 du rapport établi dans le cadre de l'audit des conditions de réalisation de l'opération de création de la section Sisteron - La Saulce.

[16] Audit, rapport, page 25.

Opération Sisteron – La Saulce : rapprochement entre le coût de construction et le coût d'objectif
Montants MF TTC - Valeur février 1994

POSTE	Décision ministérielle 15 décembre 1997	Estimation finale Septembre 1998
ETUDES/DIRECTION DE TRAVAUX		
- Honoraires du maître d'oeuvre		126
- Autres + frais fonctionnement		18
S/S-TOTAL ETUDES/DIRECTION DE TRAVAUX	97,4	144
Acquisitions foncières et frais annexes (dont EDF)	97,0	97
Dégagement des emprises	69,6	78
TERRASSEMENTS	193,0	308
OUVRAGES D'ART (OA)		
- O.A. non courants		56
- O.A. courants sauf Trémie Rourebeau		120
- Trémie Rourebeau		67
SOUS-TOTAL OUVRAGES D'ART	194,4	243
HYDRAULIQUE, ASSAINISSEMENT	113,1	128
CHAUSSEES	178,8	167
EQUIPEMENTS		
- Equipements de sécurité	95,9	101
- Installation de péage	28,0	33
- Point d'appui	17,0	21
- Aires de repos	8,6	0
SOUS-TOTAL EQUIPEMENTS	149,5	155
AMENAGEMENTS PAYSAGERS	14,5	11
PROTECTION ENVIRONNEMENT	54,2	80
Fin de l'autoroute à La Saulce	-7,7	
Aménagement de sécurité sur la RN.85	+15	
SOUS-TOTAL TRAVAUX *	972	1 170
TOTAL	1 168,0	1 411

* Total général hors études, hors direction des travaux et hors acquisitions foncières

5.2 Le bilan socio-économique

5.2.1 Principes généraux et définitions

Selon les textes réglementaires en vigueur, le bilan socio-économique constitue la base de l'évaluation d'un grand projet de transport, même si elle n'est pas exclusive.

"Le bilan socio-économique d'un projet est, par définition, la balance des avantages et des inconvénients monétaires et monétarisables de ce projet, rapportés à son coût complet. Il convient, pour le déterminer, d'analyser les impacts du projet sur les différentes catégories de bénéficiaires, puis d'en agréger les résultats pour déterminer un certain nombre d'indicateurs normalisés (…)".[17]

Avantages ou inconvénients monétarisables

Un avantage ou un inconvénient est dit "monétarisable" s'il s'agit d'une grandeur n'ayant pas de valeur marchande mais qu'il existe néanmoins une méthode reconnue pour lui attribuer une valeur monétaire.

Un exemple typique est le temps, pour lequel on est en mesure d'attribuer une valeur, qu'il s'agisse d'une heure de temps gagnée (c'est alors un avantage) ou perdue (c'est alors un inconvénient ou un coût). Contrairement au début des années 1990 quand le bilan socio-économique d'A.51 a été établi, c'est aujourd'hui le cas également de la tonne de carbone émise dans les airs (gaz à effets de serre), du décibel supplémentaire émis (bruit), etc.

Lors de l'établissement du bilan socio-économique de l'autoroute A.51 Sisteron – La Saulce, les indicateurs normalisés étaient les suivants[18] :

- le bénéfice actualisé (au taux d'actualisation économique et sociale fixé par le Commissariat au Plan, 8% alors) : il est égal à la différence entre les avantages nets actualisés et le coût d'investissement actualisé ; s'il est positif, le projet est rentable pour la collectivité ;
- le taux de rentabilité immédiate : il est égal au rapport des avantages nets de l'année de mise en service par le coût économique d'investissement (somme actualisée, à l'année précédant la mise en service, des coûts d'investissement) ; il permet de déterminer la date optimale de mise en service du projet (c'est l'année de mise en service pour laquelle cet indicateur est égal au taux d'actualisation du Plan, correspondant au bénéfice actualisé maximal).

Les avantages annuels sont la somme des avantages de chacun des acteurs concernés par l'opération. Ces avantages se calculent essentiellement à partir des paramètres suivants :

- pour les usagers : la variation des temps de parcours, du confort de conduite, des frais de fonctionnement de leur véhicule, du montant des péages acquittés ;
- pour le concessionnaire : la variation des recettes de péages, des coûts d'entretien et d'exploitation ;
- pour l'Etat : la variation des taxes perçues ;
- pour la collectivité dans son ensemble : la variation de l'insécurité routière (contrairement aux pratiques actuelles, les effets environnementaux n'étaient alors pas valorisés dans le bilan économique).

[17] Source : "Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport", 25 mars 2004, chapitre V (Ministère en charge de l'Equipement).

[18] Pour les détails, voir : "Instruction relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne", mars 1986 (Direction des Routes / SETRA), annexée à la circulaire du 14 mars 1986 du Ministre de l'Urbanisme, du Logement et des Transports (Bulletin Officiel, fascicule spécial n°86-11 bis).

5.2.2 Les prévisions du dossier de DUP

Le dossier d'enquête publique préalable à la DUP ne comporte pas d'indications relatives à la rentabilité économique (pour la collectivité) de l'autoroute A.51 section Sisteron / La Saulce.

En revanche, le dossier des études d'APS apportait des éléments quantifiés en la matière[19].

La méthode de calcul appliquée pour établir le bilan économique prévisionnel présenté dans ce dossier APS était bien conforme aux prescriptions ministérielles alors en vigueur (voir plus haut). Sur un plan pratique, les calculs d'affectation de trafic et les calculs des indicateurs de rentabilité étaient effectués à l'aide du programme Ariane 4 développé par la Direction des Routes (SETRA).

Les valeurs des deux indicateurs économiques centraux, établis pour une mise en service à l'année 2000 (horizon alors pressenti), étaient les suivantes :

- un bénéfice actualisé en 1990 de 1 877 MF (valeur 1985) : cette valeur étant largement positive, le projet était rentable pour la collectivité sur le plan socio-économique ;
- un taux de rentabilité immédiate de 16%, sensiblement supérieur au taux d'actualisation de 8% : ceci traduisait le fait que l'année optimale d'ouverture au trafic de la nouvelle section d'autoroute était antérieure à 2000 ; il convenait donc de la mettre en service au plus tôt.

5.2.3 Le bilan socio-économique a posteriori

Un bilan socio-économique *a posteriori* du projet a été établi en appliquant la même méthode que celle utilisée dans le dossier APS (voir ci-dessus).

Cependant, la version d'Ariane correspondant à l'instruction de mars 1986 n'est plus opérationnelle aujourd'hui, car elle n'est pas compatible avec les systèmes d'exploitation des ordinateurs actuels. Les calculs *a posteriori* ont donc dû être réalisés à l'aide d'un tableur informatique. Toutefois, au préalable, les équations de la version la plus récente d'Ariane ont été appliquées au réseau d'influence de la nouvelle section autoroutière, à savoir le corridor Sisteron – La Saulce[20] (voir plus haut, les analyses sur l'impact d'A.51 sur les trafics routiers) : sur ce réseau restreint, les trafics effectivement observés en 2000 puis en 2005 ont été affectés sur les sections routières et autoroutières correspondantes. Le modèle a produit alors les valeurs des paramètres centraux permettant de déterminer les avantages des usagers (vitesses pratiquées, kilométrages parcourus, etc.). Les valeurs unitaires fixées par la circulaire de mars 1986 ont ensuite été appliquées aux variations de quantités ainsi déterminées.

Par ailleurs, les coûts effectifs de l'opération (investissement et exploitation/entretien) ont été introduits. Et, au delà de 2005, les trafics ont été prolongés par des perspectives actualisées en matière de croissance.

[19] Source : "Autoroute A51 – Section Sisteron – La Saulce – Avant projet sommaire – B. Pièces complémentaires non contractuelles – K. Etude de trafic et bilan économique généralisé", CETE Méditerranée, mars 1991.

[20] Et de façon plus sommaire sur les sections d'A.51 et de la route parallèle comprises entre Sisteron et Peyruis, de sorte à prendre en compte les reports de trafics constatés au bénéfice de l'autoroute existante (reports résultant de la continuité autoroutière).

5.2.4 Résultats et rapprochement avec le bilan prévisionnel

Le tableau ci-dessous rapproche les principaux résultats du bilan *a posteriori* de ceux du bilan prévisionnel.

Bilan socio-économique d'A51 Sisteron – La Saulce : comparaison des indicateurs du bilan a posteriori et du bilan prévisionnel

	Bilan *a posteriori* (Bilan LOTI)	Bilan prévisionnel (Etudes APS)
Mise en service d'A.51 Sisteron – La Saulce	Janvier 2000 [(a)]	Janvier 2000
Bénéfice actualisé en 1990 (en francs de 1985)	1,0 Milliard	1,9 Milliards
Taux de rentabilité immédiate	7,7 %	16 %
Taux de rentabilité interne (pm)	15 %	nd

(a) Date très proche de la date de mise en service réelle (26 juin 1999).

Les valeurs des indicateurs du bilan *a posteriori* conduisent aux conclusions suivantes :

- conformément aux prévisions du dossier DUP, l'autoroute A.51 Sisteron – La Saulce est une opération rentable pour la collectivité (puisque son bénéfice actualisé est positif, même s'il est inférieur au bénéfice actualisé prévisionnel) : il était donc justifié de la réaliser ;
- selon les critères de l'analyse économique en vigueur lors de l'enquête préalable à la DUP, il aurait été préférable de reporter d'une année la construction de sorte à maximiser le bénéfice actualisé de l'opération (voir ci-après la section 5.2.6) ; en effet, à 7,7% le taux de rentabilité immédiate s'avère inférieur au taux d'actualisation du Plan de 8% ; alors même que le bilan prévisionnel concluait que l'aménagement devait être réalisé avant 2000.

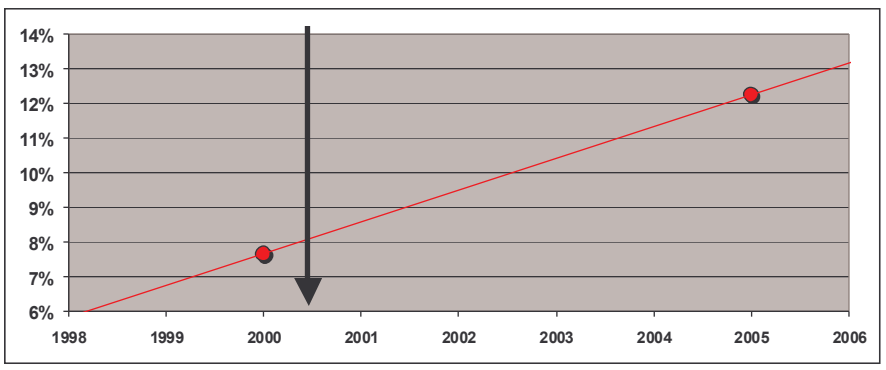
5.2.5 Explication des écarts entre prévisions et réalisations

Les écarts exposés ci-dessus s'expliquent par les deux considérations suivantes :

- le coût de construction effectif est supérieur des deux tiers au coût estimé dans le dossier d'APS (voir plus haut la section 5.1) ;
- les premières années d'exploitation, les trafics d'A.51 ont été sensiblement inférieurs aux trafics attendus (de plus de 20% en 2000 à plus de 15% en 2005) ; *a contrario*, les trafics sur la route nationale se sont avérés significativement supérieurs à ceux qui avaient été envisagés ; ceci se traduit mécaniquement par des avantages économiques moins élevés.

5.2.6 Estimation de la date optimale de mise en service

La date optimale de mise en service théorique peut être estimée par analyse de la courbe d'évolution de la rentabilité immédiate sur la période 2000-2005. La valeur de cette dernière est de 7,7% en 2000 et de 12,2% en 2005 (voir la courbe ci-dessous).



Par interpolation linéaire, on déduit que le taux de rentabilité immédiate aurait pris la valeur de 8% (taux d'actualisation officiel) entre 2000 et 2001.

La date optimale de mise en service du projet aurait donc été mi-2000. Elle serait postérieure d'à peine environ une année à la date de mise en service effective d'A.51 Sisteron - La Saulce (fin juin 1999).

5.2.7 Détail des indicateurs de rentabilité

Le tableau ci-dessous présente la construction des indicateurs de rentabilité pour des mises en service aux horizons 2000 et 2005.

	2000	2005
estimation du projet en MF94	1 411,00	1 411,00
estimation du projet en MF 85 (voir ind. TP01)	1 182,81	1 182,81
coût économique d'investissement MF85 actualisé à la dernière année de travaux	1 320,27	1 320,27
coût d'entretien et d'exploitation MF85	28,33	28,33
coût d'entretien et d'exploitation actualisé en MF85	354,11	354,11
coût économique global en MF85 TTC	1 674,37	1 674,37
coût économique global en MF85 HT	1 393,32	1 393,32
avantages nets pour l'année en MF85	106,68	170,51
coût d'investissement actualisé	697,01	474,37
somme actualisée des avantages nets	1 729,28	1 469,12
Bénéfice propre	**893**	**900**
Bénéfice actualisé	**1 032**	**995**
Taux de rentabilité immédiate	7,7%	12,2%

5.3 La rentabilité financière

5.3.1 Les prévisions du dossier DUP

Le dossier DUP ne développe pas cet aspect pour la seule section Sisteron – La Saulce.

5.3.2 Bilan a posteriori des coûts et des recettes

Les analyses et calculs sont conduits, ici, en euros constants de l'année 1999, dans la mesure où l'on peut considérer que les évolutions tarifaires annuelles sont proches de l'inflation générale.

5.3.2.1 Les coûts réels

Dépenses d'investissement

Avant 2001, les sociétés concessionnaires d'autoroutes ne relevaient pas du régime commun de la TVA. A ce titre, elles ne récupéraient pas la TVA sur le montant des travaux. Dès lors, dans le présent calcul financier, on retient le montant TTC du coût de la construction.

Ce coût s'est élevé à 240,67 M€ TTC valeur 1999, avec un étalement des dépenses principalement entre 1993 et 1999, les dépenses ultérieures portant essentiellement sur le parachèvement des couches de chaussées (structure de chaussée progressive). Ces dépenses ont été intégrées dans le coût de la construction et non dans celui des dépenses courantes d'entretien et d'exploitation.

Dépenses courantes d'entretien et d'exploitation

Le montant des charges annuelles moyennes d'entretien et d'exploitation (hors dépenses de grosses réparations) sur la période 2000-2026 est évalué par ESCOTA, pour la section Sisteron – La Saulce d'A.51, à 4,55 M euros HT valeur 1999, ce qui représente un coût unitaire kilométrique HT de 152 K€.

Ce coût s'explique, notamment, par l'absence de diffuseur entre Sisteron et La Saulce, les dépenses liées à la viabilité hivernale et par des dépendances foncières réduites. Entre Sisteron et Le Poët, la section est juxtaposée à la RN.85. Entre Le Poët et Monêtier-Allemont, elle est enserrée entre le canal EDF et la RN.85. Enfin, entre Monêtier-Allemont et La Saulce, la section longe ce canal. Les dépenses liées à l'entretien des dépendances notamment vertes sont, ainsi, très réduites.

On signalera que les coûts d'exploitation de la gare de Sisteron Nord ne sont pas pris en considération au titre de la section Sisteron / La Saulce.

Viennent s'ajouter à ces dépenses courantes les coûts des grosses réparations (renouvellement des couches de roulement) vers 2020/2021, soit 5,86 M euros HT valeur 1999 pour l'ensemble de la section Sisteron – La Saulce d'A.51.

5.3.2.2 Les recettes

Nature des recettes prises en compte

Les recettes retenues ici sont les recettes de péages qui découlent des volumes de trafics par types de véhicules qui empruntent l'autoroute. En effet, l'autoroute A.51 ne comportant pas d'aire de service entre Sisteron et La Saulce, la mise en service de cette dernière section n'a pas généré de revenus annexes (redevances des sous-concessionnaires implantés sur les aires, etc.).

Modalités de détermination des recettes de péage

Pour ESCOTA, les recettes de péage générées par la mise en service d'A.51 Sisteron – La Saulce sont un peu supérieures aux recettes de péage correspondant aux stricts trajets effectués par les véhicules sur cette section. En effet, il a été indiqué dans le chapitre consacré aux analyses de trafics, que la mise en service de la section Sisteron – La Saulce avait induit un trafic nouveau d'environ 800 véh/jour (en 2005) sur les sections « aval » d'A.51 qui étaient déjà en service (attractivité résultant de la continuité d'itinéraire offerte par la nouvelle section). Ces trafics additionnels ont généré une recette supplémentaire pour ESCOTA que l'on peut imputer à la nouvelle section.

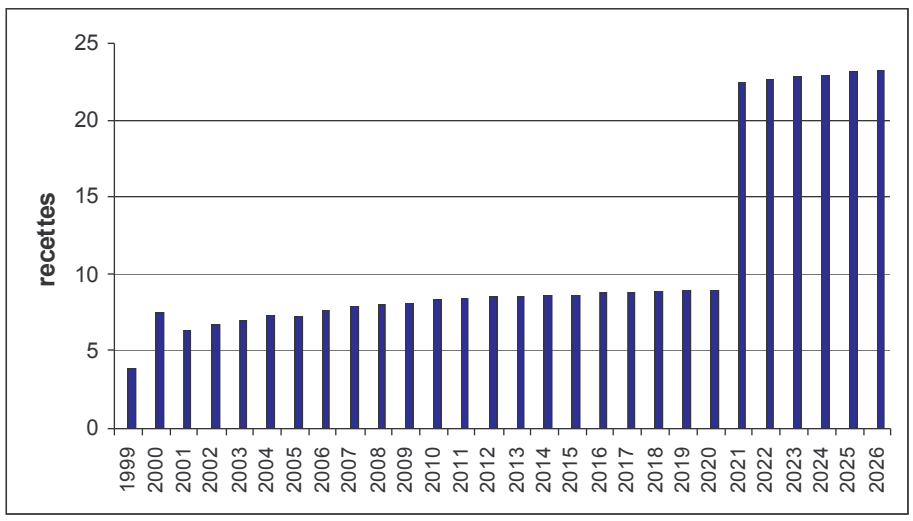
Les recettes de la section Sisteron – La Saulce et celles générées sur les sections « aval » sont ensuite cumulées. Au total, on évalue qu'en année 2000 la section Sisteron – La Saulce a généré sur l'année un surplus net de recettes de 2,2 millions d'euros HT pour la société ESCOTA ; cette évaluation s'entend aux tarifs moyens de l'année 2000, pour la grille tarifaire en vigueur en 2000.

De ce montant annuel, la séquence des montants annuels de recettes nettes hors taxes en tenant compte de la croissance observée des trafics sur la section Sisteron – La Saulce jusqu'en 2005 est établie ; au-delà, et jusqu'en 2026 (fin de la concession) on retient l'hypothèse suivante pour la croissance des trafics : 1,25% par an.

A été intégrée dans la simulation, à compter de 2021, la possible prolongation d'A.51 en Isère qui générera un trafic supplémentaire de 20 000 véh/jour sur la section étudiée soit un surplus net de recettes de 19,4 millions d'euros HT sur l'année 2021.

Au total, le profil des recettes nettes de péage (hors taxes récupérables) générées par A.51 Sisteron – La Saulce est représenté sur le graphe ci-dessous.

(En M€ valeur 1999)



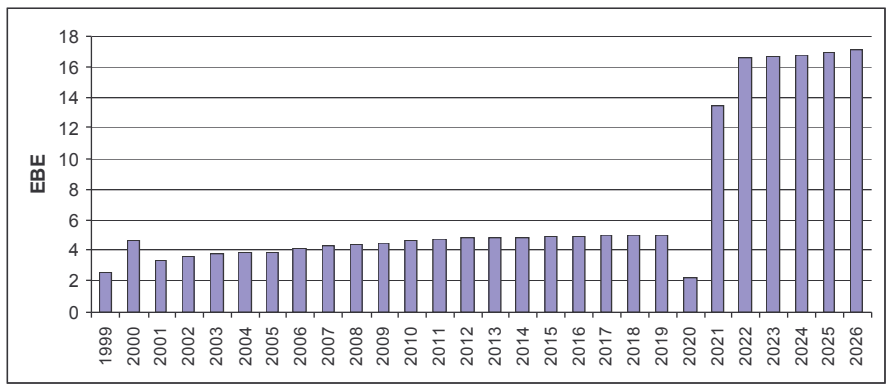
Nota 1 : Les recettes 1999 et 2000 sont TTC.

Nota 2 : La baisse de recette hors taxes récupérables en 2001 s'explique essentiellement par le fait que l'instauration de la TVA sur les péages n'a pas été répercutée sur les tarifs appliqués aux VL.

Exploitation courante

Comme le montre le graphique ci-dessous, les recettes annuelles d'exploitation (hors taxes récupérables) générées pour ESCOTA par l'autoroute A51 Sisteron – La Saulce sont supérieures aux dépenses annuelles d'exploitation, d'où un excédent brut d'exploitation repris dans l'histogramme ci-après **:**

(En M€ valeur 1999)



Nota : l'excédent brut d'exploitation est obéré de 2,9 M€ (valeur 1999) en 2020 et 2021 en raison des grosses réparations

Investissement et exploitation courante

L'excédent brut d'exploitation cumulé jusqu'en 2026 (date de fin de concession d'ESCOTA) généré par A.51 Sisteron - La Saulce atteindra 192 millions d'euros valeur 1999.

Le coût d'investissement du projet, hors frais de financement (frais financiers liés aux emprunts, etc.) aura représenté une charge totale pour la société concessionnaire de 240,67 millions d'euros TTC valeur 1999.

L'excédent d'exploitation est donc nettement inférieur au coût d'investissement. Le déficit serait encore plus important si l'on tenait compte des coûts de financement. La section considérée isolément n'est donc pas rentable pour la société concessionnaire.

Cependant, l'équilibre financier global de la société ESCOTA n'a pas été remis en cause par la concession d'A.51 Sisteron – La Saulce.

Le principe de l'adossement (voir l'encadré) a donc permis de faire prendre en charge par la société concessionnaire ESCOTA la construction et l'exploitation de cette nouvelle section autoroutière, sans versement de subvention publique et sans dégrader significativement son équilibre financier.

Adossement

Pour chaque nouvelle autoroute, ou section d'autoroute, l'Etat choisissait le concessionnaire de gré à gré selon une logique géographique, à savoir l'attribution des concessions d'une même zone à un unique concessionnaire, et une logique financière caractérisée par la pratique dite de "l'adossement".

Celle-ci consistait à faire financer les nouvelles sections d'autoroutes, moins rentables, par les péages prélevés sur les sections plus anciennes, plus rentables et parfois déjà amorties, de ce concessionnaire.

Formellement, au lieu d'attribuer une nouvelle concession pour chaque nouvelle autoroute ou section d'autoroute, l'Etat modifiait par avenant la liste des sections d'autoroutes comprises dans une unique concession globale attribuée à chaque société autoroutière. Au besoin, la durée de cette concession globale était allongée pour faciliter le financement de la nouvelle section.

Cette politique a permis de construire assez rapidement un réseau important d'autoroutes de bonne qualité sans aucune dépense pour le budget de l'Etat.

Source : "La réforme de la politique autoroutière" (rapport annuel 2002 de la Cour des Comptes, p.321 et suivantes).

6 Le territoire

6.1 La démographie

6.1.1 Les prévisions du dossier de DUP

Les prévisions du dossier de DUP de 1992 étaient les suivantes :

- « le secteur du BTP va particulièrement profiter de l'arrivée de l'autoroute du fait de l'urbanisation nouvelle qui va accompagner l'axe (bureaux, locaux, entreprises locales, …) de l'apport de population nouvelle, liée aux flux migratoires vers les communes les mieux desservies, et de l'amélioration de la desserte vers les stations de ski (augmentation des résidences touristiques, villages vacances, résidences secondaires….) » ;

- « au niveau local, les mouvements de population et les flux migratoires seront sensibles (migration de population vers l'extérieur du bassin d'emploi que constituent Gap et Sisteron). »

6.1.2 La méthodologie

Les analyses réalisées pour ce thème sont issues de l'exploitation des bases de données communales et par bassin d'emploi des recensements généraux de la population (INSEE). Les indicateurs analysés sont : évolution de la population totale, solde migratoire, naturel.

La production du bilan s'est heurtée au changement de méthodologie de l'INSEE utilisée pour la réalisation du Recensement Général de la Population. Les résultats du dernier recensement, soit après 1999, ne sont que partiels ; les résultats complets devant être connus en 2008.

Ainsi, une exploitation de la base GéoKit (MEDAD) qui rassemble, pour chaque commune, des données statistiques sur l'aménagement et l'habitat a été entreprise. L'indicateur analysé concerne l'évolution du taux de création des compteurs EDF pour les années 1990, 1999, 2004, 2006.

L'absence d'indicateurs disponibles sur une série longue (avant et après mise en service de l'infrastructure soit 1999) constitue une limite à la réalisation du présent bilan LOTI. Ces difficultés ont ainsi nécessité d'opter parfois pour des analyses plus qualitatives.

Les comptes-rendus des entretiens conduits avec les acteurs locaux suivants ont aussi été exploités :

- Les maires des communes ;
- Les conseils généraux des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes.

L'étude des premiers effets sur le contexte socio-économique de l'autoroute A.51 section Aix-en-Provence – Pellafol réalisé pour ESCOTA en 1993 par SETEC a également été utilisée.

6.1.3 Les effets observés

La région **PACA** est une région qui connaît **un dynamisme démographique** qui la place en troisième position après les régions Ile-de-France et Rhône-Alpes lors des derniers recensements de population de 1999 et 2005. Les fortes concentrations de population se situent au sud de la région, sur la façade méditerranéenne.

Ce dynamisme est hétérogène. Au niveau départemental, c'est dans les Hautes-Alpes que cette croissance de population a été deux fois plus rapide que la moyenne nationale entre 1990 et 1999 (0,77% par an en moyenne contre 0,37% en moyenne nationale).

Les données provisoires du dernier recensement indiquent que cette croissance se serait accélérée : +1,5% par an en moyenne entre 1999 et 2005 pour les Hautes-Alpes et les Alpes-de-Haute-Provence contre 0,9% au niveau de la région PACA.

Les deux départements alpins ont donc connu une croissance relative de leur population (par rapport à la moyenne de PACA) à compter de la mise en service progressive d'A.51 du sud vers le nord.

Le tableau ci dessous synthétise les taux de croissance de population depuis 1962 (taux de croissance moyens annuels).

1985: ouverture de Aix-en-Provence - Pertuis;
1986: ouverture de Pertuis - Manosque;
1989: ouverture de Manosque - Aubignosc (au sud de Sisteron);
1990: ouverture de Aubignosc - Sisteron-nord;
1999: ouverture de Sisteron-nord - la Saulce

	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2005
Alpes-Hte-Provence	**2,2%**	**1,0%**	**0,9%**	**1,2%**	**0,7%**	**1,5%**
Hautes-Alpes	**0,8%**	**0,8%**	**1,1%**	**0,9%**	**0,8%**	**1,5%**
Alpes-Maritimes	2,6%	1,8%	1,1%	1,2%	0,4%	0,9%
Bouches-du-Rhône	2,8%	1,5%	0,8%	0,3%	0,5%	0,6%
Var	2,9%	1,7%	1,8%	1,8%	1,1%	1,2%
Vaucluse	2,6%	1,4%	1,3%	1,1%	0,8%	0,9%
PACA	**2,7%**	**1,6%**	**1,1%**	**0,9%**	**0,6%**	**0,9%**
France Métropole	1,1%	0,8%	0,5%	0,5%	0,4%	0,6%

La croissance du niveau général de population est une tendance nationale : « *L'accroissement naturel en France demeure de loin le plus élevé de l'Union européenne : parmi les pays dont la population est de taille comparable, le Royaume-Uni enregistre un solde naturel moitié moindre, (….). 774 600 naissances ont été enregistrées en 2005 (chiffre définitif), soit 6 800 de plus qu'en 2004 (+0,9%) ; l'indicateur conjoncturel de fécondité s'établit ainsi à 1,92 enfants par femme, contre 1,90 en 2004 (+1,2%).* ». *Source : INED - L'évolution démographique récente en France.*

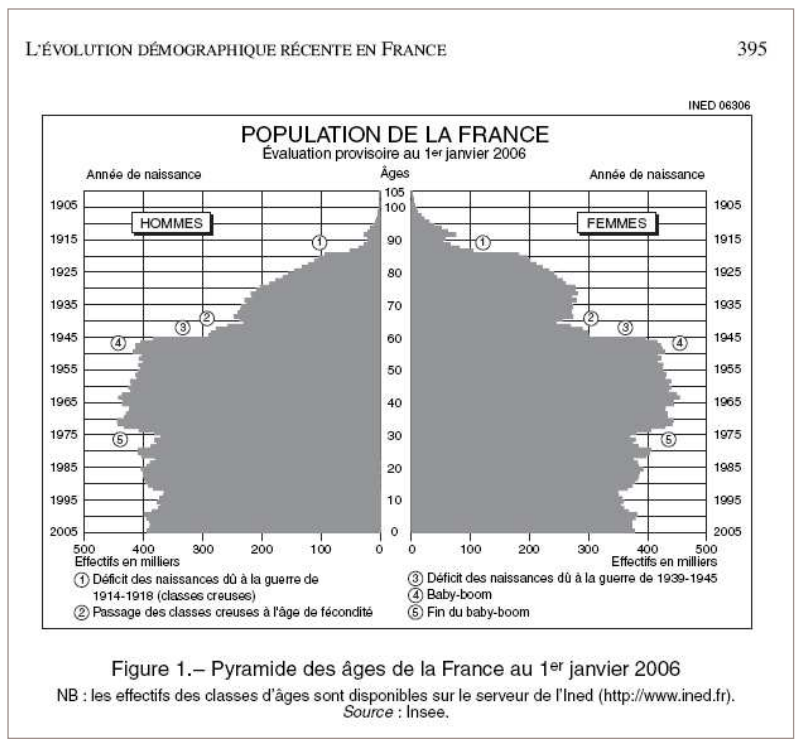


Figure 1.– Pyramide des âges de la France au 1er janvier 2006
NB : les effectifs des classes d'âges sont disponibles sur le serveur de l'Ined (http://www.ined.fr).
Source : Insee.

Toutefois, il apparaît qu'en l'absence d'une amélioration de l'accessibilité routière aux territoires alpins, ces augmentations de population n'auraient certainement pas été aussi significatives.

A un niveau local, les plus fortes croissances de population sont observées en périphérie de l'axe Gap – Sisteron. La densité de population est toujours très faible sur l'ensemble des communes traversées par A51.

La ville de **Gap,** avec 36 000 habitants (en 1999), est l'agglomération la plus importante du secteur d'étude. Au 1er janvier 2007, la population de la commune a été estimée à 38 200 habitants par l'INSEE. Cette estimation est issue des enquêtes annuelles de recensement de 2004, 2005 et de 2006 effectuées chacune sur un échantillon annuel de 8% de logements. Depuis 1999, la commune compte 1 346 ménages supplémentaires, soit une augmentation de 8,6% (17 019 ménages en 2005 contre 15 673 ménages en 1999, le nombre moyen de personnes par ménages évoluent de 2,3 personnes en moyenne par ménage à 2,2 en 2005). La population des ménages a augmenté de 1 672 personnes entre 1999 et 2005, soit une progression de 4,7%. La commune de Gap compte 37 077 habitants en 2005 contre 35 405 habitants en 1999. Il est encore trop tôt, à la date de la rédaction du présent bilan, pour connaître l'origine des nouveaux ménages, car les résultats du dernier recensement de la population sont provisoires et partiels.

La ville de **Sisteron** avait une population de 6 964 habitants au recensement général de population de 1999. Cette commune gagne des habitants grâce au solde migratoire. Les derniers résultats du recensement de population ne seront connus qu'en 2008 pour cette commune. Toutefois, il est apparu lors des entretiens menés auprès des acteurs locaux que Sisteron connaissait une forte croissance de population en périphérie, dans les petits villages. Cet effet serait principalement lié à la mise en service de la section Aix/Sisteron d'A.51.
L'enjeu du pays du Sisteronais Buëch est malgré tout un rééquilibrage du pays en enrayant la désertification de certains espaces ruraux.

La population de la commune de **Mison** croit depuis 25 ans. Elle comptait 850 habitants au recensement de 1999. L'évolution annuelle moyenne par rapport à 1999 est de +1,8%, soit +16 habitants selon les dernières données du RGP 2004.

La commune du **Poët** voit aussi sa population augmenter régulièrement (+1,6% par an en moyenne depuis 1999 soit 12 habitants de plus au RGP 2005). Toutefois, les jeunes actifs connaissent des difficultés pour s'installer qui sont liées au coût du foncier.

Il en est de même pour la commune d'**Upaix** qui connaît une variation de population annuelle moyenne légèrement positive (+1% par an par rapport à1999, soit 4 habitants de plus au RGP 2005). Les jeunes actifs ont des difficultés pour s'installer qui sont liées au coût du foncier. Cette commune n'a pas de vocation touristique mais des étrangers (principalement du Luxembourg, Belgique, suisse et Angleterre) achètent des biens pour les transformer en résidences secondaires dans le village ancien.

La commune de **La Saulce** dépasse le seuil des 1 000 habitants (1 168 habitants) au recensement de 2005 : la variation de population annuelle moyenne est égale à 4% par an par rapport à 1999, soit 44 habitants de plus. Depuis 1999, la commune compte 108 ménages supplémentaires, soit une augmentation de 32,2%. Selon le maire de la commune, c'est une position géographique favorable et un accroissement de la pression foncière sur Gap qui favorise l'installation de population à La Saulce.

La commune de **Tallard,** située après l'échangeur de La Saulce connaît une des plus fortes croissances de population +6,1% par an en moyenne par rapport à 1999 au RGP de 2004, soit +89 habitants. Selon les acteurs rencontrés, cette croissance de population serait due à un effort singulier de réhabilitation de logements, à la proximité de Gap et à des voies de communications qui offrent de bonnes conditions d'accessibilité. Tallard occuperait une position concurrentielle car le foncier devient cher et rare à Gap et Manosque.

L'exploitation de la base de données des taux de création de compteurs d'EDF (que l'on peut assimiler au pourcentage de logements neufs de l'année dans le parc immobilier) donne une indication sur la dynamique de population. Après 1999, le taux élevé de création de compteurs EDF indique qu'il y aurait bien eu une évolution positive de population notamment en 2006. En effet, le taux moyen est de 0,59% pour les communes de la zone d'étude contre 0,38% pour les Alpes-de-Haute-Provence, 0,40% pour les Hautes-Alpes et 0,30% au niveau national. Toutefois, les forts taux de création de compteurs EDF constatés peuvent être dus à des résidences secondaires.

L'absence de données complètes du dernier recensement de population ne permet pas d'analyser le niveau du solde migratoire et son évolution dans les communes dont l'accessibilité routière s'est améliorée avec la réalisation de la section Sisteron – La Saulce.

Globalement, on constate **une accélération du rythme de croissance de la population sur l'ensemble des communes situées le long de la section autoroutière :**

+0,7% par an entre 1982-1990 (contre +1,1% par an niveau des deux départements alpins) ;

+1,1% par an entre 1990-1999 (contre 0,8% par an sur les deux départements alpins).

Cette tendance semble se poursuivre au regard des premiers résultats du dernier recensement général de population.

Un raisonnement par l'absence d'autoroute, qui impliquerait une accessibilité routière de moindre qualité aux communes entre Gap et Sisteron, laisse penser que ces augmentations de population n'auraient pas été aussi significatives.

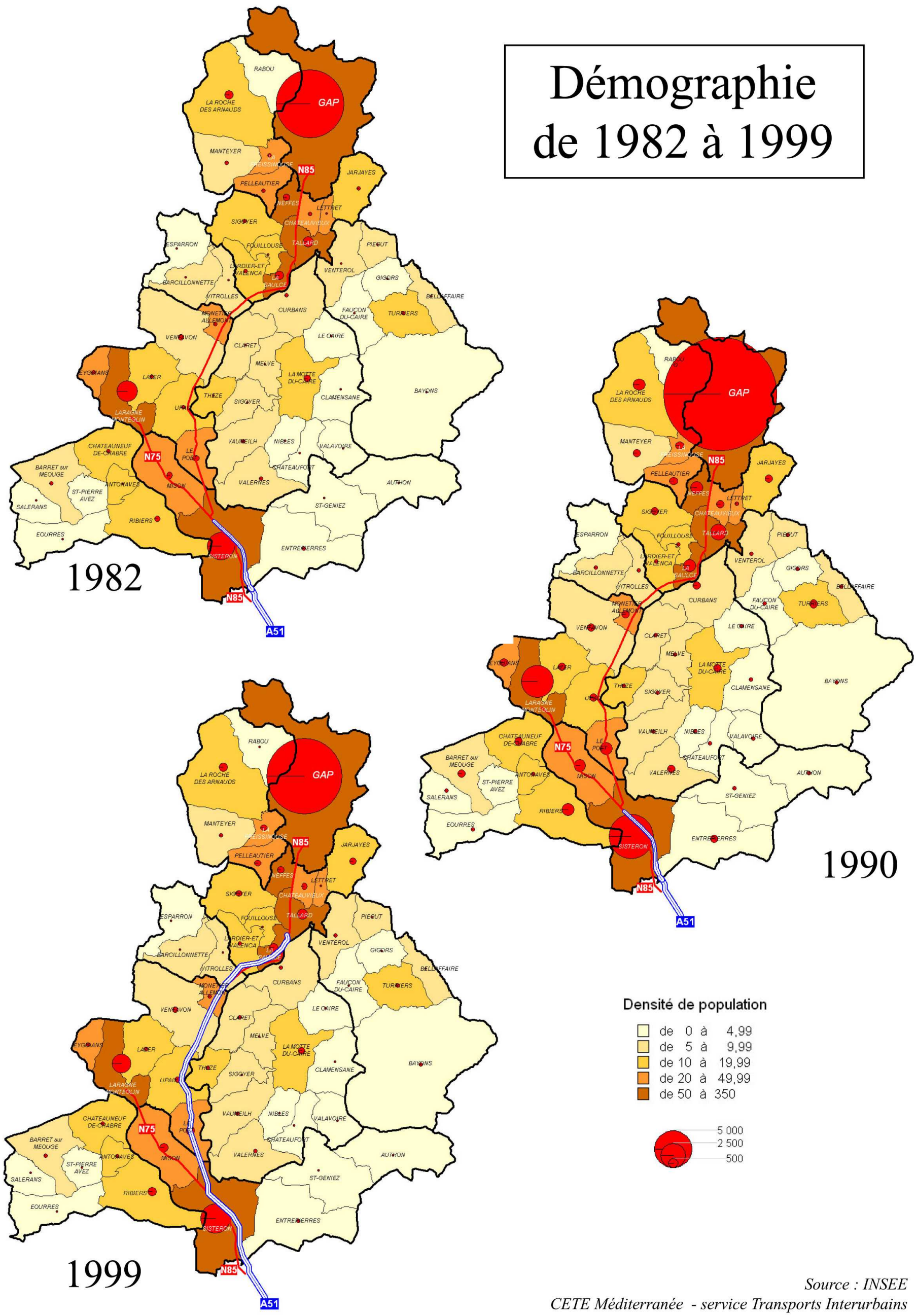
D'ailleurs, le bilan des premiers effets de la section Aix-Sisteron réalisé en 1993 montre que l'autoroute à permis des mobilités domicile – travail sur des distances croissantes, un certain nombre d'actifs résident à Manosque et travaillent sur Aix-Marseille. La construction d'A.51 en plusieurs étapes a montré que le processus de croissance démographique (et donc d'urbanisation) se déplace au fur et à mesure de la mise en service des sections autoroutières :

De 1982 à 1990 : dynamisme démographique dans les secteurs de Manosque et la partie sud du val de Durance.

De 1990 à 1999 : croissance démographique davantage localisée au nord (Gap, Digne, Briançon).

illustration 18 : évolution de la population et de la densité de 1982 à 1999

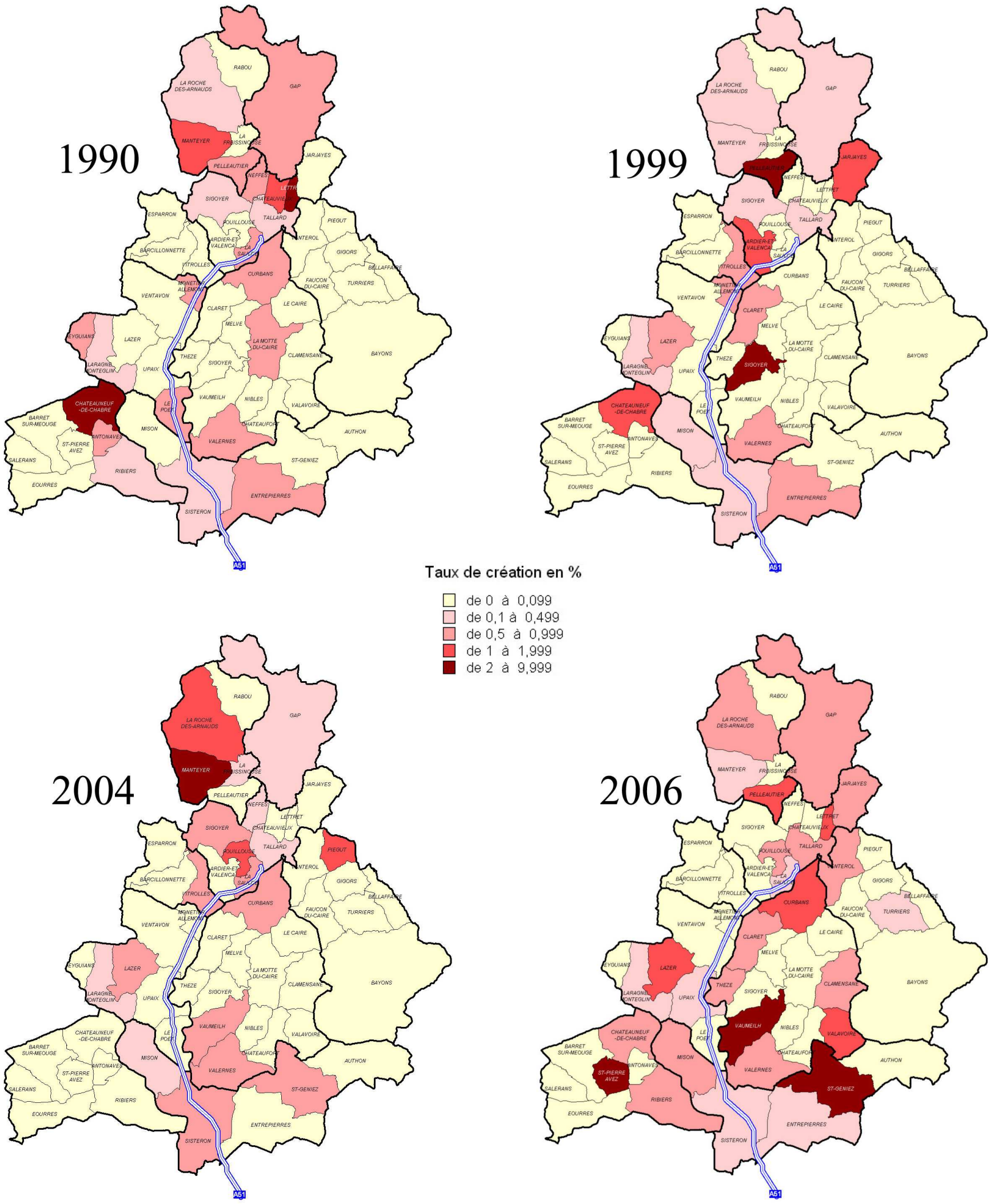
Démographie de 1982 à 1999



Source : INSEE
CETE Méditerranée - service Transports Interurbains

illustration 19 : évolution du nombre de compteurs EDF 1990-2006

Evolution du nombre de compteurs EDF de 1990 à 2006

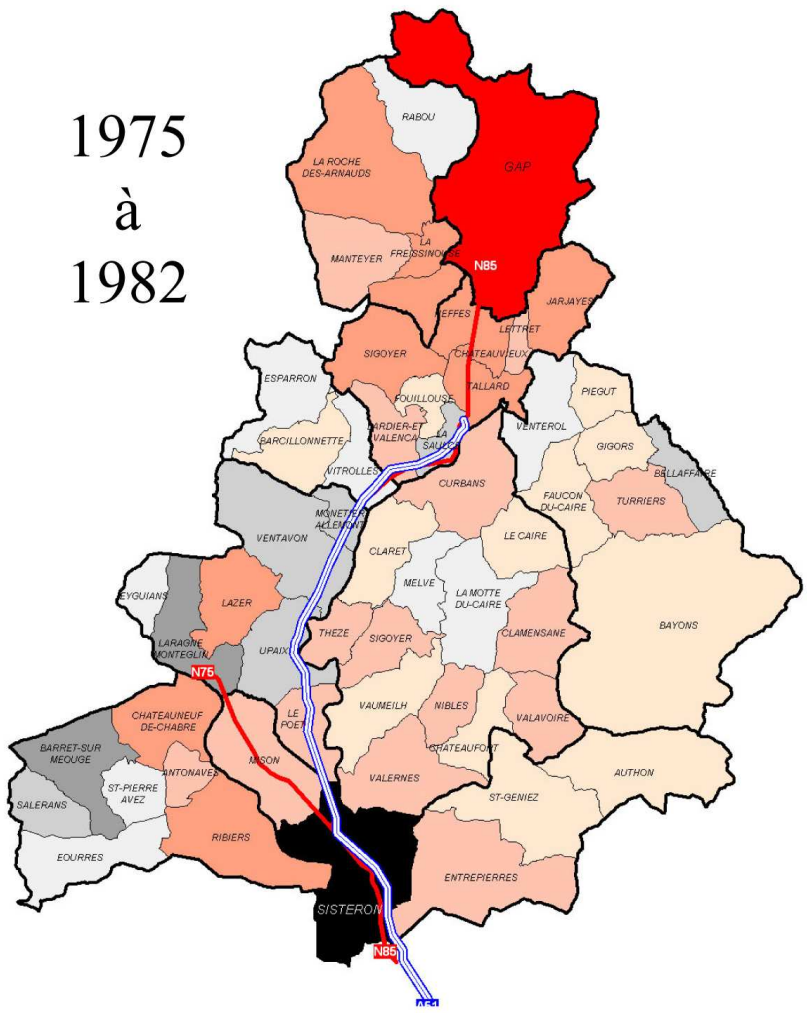


Source : base de données GEOKIT
CETE Méditerranée - service Transports Interurbains

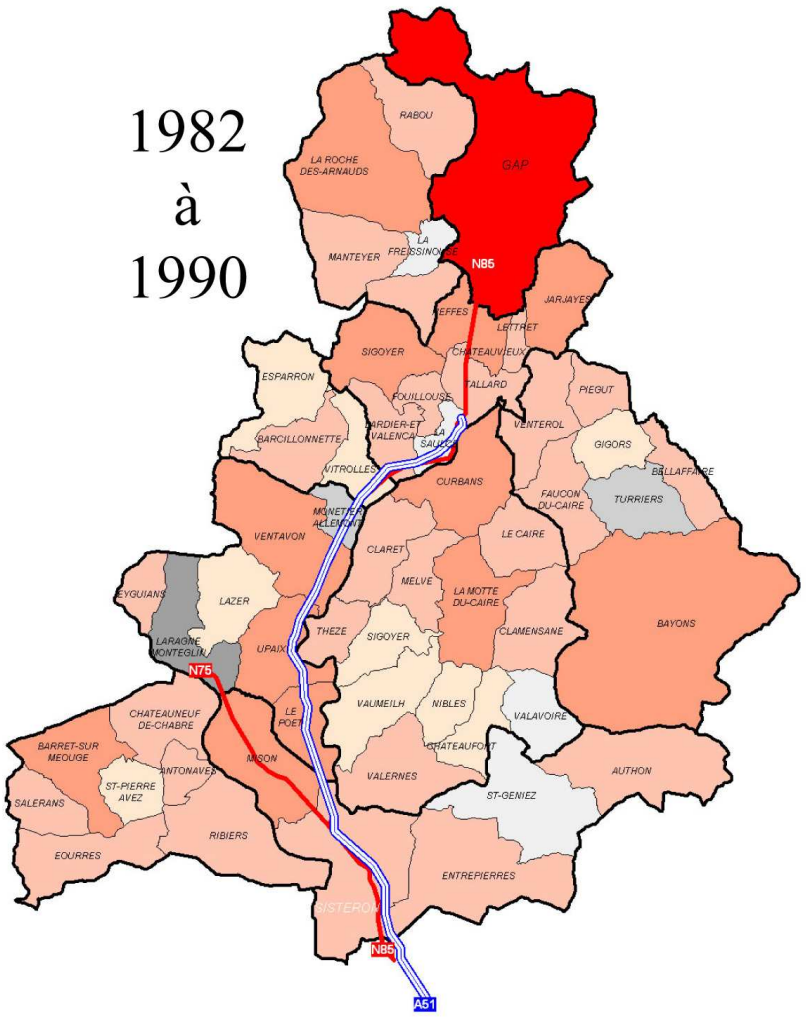
illustration 20 : évolution du solde migratoire de 1982 à 1999

Flux migratoire de 1975 à 1999

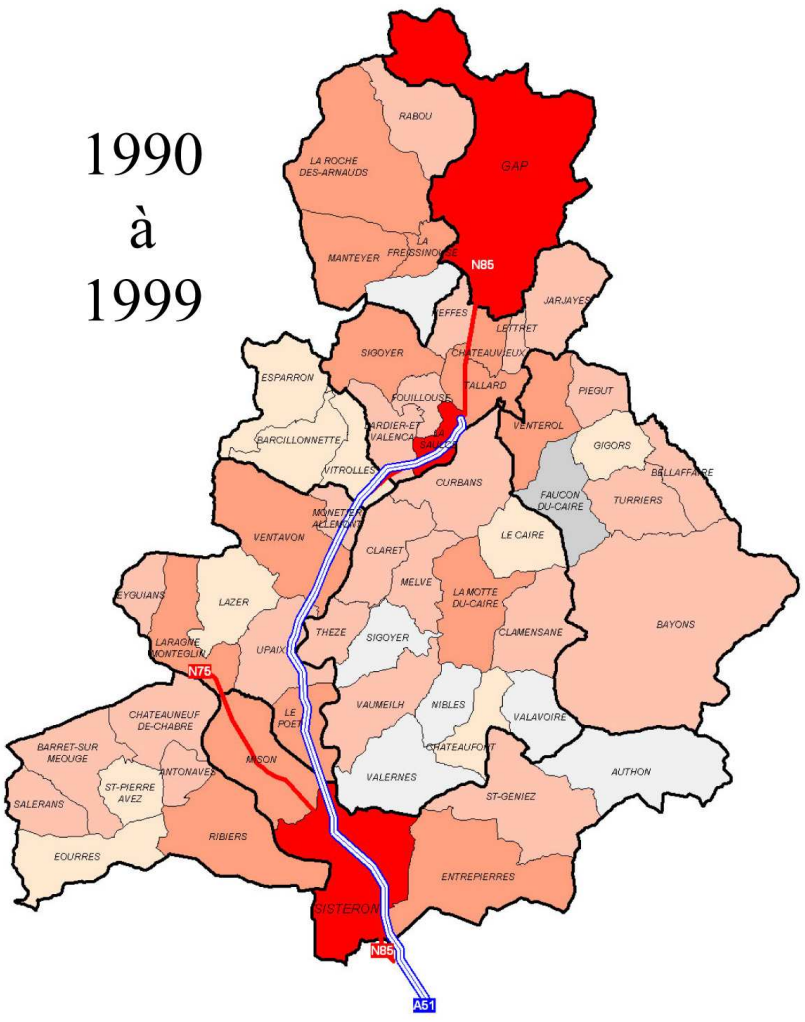
1975 à 1982



1982 à 1990



1990 à 1999



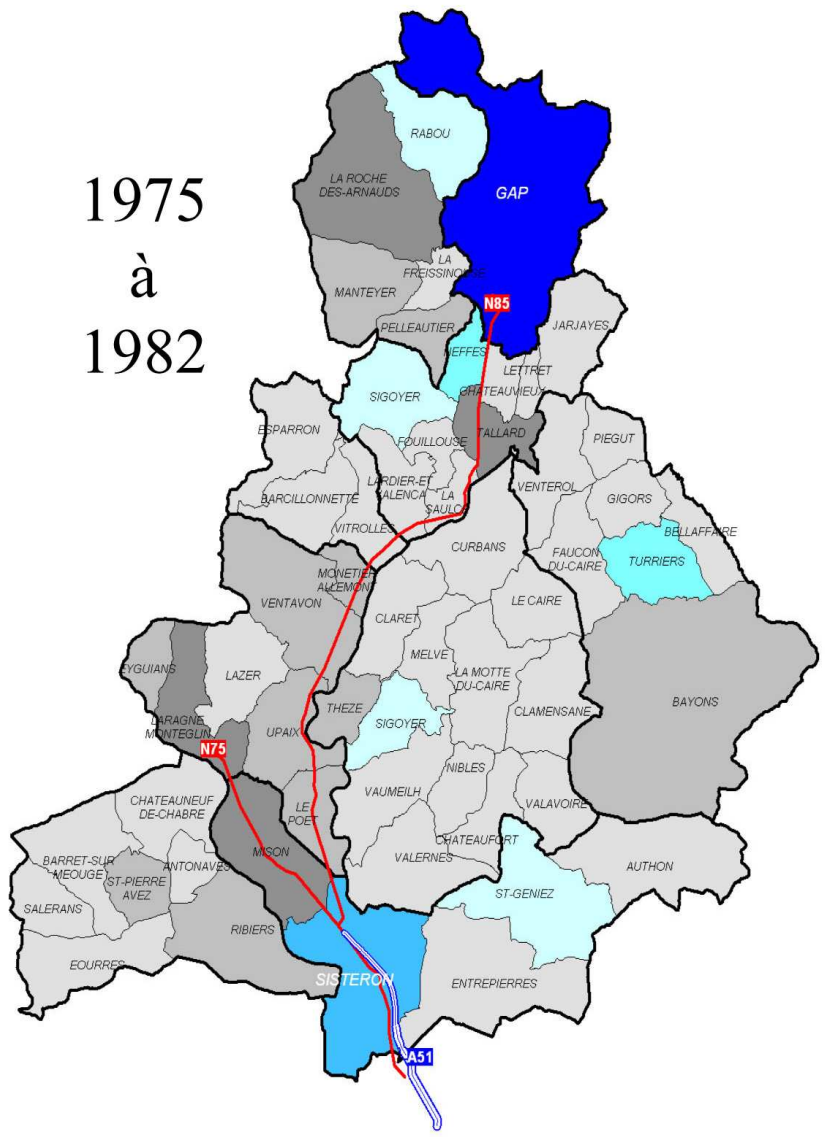
de	-1 499,9	à	-200
de	-199,9	à	-50
de	-49,9	à	-10
de	-9,9	à	0
de	0	à	9,9
de	10	à	49,9
de	50	à	199,9
de	200	à	1 499,9

Souce : INSEE
CETE Méditerranée - service Transports Interurbains

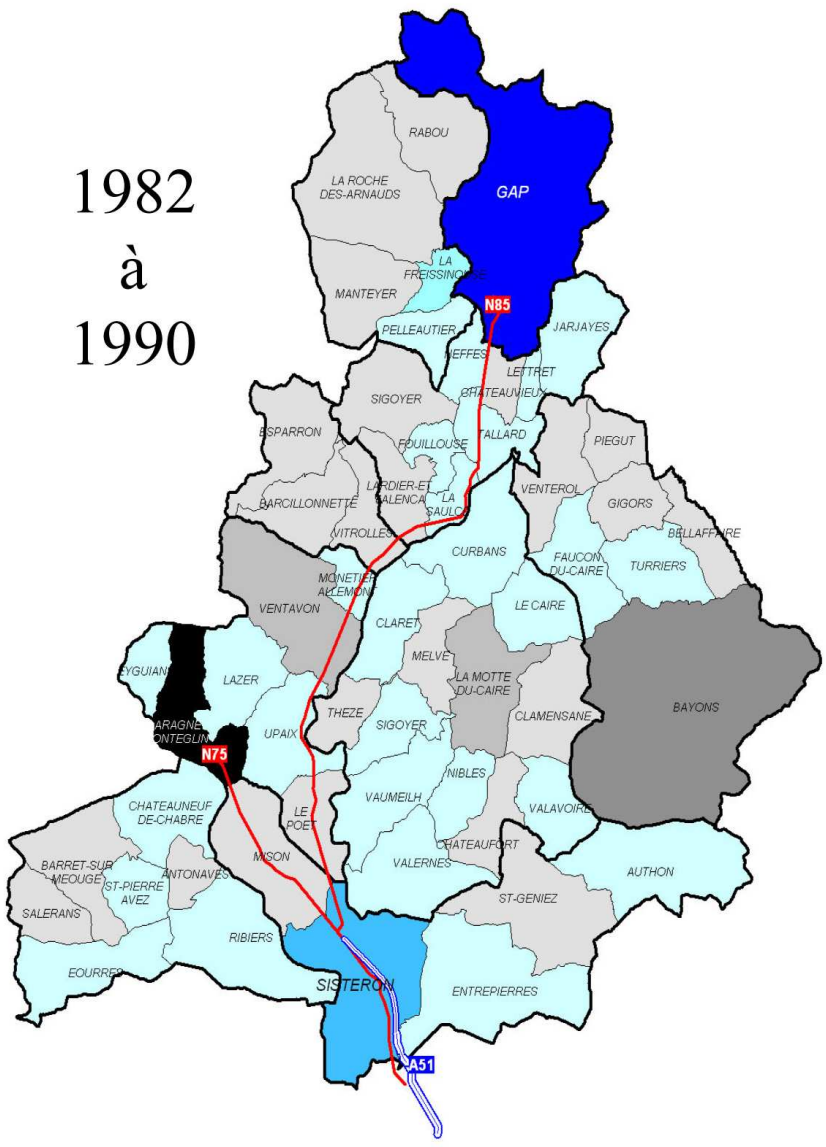
illustration 21 : évolution du solde naturel de 1982 à 1999

Solde naturel de 1975 à 1999

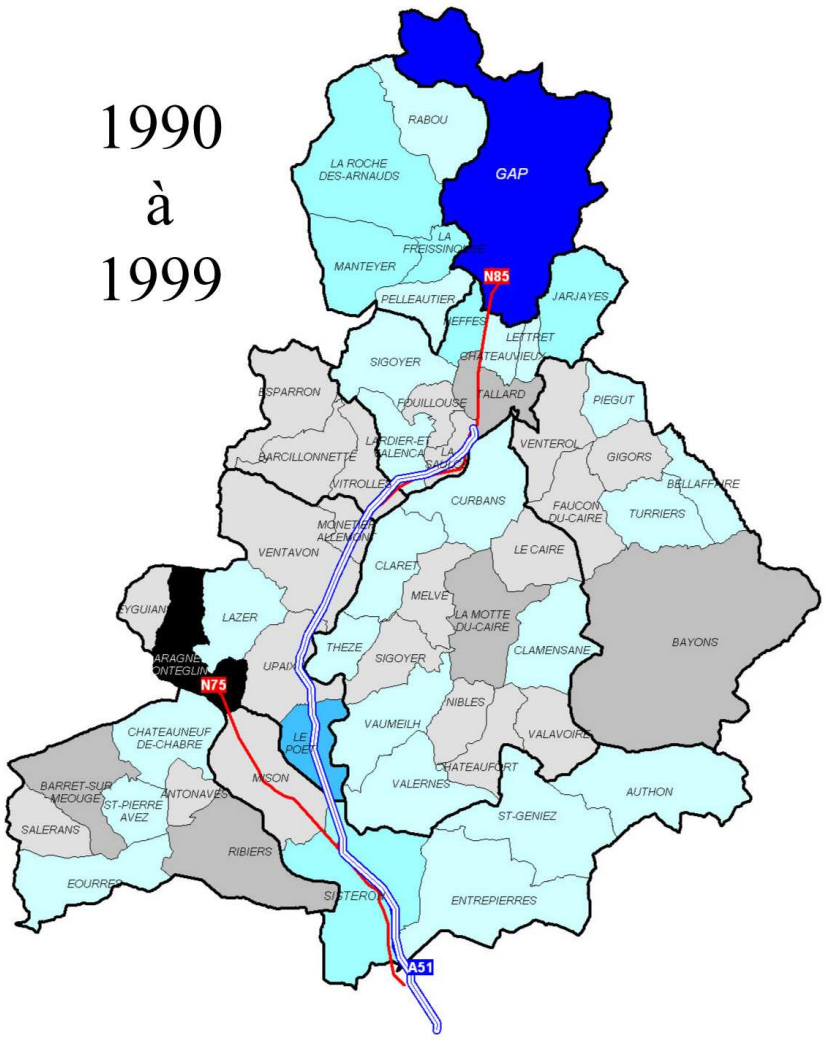
1975 à 1982



1982 à 1990



1990 à 1999



Mouvement naturel

-	-50		
de	-49	à	-20
de	-19	à	-10
de	-9	à	0
de	0	à	19
de	20	à	49
de	50	à	149
+	1000		

Source : INSEE
CETE Méditerranée - service Transports Interurbains

La densité de population reste faible

Même si le nombre d'habitants augmente, la **densité reste très faible** (inférieure à 30 habitants/km²). Les Alpes-de-Haute-Provence et les Hautes-Alpes présentent une densité moyenne deux fois moindre que la moyenne nationale car les zones montagneuses demeurent peu propices à un habitat dense (moins de 50 hab/km² pour 108 hab/km² au niveau national - cf. chapitre « Le contexte socio-économique général et son évolution depuis 1980 ». La croissance de population départementale est due à de **forts soldes migratoires** (Sisteron, Gap et La Saulce, Laragne), qui ne peuvent pas être attribués à la seule section Sisteron-la Saulce : l'ensemble de l'axe autoroutier y a participé par l'amélioration générale des conditions d'accessibilité routière.

L'évolution par bassin d'emploi

Les données par bassin d'emploi mettent en évidence des évolutions positives de population quel que soit le bassin d'emploi.

Vérifier les prévisions du dossier de DUP nécessiterait de disposer des fichiers concernant les migrations domicile - travail afin de déterminer le taux d'actif qui sort du bassin d'emploi de Gap et Sisteron. Or, ces données ne sont disponibles seulement pour l'année 1999, année de mise en service de la section Sisteron - La Saulce.

Evolution de population par bassin d'emploi

	82	90	99	évol 90/99
Digne	64 817	70 906	74 987	5,76%
Manosque	54 251	59 977	64 574	7,66%
Briançon	28 440	31 042	32 124	3,49%
Gap	76 630	82 258	89 295	8,55%
Aix en provence	202 605	231 927	258 943	11,65%
Brignoles	56 882	75 139	91 228	21,41%
Cannes -antibes	301 557	343 360	365 138	6,34%
Nice	516 571	557 585	574 566	3,05%
Menton	63 070	70 884	71 622	1,04%

Par conséquent, on ne peut évaluer s'il y a eu migration de population vers l'extérieur du bassin d'emploi.

En conclusion, on observe une croissance du niveau général de la population des territoires traversés et desservis par la nouvelle infrastructure autoroutière sur un territoire qui occupe une position géographique favorable.

La section Sisteron - La Saulce traverse un territoire rural, à faible densité de population.

Source : CETE méditerranée – 27/ 07/2007

6.1.4 Rapprochement "réalisations/prévisions"

Les effets constatés sont globalement conformes aux effets attendus.

Les départements alpins sont composés d'un tissu de communes rurales dynamiques sur le plan démographique, et ce en partie grâce à l'apport migratoire.

L'amélioration de l'accessibilité routière aux territoires alpins permise par la section Sisteron-La Saulce semble jouer un rôle au moins indirect que l'on ne peut quantifier.

Toutefois, les pourcentages d'évolution de population sont à relativiser car, même s'ils sont largement positifs (exemple de Tallard et de La Saulce), ils ne concernent que de faibles volumes de population. La densité de population reste toujours très faible même dans les communes où il y a eu une amélioration de l'accessibilité routière. De plus, la pression foncière dans les grandes agglomérations favorise un report de population dans des communes plus rurales qui allie un coût du foncier attractif et une accessibilité routière de bonne qualité.

6.2 Les activités économiques

6.2.1 Le secteur de l'agriculture

6.2.1.1 Les prévisions du dossier de DUP

Les précisions du dossier de DUP étaient les suivantes :

- « l'autoroute aura des effets directs d'emprise (57 exploitants touchés), des effets ultérieurs liés à l'urbanisation près de l'échangeur de La Saulce ; et des effets sur la valeur du foncier » ;
- « ces impacts négatifs devraient pouvoir être compensés du fait du remembrement des terres (ou échange parcellaire) et de la baisse du coût d'exportation des produits agricoles du fait de l'infrastructure » ;
- « il pourrait éventuellement avoir compensation des terres consommées par défrichement d'autres terrains si bien que la surface agricole utilisée à terme ne serait que peu modifiée » ;
- « des réserves foncières pourraient être réalisées par la SAFER ».

6.2.1.2 La méthodologie

Les effets d'A.51 Sisteron – La Saulce sur l'agriculture ont été évalués par exploitation des informations suivantes :

- Une note de la DDE des Hautes-Alpes sur les effets de la section Sisteron - La Saulce ;
- Des plaquettes d'informations dans le domaine agricole ;
- « Bilan intermédiaire environnemental », CETE Méditerranée pour ESCOTA (2002) ;
- « Bilan environnemental final », CETE Méditerranée pour ESCOTA (2007) ; données CORINE Land Cover 1999. Les données 2006 sont en cours de construction à la date de réalisation du présent dossier : la carte de l'occupation du sol par commune en 2006 n'est donc pas disponible.
- Enquête sur l'évolution des documents d'urbanisme et de permis de construire depuis l'insertion de l'autoroute de mars à juin 2004 - Mlle LAUGIER pour ESCOTA ;
- Etude de la SAFER sur le foncier dans les Hautes-Alpes ;
- Enquête AGRESTE (Ministère de l'Agriculture) menée en 2006 sur la structure des vergers dans les Hautes-Alpes ;
- Hautes-Alpes magazine N°3 juin 2006 ;
- Les comptes-rendus des entretiens conduits avec les acteurs locaux suivants :
    - La chambre d'agriculture des Hautes-Alpes ;
    - La SAFER ;
    - Les maires des communes ;
    - La chambre départementale des notaires des Hautes-Alpes ;
    - Un producteur – expéditeur de pommes ;
    - Une association de coopérative fruitière.

6.2.1.3 Les effets observés

L'évolution de l'occupation du sol

D'une manière globale dans le département des Hautes-Alpes, une enquête AGRESTE réalisée en 2006 sur la structure des vergers met en évidence qu'en vingt ans la taille moyenne en verger des exploitations arboricoles a augmenté sous l'effet conjugué de l'augmentation des surfaces en vergers et de la disparition des petites exploitations. Depuis 2002, cette tendance semble s'inverser : perte de 10% des surfaces et diminution du nombre d'exploitations amènent la taille moyenne des exploitations à baisser. Ce phénomène risque de perdurer (selon l'enquête) pour retrouver le niveau de surface de 1987, mais sur deux fois moins d'exploitations.

A un niveau local, selon les conclusions principales du bilan environnemental de la section Sisteron - La Saulce, il y a eu tout le long de la nouvelle section autoroutière une redistribution des répartitions des cultures agricoles avec une augmentation des vergers au détriment de la vigne et des cultures de plein champ. Par ailleurs, de nombreuses parcelles sont en devenir (friches). Il a été observé que quelques bâtis isolés s'étaient implantés le long de l'autoroute.

La cartographie de l'évolution des surfaces dédiées à l'agriculture met en évidence une baisse du rythme de construction du bâti agricole autour de La Saulce en 1999. Les communes d'Upaix et Monêtier déclarent avoir perdu une partie de la valeur de leurs potentiels agricoles du fait de la réalisation des travaux d'aménagement (routier mais aussi pour le canal) au détriment des terres cultivables. Mais le bilan LOTI environnemental a mis en évidence que l'évolution de l'occupation du sol dans les communes traversées par la section Sisteron – La Saulce d'A51 ne pouvait être attribuée seulement à la réalisation de cette nouvelle infrastructure autoroutière.

La politique de remembrement liée à l'implantation de la section autoroutière a permis un développement et un repositionnement de la production agricole vers de l'arboriculture (parcelles plus grandes mécanisables pour des cultures arboricoles plus intensives). D'ailleurs, la politique de remembrement a été jugée satisfaisante par la majorité des acteurs locaux interviewés.

Ainsi, la réalisation de la section autoroutière n'a pas entraîné de déstructuration des exploitations existantes. La chambre d'agriculture a travaillé en « amont » sur ces questions et a piloté la politique de remembrement, ce qui a notamment permis de limiter les effets négatifs de l'emprise autoroutière, grâce à une concertation engagée largement avant la mise en service.

La réalisation de la section a donc eu une incidence au niveau de l'augmentation du poids de l'arboriculture dans les activités du territoire traversé. Les entretiens menés auprès des acteurs locaux ont permis de confirmer le secteur-clé que représente l'arboriculture sur le territoire desservi par la section Sisteron – La Saulce d'A.51. A titre d'exemple, la zone de Sisteron à Curbans regroupe actuellement les trois quarts des poiriers et 40% des pommiers du département des Hautes-Alpes, département qui représente lui-même 14% de la surface de pommiers de la région PACA.

L'évolution du coût du foncier

Les entretiens ont souvent mis en évidence (maires des communes, chambre d'agriculture, SAFER) **un coût du foncier** qui ne cesse de croître, empêchant les jeunes actifs de s'installer et posant des difficultés aux exploitants agricoles en activité. La SAFER indique qu'il est difficile pour un jeune agriculteur de s'installer sur une exploitation mise en vente compte tenu des prix pratiqués pour les propriétés bâties. En effet, **l'augmentation du prix du foncier rural du fait du changement d'affection des biens agricoles en habitation pour les non-agriculteurs, est très sensible sur la zone.** Ainsi, les prix du foncier rural bâti sont devenus prohibitifs pour les agriculteurs qui s'installent.

La SAFER s'emploie à conserver l'usage agricole du foncier non bâti, mais les acquéreurs non-agriculteurs souhaitent généralement acquérir une surface consistante autour du bien bâti (un ou plusieurs hectares) pour leur usage personnel. C'est une des raisons expliquant que le total des terres exploitées tend à diminuer. Entre 2000 et 2006, les transactions de biens en zone rurale (hors zone urbanisée), sur les 11 communes du tracé, ont concerné 420 biens : 114 au bénéfice d'un agriculteur, 273 d'un non-agriculteur et 33 acquis par la SAFER.

De même, la commune de Gap est marquée par les tensions foncières : le volume des transactions a été multiplié par 7 en quatre ans, ce qui traduit la pression foncière sur les espaces agricoles de la commune de Gap.

La SAFER, qui a une mission d'observation et de régulation du marché foncier, notamment agricole, met en évidence **une certaine exacerbation des conflits d'usage autour des terrains à vocation agricole qui serait liée à la réalisation de la section autoroutière.**

Cet effet serait lié à l'amélioration de l'accessibilité à la commune de Gap qui participerait à la croissance de population (ce qui confirme les conclusions du volet démographie), qui elle-même participerait à l'augmentation de la pression foncière dans un département où les espaces disponibles pour les différents usages, habitation, activités ou agricoles, sont réduits du fait du relief montagneux.

C'est donc la forte augmentation de la demande foncière en matière d'habitat ou d'activités qui rejaillit sur le monde agricole en provoquant une augmentation des prix et indirectement une baisse du nombre d'exploitations et des surfaces cultivées.

Les produits agricoles

Selon la chambre d'agriculture des Hautes–Alpes, l'effet de l'opération construction de l'autoroute et réaménagement de la RN) a été relativement sensible pour les flux de produits agricoles (écoulement de la production fruitière, développement de fonctions annexes – logistique – liées à la production ; c'est le cas de l'entreprise CUMA de Beynon située à Ventavon).

De fait, certains professionnels et transporteurs situés majoritairement entre Sisteron et La Saulce bénéficient de l'amélioration des conditions de circulation sur la RN.85 pour descendre jusqu'à Sisteron.

L'arrivée de la section autoroutière devant l'exploitation arboricole du domaine de La Pradelles (Plan-de-Vitrolles) a incité l'arboriculteur à anticiper les conséquences d'une baisse de la vente de ses produits. Ainsi, cet exploitant a diversifié sa production vers des produits « bio » et de qualité et il a choisi de transporter directement ses produits vers des points de ventes au détail dans les Bouches-du-Rhône ; il a aussi aménagé un espace convivial à l'entrée de son exploitation. Ainsi, l'exploitant n'a pas eu de perte de clientèle suite à la mise en service de la section autoroutière.

illustration 22 : évolution du prix des terres en France

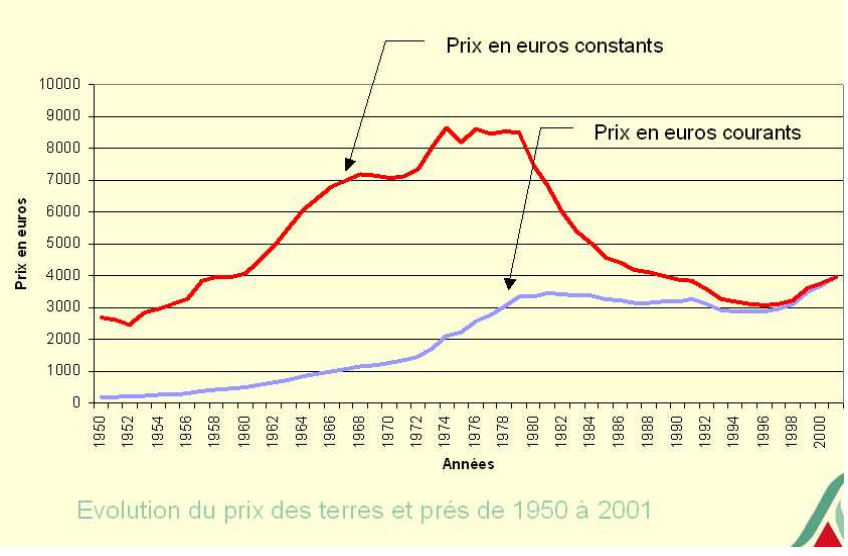
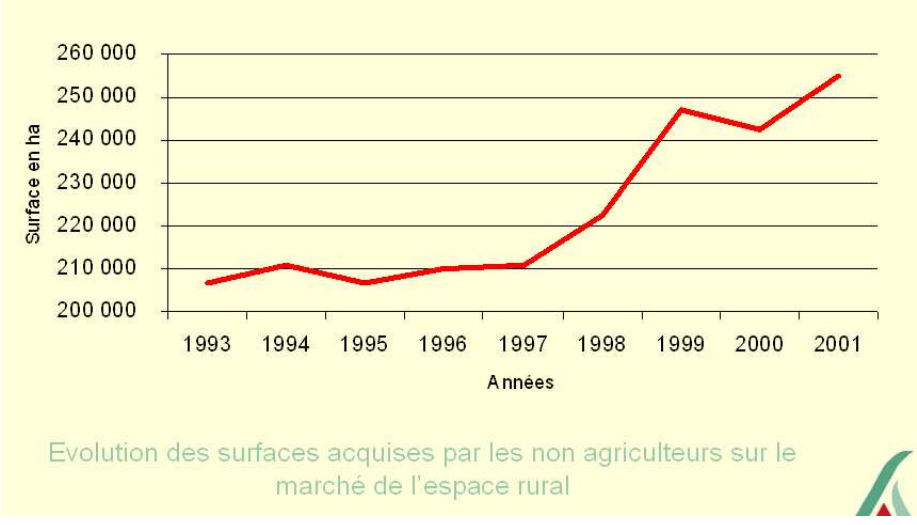


illustration 23 : progression de la pression urbaine sur les espaces ruraux en France



Source : SAFER

illustration 24 : occupation du sol en 1999 par commune

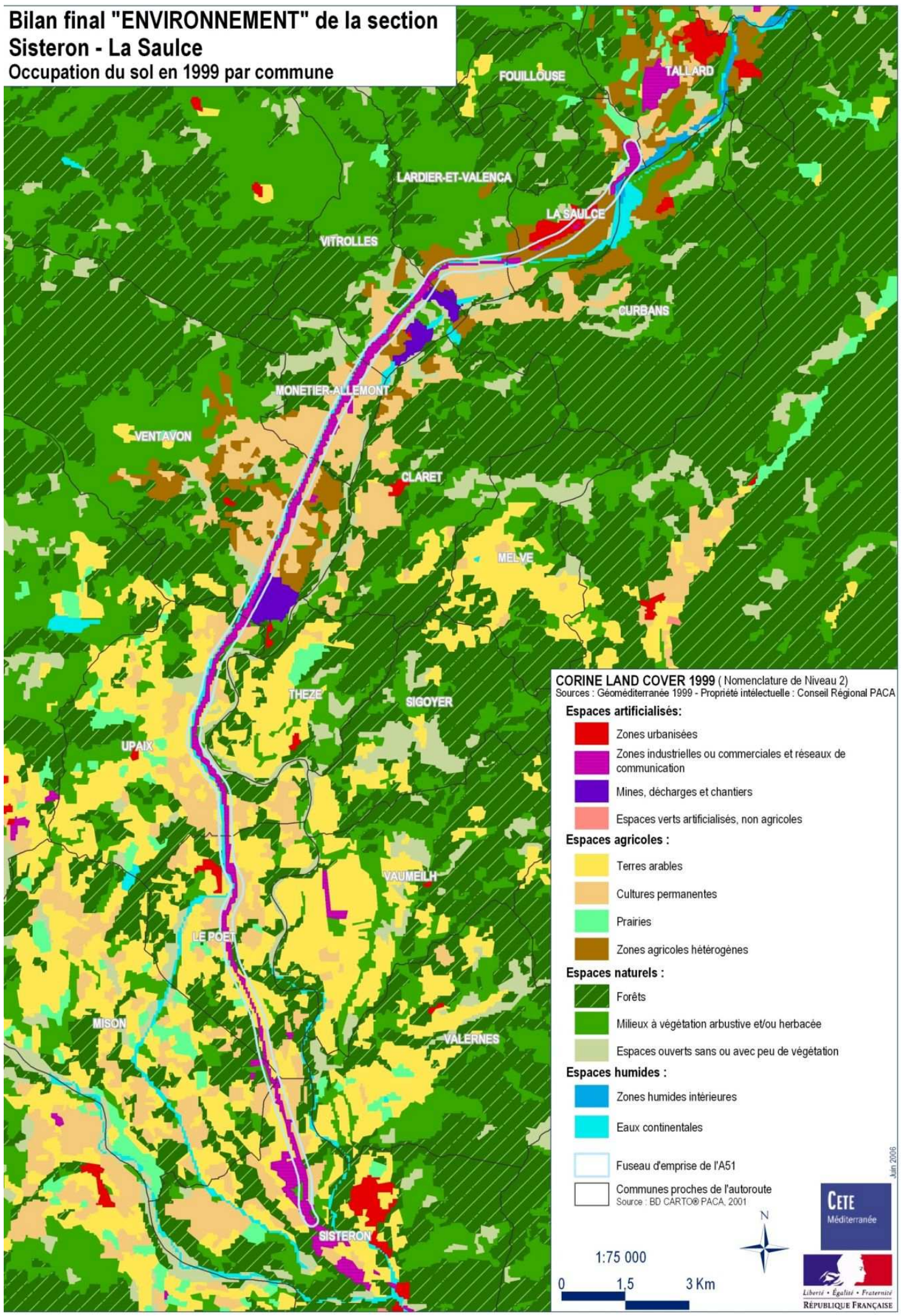
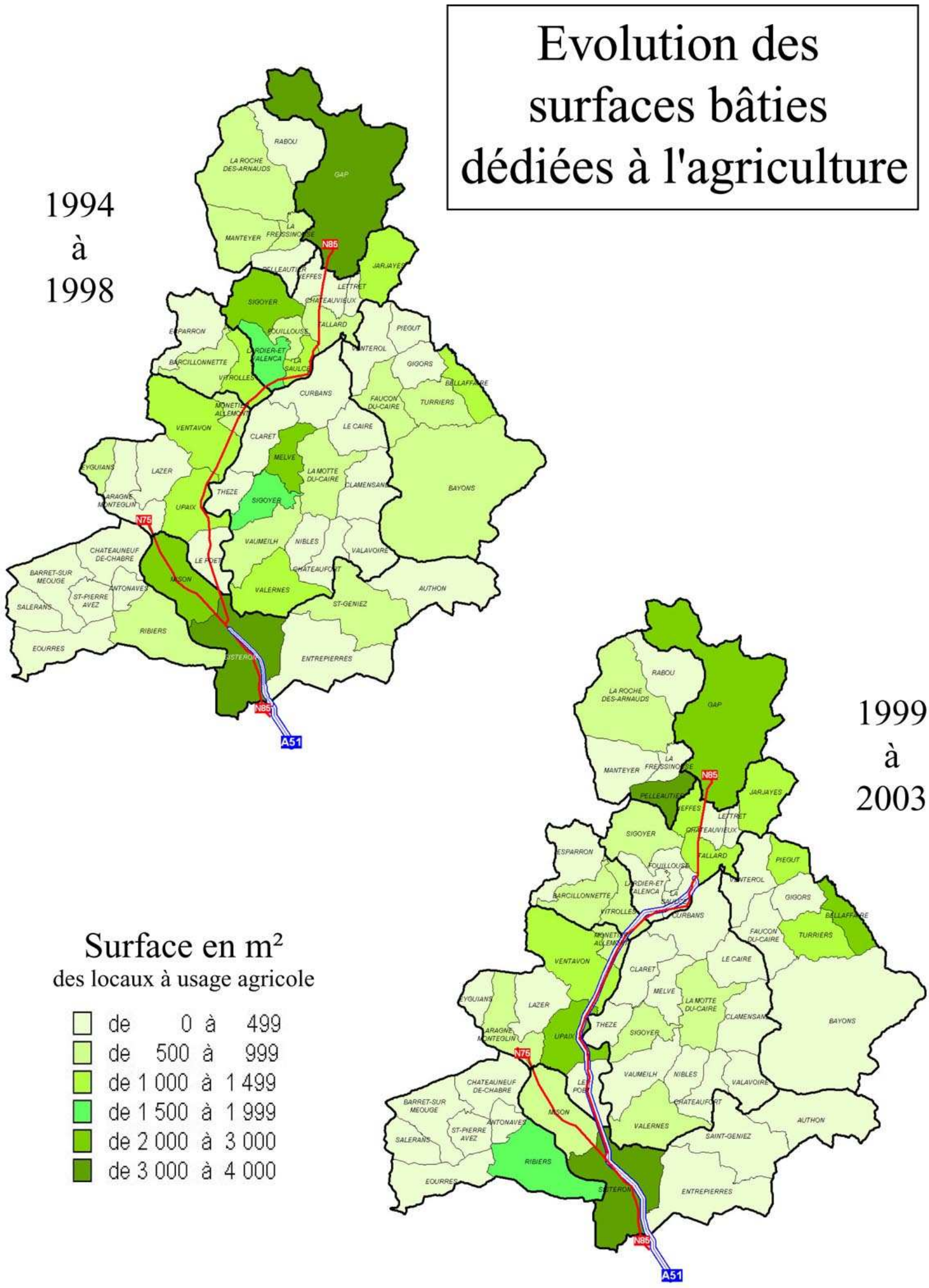


illustration 25 : construction de bâtiments à usage agricole de 1994 à 2003



La crise de la filière arboricole menace l'identité des petites communes rurales traversées par l'autoroute A.51

La crise arboricole qui touche actuellement l'ensemble de la filière arboricole et la mondialisation de la production (Chine, Afrique du sud, Argentine) préoccupe les pouvoirs publics et les professionnels du secteur. Cette crise implique des mutations du secteur agricole. *« Les prix payés au producteur ont chuté de 30% à 40%, conséquence de la mondialisation » Source : Hautes-Alpes magazine N°3 juin 2006.* Cette crise touche l'ensemble de la filière arboricole française. Aussi, un plan d'aide par l'Etat a été mis en place : mise à disposition d'une enveloppe destinée à couvrir les charges sociales et réduire le poids des cotisations. Près de 600 000 euros ont été débloqués par les banques pour établir des taux bonifiés ou consolider des prêts. De plus, un plan d'arrachage a été instauré par la DDAF : arrachage de 46 hectares dans les Hautes-Alpes représentant 200 000 euros d'indemnisation pour les exploitants qui peuvent remettre leur terrain dans une autre culture. Le Conseil Général des Hautes-Alpes a engagé un travail en concertation avec la profession et les acteurs locaux (promotion, diversification qui s'inscrit dans le contrat de développement des filières agricoles). C'est dans ce contexte que l'association de promotion des fruits des Alpes de Haute Durance a été crée en 1995. On a vu précédemment que la réalisation de la section avait eu un impact sur l'augmentation du poids de l'arboriculture en 1999, avec un repositionnement vers ce type d'activité grâce au remembrement. Or, il convient de noter que la crise générale de cette filière, due à des facteurs exogènes à l'infrastructure A.51, menace un secteur d'activité économique clé du territoire mais aussi de son identité.

En conclusion, la politique de remembrement a permis de limiter l'impact négatif de l'autoroute résultant de la consommation des surfaces affectées à l'usage agricole.

La section autoroutière participe indirectement à l'accroissement de la pression foncière sur les terres agricoles (transformation des terres agricole en usage d'habitation) car l'amélioration de l'accessibilité routière au territoire contribue (parmi d'autres facteurs externes) à l'attractivité du territoire qui elle-même engendre une pression démographique forte dans un contexte d'offre foncière restreinte.

6.2.1.4 Rapprochement "réalisations/prévisions"

Les effets constatés sont globalement similaires aux effets prévus.

Les acteurs rencontrés ont souligné l'efficacité de la politique de remembrement liée à l'implantation de la section autoroutière : le remembrement a ainsi contribué à compenser les impacts négatifs de la nouvelle infrastructure.

Par ailleurs, le remembrement a permis un développement et un repositionnement de la production agricole dans la zone Sisteron – La Saulce vers de l'arboriculture.

L'autoroute a contribué à la hausse de la valeur du foncier, car l'augmentation du niveau de population a engendré des tensions sur le marché foncier avec un changement d'affectation des biens agricoles en habitation.

La mise en service de la section Sisteron - La Saulce n'a pas apporté de « révolution » dans le domaine agricole (sur le plan économique), mais cette section est considérée comme très utile pour les liaisons avec Marseille.

L'effet de baisse du coût des exportations des produits agricoles, évoqué dans le dossier de DUP, n'a pu être évalué par manque d'informations.

Signalisation en bord de RN.85 de l'activité commerciale (arboriculteur) avec diversification de la production (vente de produits régionaux)

Source : CETE Méditerranée – 27/07/2007

Aménagement extérieur d'un arboriculteur afin de pallier la baisse de clientèle de transit

Source : CETE Méditerranée – 27/07/2007

6.2.2 L'industrie et le BTP

6.2.2.1 Les prévisions du dossier de DUP

Les précisions du dossier de DUP de 1992 étaient les suivantes :

- « pendant la durée des travaux, des emplois directs (réalisation de l'ouvrage) et indirects (sous-traitance de fourniture) seront engendrés par l'infrastructure » ;
- « de nouvelles entreprises peuvent s'installer dans la région et l'on peut avoir une extension de l'aire de marché (rapidité des relations) et de la main d'œuvre» ;
- « des nouveaux marchés français, voire italiens, pourront se développer » ;
- « le secteur du BTP va particulièrement profiter de l'arrivée de l'autoroute du fait de l'urbanisation nouvelle qui va accompagner l'axe (bureaux, locaux, entreprises locales, …) de l'apport de population nouvelle, liée aux flux migratoires vers les communes les mieux desservies, et de l'amélioration de la desserte vers les stations de ski (augmentation des résidences touristiques, villages vacances, résidences secondaires, …) » ;
- « Au niveau régional, (…) le secteur industriel risque de s'ouvrir étant donnée la diminution du temps de liaison entre le littoral (...) et la région de Gap. »

6.2.2.2 La méthodologie

Les effets d'A51 Sisteron – La Saulce sur le secteur de l'industrie et du BTP ont été évalués par exploitation des informations suivantes :

- une analyse des comptes-rendus des participants au CISCT communiqués par ESCOTA ;
- le N°51 de la revue "En Direct" (ESCOTA), de juillet 1999 ;
- la circulaire de 1998 relative à l'évaluation des grands projets d'infrastructure – annexe 14.1 ;
- le nombre de permis de construire pour les logements commencés – base de données SITADEL ;
- la base de données DIANE du registre du commerce ;
- les comptes-rendus des entretiens conduits avec les acteurs locaux suivants :
    - la Fédération départementale des Hautes-Alpes du bâtiment et des travaux publics ;
    - les maires des communes ;
    - une société immobilière ;
    - le Conseil Général des Hautes-Alpes ;
    - la CCI des Hautes-Alpes ;
    - l'office du tourisme de Serre Chevalier ;
    - Orcières remontées mécaniques ;
    - L'office du tourisme de Super Dévoluy.

Les entreprises de BTP contactées par téléphone n'ont pas donné suite aux demandes d'entretiens.

6.2.2.3 Les effets observés en phase de travaux

Le chantier et les entreprises locales

La revue « En Direct » (juillet 1999) indique que *« Le chantier a mobilisé pendant quatre ans quelques 150 entreprises de toutes tailles, représentant les domaines les plus divers du BTP ».*

Elle ajoute que « *L'attribution des marchés en lots séparés a [permis que] 40% des travaux [soient] allés aux entreprises locales et à leurs sous-traitants ».*

Cet ordre de grandeur est confirmé par l'exploitation d'un échantillon, aléatoirement choisi, de comptes rendus de réunions du Comité Interentreprises pour la Sécurité et les Conditions de Travail (CISCT). Sont ici considérées comme entreprises locales celles dont le siège social est localisé dans les Hautes-Alpes ou les Alpes-de-Haute-Provence (la localisation des sièges sociaux a été établie grâce à la base de données DIANE du Registre du Commerce). Le résultat de cette analyse est présenté dans le tableau ci-dessous.

Tableau 12 : proportion d'entreprises locales représentées à un échantillon de réunions du CISCT du chantier Sisteron – La Saulce

Date de la réunion	%
25 octobre 1995	33%
26 septembre 1996	35%
25 mars 1998	33%
28 avril 1999	44%

Source : comptes rendus de réunion et base DIANE

Pourtant, la Fédération départementale du bâtiment et des TP des Hautes-Alpes a indiqué que la construction de l'autoroute n'avait pas constitué un enjeu majeur pour les entreprises locales.

Les emplois mobilisés en phase de travaux

L'emploi mobilisé

Selon les données du CISCT, environ 350 personnes étaient présentes sur le chantier en moyenne sur la durée de la construction (3,8 années). Au plus fort du chantier, de l'ordre de 600 personnes intervenaient simultanément.

Cependant, les emplois sur chantier ne sont que la partie visible sur le terrain des emplois mobilisés par la construction d'une autoroute ; car, en réalité, un chantier sollicite d'autres emplois, que ce soit directement (dans les bureaux d'études, etc.) ou encore indirectement (chez les fournisseurs par exemple : carriers, fabricants de ronds à béton, distributeurs de carburants, etc.).

A titre indicatif, dans le cas présent, en appliquant les ratios établis par le SETRA (Direction Générale des Routes) au montant de l'opération Sisteron – La Saulce, on peut évaluer qu'au total 3 000 emplois x ans ont été mobilisés ; soit l'équivalent d'environ 800 emplois en moyenne sur la durée des travaux (voir le détail du calcul en annexe au présent document).

Notion d'emplois x ans

Un chantier d'une durée de trois ans, qui requiert la présence permanente de 100 employés la première année, de 250 la seconde et de 200 la troisième année, génère un total de 550 « emplois x ans » ; en moyenne lissée, il y a 183 employés chacune des trois années que dure la construction. Ce ne sont pas nécessairement des créations nettes d'emplois : il peut en effet s'agir d'emplois déplacés

Le chantier et l'emploi local

On ne possède pas d'informations sur la proportion des emplois concernés qui étaient d'origine locale.

Toutefois, pour les emplois directs, cette proportion est probablement significative puisque, comme cela a été évoqué précédemment, 40% du montant des travaux ont bénéficié à des entreprises locales.

6.2.2.4 Les effets observés après la mise en service

Le secteur de la construction

Tableau 13 : évolution du nombre de permis de construire depuis 2000 (constructions engagées)

	Evolution du nombre de permis de construire des logements individuel						Evolution du nombre de permis de construire des logements collectif					
	2 000	2 001	2 002	2 003	2 004	évol 00/04	2 000	2 001	2 002	2 003	2 004	évol 00/04
Alpes-de-Haute-Provence	704	686	847	868	873	24%	27	24	18	22	33	22%
Hautes-Alpes	710	590	749	764	757	7%	45	37	37	48	77	71%
Total général	**169 690**	**166 171**	**166 987**	**170 723**	**185 432**	**9%**	**7 311**	**7 185**	**7 517**	**8 441**	**9 724**	**33%**
	source : SITADEL											

Total général = France métropolitaine

La FDTP note un accroissement du rythme de construction hôtelière à Gap (confirmé par le maire de Gap) et du nombre de permis de construire, un développement des stations. Le suivi statistique des surfaces cumulées de construction de locaux d'activités sur les périodes 1994-1998 et 1999-2003 indique une accélération du rythme de construction de locaux à usage d'activité et principalement à Gap et au sud de Gap – Châteauvieux (bureaux et commerces) – Tallard – La Saulce (services publics) – ainsi qu'à Laragne-Montéglin. L'analyse de l'évolution des permis de construire montre une accélération du rythme d'engagement depuis 2002 du nombre des constructions de logements individuels dans les départements alpins, ainsi qu'une accélération du nombre des constructions de logements collectifs dans les Hautes-Alpes entre 2003 et 2004 :

- + 28% entre 2001 et 2004 dans les Hautes-Alpes du nombre de constructions commencées de logements individuels (+12% en moyenne nationale) ;
- +108% entre 2001 et 2004 dans les Hautes-Alpes du nombre de constructions commencées de logements collectifs (+35% en moyenne nationale).

Ces évolutions ne peuvent être rapprochées de l'évolution depuis 1999 du nombre de résidences secondaires en l'absence de disponibilité des dernières données du recensement de la population.

Des entreprises locales du secteur du bâtiment ont été contactées pour confirmer ces évolutions en les illustrant par des exemples concrets, mais elles n'ont pas répondu aux demandes d'entretiens.

Les entretiens menés auprès des professionnels du tourisme confirment le développement du parc immobilier, favorisé essentiellement (comme à Superdévoluy notamment) par les avantages fiscaux accordés dans le cadre de la Loi Montagne, votée en janvier 1985, mais aussi par l'amélioration de l'accessibilité permise par la réalisation de la section Sisteron – La Saulce (cas d'Orcières-Merlette).

A contrario, une société immobilière, bien implantée localement, a indiqué que l'arrivée de l'autoroute à La Saulce n'aurait pas contribué à modifier le volume et la composition de la demande immobilière sur la région de Gap. De même, l'autoroute n'aurait pas favorisé la réalisation de nouveaux projets pour cette société et n'aurait pas eu d'incidences sur le rythme de construction et de commercialisation des programmes immobiliers neufs.

Les entreprises du BTP et l'utilisation de la section autoroutière

Concernant l'utilisation de l'infrastructure par les entreprises du BTP dans les Hautes-Alpes, il a été mentionné que, comme la plupart des entreprises travaillent à l'extérieur du département, l'autoroute représentait un outil qui permet une rapidité des relations pour les déplacements vers Nice, le Var, les Bouches-du-Rhône. La même remarque a été relevée pour les visites aux clients : l'autoroute dans son ensemble, et la section Sisteron - La Saulce en particulier, permet des gains de temps appréciables.

Les cartes de la page suivante présentent le bilan de l'évolution des surfaces par activités, de 1994 à 2003.

En conclusion, on a pu observer que l'amélioration de l'accessibilité autoroutière permise par la section Sisteron – La Saulce rendait possible la gestion de chantiers plus éloignés vers le sud, permettant ainsi aux entreprises du Gapençais de profiter du marché en développement sur le littoral de PACA

Le chantier autoroutier Sisteron - La Saulce a mobilisé près de 150 entreprises du BTP ; 40% des lots sont allés aux entreprises locales.

Le dynamisme démographique profite aussi aux entreprises du BTP : cela se traduit par une accélération des rythmes de construction de bâtiments.

6.2.2.5 Rapprochement "réalisations/prévisions"

Les prévisions du dossier de DUP portaient sur les emplois liés au chantier de l'autoroute, sur l'utilisation de l'infrastructure par les entreprises du secteur du BTP et sur l'impact sur l'extension des aires de marché.

Le bilan confirme les prévisions relatives aux effets bénéfiques de l'autoroute en terme d'extension d'aire de marché pour les entreprises du BTP des Hautes-Alpes, de rapidité des relations vers le sud notamment, de visites à la clientèle facilitées.

Le bilan précise les prévisions du dossier de DUP en estimant le nombre d'emplois mobilisés par le chantier.

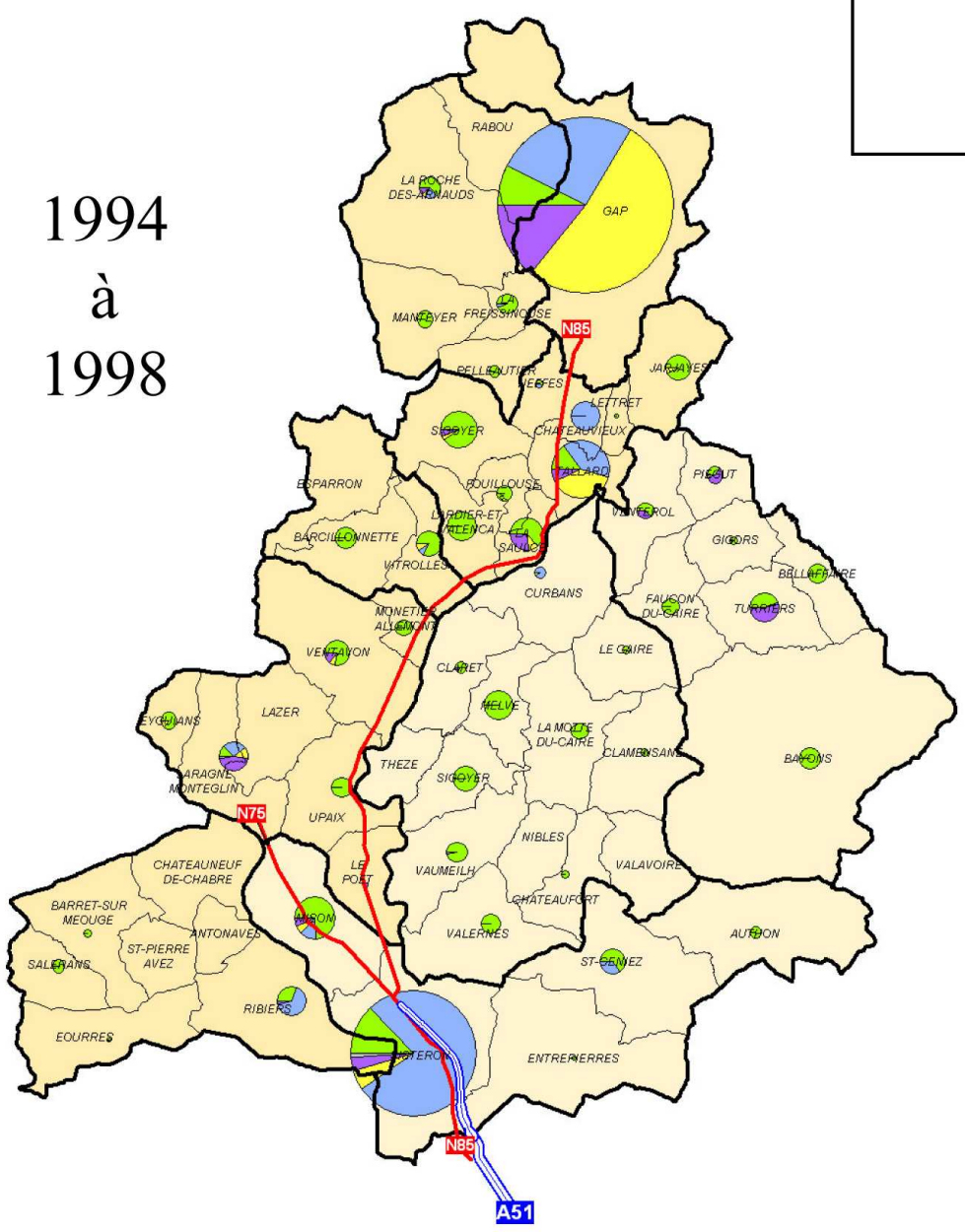
Les analyses ont mis en évidence une forte croissance des rythmes de construction dans les départements alpins (logements individuels et collectifs) entre 2001 et 2004, principalement liée à l'objectif de diminution de la pression foncière que connaît la commune de Gap. Cette pression foncière est provoquée par une croissance démographique forte, elle-même indirectement favorisée par l'amélioration de l'accessibilité routière depuis Aix-en-Provence.

Enfin, **il est apparu que d'autres facteurs en dehors de l'infrastructure participaient aussi à l'accroissement du rythme de construction, tels que les mesures de défiscalisation**. Il s'agit principalement du marché foncier à vocation touristique localisé sur les stations du Champsaur et du Dévoluy. La chambre départementale des notaires des Hautes–Alpes et le maire de Saint-Étienne-en-Dévoluy ont confirmé que les mesures d'incitation fiscales associées à la Loi Montagne avaient favorisé ce développement. Toutefois, ceci ne remet pas en cause la cohérence entre les effets observés et les prévisions du dossier de DUP.

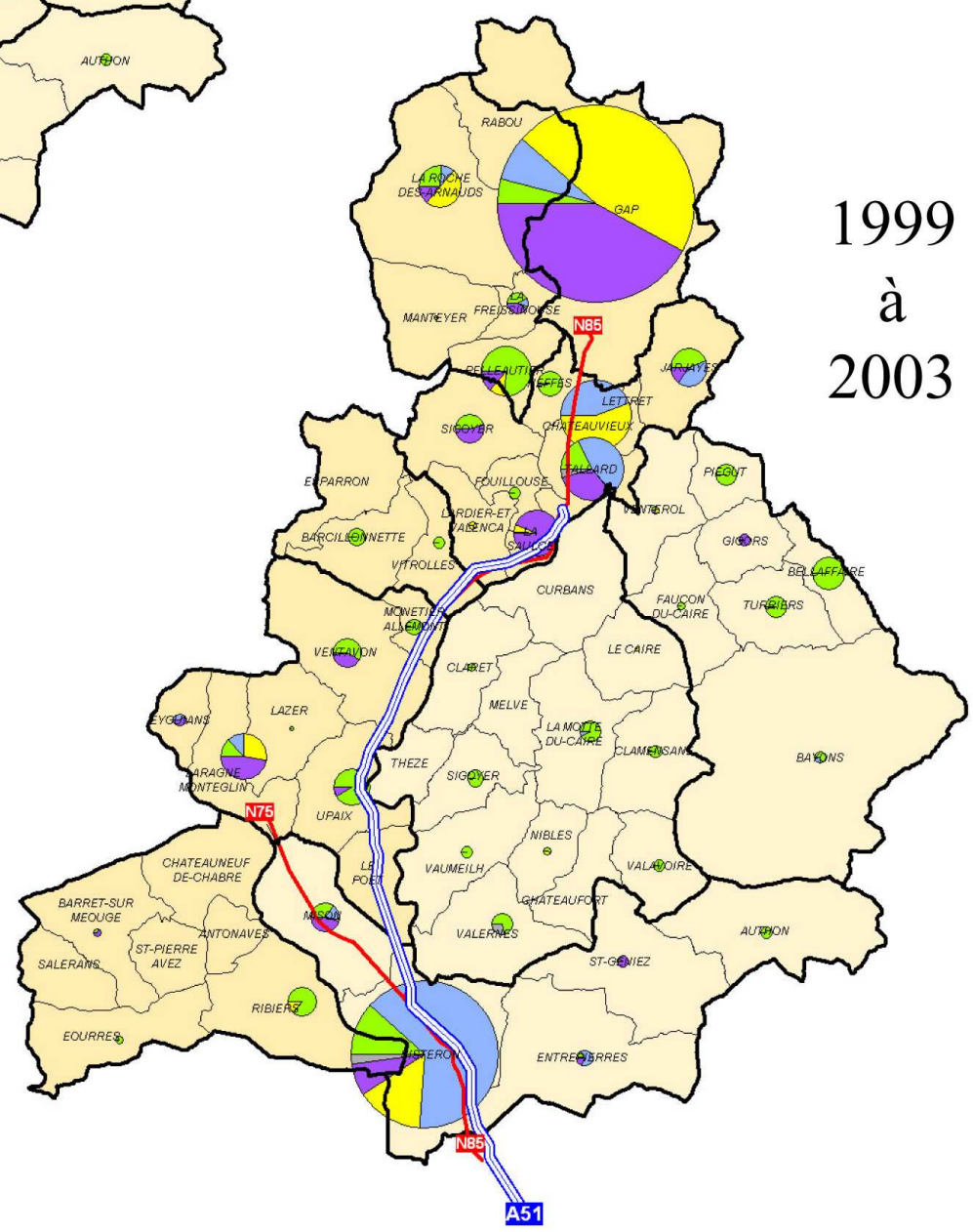
illustration 26 : surfaces de locaux d'activités construites sur les périodes 1994- 1998 et 1999-2003, ventilées par type d'activités

Surface par type d'activité des locaux construits entre 1994 - 1998 et 1999 - 2003

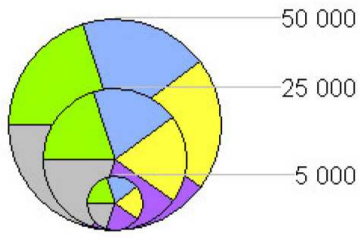
1994 à 1998



1999 à 2003



- Agriculture
- Industrie et stockage
- Bureaux et commerces
- Services publics
- Autres



Sources : Base de données GEOKIT et SITADEL
CETE Méditerranée - service Transports Interurbains

6.2.3 Le commerce

6.2.3.1 Les prévisions du dossier de DUP

Les prévisions du dossier de DUP étaient les suivantes :

- « l'impact sera essentiellement axé sur le secteur commercial et sera double » ;
- « les grandes surfaces verront l'extension de leur bassin de clientèle potentielle » ;
- « sur le commerce local, l'impact sera négatif pour les magasins et services (hôtels, garages, station-essence) situés le long de la RN.85 car ils ne bénéficieront plus de l'apport de la clientèle de passage mais une meilleure fluidité du trafic favorisera la vie locale et entraînera un meilleur accueil ».

6.2.3.2 La méthodologie

Les sources d'informations suivantes ont été exploitées pour traiter le sujet du commerce :

- la base Diane Astree (nombre annuel moyen d'entreprises crées et leurs typologies) de la COFACE ;
- les données de l'Observatoire Economique Départemental transmis par le Conseil Général des Hautes-Alpes ;
- les bulletins municipaux des communes traversées par la section autoroutière Sisteron – La Saulce ;
- le Schéma du Développement Economique et Commercial des Hautes-Alpes ;
- une note de la DDE des Hautes-Alpes sur les effets de la section Sisteron-La Saulce (réalisée pour l'entretien).
- un recensement d'articles de presse ;
- le rapport de l'étude « Autoroute A.51 section Aix-en-Provence – Pellafol, étude des premiers effets sur le contexte socio-économique », Setec pour ESCOTA (1993) ;
- le rapport « Etablissement du point zéro du bilan LOTI : atlas détaillé des données socio-économiques du territoire », cabinet Eureca pour ESCOTA (2001) ;
- des relevés de terrain ;
- les comptes-rendus des entretiens conduits avec les acteurs locaux suivants :
    - les maires des communes ;
    - le Conseil Général des Hautes-Alpes ;
    - la CCI des Hautes-Alpes ;
    - la DDE des Hautes-Alpes ;
    - des commerçants locaux ;
    - l'hypermarché de Gap.

6.2.3.3 Les effets observés

D'après les divers entretiens réalisés, il apparaît que la majorité des commerces localisés dans les villages desservis par la RN.85 entre Sisteron et La Saulce ne reposait pas aujourd'hui sur une clientèle de passage.

On a pu constater grâce aux discussions avec un échantillon de commerçants, par exemple, qu'un faible volume de clientèle de passage s'arrête sur la commune de La Saulce. Cette fréquentation est liée principalement aux maisons médicalisées (famille, visites des patients), et au camping. De plus, la qualité de vie du village déviée s'est fortement améliorée : réduction de trafic VL et PL, réduction niveau sonore, pollution, …

A contrario, suite à l'arrivée de l'autoroute à La Saulce (et son non-prolongement vers Grenoble), le village de Tallard est devenu « village–étape » sur la route du ski, à la sortie de l'autoroute comme l'indique l'article de presse de la Provence en date du 16/11/1999 permettant à l'économie du village de profiter des achats des automobilistes en transit dans les commerces locaux.

Ainsi, il apparaît que pour les achats de fruits et de jus de pomme à l'occasion du retour des vacances de ski qui se faisaient au niveau de Valenty et de La Saulce, après mise en service de la section autoroutière, ces achats ne se pratiquent plus hormis une clientèle « d'habitués » ou bien sont différés vers Gap. Un marchand de fruit des alpes qui est installé depuis plusieurs années à La Saulce témoigne que son activité basée sur une clientèle d'habitués : « le bouche à oreille ». En effet, acheter des pommes implique de rester sur la RN.85, ce qui engendre une perte du bénéfice du gain de temps permis par l'usage de la nouvelle section autoroutière.

Une exploitation de la base de données de la COFACE a été réalisée pour connaître les commerces créés après 1999. Toutefois, le recensement des commerces inscrits dans la base de données et les relevés de terrain posent des problèmes de cohérence. On soulignera seulement que les créations de commerces postérieures à 1999 se sont faites en majorité sur Gap, sans pouvoir détailler la dynamique entre Sisteron et La Saulce.

Il n'est donc pas possible de déterminer si l'autoroute a favorisé l'installation de nouveaux commerces.

Signalisation des commerces de La Saulce et Le Poët

Source : CETE Méditerranée - 27/07/2007

Les communes desservies par la RN.85 sont des pôles ruraux avec une offre commerciale réduite. Seules les communes du Poët, Mison et La Saulce disposent d'une gamme de commerces et services de base satisfaisant.

Le restaurant de Mison (dans le village ancien) n'a pas souffert de l'arrivée de l'autoroute. Une politique locale volontariste a été mise en place depuis quelques années : un nouveau village se crée avec une boulangerie, la Poste, un bar-restaurant, une épicerie, une école du fait de la volonté de centraliser les services et commerces sur un seul bourg (Mison est divisé en trois bourgs). La commune de Mison a donc beaucoup investi ces dernières années en équipements neufs avec la volonté de la commune d'étendre le bourg des Armands.

La dimension économique de Tallard, après l'échangeur de La Saulce, s'est affirmée avec la création de nouveaux services depuis cinq / six ans : vétérinaire, marchands de fleurs, etc., et installation de deux restaurants. On assiste aussi à la réapparition d'une offre dans le secteur du tourisme : un hôtel 3 étoiles sera réalisé d'ici 2007-2008, la commune a aussi un projet de foyer d'accueil médicalisé. Les services publics sont en progression.

Le restaurant de Valenty a réouvert mais sa fermeture n'était pas liée à l'autoroute. De plus, un hôtel va de nouveau ouvrir à Rourebeau.

Toutefois, il est apparu que la fermeture de deux stations-services est concomitante à l'arrivée de l'autoroute sur la commune de La Saulce et sur la commune de Monêtier-Allemont.

Un garagiste situé à La Saulce a indiqué avoir subi une perte de chiffre d'affaire suite à l'arrivée de l'autoroute. Enfin, quatre hôtels ont fermé (deux à Rourebeau, un à La Saulce et autre à Valenty) suite à des problèmes de normes de sécurité ou affaires familiales mais nous pouvons faire le constat suivant : les fermetures des quatre hôtels ont toutes eu lieu postérieurement au chantier autoroutier.

De nombreux commerçants ont relevé un manque de signalisation des commerces qui ferait défaut à leur bonne santé commerciale, en dehors du fait de la mise en service de la section autoroutière.

Une évasion commerciale faible, et une faible extension des bassins de clientèle.

Le directeur de l'hypermarché Leclerc de Gap indique que l'autoroute n'a pas amené une augmentation de clientèle. L'absence d'échangeur intermédiaire pour desservir la zone comprise entre Sisteron et La Saulce, ne permet pas aux clients potentiels résidant dans cette zone d'accéder plus facilement à l'hypermarché de Gap ; il n'y a donc pas eu d'extension du bassin de clientèle en direction du sud de Gap. Le principal avantage de l'autoroute et de la section autoroutière tient plus dans la plus grande accessibilité du magasin pour ses fournisseurs. Par contre l'autoroute A.51 a, dans son ensemble, favorisé une concurrence accrue avec la zone de Plan de Campagne qui présente une offre commerciale plus complète que Gap (principalement pour l'équipement de la maison). Toutefois, cette concurrence ne provoque pas d'effet tuyau majeur car la majorité des achats sont réalisés sur Gap.

L'évasion commerciale[21] est évaluée à 11% (soit 463 M Euros) par le diagnostic du SDEC. Pour la réduire, Gap prévoit de diversifier et d'élargir son offre commerciale en redynamisant le centre ville et en favorisant le développement d'un pôle commercial au sud de Gap. Ce projet est étudié en concertation avec l'observatoire d'équipement commercial. Il s'agit de la création d'une galerie marchande en centre ville pour maintenir Gap en tant que métropole des Alpes du sud et pour éviter que les marques locomotives aillent s'implanter ailleurs. Le projet consiste à créer une ambiance commerciale de type galerie marchande que l'on retrouve à Marseille, Grenoble, Lyon. L'horizon de réalisation est 2012. Le SDEC des Hautes-Alpes met donc en évidence un fort développement des extensions ou implantations commerciales dans le Gapençais.

Le restaurant de Valenty *Source : CETE Méditerranée - 27/07/2007*

L'hôtel de Rourebeau (Upaix) en travaux *Source : CETE Méditerranée - 27/07/2007*

La station-service de La Saulce ayant fermé *Source : CETE Méditerranée - 27/07/2007*

En conclusion, on observe que aujourd'hui les commerces sont fréquentés majoritairement par une clientèle locale et que les aires de chalandises n'ont pas évolué depuis la mise en service de la section autoroutière.

Des commerces locaux, sensibles à la clientèle de passage, ont fermé (deux stations-services, un garage, quatre hôtels, un restaurant), d'autres ont diversifié leur offre pour anticiper la baisse de la clientèle de passage.

[21] Evasion commerciale : part de la dépense commercialisable des ménages dépensée hors de la zone d'emploi ou du département (définition INSEE).

6.2.3.4 Rapprochement "réalisations/prévisions

Comme le prévoyait le dossier DUP, la baisse du trafic sur la RN.85 a eu un impact sur certains services de bord de route sensibles au volume de la clientèle de passage :

- les deux stations-services de la section Sisteron – La Saulce de la RN.85 ont fermé depuis 1999 ; outre la baisse du trafic de transit, ces fermetures s'expliquent probablement pour partie par la tendance nationale de réduction du nombre des stations-services indépendantes ou de pétroliers, en particulier sous la pression du développement des ventes en grandes surfaces qui sont devenues majoritaires ;
- un des deux garages automobiles a fermé ; le second a vu baisser son chiffre d'affaires de 20 à 30% ;
- quatre hôtels/restaurants ont fermé, mais l'un d'eux était en phase de réouverture en 2007 ; la moitié des fermetures résulteraient de facteurs extérieurs à A.51 (affaires familiales, normes de sécurité).

Toutefois, par rapport à d'autres aménagements autoroutiers en France, on rappellera que la majorité des bourgs concernés par la nouvelle section d'A.51 étaient déjà déviés (La Saulce, Le Poët / Upaix).

De même, conformément aux prévisions du dossier de DUP, certains commerçants considèrent que la réduction des niveaux de trafic sur la RN.85 est un facteur d'amélioration de l'attractivité de leur commerce.

D'autres ont diversifié leur offre pour pallier les effets négatifs de la perte de la clientèle de passage.

Contrairement aux prévisions du dossier de DUP, selon les gestionnaires de grandes surfaces de Gap, la section Sisteron – La Saulce d'A.51 n'a pas modifié les aires de chalandises de leurs magasins. Si une extension des aires de chalandise devait se produire dans l'avenir, celle-ci serait plutôt liée à une politique locale volontariste en matière d'équipements commerciaux.

Evolution du nombre de stations-service - France (en fin d'année)

	GMS	Réseaux UFIP + indépendants	Total
1980	1 500	40 000	**41 500**
1985	2 250	29 750	**32 000**
1990	3 750	20 750	**24 500**
1995	3 910	14 496	**18 406**
2000	4 299	11 928	**16 227**
2001	4 430	11 068	**15 498**
2002	4 520	10 398	**14 918**
2003	4 590	9 629	**14 219**
2004	4 627	9 208	**13 835**
2005	4 666	8 838	**13 504**
2006	4 672	8 498	**13 170**

Source : UFIP et PANORAMA

Le taux de fermetures de stations-services sur les routes françaises (hors centres commerciaux) a été de 41% environ de 1995 à 2005. Depuis 1980, le nombre de stations-service est en baisse constante du fait de la restructuration des réseaux traditionnels (sociétés membres de l'UFIP et indépendants) : très forte baisse entre 1980 et 1995 (-56%) puis une baisse continue entre 2000 et 2006 (-19%). A partir de cette même date, la part des grandes et moyennes surfaces (GMS) dans le réseau de distribution est en constante augmentation (leur nombre a plus que triplé depuis 1980).

L'évolution du nombre d'hôtels classés en France de 2000 à 2007 indique qu'il y a eu une baisse continue de 5%.sur la période.

Evolution du nombre d'hôtels classés (0 * à 4* - 4*L) - France - au 1er janvier

	total
2000	**18 563**
2001	**18 474**
2002	**18 468**
2003	**18 373**
2004	**18 217**
2005	**18 114**
2006	**17 884**
2007	**17 588**

source : Ministère du tourisme

6.2.4 Le tourisme

6.2.4.1 Les prévisions du dossier de DUP

Dans le domaine du tourisme, les prévisions du dossier de DUP de 1992 étaient les suivantes :

- « la réalisation du tronçon autoroutier Sisteron - La Saulce et sa prolongation ultérieure par l'est de Gap aura un impact sensible sur la fréquentation des stations du Briançonnais, de l'Ubaye, ainsi que dans une moindre mesure celles du Champsaur » ;
- « il y aura sans doute un accroissement de déplacements courts (...) et une induction de trafic pour les déplacements de séjour » ;
- « l'autoroute sera également génératrice de projets touristiques et assurera leur viabilité en particularité dans les Hautes-Alpes et induira de ce fait de nouveaux emplois » ;
- « la seule réalisation du tronçon Sisteron - La Saulce ne saurait avoir comme effet de détourner le trafic touristique vers d'autres départements (Savoie, Isère, Haute-Savoie). Ce type d'effets plutôt négatif pourrait se manifester lors de la réalisation de l'axe complet Grenoble - Sisteron » ;
- « un autre impact (…) pourra être l'accroissement de la fréquentation du bassin méditerranéen par les estivants résidant dans le secteur de Gap » ;
- « au niveau régional, (…) l'impact sur le tourisme sera sensible non seulement pour les stations de sports d'hiver mais aussi dans l'esprit de découverte du tourisme rural (secteur de la RN.94) ».

6.2.4.2 La méthodologie

Les effets d'A.51 Sisteron – La Saulce sur le tourisme et les activités de loisirs ont été évalués par exploitation des informations suivantes :

- les comptes-rendus des entretiens conduits avec les acteurs locaux suivants :
  - Agence de Développement Touristique (ADT) des Alpes-de-Haute-Provence
  - Comité Départemental du Tourisme des Hautes-Alpes
  - Association des usagers de l'aérodrome de Gap-Tallard
  - Commune de Saint-Etienne-en-Dévoluy
  - Maison du Tourisme d'Orcières
  - Office du Tourisme de Serre-Chevalier

- les résultats d'une enquête téléphonique spécifique conduite par l'ADT des Alpes-de-Haute-Provence auprès d'un large échantillon de stations de ski et de territoires :
  - Office du Tourisme du Val d'Allos
  - Office du Tourisme de Colmars
  - Office du Tourisme Intercommunal de la Vallée de la Blanche
  - Office du Tourisme de Montclar
  - Office du Tourisme de Pra-Loup
  - Office du Tourisme du Sauze
  - Office du Tourisme de Barcelonnette
  - Communautés de Communes de la Vallée de l'Ubaye
  - Pays de Serre-Ponçon / Ubaye
  - Communautés de Communes Ubaye / Serre-Ponçon

6.2.4.3 Les effets observés

Le tourisme constitue une activité essentielle du territoire, moteur du développement économique local.

La fréquentation touristique

La grande majorité des professionnels interrogés par l'Agence de Développement Touristique des Alpes-de-Haute-Provence, estiment que l'autoroute A.51 a eu un effet bénéfique en terme d'accessibilité aux diverses stations des Alpes-de-Haute-Provence pour les clientèles en provenance du Sud de la région PACA.

Dans l'**Ubaye**, la clientèle varoise est plus importante depuis quelques années. Ici, c'est la réalisation de l'échangeur à La Saulce qui permet d'améliorer l'accessibilité aux stations telles que Pra Loup, Barcelonnette, et le pays de Serre Ponçon / vallée de l'Ubaye.

Dans le Dévoluy, depuis la mise en service de la section autoroutière jusqu'à La Saulce, une part significative de la clientèle emprunte cette section, puis la RN.85 jusqu'à Gap et la RD.994 pour rejoindre **Saint-Etienne-en-Dévoluy.** Les retours depuis la station vers le sud se font plutôt par Veynes et la RN.75, pour éviter les bouchons récurrents qui se forment en amont de l'accès à l'autoroute depuis Gap (carrefour à feux RN.85 – RD.942 à Tallard). La station a connu une forte croissance ces dernières années qui s'explique par un environnement économique favorable. Cela s'est traduit par un développement du parc immobilier, favorisé par des avantages fiscaux accordés dans le cadre de la Loi Montagne. La clientèle locale serait est en augmentation, grâce à la meilleure accessibilité apportée par l'autoroute.

La station d'**Orcières-Merlette** dans le Champsaur a connu un développement important ces dernières années (la capacité d'accueil est passée de 16 000 à 19 500 lits, soit +22% en quatre ans). La réalisation de la section Sisteron – La Saulce a joué un rôle dans l'élargissement du bassin de clientèle, l'augmentation des séjours de courte durée et le meilleur confort d'accès à la station. Cette station cherche à promouvoir une offre globale transport et séjour, susceptible d'attirer une nouvelle clientèle plus éloignée géographiquement. La station d'Orcières-Merlette s'est ainsi dotée en 2000 d'un Projet de Station, destiné à réaliser une Unité Touristique Nouvelle (UTN) par l'adaptation et la rénovation du patrimoine immobilier touristique et la définition d'aménagements urbains.

Concernant les stations dans le Briançonnais, il est apparu que, par exemple, la station de **Serre Chevalier** était trop éloignée de l'échangeur de La Saulce pour bénéficier significativement de la mise en service de la section autoroutière, d'autant plus que les mauvaises conditions de circulation sur la RN.94 pénalisent l'accès final à la station.

Un service dit des « Navettes blanches » - services de cars pour la desserte des stations d'hiver depuis l'aéroport de Marseille-Provence - a été créé en 2004.

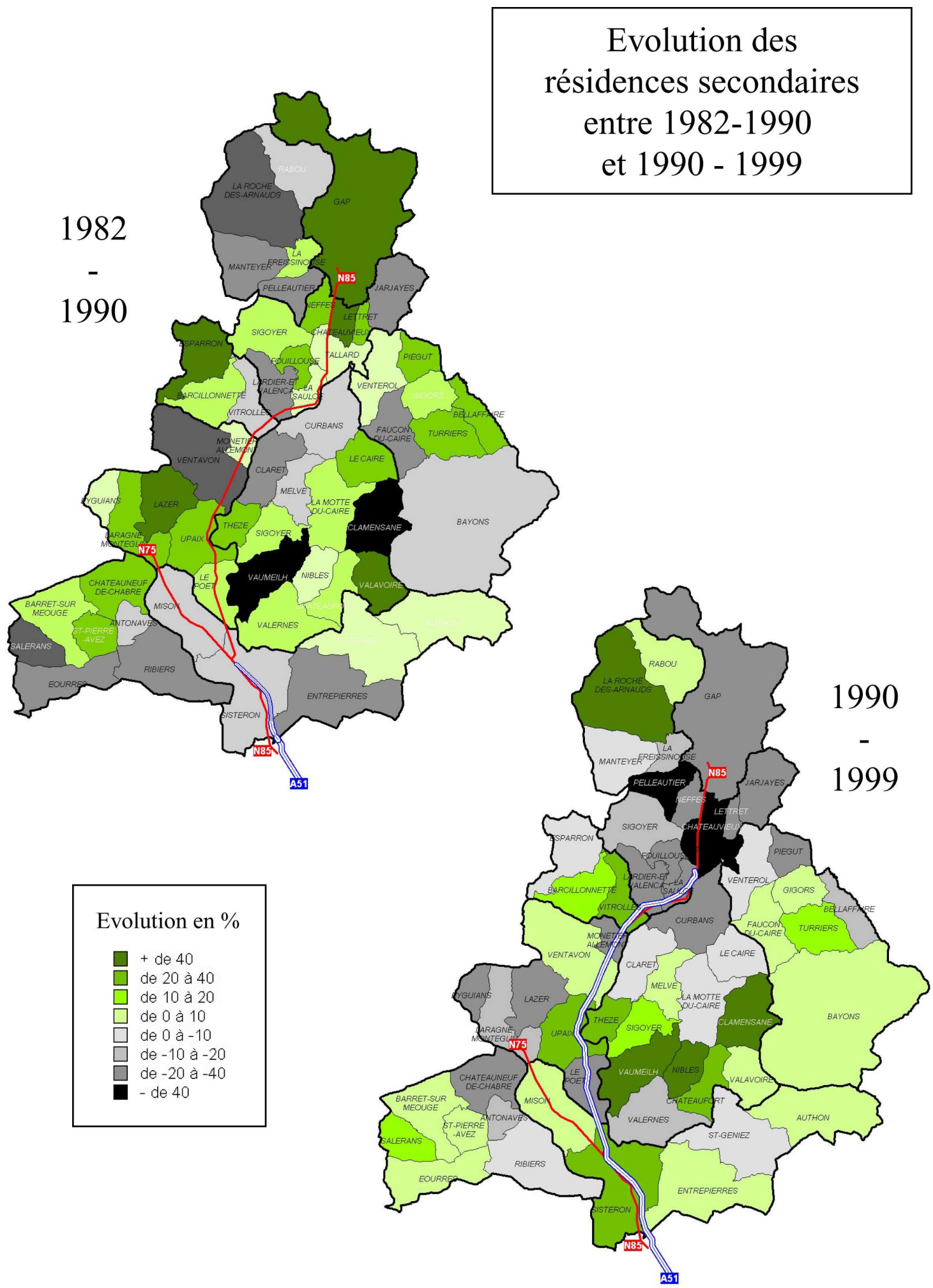
Globalement, il ressort des entretiens que les professionnels du tourisme estiment que les courts séjours se développent, sans toutefois pouvoir quantifier cette information. Le gain de temps permis par la réalisation d'A.51 a eu un impact sur la durée de séjour : les clients séjournent moins longtemps et reviennent plus souvent dans les stations des Alpes-de-Haute-Provence.

En revanche, l'autoroute n'a pas eu d'impact sur l'installation de nouveaux prestataires. Il apparaît que cette autoroute a participé au maintien des activités déjà en place. Ici, le raisonnement des professionnels du tourisme est basé sur la réalisation de l'ensemble de l'axe autoroutier jusqu'à Grenoble.

On peut noter que les professionnels raisonnent souvent en terme d'axe et qu'il est généralement difficile d'isoler dans leurs réponses des effets qui relèvent de la section autoroutière Sisteron – La Saulce de ceux qui relèvent de l'ensemble de l'autoroute entre Aix-en-Provence et La Saulce.

La fréquentation du bassin méditerranéen par les estivants résidant dans le secteur de Gap ne peut être mesurée, faute d'information statistique.

illustration 27 : le taux de résidence secondaire en 1982/1990/1999



Les projets touristiques

Des efforts sont actuellement entrepris en matière d'équipement des stations (accroissement de la capacité d'accueil, et du nombre de matériel technique d'enneigement comme les canons à neige, modernisation).

Le Conseil Général des Hautes-Alpes, en lien avec plusieurs partenaires privés et publics, est le coordonnateur du Pôle d'Excellence Rurale (P.E.R.) « Excell' Air Hautes-Alpes », qui fédère le Département, les Communautés de Communes du Guillestrois, du Haut Buëch, du Serrois et de Tallard-Barcillonnette. Excell'Air concerne la structuration et le développement de l'ensemble des activités liées à l'air, à savoir l'aviation, l'hélicoptère, le vol à voile, le vol libre et le parachutisme. La reconnaissance de ce projet comme pôle d'excellence rurale constitue une opportunité pour structurer un pôle d'activité conséquent au niveau local et imaginer la mise en œuvre de perspectives de développement à plus long terme, avec d'autres partenaires, aussi en bien en Région Provence – Alpes - Côte d'Azur qu'avec les Italiens (Région du Piémont). La mise en service de la section autoroutière a rapproché l'aérodrome de sa clientèle du sud de la région PACA et a participé ainsi au développement de ses activités.

Des projets autour du château de Tallard sont prévus pour « enraciner Tallard dans le paysage culturel des Alpes du sud », ainsi que la création d'une résidence de tourisme.
Selon les professionnels du tourisme, la réalisation de l'autoroute depuis Sisteron a largement favorisé l'essor de ces activités et permis le développement d'activités connexes à travers l'implantation de plusieurs entreprises dynamiques.

On note également des projets dans le Buëch : le Parc naturel régional des Baronnies sur un territoire couvrant quatre cantons de la Drôme et quatre cantons du Buëch, un pôle d'excellence rurale « Bois », Quasar, un projet de parc de tourisme scientifique (la Cité de la Lumière), un parc éolien dans la Vallée de l'Oule, l'agrandissement du centre d'enfouissement technique de Sorbiers.

Le pôle universitaire de Gap s'oriente vers des spécificités dans le domaine des métiers de la montagne, le tourisme, etc.

Selon la Chambre d'agriculture des Hautes-Alpes, la nouvelle section autoroutière, et l'axe A.51 dans sa globalité, ont sans doute eu un effet sur la fréquentation des structures d'agro-tourisme (dans un contexte de développement de projets autour de l'agro-tourisme et du tourisme « vert » - cf. le volet « Tourisme » du chapitre « Le contexte socio-économique et son évolution depuis les années 80 »). D'ailleurs, un des principaux enjeux mis en évidence dans la charte du pays du Sisteronais Buëch consiste à concilier l'activité agricole et l'activité touristique rurale.

Le marché de la montagne

Les collectivités développent des **opérations de valorisation de l'environnement et de requalification du patrimoine rural ou des stations de sport d'hiver à travers des démarches contractuelles.** Elles ont donc une action volontariste qui accompagne les effets liés à l'infrastructure routière (rapidité des relations, facilité d'accès aux stations).

Le département des Hautes-Alpes a fait des efforts sur son réseau pour améliorer cet accès aux stations de ski et pour fiabiliser le produit ski, mais le secteur du tourisme hivernal est fragile et souffre : baisse du nombre de nuitées pour cette destination en général. Le département s'oriente donc vers la multi-saisons et la multi-activités.

On constate une reprise des investissements immobiliers ces dernières années grâce à la **mobilisation des stations** (Dévoluy, Puy Saint-Vincent, Orcières, Les Orres, Vars, Serre Chevalier, Montgenèvre).

De plus, l'arrivée du TGV à Marseille conjuguée à l'effet « **défiscalisation** des investissements immobiliers en montagne» sont également des éléments qui ont permis le maintien de la fréquentation. Le territoire, classé en zones de revitalisation rurale (ZRR), bénéficie ainsi d'aides financières supplémentaires.

Au niveau national, **la montagne perd des parts de marché**. Cette destination est en concurrence avec des destinations plus « exotiques ». La fréquentation est régulière mais avec un fléchissement ces dernières années en raison notamment du déficit d'enneigement.

Enfin, le marché du ski pourrait être un marché « à maturité ». Il y a un phénomène de vieillissement de la clientèle, et des problèmes de bouchons récurrents à Chorges et à Tallard, ce qui engendre une image négative pour les touristes de passage.

Le « 1% paysage et développement »

Les thèmes identitaires liés à l'autoroute retenus pour la mise en œuvre des actions pour ce territoire étaient les suivants : les villages perchés, l'arboriculture, l'eau, l'air et les sports aériens, l'archéologie. Ces thèmes avaient vocation à être traduits en actions de promotion, d'information ou de signalisation. Au final, 32 conventions ont été signées (8 sur le département des Alpes-de-Haute-Provence et 24 sur le département des Hautes-Alpes). L'apport financier de la société ESCOTA au titre de la politique du « 1% paysage et développement » sur la section Sisteron – La Saulce d'A.51 s'élève à 1 M Euros.

Les financements du « 1% paysage et développement » ont permis de mettre en œuvre des **actions de valorisation** d'un espace perçu comme une transition vers des sites touristiques majeurs des Alpes du sud :

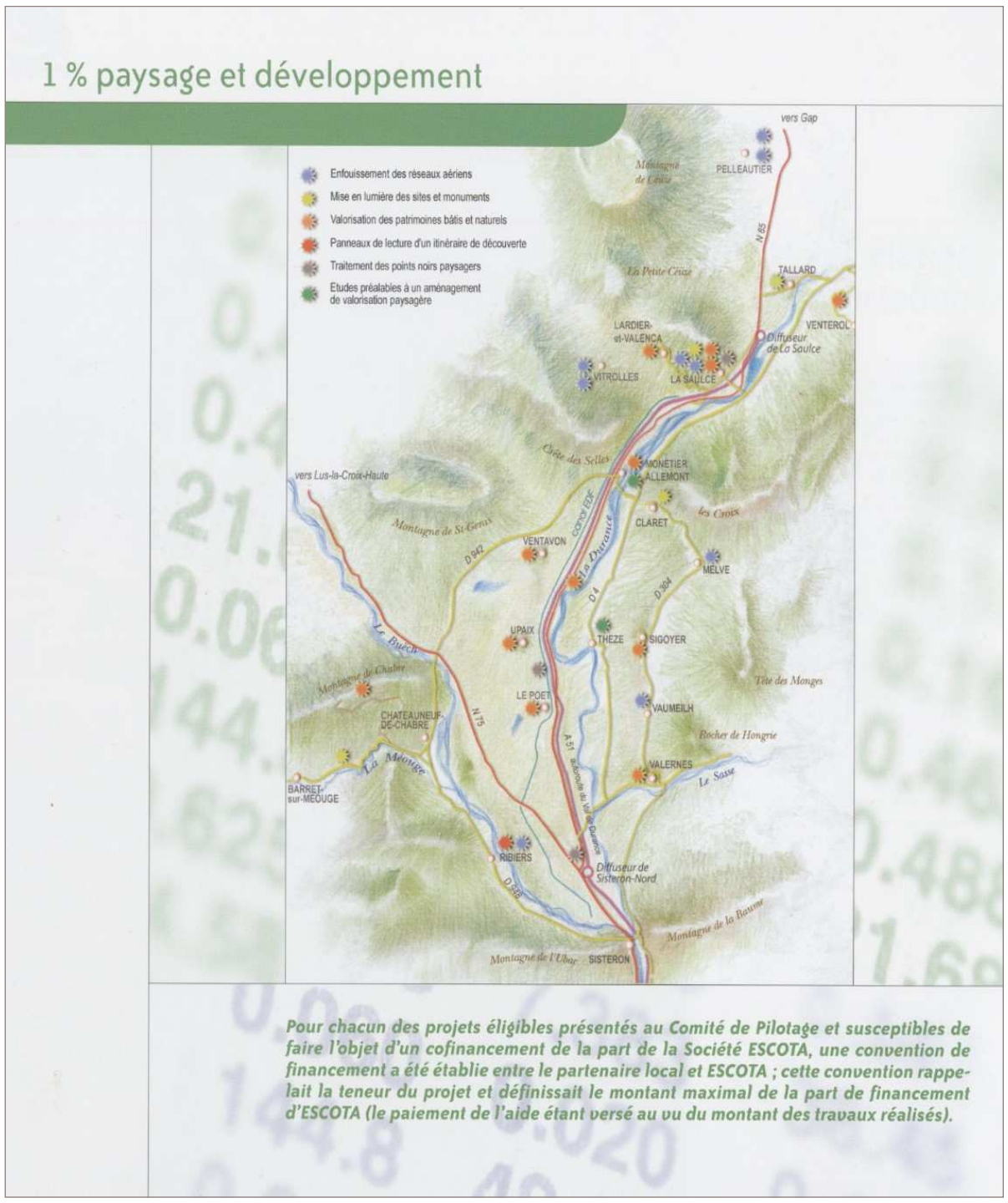
- élimination de point noir paysager près de l'échangeur de La Saulce ;
- enfouissement de réseaux aériens ;
- illumination de village ;
- mise en valeur du patrimoine culturel/historique (villages perchés de Upaix, Plan-de-Vitrolles) ;
- démolition de friche (ancienne usine), aménagement paysager aux abords de décharges intercommunales.

Ces actions ont permis de **sensibiliser les élus** à la nécessité de **valoriser le paysage**, de **mieux maîtriser l'urbanisation** près de l'échangeur de La Saulce et de réfléchir à **une politique globale d'aménagement des zones d'activités**, mais sans faire évoluer les documents d'urbanisme.

L'opération itinéraire de découvertes a échoué (absence de maître d'ouvrage pour porter le projet, problème de cohérence avec les autres circuits touristiques plus éloignés de l'autoroute et les projets de développement touristique des acteurs locaux).

(Source : Bilan de la politique du 1% paysage et développement de cette section – DRE PACA).

illustration 28 : les actions financées dans le cadre du 1% paysage et développement



Source : ESCOTA

En conclusion, on a pu observer que la clientèle en provenance du sud de la région PACA est plus nombreuse grâce à l'amélioration des conditions d'accessibilité aux stations du Dévoluy, du Champsaur et de l'Ubaye.

Le parc immobilier des stations de ski se développe essentiellement avec l'appui des mesures fiscales incitatives, et plus rarement par les gains d'accessibilité.

L'amélioration des conditions d'accessibilité autoroutière jusqu'à La Saulce a permis le développement des courts séjours dans les Alpes-de-Haute-Provence.

La réalisation de l'autoroute depuis Sisteron a favorisé l'essor d'activités telles que celle de l'aérodrome de Gap Tallard.

Signalisation des activités touristiques du territoire

Source : ESCOTA - Novembre 2006

Source : ESCOTA - Novembre 2006

Signalisation de la sortie vers les stations de ski depuis la section autoroutière Sisteron – La Saulce.

Source : ESCOTA - Novembre 2006

6.2.4.4 Rapprochement "réalisations/prévisions

D'une manière générale, les effets observés correspondent aux effets attendus.

La section Sisteron – La Saulce a apporté une amélioration de l'accessibilité aux stations de la vallée de l'Ubaye, et au Champsaur où les courts séjours de la clientèle originaire de PACA ont augmenté. En revanche, le Briançonnais reste pénalisé par le niveau de service médiocre de la RN.94 : l'offre de séjours y est plus ciblée sur des séjours à la semaine et en direction d'une clientèle en provenance du nord de la France et d'Europe du nord.

La réalisation de l'autoroute au nord de Sisteron a favorisé l'essor d'activités telles que celle de l'aérodrome de Gap Tallard, et a sans doute eu un effet sur la fréquentation des structures d'agro-tourisme.

Il n'a pas été possible de mesurer l'accroissement de la fréquentation du bassin méditerranéen par les estivants résidant dans le secteur de Gap, faute de données statistiques.

6.2.5 L'emploi

6.2.5.1 Les prévisions du dossier de DUP

Le dossier de DUP de 1992 prévoyait que :

- « l'entretien et l'exploitation de l'autoroute nécessiteront la création d'environ 50 emplois permanents » ;
- « pendant la durée des travaux, des emplois directs (réalisation de l'ouvrage) et indirects (sous-traitance de fournitures) seront engendrés par l'infrastructure autoroutière » ;
- « les zones d'attractivité de Gap et Sisteron s'élargiront tant du point de vue commercial que pour les emplois » ;
- « l'autoroute sera également génératrice de projets touristiques et assurera leur viabilité en particularité dans les Hautes-Alpes et induira de ce fait de nouveaux emplois ».

6.2.5.2 La méthodologie

Les effets d'A51 Sisteron – La Saulce sur l'emploi ont été évalués par exploitation des informations suivantes :

- les comptes-rendus des entretiens conduits avec les acteurs locaux suivants :
  - Hautes-Alpes Développement
  - Comité Départemental du Tourisme des Hautes-Alpes
  - Association des usagers de l'aérodrome de Gap-Tallard
  - CCI des Hautes-Alpes
  - Parc d'activité de Sisteron
  - Maire de La Saulce
  - Commerces divers
  - Hôtel Ibis

- les résultats d'une enquête téléphonique spécifique conduite par l'ADT des Alpes-de-Haute-Provence auprès d'un large échantillon de stations de ski et de territoires.

6.2.5.3 Les effets observés

Le nombre d'emplois lié à la réalisation de l'ouvrage est de 800 environ. L'exploitation et l'entretien ont créé 50 emplois permanents et 80 induits, soit un total de 130 emplois générés.

Les indicateurs économiques et les divers entretiens menés avec les acteurs du territoire ont montré que l'attractivité de Gap et Sisteron s'est améliorée : bonne santé économique, croissance de population (solde migratoire positif), construction de logements, les bases des taxes professionnelles (indicateur de l'expansion économique) n'ont cessé d'augmenter depuis dix ans sur Gap.

L'évolution de l'emploi dans les zones d'activités gérées par l'association Hautes-Alpes-Développement dans les communes desservies par la RN 85 ne peut être estimée car la base de données est en cours de construction à la date de réalisation du Bilan LOTI socio-économique.

Sur le Parc d'activité de Sisteron Nord, le nombre d'emplois a été multiplié par plus de 2,5 entre 1990 et 2005, passant de 285 à 740 emplois. L'hôtel Ibis situé sur la zone depuis 1991 affiche un taux de d'occupation des chambres en augmentation régulière, ce qui confirme la bonne santé économique et l'attractivité de cette zone d'activité.

Le projet de la ZAC de la Gandière à La Saulce, qui selon le maire de la commune engendrerait 250 à 300 emplois, a pour objectif la création et la délocalisation d'entreprises locales qui seraient attirées par de bonnes conditions offertes par la ZA actuelle étendue. Or, le démarrage du projet a été retardé du fait de fouilles archéologiques et la société de promotion immobilière a indiqué au CETE MEDITERRANEE que la commercialisation devrait débuter courant octobre 2007. Le nombre d'emploi indiqués n'est donc pas un nombre observé mais un impact potentiel du projet de la ZAC de la Gandière, extension liée à l'implantation de l'échangeur à La Saulce.

Localisation de la future extension de la ZAC de la Gandière

Source : CETE Méditerranée - 27/07/2007

Des entretiens avec les professionnels du tourisme n'ont pas abouti à mettre en évidence la création de nouveaux emplois dans le secteur du tourisme. Une des principales conclusions est qu'il n'y a pas eu de nouveaux prestataires. Il est certain que la section autoroutière n'a eu aucun effet sur l'emploi à Serre Chevalier puisque la station est trop éloignée de l'échangeur de La Saulce et les mauvaises conditions de circulation sur la RN.94 pénalisent l'accès à la station.

Les effets sont difficiles à évaluer à Orcières - Merlette car la croissance de la station est directement liée à sa rénovation.

Enfin, la mise en service de la section autoroutière a conforté le projet de création des « Navettes blanches » - services de cars interurbains pour la desserte des stations d'hiver - depuis l'aéroport de Marseille ; elle a aussi joué un rôle dans le développement du pôle d'aérologie de Tallard.

6.2.5.4 Rapprochement "réalisations/prévisions

Comme le prévoyait le dossier de DUP, l'autoroute a eu des effets positifs sur l'emploi lié à l'entretien et l'exploitation de l'autoroute (50 emplois permanents) et à la réalisation de l'ouvrage (emplois directs et indirects).

Le dossier de DUP prévoyait un élargissement des zones d'attractivité de Gap et Sisteron pour les emplois. Cet effet ne peut être isolé car la dynamique positive en terme de création d'emplois et le faible taux de chômage des départements alpins sont principalement liés au dynamisme de la région (cf. pus haut le volet emploi du chapitre « Contexte socio économique ») dont on a vu que l'amélioration de l'accessibilité routière avait été un facteur explicatif parmi d'autres. L'absence de données statistiques récentes sur les zones d'activités des Hautes-Alpes implique de rester prudent sur les résultats et leurs interprétations.

La section participe indirectement à l'élargissement des zones d'attractivité de Gap et Sisteron du fait de l'amélioration des conditions d'accessibilité mais, contrairement aux prévisions du dossier de DUP, l'autoroute n'a pas induit de nouveaux emplois dans le secteur du tourisme.

6.2.6 Les zones d'activités et les zones industrielles

6.2.6.1 Les prévisions du dossier de DUP

Les prévisions du dossier de DUP de 1992 étaient les suivantes :

- « les zones d'activités et les zones industrielles bénéficieront d'une facilité d'accès » :
- « on pourra donc d'attendre à une accélération du remplissage de ces zones proches des échangeurs (parc d'activités du Val de Durance, le secteur de Tallard à Gap avec les zones de Châteauvieux, l'aérodrome de Tallard, la zone de la Plaine de Lachaup, et le secteur sud de Gap (Saint-Jean Belle Aureille – Les Essagnières, …) et des extensions des secteurs existants ainsi que la création de nouveaux sites (zone de Curbans) ».

6.2.6.2 La méthodologie

Les effets d'A.51 Sisteron – La Saulce sur les zones d'activités ont été évalués par exploitation des informations suivantes :

- les comptes-rendus des entretiens conduits avec les acteurs locaux suivants :
  - Hautes-Alpes Développement
  - Mairie de Curbans (gestionnaire de la ZA)
  - Association des usagers de l'aérodrome de Gap-Tallard
  - CCI des Hautes-Alpes
  - Parc d'activités de Sisteron Val de Durance
  - SEM de Sisteron, la Maison de l'entreprise
  - L'hôtel Ibis implanté sur la zone d'activités de Sisteron
  - Mairie de La Saulce
  - Mairie du Poët
  - DDE des Hautes-Alpes
- les liens internet vers des sites :
  - http://www.h-a-d.com/paraccueil.asp
  - http://www.zones-activites.net/hautes-alpes.php
  - http://www.micropolis.tm.fr/
- « Etude des premiers effets sur le contexte socio-économique de l'autoroute A.51 section Aix-en-Provence – Pellafol », Setec pour ESCOTA (1993) ;
- Le rapport « Autoroute et territoire : quelles relations socio-économiques », ISIS pour la DRE PACA (2005).

6.2.6.3 Les effets observés

Le parc d'activités de Sisteron « Val de Durance » occupe une position géostratégique intéressante qui est valorisée par la Maison de l'entreprise du parc d'activités.

Cette zone affiche une dynamique positive en terme de création d'emploi et d'installations d'entreprises. Le parc d'activités est directement desservi par A.51, et des possibilités d'extension existent. Cette zone a bénéficié d'une meilleure accessibilité avec la réalisation de l'échangeur nord de Sisteron qui la dessert remarquablement. La surface qui s'étend du giratoire à la limite nord du site est occupée, la moitié nord est en cours d'acquisition pour réaliser une extension de la zone d'activités.

Depuis 1990 le nombre d'emplois a été multiplié par plus de 2,5 passant de 285 à 740 emplois en 2005. Il y a eu trois grandes phases d'augmentation du nombre d'entreprises et du niveau d'emploi : de 1984 à 1987 (libération de terrain), de 1990 à 1995 (nouvelle stratégie de gestion de la zone) puis de 1999 à 2005 (dernière date disponible) correspondant à la mise en service de la section autoroutière.

L'implantation de la chaîne d'hôtel installée en 1991 sur le site est directement liée à la proximité immédiate de l'échangeur nord de Sisteron. Quinze ans après son ouverture, l'objectif de taux d'occupation n'est pas encore atteint mais la montée en charge de l'activité a toujours été régulière. Le taux d'occupation est de 65% pour un objectif de 68%. L'activité de cet hôtel est dépendante du niveau de trafic de transit (longue distance). C'est donc la continuité autoroutière vers Grenoble qui apporterait probablement une plus grande régularité de fréquentation (creux hivernal lié aux conditions de circulation très difficiles sur la RN.75 en hiver). Un autre facteur d'attractivité réside dans les efforts faits en matière d'insertion paysagère et de végétalisation de la zone.

Vue de l'entrée du parc d'activités de Sisteron

Source : CETE Méditerranée - 27/07/2007

La zone d'activités de Curbans est une petite zone d'activités artisanale comportant une dizaine de lots sur environ 2 ha, située au sud du village. Le motif essentiel d'installation a été la disponibilité et le faible prix du foncier, pour les locaux d'activité comme pour les constructions résidentielles.

La zone d'activités de Micropolis, située à 4 km au sud de Gap en bordure de RN.85, a été créée en 1990. Cette zone rassemble des entreprises axées sur les technologies de l'information et de la communication. En 2006, on y recense 40 entreprises totalisant 174 employés. Le taux d'occupation des locaux de Micropolis varie entre 97 et 98%. L'autoroute A.51 et la mise en service de l'échangeur à La Saulce ont joué un rôle, et sont considérées comme un outil indispensable pour assurer dans de bonnes conditions le contact visuel avec le client ou le fournisseur.

De nombreux **projets d'extension des zones existantes** sont programmés :

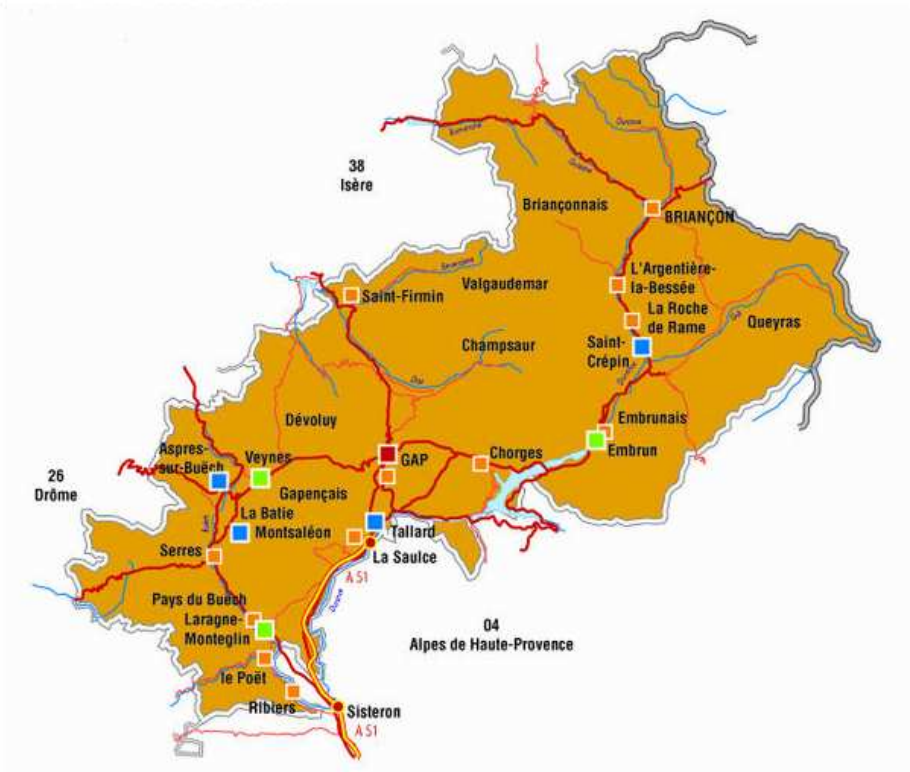
- extension de voirie à Micropolis ;
- extension de services informatiques/technologies – objectif doubler la zone existante ;
- développement d'une fonction ludo-commerciale à attractivité régionale sur la zone de la plaine de Lachaup au sud de Gap ;
- zone artisanale des Fauvins : 15 lots nouveaux mis à la vente en 2006 ;
- extension de la ZA des Eyssagnières (vocation artisanale commerciale)
- zone artisanale à Tallard : une zone est prévue dans le prolongement de l'aérodrome ;

- extension de la zone d'activités (ZA) de Châteauvieux (BTP, commerce de gros/automobile) de 15 ha (l'objectif est de doubler la surface existante) .
- extension de la ZAC de la Gandière sur la commune de La Saulce : cette zone comptera plus de 12 ha pour accueillir des activités liées à l'hôtellerie, tertiaires, logistiques, services communautaires. Il s'agit d'un projet de la commune directement lié à la qualité de la desserte par l'échangeur autoroutier ;
- à l'est de Gap : extension de la zone du marais (la Bâtie Neuve), extension de la ZA du Pré à Chorges, en projet la ZAI de la vallée de l'Avance près du futur échangeur de A51 (anticipation sur le tracé Est de Gap) ;
- à l'ouest de Gap : extension de la ZA Les Iscles sur la commune de La Roche-les-Arnaud, et le Boutariq sur la commune de Veynes.

illustration 29 : les zones d'activités dans les Hautes-Alpes

Source : site internet Hautes-Alpes Développement

Des parcs d'activités dédiés



Les Hautes-Alpes disposent de nombreux sites d'implantation (terrains et locaux professionnels) dans un cadre alpin prestigieux et privilégié dans le Sud-Est de la France :

Micropolis à Gap : Technopole des Alpes du Sud orienté sur les technologies de l'information et de la communication, qui associe entreprises, centres de recherche et de formation, abritant une pépinière d'entreprises.

Quatre aérodromes : Aérodrome de gap Tallard (aéropôle), le Chevalet à Aspres/buëch, St Crépin, la Bâtie-Montsaléon : spécialisés dans la formation, la conception, la fabrication et la maintenance d'appareils de vol et qui disposent d'une large palette d'activités aériennes.

Embrun, Laragne et Veynes : Parcs d'activités qui accueillent des entreprises de la filière bois et qui s'orientent vers la valorisation de production végétales.

Des parcs d'activités multisectoriels : L'argentière la Bessée, Briançon, Chorges, Embrun, Laragne-Montéglin, La Roche de Rame, La Saulce, Le Poët, La Plaine de Lachaup, Ribiers, Saint-Firmin, Serres.

Et de nouvelles zones en cours de réalisation

Les données statistiques sur le taux de remplissage de ces zones ne sont pas disponibles à la date d'octobre 2007. La base de données est en cours de construction par le gestionnaire (HAD).

L'analyse du cas d'A.51 de Aix à Manosque montre que les effets observés sur les zones d'activités sont évolutifs dans le temps :

- effets à court terme : remplissage et agrandissement de ZA ;
- effets à moyen terme (deux à cinq ans) : installation de petites entreprises originaires de l'arrière pays ;
- effets à long terme : peu d'évolution.

Des études de faisabilité sont en cours pour l'aménagement de deux zones d'activités définies comme d'intérêt communautaire sur la commune du Poët (ZA des Blaches) et à Laragne Montéglin (ZA du Plan). La localisation de ces zones près de l'échangeur A.51 Sisteron nord (à 15 km) a joué un rôle dans le lancement de ces projets. Ces projets bénéficient du soutien financier des programmes européens Leader + (accueil de nouveaux acteurs et nouvelles entreprises).

Toutefois, la zone de Peyruis (20 ha) est un contre-exemple. Cette zone n'a été attractive que récemment malgré une politique volontariste de la commune et la proximité d'un échangeur autoroutier.

Ces zones ont aussi bénéficié d'un portage politique favorable. Toutefois, on constate qu'il y a aussi des projets sur des zones qui n'ont pas bénéficiées d'amélioration de l'accessibilité comme Veynes.

De plus, au cours des dernières décennies, la ville de Gap a connu un fort développement économique qui s'est traduit par une demande foncière importante de la part des entreprises souhaitant s'installer. Devant ce dynamisme et face au manque de disponibilités foncières, la commune a décidé de procéder à l'aménagement des zones d'activités prévues au POS de 1995 qui sont : extension de la zone d'activités des Fauvins, extension de la zone d'activités d'Eyssagnières, aménagement de la plaine de Lachaup sur une superficie de 68 ha. Ce dernier projet est considéré comme un atout majeur pour l'avenir de Gap (politique volontariste de métropolisation de Gap). Ce projet est situé à quelques kilomètres de la sortie de l'autoroute Sisteron – La Saulce, en bordure sud de la ville de Gap (accessible à ce titre en transports collectifs urbains). Il est inscrit au projet Gap 2020.

Enfin, la DDE des Hautes-Alpes a fait le constat « *qu'au cours des dernières années de nombreuses zones d'activités se sont réalisées le plus souvent de façon anarchique le long des grands axes routiers (RN.85 sud et RN.94 est dans le Gapençais) et près des villes et bourgs-centres sans cohérence avec des schémas locaux, sans réflexion sur la faisabilité économique, sans Schéma d'aménagement de zone* ». Les services de l'Etat ont proposé un schéma d'accueil des activités pour enrayer la multiplication des projets.

Des réflexions sont menées, depuis janvier 2007, dans le cadre de la connaissance des enjeux du projet ITER sur les territoires (ce grand projet n'était pas prévu à la date de réalisation du dossier de DUP).

Les élus attendent « un retour sur investissement au regard de leur engagement dans le projet ITER » qui, pour eux, doit se traduire par l'implantation d'entreprises sur leur territoire, seule source de retombées financières.

Le département des Hautes-Alpes prévoit de constituer une réserve foncière suffisante pour la création d'une ***ZAD sur un territoire d'environ 120 ha pour y attirer des entreprises et corriger ainsi sa dépendance actuelle au tourisme.*** *« Il s'agit d'un projet à long terme (horizon 2012-2015), destiné à préparer l'accueil d'activités une fois que les zones existantes ou projetées actuellement auront atteint leur seuil de saturation, explique-t-on au Conseil Général. Le signal politique fort donné par ce projet est de nature à faire comprendre aux investisseurs qu'ils trouveront sans problème dans le sud des Hautes-Alpes le foncier pour leur développement futur. C'est sur la zone du Poët (terrains plats à destination agricole et non constructibles à ce jour) que se portent toutes les attentions.* ***Un choix qui prend en compte le temps de parcours égal vers Cadarache ou Grenoble.***

Source : Extrait de la revue « Urbain » du 19 octobre 2007

Une étude va être réalisée sur les zones d'activités afin de recenser celles qui pourraient accueillir des activités liées à ITER. Ainsi, la section Sisteron – La Saulce joue un rôle important dans ces projets.

6.2.6.4 Rapprochement "réalisations/prévisions

L'absence de données statistiques récentes sur les zones d'activités des Hautes-Alpes implique de rester prudent sur les résultats et leurs interprétations.

Toutefois, on constate que, **conformément aux prévisions du dossier de DUP, les zones d'activités (de La Saulce au sud de Gap) ont bénéficié d'une amélioration de l'accessibilité routière. Les zones proches des échangeurs s'étendent.**

De plus, comme le prévoyait le dossier de DUP :

- **de nouveaux sites ont été créés, comme la zone de Curbans ;**
- **de nombreux projets d'extension sur les sites indiqués dans le dossier de DUP sont en cours ou en projet : parc d'activités du Val de Durance, le secteur de Tallard à Gap avec les zones de Châteauvieux, l'aérodrome de Tallard, la zone de la Plaine de Lachaup et le secteur sud de Gap.**

6.3 Le foncier / l'occupation du sol

6.3.1 Les prévisions du dossier de DUP

Les prévisions du dossier de DUP étaient les suivantes :

- « l'autoroute aura des effets directs d'emprise (…) et des effets sur la valeur du foncier » ;

  Nota : cet effet était mentionné dans le volet « agriculture » du dossier. Il n'était pas précisé si l'impact sur le foncier porterait uniquement sur le foncier agricole.
- « l'autoroute aura des effets ultérieurs liées à l'urbanisation à proximité de l'échangeur de La Saulce ».

6.3.2 La méthodologie

Les effets d'A51 Sisteron – La Saulce sur le foncier et l'occupation du sol ont été évalués par exploitation des informations suivantes :

- les comptes-rendus des entretiens conduits avec les acteurs locaux suivants :
  - Maires des communes ;
  - Une société immobilière ;
  - Chambre des notaires des Hautes-Alpes ;
  - SAFER ;
  - CCI des Hautes-Alpes ;
  - Communautés de communes de la Moyenne Durance ;
  - Communautés de communes du Laragnais ;
  - Communautés de communes de Tallard-Barcillonette ;
  - Conseil Général des Alpes-de-Haute-Provence et Conseil Général des Hautes-Alpes.
- les données de l'Observatoire Economique Départemental, transmises par le Conseil Général des Hautes-Alpes ;
- les bulletins municipaux des communes traversées par la section autoroutière Sisteron – La Saulce ;
- une note de la DDE des Hautes-Alpes sur les effets de la section Sisteron - La Saulce ;
- une étude urbanistique sur Gap (cabinet ATT) ;
- l'actualisation par la DDE des Hautes-Alpes du document de Débat public A.51 réalisé par le CETE Méditerranée sur le volet « organisation du territoire » (Pays, SCoT) ;
- une note de synthèse sur les effets d'A.51 sur la fréquentation des stations de montagne par l'agence de développement touristique des Alpes-de-Haute-Provence (ADT) ;
- « Autoroute A.51 section Aix en Provence – Pellafol : étude des premiers effets sur le contexte socio-économique », Setec pour ESCOTA (1993) ;
- « Etablissement du point zéro du bilan LOTI : atlas détaillé des données socio-économiques du territoire », cabinet EURECA pour ESCOTA (2001) ;
- Bilan intermédiaire environnemental, CETE Méditerranée pour ESCOTA (2002) ;
- Bilan environnemental final, CETE Méditerranée pour ESCOTA (2007) ;
- enquête sur l'évolution des documents d'urbanisme et de permis de construire depuis l'insertion de l'autoroute de mars à juin 2004 - Mlle LAUGIER pour ESCOTA ;
- « Etude sur le val de Durance – état des lieux », CETE Méditerranée (2007).

6.3.3 Les effets observés

Le marché foncier

La majorité des acteurs locaux rencontrés ont fait part d'une pression foncière générale sur le Gapençais qui ne serait pas directement corrélée avec l'arrivée de l'autoroute. De plus, le département des Hautes-Alpes souffre dans sa globalité d'une étroitesse de l'offre : manque de terrains et coût du foncier élevé.

Cette pression foncière s'exerce aussi sur les terres agricoles (cf. le chapitre « Agriculture » du présent bilan).

Selon la DDE des Hautes-Alpes, on observe un phénomène d'étalement urbain sur Gap non suffisamment maîtrisé. La DDE va réaliser une étude sur l'évolution de l'occupation du sol sur 50 ans à l'échelle du SCoT du Gapençais en 2008. Le POS de Gap de 1995 estimait à 25 ha par an la consommation d'espace par l'urbanisation et la multiplication des zones d'activité. Dans le cadre du schéma de protection et de gestion des zones naturelles, agricoles et forestières en cours de réalisation pour la ville de Gap, les tendances lourdes prises en compte pour la construction des scénarios à 2020 sont la croissance démographique, la consommation d'espaces, et la baisse du nombre d'exploitations. La reconduction des tendances 1988-1999 aboutit à une prévision de consommation de 22 ha /an pour l'habitat et de 1 ha /an pour l'activité économique, soit un besoin total de 345 ha d'ici 2020.

Le marché immobilier des Hautes-Alpes est en forte hausse depuis cinq ans. Le marché immobilier du département s'est caractérisé par une forte hausse de l'indice des prix des transactions immobilières depuis 2001 – 2002. Dans les Hautes-Alpes, les prix ont connu une augmentation de +79% sur cinq ans pour les appartements anciens et de +84% pour les maisons, suivant en cela la tendance nationale des prix de province (+96% pour les appartements et +72% pour les maisons). En valeur, avec 2 050 €/m², Gap reste moins cher que Grenoble (2 400 €/m²) mais beaucoup plus onéreuse que les préfectures des autres départements voisins, Digne et Valence, où le m² se négocie en dessous de 1 500 €.

Dans le département, les deux principales villes, Gap et Briançon, connaissent des niveaux de prix similaires au m², mais la typologie des biens vendus les distingue nettement : le marché briançonnais concerne essentiellement les T1 et T2, celui de Gap les T3 et T4 ; cet indicateur montre le caractère touristique du marché briançonnais et résidentiel de celui de Gap.

La distinction précédente se retrouve également à l'intérieur du Gapençais :

- un marché à vocation touristique, localisé sur les stations du Champsaur et du Dévoluy, plutôt axé sur des produits de petites surfaces (37 m²), animés par des investisseurs ; les mesures d'incitation fiscales associées à la Loi Montagne ont favorisé son développement ;
- un marché à vocation résidentiel, localisé sur la ville de Gap, concernant des surfaces plus grandes (72 m² en moyenne), à vocation de résidence principale.

On retrouve cette typologie de marché dans **les programmes neufs** : petites surfaces dans les stations avec des prix qui peuvent être très élevés (5 000 €/m² aux Orres), surfaces plus importantes pour les agglomérations de Gap et Briançon (68 m² en moyenne) avec des niveaux de prix plus bas (2 800 € / m²).

Le marché des terrains à bâtir : avec un prix moyen de vente de 70 500 €, les Hautes-Alpes se positionnent au-dessus de la moyenne nationale de province. Le secteur du Gapençais - Champsaur connaît les prix les plus élevés du département, avec 87 100 €, hors lotissement, pour une surface moyenne de 1 378 m². Le département se caractérise par une sur-représentation des terrains vendus hors lotissement : 75% des transactions, contre 42% dans la Drôme ou 51% dans les Alpes-de-Haute-Provence.

Le département se caractérise par une forte présence d'acquéreurs extérieurs : près des deux tiers des acheteurs ne résidaient pas dans les Hautes-Alpes au moment de la transaction. Les acheteurs des Bouches-du-Rhône représentent 22% des acquéreurs, ceux d'Ile-de-France, 7%, à égalité avec les étrangers. Cette proportion élevée d'acquéreurs des Bouches-du-Rhône s'explique par les liens historiques forts entre les deux départements, conséquence de l'émigration vers Marseille des alpins lors de l'exode rural.

En termes de perspectives, Gap souffre actuellement d'une pénurie de foncier à bâtir, et le niveau des loyers s'avère trop élevé pour la demande locale. Les délais de commercialisation s'allongent.

Enfin, l'attractivité permise par les facilités d'accès et le cadre de vie privilégié du territoire « Val de Durance » comporte **des risques** pour celui-ci. Le rapport Balland sur la modernisation de la gestion de la Durance, réalisé en 2002, décrit précisément ce phénomène (lire l'encadré ci-dessous).

Rapport Balland (extraits) :

« L'axe de la Durance devient le corridor principal du développement de toute la région (on parle de "poumon vert" pour le qualifier) par débordement et reflux des développements littoral et rhodanien. Il en résulte une demande d'infrastructures (A51, TGV, ...) et d'urbanisation (logements et activités) qui ne peut que croître ». (p.68)

«La vallée de la Durance offre actuellement un cadre privilégié à ceux qui cherchent le soleil, par ses facilités d'accès (autoroutes), sa topographie, son cadre paysager et ses services, avec notamment la proximité de plusieurs parcs naturels. Ce n'est pas encore l'invasion, mais tout s'y prête, et le problème de l'usage des sols va devenir de plus en plus un vrai sujet de préoccupation. L'attrait de la vallée peut être compromis si ce développement se fait dans un cadre anarchique, alors qu'il est pour toute la région un véritable patrimoine à la base d'un développement économique de qualité. Les enjeux financiers sont considérables. Ils s'expriment tout simplement en termes de plus-value foncière, ... D'ores et déjà, le prix des terrains et du bâti a connu dans la région une hausse certaine, et cela va continuer si l'on s'efforce de maintenir un cadre de vie agréable, mariant harmonieusement l'habitat, l'environnement, les paysages, la réponse aux besoins en matière de services (transports notamment) et la création d'emplois locaux. D'ailleurs, cette plus-value ne pourra qu'être rehaussée par l'accroissement du potentiel écologique de la rivière et ses retombées ludiques et touristiques. Ce développement harmonieux doit concerner l'ensemble de la vallée, y compris ses versants. Il doit se traduire par une politique claire en matière d'occupation des sols, faisant droit aux principales préoccupations. (…) En d'autres termes, on peut penser qu'il y aura de plus en plus de besoins à satisfaire sur place. Ceci impose une vraie politique d'aménagement du territoire ». (p.69)

Le bilan sur l'évolution de l'affectation des sols – documents d'urbanisme

Le bilan environnemental intermédiaire de 2001 avait mis en évidence que « La réalisation de la section Sisteron-La Saulce n'a pas eu de répercussion forte en terme d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Cela est dû au positionnement des échangeurs (Sisteron nord et La Saulce) qui n'ont pas été attractifs jusqu'à aujourd'hui pour les agglomérations de Sisteron et de Gap. Sisteron n'a pas eu de pression urbaine à proximité de l'échangeur et Gap se développe selon sa propre logique, sans réel lien direct avec l'A51. Les communes intermédiaires, non desservies directement par des échangeurs, n'ont pas connu de pression particulière dans les demandes de permis de construire ni pour la révision des documents d'urbanisme. »

Le bilan environnemental de 2007 a mis en évidence différentes évolutions selon les communes.

La commune de **Sisteron**, à l'origine de la section, a bénéficié des effets de la mise en service en 1990 de la section Aix – Sisteron de l'autoroute A.51. Le développement qui a été favorisé aux alentours de cet échangeur nord visait les activités économiques, et cela allait dans la continuité des activités qui existaient à l'origine le long de la RN.85. Ces activités étaient de type « installations classées ». Les évolutions dans ce secteur entre l'ancien POS (1977) et le nouveau (1993, huit fois modifié) concernent la délimitation d'une zone d'urbanisation future. Cette dernière s'est réduite pour se recentrer au nord de la zone d'activités.

Pour les communes situées entre les échangeurs de La Saulce et de Sisteron Nord, les documents d'urbanisme n'ont évolué que très lentement.

La commune de Mison, sur le secteur proche de l'autoroute, a modifié cinq fois son POS depuis 1992 et deux fois après 1999 sans subir de modifications profondes ; les zonages sont restés identiques. Aucun impact significatif n'est visible. En revanche, Mison connaît une forte augmentation des permis de construire entre 1999 et 2001.

Le Poët a effectué une révision de son POS en 1994, mais depuis l'ouverture de la nouvelle section autoroutière, le POS n'a pas fait l'objet de modifications. Le projet était inscrit dans un emplacement qui était réservé. La commune est dans l'attente de la délimitation exacte du domaine public concédé par la société ESCOTA pour négocier ensuite les rétrocessions foncières. Ceci pose des difficultés dans le cadre de la réalisation du PLU.

La commune d'Upaix a révisé son POS en 2000. Les grandes évolutions ont consisté à :

- re-dessiner le village et ses alentours permettant au village de se développer en continuité avec les zones urbanisées ;
- identifier des zones naturelles en bordure de la Durance à la place de zones agricoles à l'origine.

Sur Ventavon, quelques évolutions sont remarquables à proximité de l'infrastructure. Sur la zone d'activités s'est installée une unité de conditionnement fruitière, ce qui ne change pas par rapport au POS d'origine. En revanche, quelques tâches urbaines apparaissent en rive droite du canal EDF.

Monêtier-Allemont n'est pas dotée de documents de planification. Cette commune ne ressentirait donc pas de pression liée à l'arrivée de la section Sisteron – La Saulce d'A51.

Monêtier et Upaix ont plus protégé les espaces naturels. On peut aussi y voir la volonté de garder une identité rurale.

Vitrolles, petite commune de 140 habitants, s'est pourtant dotée d'un document d'urbanisme dès 1992 en faisant figurer l'emprise autoroutière en emplacements réservés. Quatre ans après la mise en service de l'autoroute, la modification de son POS consiste à classer quelques parcelles en zone NA au nord ouest de son territoire. Ces terrains sont ouverts à l'urbanisation, mais avec une vocation principale d'activités. Une certaine pression semble donc s'exercer sur la commune qui a également ouvert à l'urbanisation des zones en continuité du hameau en rive droite du canal EDF.

Le développement économique et urbain de la commune de Lardier et Valença (1995) est relativement récent par rapport aux communes voisines. L'évolution est donc difficile à mettre en évidence.

L'enquête sur l'évolution des documents d'urbanisme et des permis de construire depuis la mise en service de la section autoroutière Sisteron - La Saulce, réalisée en 2004 pour ESCOTA, met en évidence la volonté de la commune de **La Saulce** de se développer économiquement dans le secteur de l'échangeur.

La Saulce semble être la commune la plus touchée par l'arrivée de l'autoroute et de son échangeur aux portes de la ville. La révision du POS en 1993 visait non seulement à prendre en compte le tracé autoroutier, mais également à ouvrir le territoire communal au développement. La zone d'activités autour de l'échangeur accueille les bâtiments d'exploitation d'ESCOTA. Cette zone d'activités a été complétée par des zones d'urbanisation future.

Il apparaît clairement que la mise en service de la section autoroutière a eu des effets à proximité de l'échangeur de La Saulce. Le projet communal d'extension de la ZAC de la Gandière depuis 2004, reposant sur l'implantation de commerces et locaux d'activités sur 15 ha, est directement lié à l'échangeur. Un panneau d'information est implanté à l'entrée de la zone. Des fouilles archéologiques ont retardé le démarrage des travaux et de la commercialisation. Un contact avec l'aménageur de la zone permet d'indiquer que la commercialisation de la zone artisanale (10 lots) débutera courant octobre 2007. La commercialisation de la partie dédiée à la zone commerciale sera réalisée par la commune de La Saulce.

Il est donc impossible de préciser, à la date de la réalisation du présent dossier, si les entreprises qui vont s'installer sur cette zone seront des entreprises locales ou bien de nouvelles entreprises artisanales qui ne seraient pas originaires du département des Hautes-Alpes.

La commune aménage son territoire en vue d'un certain essor économique, voulant profiter de l'axe structurant que représente l'A.51, bénéficiant de l'échangeur. Le PLU ouvre de nouvelles zones d'accueil pour les habitations, et permet la réalisation de nouveaux projets en matière de développement économique qui trouvent leur justification dans l'échangeur.

Enfin, **au-delà de La Saulce**, le canton de Tallard connaît des évolutions significatives. A titre d'exemple, la commune de Châteauvieux voit ses permis de construire augmenter après 1999, après avoir développé la zone d'activités en continuité de celle de Gap dès 1990 coïncidant avec l'arrivée d'A.51 dans les Alpes. Parmi les communes limitrophes, Curbans et Tallard connaissent donc un développement important. Curbans lors des dernières révisions de POS en 2003 a vu des zones naturelles diminuées alors que les zones à urbaniser sont en augmentation.

Par contre, les petites communes plus éloignées n'auraient pas profité économiquement de la nouvelle section.

En conclusion, on a pu observer que les départements alpins étaient caractérisés par une pression foncière générale qui ne serait pas directement corrélée avec l'arrivée de l'autoroute. Ces départements souffrent dans leur globalité d'une étroitesse de l'offre : manque de terrains et coût du foncier élevé.

Cette pression foncière s'exerce aussi sur les terres agricoles.

Les communes proches de l'échangeur de La Saulce, Curbans et Tallard, ont eu un développement important. En revanche, les communes éloignées de l'échangeur de La Saulce n'ont pas connu d'évolution significative.

6.3.4 Rapprochement "réalisations/prévisions"

Conformément aux prévisions du dossier de DUP, la réalisation de la section autoroutière Sisteron - La Saulce a eu des effets sur l'occupation du sol dans les communes à proximité de l'échangeur de La Saulce. La modification des documents d'urbanisme et le changement de classification des zones (extension des zones à urbaniser) ont été constatés principalement sur les deux communes qui accueillent un échangeur autoroutier.

L'absence de données récentes sur l'état du niveau de la commercialisation de la zone d'activités de la Gandière implique d'être prudent sur les effets à proximité de l'échangeur de La Saulce.

De même, conformément aux prévisions du dossier de DUP, la section autoroutière a probablement eu un impact sur le coût du foncier, car l'amélioration de l'accessibilité autoroutière permise par la section Sisteron – La Saulce rend possible l'installation de population contribuant ainsi à l'attractivité du territoire dans un contexte d'offre foncière restreinte.

Toutefois, ces effets sont à relativiser, car le marché foncier des départements alpins a suivi la tendance nationale et a bénéficié de l'impact de mesures fiscales incitatives.

L'autoroute est un facteur, parmi d'autres facteurs explicatifs, dont on ne peut isoler la part relative.

6.4 La fiscalité

6.4.1 Les prévisions du dossier de DUP

Les prévisions du dossier de DUP étaient les suivantes :

- « le passage d'une infrastructure autoroutière a un impact sur la fiscalité et les ressources des communes (taxe foncière, à la fois sur le bâti et le non bâti) » ;
- « une politique d'accueil incitative en terme d'avantages financiers et fiscaux devra être étudiée ».

6.4.2 La méthodologie

Les effets d'A.51 Sisteron – La Saulce sur la fiscalité ont été évalués par exploitation des informations suivantes :

- les comptes-rendus des entretiens conduits avec les Maires des communes :
- les informations disponibles sur le site du ministère des finances ;
- les données ESCOTA relatives aux taxes locales versées par ESCOTA au titre de la section Sisteron – La Saulce d'A.51 ;
- les bulletins municipaux des communes traversées par la section autoroutière Sisteron – La Saulce.

6.4.3 Les effets observés

Les données recueillies concernent principalement les taxes locales versées par ESCOTA. Le tableau ci-après indique le montant total de l'avis d'imposition émis au titre de la commune concernée et payé par ESCOTA. Les services des impôts redistribuent par la suite ces montants entre la commune, la communauté de communes, le département, la région et la chambre de commerce et d'industrie.

En 1999, les communes qui collectent le plus de recettes fiscales sont Sisteron, Laragne-Montéglin et Tallard grâce notamment à la taxe foncière sur les propriétés bâties et la taxe professionnelle. Pour les autres communes, la répartition est variable selon le profil de chaque commune.

Le cumul sur six ans (2000 à 2005) du montant total de taxe professionnelle versée par ESCOTA au titre de la section Sisteron – La Saulce d'A.51 (hors le diffuseur et la gare de Sisteron nord, qui faisaient partie intégrante de la section Aix-Sisteron nord d'A.51) varie de 29 K euros pour la commune de Mison à plus de 900 K euros pour la commune de La Saulce.

Selon les maires des communes de Lardier - Valença et Upaix, les retombées fiscales liées à la taxe payée par la société ESCOTA ne compenseraient pas les pertes de surfaces agricoles.

Les bulletins municipaux indiquent qu'ESCOTA et EDF sont les principaux payeurs de taxes professionnelles pour les communes de La Saulce et de Lardier-Valença.

A Plan-de-Vitrolles, les recettes fiscales liées à la taxe professionnelle sont principalement issues de la zone artisanale à vocation « béton, gravier ».

Le tableau ci-après détaille les taxes versées par année par ESCOTA sur la section autoroutière.

Les entretiens menées avec les maires des communes concernées par le versement de cette taxe n'ont pas permis de déterminer comment s'est traduit l'accroissement de recettes fiscales liées à la taxe payée par ESCOTA concrètement : quels projets financés, quelles actions menées, … ?

Enfin, le fort développement de l'intercommunalité à fiscalité propre, depuis 2000, influence et modifie tant en niveau qu'en structure les budgets communaux. En effet, le transfert de compétences des communes vers les groupements s'accompagne de transferts de charges et de ressources, que ce soit en fonctionnement (surtout au niveau fiscal) mais aussi en investissement.

TAXE PAYEE PAR ANNEE SUR LA SECTION SISTERON LA SAULCE

COMMUNES	TAXES	2000	2001	2002	2003	2004	2005	TOTAUX
MISON	Taxe professionnelle	2 206 €	4 850 €	5 058 €	5 559 €	5 632 €	6 031 €	29 336 €
UPAIX	Taxe professionnelle	28 155 €	57 845 €	59 675 €	61 407 €	63 093 €	65 060 €	335 235 €
LE POET	Taxe professionnelle	26 202 €	54 169 €	56 494 €	59 467 €	60 010 €	62 623 €	318 965 €
VENTAVON	Taxe professionnelle	17 706 €	36 471 €	38 107 €	41 277 €	41 792 €	43 823 €	219 176 €
MONETIER	Taxe professionnelle	11 458 €	24 012 €	25 114 €	26 743 €	27 275 €	28 803 €	143 405 €
VITROLLES	Taxe professionnelle	9 229 €	19 422 €	20 449 €	21 933 €	22 304 €	23 802 €	117 139 €
LARDIER	Taxe professionnelle	7 735 €	16 185 €	17 228 €	18 431 €	18 977 €	19 527 €	98 083 €
LA SAULCE	Taxe professionnelle Taxe foncière	54 206 € 18 332 €	152 749 € 14 711 €	170 595 € 21 650 €	182 959 € 22 663 €	188 710 € 23 407 €	163 424 € 24 137 €	912 643 € 124 900 €

Source : Escota

Tableau 14 : taxe payée par année par ESCOTA sur la section autoroutière

6.4.4 Rapprochement "réalisations/prévisions"

Comme le prévoyait le dossier de DUP, l'autoroute a eu un impact sur les ressources des communes en matière de taxes professionnelle et foncière, comme l'indique les montants de taxes versées par la société ESCOTA au titre de la nouvelle section autoroutière. Ainsi, à La Saulce, ESCOTA représente la deuxième ressource fiscale après EDF.

Toutefois, les effets généraux sur la fiscalité concernent des « effets mécaniques » qui se vérifient toujours : il est certain que le passage d'une infrastructure a des effets sur la fiscalité des communes

Enfin, contrairement aux prévisions du dossier de DUP, aucun acteur rencontré n'a évoqué de politique d'accueil incitative en terme d'avantages financiers et fiscaux mis en place en lien avec l'opération Sisteron - La Saulce.

6.5 Le transport

6.5.1 Les prévisions du dossier de DUP

Le dossier d'enquête préalable à la DUP ne comporte pas de prévisions concernant les entreprises de transports et les lignes régulières de transport de voyageurs. Il est seulement fait mention d'effets généraux au sujet des conditions de transport :

- « l'abaissement des coûts d'expédition des produits agricoles du fait de l'infrastructure » ;
- « une extension des aires de marché (rapidité des relations) » ;
- « l'amélioration de la desserte des stations de ski » ;
- « la diminution du temps de liaison entre le littoral (…) et la région de Gap ».

6.5.2 La méthodologie

Les effets d'A51 Sisteron – La Saulce sur le transport ont été évalués par exploitation des informations suivantes :

- les comptes-rendus des entretiens conduits avec les acteurs locaux suivants :
  - la société de transport de lignes régulières SCAL ;
  - La société des eaux de Chorges ;
  - La société DART France ;
  - La Société Transports Davin ;
  - Gap Sud (supermarché) ;
  - Conseil Général des Alpes-de-Haute-Provence et Conseil Général des Hautes-Alpes
  - Chambre d'agriculture des Hautes-Alpes.
- les données TER disponibles.

6.5.3 Les effets observés

Les lignes régulières de cars interurbains

Afin d'observer les effets sur les lignes régulières, la SCAL a été interviewée : cette société exploite un réseau de lignes régionales et interrégionales couvrant l'ensemble de PACA depuis Grenoble jusqu'au littoral.

Pour la SCAL, l'autoroute A.51 constitue l'axe majeur de ce système. Certains services n'utilisent que l'autoroute : ainsi, la ligne Marseille – Gap propose à sa clientèle un trajet de bout-en-bout en moins de 3 heures, avec arrêts uniquement aux stations principales (Aix, Manosque, Sisteron). Des services existent également par route (Marseille - Gap par la route nationale, en 3 heures 25, avec de multiples arrêts).

La région PACA est autorité organisatrice, la SCAL est exploitant.

Selon le responsable de la société de transport, la mise en service de la section Sisteron - La Saulce n'a pas été assez valorisée. Il regrette l'insuffisance de concertation : une meilleure concertation aurait permis d'installer à hauteur du giratoire de La Saulce un arrêt pour la clientèle de cette zone qui souhaite se rendre à Aix - Marseille.

De plus, le long de l'autoroute, d'une manière générale, il n'y a pas de point d'arrêt à proximité du tracé. Un tel système existe en Italie, par exemple, où les villages proches de l'autoroute disposent d'un accès piéton à une aire d'arrêt qui reçoit les cars.

illustration 30 : réseau de la SCAL en 2007

Enfin, la société regrette que le tracé n'ait pu se prolonger au moins jusqu'à la D.900 avec deux barrières (l'une pour la desserte du nord (Gap et le Dévoluy), l'autre pour la desserte de l'Avance et de la Durance), ce qui aurait peut-être permis d'éviter l'asphyxie du giratoire de La Saulce.

En terme de temps de parcours, le trajet de bout-en bout Sisteron-Gap représentait environ 30 mn par la RN.85 ; ce temps est de 25 mn par l'autoroute. Le gain est donc de 5 mn.

Toutefois, la société signale un avantage, d'ordre physique, non négligeable : un meilleur confort de conduite, et moins de problèmes mécaniques : « on casse moins de jantes qu'avant... » (explication : moins de giratoires à franchir).

La société, en revanche, ne mentionne pas d'effets sur un éventuel accroissement de clientèle.

Ainsi, la réalisation du barreau Sisteron – La Saulce n'a eu que des effets limités pour cette société. Il y a eu des avantages en termes de temps de parcours, de confort et de fréquence des incidents mécaniques.

Effets sur les coûts de transports

L'analyse des impacts sur les coûts de transports est basée sur les interviews de trois entreprises.

La route est le mode de transport privilégié et l'autoroute A.51 d'Aix à La Saulce constitue l'axe majeur des relations avec le sud.

La société DART France, basée à Gap, avait été consultée par ESCOTA au moment de la construction, commercialise tous types de produits ménagers (aluminium, vaisselle jetable, congélation, sacs poubelle, ...) : elle indique que les coûts de transport sont plus pénalisants en direction de Grenoble que vers Marseille. La société expédie en moyenne trois camions complets par jour, partout en France.

La Société des Eaux de Chorges fait partie du groupe Eaux Minérales de Saint-Amand, quatrième intervenant dans le secteur des eaux embouteillées en France et leader sur le segment des eaux de montagne.

Le site de Chorges produit une eau connue sous le label « Roche des Ecrins ». La moyenne de production est de 130 millions de bouteilles par an, sachant que la capacité est de 200 millions de bouteilles. Cette eau alimente notamment les grands distributeurs comme Carrefour, Auchan, Casino, ...

Le transport constitue un poste important dans le prix de revient : environ 30% du total.

L'exploitant ferroviaire ayant souhaité se désengager, pour des raisons de coût d'exploitation, la route reste le moyen unique d'acheminer la marchandise à l'extérieur du site. La Société Davin logistique, proche du site, assure 100% du transport par camion.

L'autoroute A.51 constitue un outil indispensable pour les liaisons avec le sud, en particulier les entrepôts des Milles, de la Farlède, etc.

La réalisation a été accueillie avec soulagement, car elle a permis d'augmenter le confort de conduite, et de diminuer le temps d'acheminement vers le sud. Le coût du péage demeure toutefois assez élevé.

Au plan économique, la mise en service du tronçon n'a pratiquement rien changé pour ce qui est de la production et de l'exploitation proprement dites de l'eau. Il n'y a avait pas eu non plus d'anticipation.

Il n'est pas aisé d'isoler les effets de la section autoroutière dans la mesure où l'amélioration du niveau de service du système de transport n'a guère d'impact en terme de chiffre d'affaires car ici le site est sur-capacitaire, et c'est surtout le niveau de la demande (paradoxalement en décroissance, malgré des périodes estivales de plus en plus chaudes) qui conditionne la croissance.

La société Davin, qui réalise le transport de marchandises de la société des eaux de Chorges, a également été interviewée. Cette société qui effectue le transport est une société familiale créée en 1963 ; elle appartient au groupement ASTRE, premier groupement de transporteurs européens. Au sein de ce groupement, Davin transports occupe, avec 55 salariés, une place de leader dans le département des Hautes-Alpes.

La société Transports Davin a surtout pour vocation la distribution de marchandises à l'intérieur du département des Alpes-de-Haute-Provence (65% du total) et des Hautes-Alpes (35%) ; les approvisionnements se font depuis Marseille, Lyon ; certains services en national desservent Lyon, Paris, Strasbourg, ...

Avant l'ouverture du tronçon A.51 Sisteron – La Saulce, tout le trafic empruntait la RN.85. Sa mise en service a généré des gains de temps appréciables (de l'ordre de 5 à 6 mn pour les 30 km de parcours), mais c'est surtout l'ensemble autoroutier Aix - Tallard qui a été favorablement ressenti : un gain de temps de plus de 30 mn sur la totalité du parcours.

Pour autant, ceci n'a pas généré de rotations supplémentaires, et il convient de rappeler que ces gains de temps ont eu en contrepartie une incidence financière sensible sur les coûts d'exploitation, à cause des péages.

En contradiction avec d'autres entretiens, cette entreprise indique que sur le plan de la sécurité, ou du confort de conduite, il n'y eu a que peu d'incidence car la RN.85 était déjà d'une qualité appréciable.

Effets sur la fréquentation TER

La ligne ferroviaire des Alpes, Marseille – Briançon, traverse du sud au nord les départements des Bouches-du-Rhône, des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes. Dans les Hautes-Alpes, la ligne dessert la quasi-totalité des villes importantes.

La ligne est à voie unique de bout-en-bout et elle n'est pas électrifiée. Elle assure presque exclusivement un trafic TER, sauf entre Veynes et Briançon où quelques trains Corail assurent une liaison depuis Paris.

La section de Marseille à Veynes était à l'origine la partie sud d'une « ligne des Alpes » joignant Lyon à Marseille par Grenoble et Aix-en-Provence. Cette ligne, d'un profil difficile, à voie unique sur la plus grande partie de son itinéraire, a perdu progressivement son intérêt, notamment après l'électrification de la ligne de Lyon à Grenoble.

Le trafic intra régional ou interrégional de proximité (par exemple échanges avec Lyon et Grenoble) représente 330 000 voyages par an dont la moitié correspond à des voyages internes au département des Hautes-Alpes, essentiellement des scolaires, les principaux échanges autres concernant les relations avec Marseille (45 000 voyages par an) et Aix-en-Provence (20 000 voyages par an). Enfin, 60 000 voyages par an environ ont trait à des échanges entre les gares des Hautes-Alpes et les métropoles régionales des autres régions françaises (hors Lyon). En 2004, il y a eu 19 690 voyages sur la relation Gap / Marseille-St-Charles (source : DRE PACA). Le nombre de TER par jour sur la ligne Marseille – Aix - Gap affiche une stabilité depuis 1998 (8 TER par jour).

Toutefois, l'impossibilité d'accéder à des statistiques SNCF (évolution de la fréquentation de la ligne) interdit de conduire des analyses sur les effets d'A.51.

En conclusion, on observe qu'A.51 section Sisteron – La Saulce a été accueillie favorablement par les transporteurs, car elle a permis d'augmenter le confort de conduite et de diminuer le temps d'acheminement vers le sud. Le coût du péage est toutefois jugé assez élevé, alors que la route est le mode de transport privilégié et que l'autoroute A.51 d'Aix à La Saulce constitue l'axe majeur des relations avec le sud. Si l'on se réferre aux analyses développées dans les précédents thèmes, il a été observé que la section Sisteron - La Saulce avait permis au niveau du transport routier :

- une amélioration des conditions d'accessibilité générale au territoire ;
- une amélioration de la desserte des stations de ski : la mise en service de la section a même conforté la création en 2004 des « Navettes blanches », services d'autocars pour la desserte des stations de sport d'hiver depuis l'aéroport de Marseille-Provence ;
- une diminution du temps de liaison entre le littoral et la région de Gap.

6.5.4 Rapprochement "réalisations/prévisions"

Conformément aux prévisions, les entreprises locales de transport routier interrogées reconnaissent les avantages pour leur exploitation apportés par la nouvelle section autoroutière : gain de temps, pour certaines d'entre elles amélioration de la sécurité et du confort, réduction de l'usure des autocars. Mais elles jugent élevé le niveau de péage ; et l'amplitude limitée des gains de temps ne permet pas d'accroître le nombre de rotations des véhicules ou, comme l'avait envisagé le dossier DUP, d'augmenter les aires de chalandise.

La nouvelle section autoroutière aurait cependant été un facteur déclenchant du lancement en 2004 de services d'autocars entre l'aéroport de Marseille-Provence et les stations de ski (« Navettes blanches »), confirmant les prévisions d'une contribution du projet à l'accessibilité aux stations alpines depuis le sud.

Enfin, les entretiens avec les acteurs du secteur agricole et les recherches documentaires n'ont pas permis d'apporter d'éléments sur l'évolution des coûts de transports dans le domaine agricole. Les prévisions du dossier de DUP sur ce sujet ne peuvent donc être évaluées *a posteriori*.

6.6 Les actions entreprises au titre de la requalification urbaine

Les communes desservies par la section autoroutière n'appartiennent ni à l'espace à dominante urbaine, ni à une aire d'emploi de l'espace rural selon la classification de l'INSEE (cf. « Carte des territoires vécus »). Les opérations de requalification urbaine se sont souvent limitées à des actions qui ont été entreprises avec les financements de la procédure « 1% paysage et développement ».

Les financements du « 1 % paysage et développement » ont permis de mettre en œuvre des **actions de valorisation** :

- élimination de point noir paysager près de l'échangeur de La Saulce ;
- enfouissement de réseaux aérien à Plan-de-Vitrolles (enfouissement des lignes électriques) ;
- illumination de village sur la commune du Poët (le point haut du village) ;
- mise en valeur du patrimoine culturel / historique (villages perchés de Upaix et de Plan-de-Vitrolles) : en effet, ces financements ont permis à la commune d'Upaix de rénover le clocher de l'église, la chapelle, le pigeonnier et de créer une table d'orientation ; des travaux d'aménagement du jardin et de la place ont également été entrepris ;
- démolition de friche (ancienne usine), aménagements paysagers aux abords de décharges intercommunales.

Selon le bilan réglementaire réalisé par la DRE PACA, ces actions ont permis de valoriser le paysage, de mieux maîtriser l'urbanisation près de l'échangeur de La Saulce et de réfléchir à une politique globale d'aménagement des zones d'activités.

Elimination de point noir paysager près de l'échangeur de La Saulce

Source : CETE Méditerranée - 27/07/2007

6.7 Les mesures d'accompagnement et anticipations

L'analyse de l'évolution de l'occupation du sol a mis en évidence la volonté de la commune de **La Saulce** de se développer économiquement dans le secteur de l'échangeur.

Les conclusions du volet « Effets sur le foncier et l'occupation du sol » ont mis en évidence que La Saulce semblait être la commune la plus touchée par l'arrivée de l'autoroute et de son échangeur aux portes de la ville. La révision du POS en 1993 visait non seulement à prendre en compte le tracé autoroutier, mais également à ouvrir le territoire communal au développement.

Le projet communal d'extension de la ZAC de la Gandière concerne l'implantation de commerces et de locaux d'activités sur 15 ha ; il est directement lié à l'échangeur.

La commune de La Saulce anticipe et aménage son territoire en vue d'un certain essor économique, voulant profiter de l'axe structurant que représente l'autoroute A.51, bénéficiant de l'échangeur. Le PLU ouvre de nouvelles zones d'accueil pour les habitations et permet la réalisation de nouveaux projets en matière de développement économique qui trouvent leur justification dans l'échangeur.

Quant aux communes de Monêtier et d'Upaix, elles ont plus protégé les espaces naturels. On peut aussi y voir la volonté de conserver une identité rurale.

Les acteurs du territoire ont (ou bien ont eu) des projets qui sont liés au programme global d'aménagement (jusqu'à Grenoble) :

- un projet de zone d'activités qui est directement lié au futur échangeur de La Bâtie-Neuve : la ZA de la vallée de l'Avance ;
- des anticipations à travers des créations d'hôtels sur Gap.

La réhabilitation de la carrière et le développement de lotissement à Curbans.

Le bilan environnemental intermédiaire concluait que *le réaménagement de la carrière de Curbans devait faire l'objet d'un suivi afin de garantir l'efficacité des actions de compensation*. En conclusion du bilan environnemental, il est précisé que le maître d'ouvrage a rempli ces engagements en terme de réhabilitation de la carrière de Curbans.

Le développement de la zone artisanale est lié à la disponibilité foncière et au faible coût du foncier encouragé par la mairie au regard de la pression foncière sur Gap.

La mairie de Curbans a donc été à l'initiative d'un lotissement communal d'une trentaine de lots. Un nouveau lotissement d'une vingtaine de lots est à l'étude (à la date d'août 2007). La proximité de l'échangeur joue un rôle dans le développement des zones résidentielles ; les habitants récemment installés à Curbans sont majoritairement des actifs qui travaillent à Gap.

7 Conclusion générale

Les différents effets attendus de l'autoroute Sisteron – La Saulce d'A.51 sont cohérents avec les effets observés. D'une manière générale, il y a peu d'écarts entre les prévisions et la réalité. Les écarts ont tous donné lieu à des explications. Il convient tout de même d'être prudent sur les interprétations des résultats :

- soit en raison de l'absence de données spécifiques qui ne permet pas de comparer certains effets attendus et constatés ;
- soit en raison de l'existence de facteurs explicatifs exogènes ne permettant pas d'isoler précisément le facteur explicatif « autoroute Sisteron - La Saulce ».

On notera également qu'il a parfois été difficile aux acteurs de dégager les effets liés à la seule section de ceux liés à l'ensemble de la liaison Aix-en-Provence – Sisteron – La Saulce.

Conformément aux prévisions du dossier de DUP :

- l'autoroute A.51 Sisteron - La Saulce est une autoroute **rentable** pour la collectivité même si les trafics constatés sont sensiblement inférieurs aux trafics prévus ;
- l'autoroute A.51 Sisteron - La Saulce est **utile** pour la collectivité car cette section est perçue positivement par les usagers. Le gain de temps constitue le motif majeur de satisfaction ; viennent ensuite le confort puis la sécurité ;
- cette section constitue un élément de l'**attractivité** du territoire. L'amélioration de l'accessibilité routière aux territoires alpins semble jouer un rôle dans l'augmentation du niveau général de la population. Un raisonnement par l'absence d'autoroute, qui impliquerait une accessibilité routière de moindre qualité aux communes entre Gap et Sisteron, laisse penser que ces augmentations de population n'auraient pas été aussi significatives ;
- les acteurs socio-économiques ont un **avis positif** sur la section autoroutière et sur ses **impacts socio-économiques**, notamment l'emploi. Ils estiment que bien qu'elle n'ait pas entraîné d'effets « visibles » en terme de développement économique, du moins pas encore, elle a néanmoins apporté un véritable « ballon d'oxygène » au territoire ;
- les **commerçants** orientés vers la clientèle de passage (stations-services, …) ont vu **leur activité diminuer** avec la réduction des niveaux de trafic sur la RN.85 ; mais certains commerçants considèrent que cette dernière a été un facteur d'amélioration de l'attractivité de leur commerce ;
- l'autoroute participe indirectement à l'évolution de la **valeur du foncier** : la pression démographique (que permet l'amélioration des conditions d'accessibilité) pèse sur un territoire où l'offre foncière est restreinte ;
- la **connexion vers l'Italie** est considérée comme un élément important par les acteurs du territoire alpin ;
- les **impacts au niveau national** sont limités car la réalisation de la section autoroutière ne concerne qu'un tronçon réduit en longueur. En effet, c'est l'ensemble du programme global d'aménagement qui semble être considéré comme le plus impactant pour le territoire. Les acteurs institutionnels et économiques ont souvent rappelé que l'absence de vision claire sur la continuité autoroutière avec Grenoble est pénalisante pour les investissements et la définition de la stratégie à adopter. Ces préoccupations étaient déjà présentes lors de l'inauguration de la section autoroutière.

Contrairement aux prévisions du dossier de DUP :

- l'attractivité permise par les facilités d'accès et le cadre de vie privilégié du territoire « Val de Durance » comporte **des risques** pour celui-ci. Le rapport Balland (2002) décrit précisément ce phénomène : pression sur l'environnement, développement anarchique, plus-value foncière, problème d'usages des sols, etc. ;
- l'autoroute n'a pas eu d'impact sur l'installation de nouveaux **prestataires touristiques** dans la majorité des stations. Il apparaît que l'autoroute a participé au maintien des activités déjà en place ;
- selon les gestionnaires de grandes surfaces de Gap, la section Sisteron – La Saulce d'A.51 n'a pas modifié les **aires de chalandises** de leurs magasins.

Le dossier de DUP n'avait pas envisagé les aspects suivants :

- le grief des 95% des usagers qui ne sont pas du tout satisfaits de l'autoroute concerne le **niveau de péage,** jugé trop élevé ; alors que le tarif de la section Sisteron – La Saulce est actuellement de 8,0 ct/km contre 8,5 ct/km environ au sud de Sisteron ;
- le dossier préalable à la DUP n'avait pas envisagé le non-prolongement de l'autoroute A.51 au-delà de La Saulce : ainsi, la possibilité d'**embouteillage** en période de grandes migrations au niveau du giratoire de La Saulce n'est-elle pas évoquée dans le dossier de DUP. Cette difficulté met en évidence le problème de gestion du trafic au débouché de l'autoroute en l'absence d'aménagement adapté ;
- des problèmes de **signalisation** sur l'autoroute et à la sortie au giratoire de La Saulce ont aussi été mentionnés par les acteurs socio-économiques. L'absence de signalétique pour les commerces locaux aurait eu des répercussions sur le chiffre d'affaires. Le dossier de DUP n'avait pas porté une attention particulière à cette mesure d'accompagnement.

Enfin, l'**insertion paysagère** de la nouvelle section, mais aussi la valorisation paysagère des territoires qu'elle permet (singulièrement pour Sisteron), ont été largement soulignées et appréciées : ces actions n'avaient pas été envisagées à la date de réalisation du dossier de DUP.

8 Annexes

Annexe 1 – Corridor RN.85 / A.51 : origines et destinations du Jour de Pointe et comparaison avec le Jour Moyen Annuel au droit de la déviation d'Upaix / Le Poët

Origines	Nb véhicules JdP 2006	part relative	Nb véhicules TMJA 2005	part relative	rapport JdP/MJA
Bouches du Rhône	4 756	53%	1 682	34%	2,8
Var	1 343	15%	395	8%	3,4
Alpes-Maritimes	681	8%	117	2%	5,8
Vaucluse	482	5%	192	4%	2,5
Sisteron	437	5%	791	16%	0,6
Manosque	267	3%	578	12%	0,5
Digne	253	3%	344	7%	0,7
France-sud-ouest	237	3%	139	3%	1,7
Château-Arnoux	113	1%	220	4%	0,5
Peyruis Les Mées	102	1%	176	4%	0,6
Forcalquier	81	1%	51	1%	1,6
France-nord	35	0%	12	0%	3,0
Laragne-Montéglin	31	0%	44	1%	0,7
Espagne_Port	17	0%	36	1%	0,5
autres	94	1%	133	3%	0,7
Total	**8 929**	**100%**	**4 910**	**100%**	**1,8**

Destinations	Nb véhicules JdP 2006	part relative	Nb véhicules TMJA 2005	part relative	rapport JdP/MJA
Briançon	2 445	27%	656	13%	3,7
Gap	1 841	21%	2 375	48%	0,8
Embrun-Savines	854	10%	306	6%	2,8
Barcelonnette	761	9%	300	6%	2,5
Isère	515	6%	86	2%	6,0
S Bonnet	499	6%	101	2%	5,0
Orcières	360	4%	71	1%	5,1
Italie	220	2%	147	3%	1,5
Rhône-Alpes (sauf Isère)	202	2%	47	1%	4,3
Chorges	138	2%	94	2%	1,5
Espinasses	122	1%	39	1%	3,1
Tallard	103	1%	81	2%	1,3
La Saulce	93	1%	84	2%	1,1
Saint-Etienne-en-dévoluy	86	1%	6	0%	14,4
Saint-Firmin	77	1%	28	1%	2,8
France-nord	74	1%	30	1%	2,5
Suisse	64	1%	26	1%	2,5
Seyne	64	1%	22	0%	3,0
Laragne-Montéglin	55	1%	123	3%	0,4
Europe-nord	55	1%	23	0%	2,4
Digne	46	1%	13	0%	3,5
Valserres	33	0%	2	0%	19,4
La Bâtie-Neuve	26	0%	63	1%	0,4
La Roche des A	26	0%	24	0%	1,1
Barcillonnette	20	0%	14	0%	1,4
autres	150	2%	152	3%	1,0
Total	**8 929**	**100%**	**4 910**	**100%**	**1,8**

Emplois liés à la construction et notion d'emplois x ans

Cet indicateur est utilisé pour mesurer le nombre d'emplois mobilisés pour la construction des grandes infrastructures routières. Il s'agit du nombre d'emplois x durée totale du chantier en années. On utilise communément la notion d' « emplois x ans » : un chantier par exemple qui requiert la présence permanente de 100 employés la première année, de 250 la seconde, et enfin de 200 la troisième année génèrera un total de 550 « emplois x ans », c'est-à-dire qu'en moyenne lissée, il y aura 183 employés chacune des trois années que durera la construction. Ce ne sont pas nécessairement des créations nettes d'emplois : il peut en effet s'agir d'emplois déplacés.

L'estimation des effets « emploi », liés à la réalisation proprement dite du projet, est effectuée sur la base des éléments de la circulaire d'octobre 1998 de la Direction des Routes (*annexe 14.1*). Elle est établie à partir du coût de construction, ramené à sa valeur hors taxes en millions de francs en valeur 1995. Ces emplois x ans peuvent être « directs » (liés au chantier), indirects (liés à l'extraction des matériaux, la fourniture du ciment, etc), ou encore indirects liés aux activités « amont » (par exemple ceux correspondant à la production de la chaux qui permettra de fabriquer le ciment, ...). Les emplois x ans indirects induits par les salaires versés correspondent aux activités d'accueil, de commerce, liées à la présence des ouvriers sur le territoire du projet. Par ailleurs, tout chantier de plus de six mois étant assujetti à la taxe professionnelle, versée aux communes accueillant le chantier, on a traduit l'impact de ces revenus locaux sur d'éventuelles créations d'emploi sur les territoires concernés (emplois « Taxe Professionnelle »). Enfin, on a différencié les emplois x ans en « local » et en « diffus », selon qu'il s'agit d'opportunités pour le territoire concerné, ou d'opportunités pour le reste du pays.

Paramètres du calcul	*/1000 MFht 95*
Nb d'emploisxans directs chantier+siège	1210
Nb d'emplois indirects fabricat. fournitures	660
Nb d'emplois indirects activ. amont chantier	570
Nb d'emploisxans liés aux revenus distribués	800
Coeff. "effet régional" des salaires versés	
Coeff. "effet diffus" des salaires versés	0
Base de la T.P. (en MF)	70
Nombre d'emplois par MF de recette T.P.	2,5

Données d'entrée	
Valeur de l'investissement MF HT (F 95)	**1 218**
Taux de sollicitation du tissu local (travaux)	50%
Part de marché local pour les fournitures	30%
Part de marché local pour les activités amont	
Taux de prélèvement local T.P.	10%

Présentation des résultats

	Nombre d'emplois x ans		
	Local	**Diffus**	**Total**
Emplois directs de chantier et de siège	737	737	1 474
Emplois indirects fournitures	241	563	804
Emplois indirects activités amont	0	694	694
Emplois indirects salaires dépensés	0	0	0
TOTAL	978	1 994	2 972
Estimation de la recette locale T.P. (en MF)	9		
Empois T.P.	21		
Total général	**999**	**1 994**	**2 993**

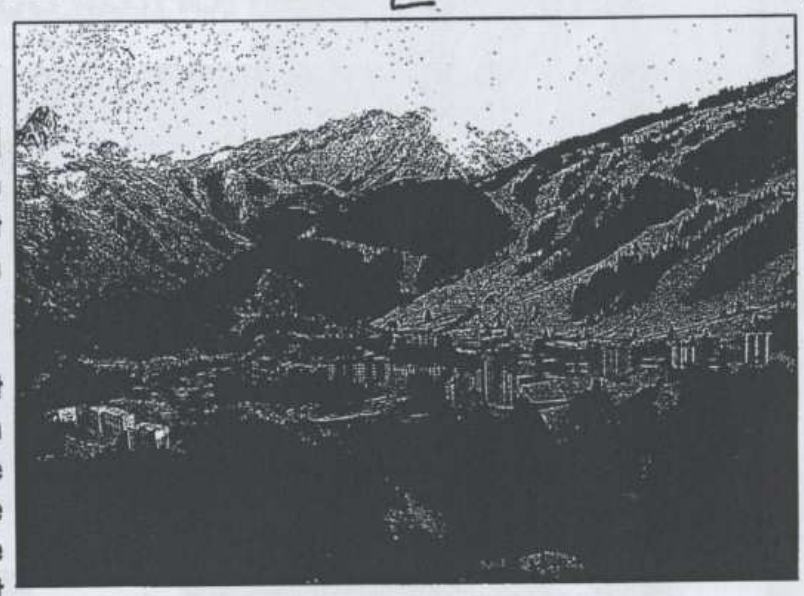
ESCOTA

A51 SISTERON-LA SAULCE

DEVELOPPER L'ECONOMIE ET L'EMPLOI

La mise en service de la section Sisteron - La Saulce qui entraînera une réduction sensible des temps de parcours entre Sisteron et Gap constitue un nouveau facteur de développement de l'économie locale.

Gap (1/3 de la population des Hautes-Alpes), La Saulce et Tallard (quatrième ville du département) devraient être les plus aptes à en profiter.



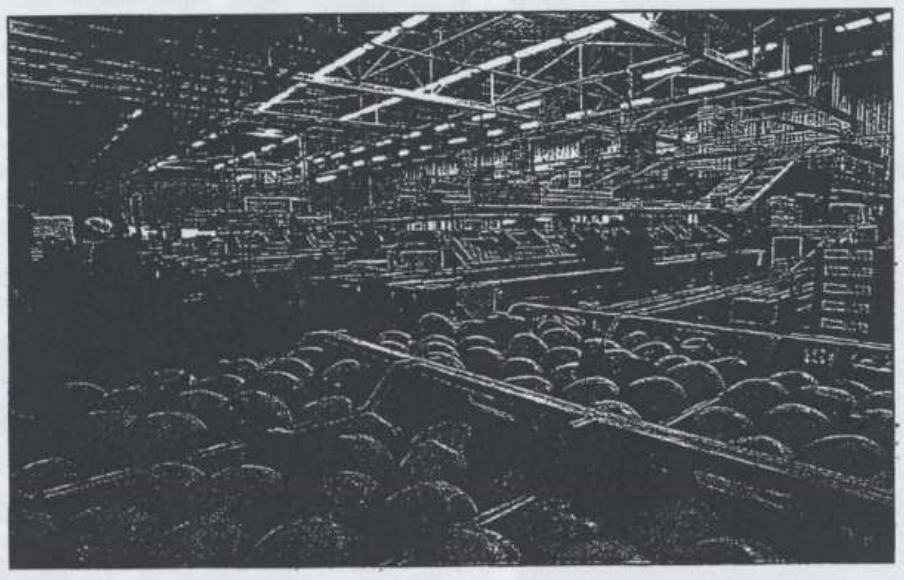
Du fait de l'abaissement des coûts d'expédition des produits agricoles, le **secteur agro-alimentaire** des fruits et le **secteur de l'abattage** devraient progresser.

Directement ou indirectement c'est **l'industrie et le secteur du BTP** qui profiteront le plus rapidement de cette nouvelle réalisation, d'une part au travers de la construction de l'ouvrage et de la sous-traitance des fournitures nécessaires, d'autre part au travers du développement de la construction de locaux professionnels ou de résidences touristiques que la nouvelle autoroute devrait générer.

Pour l'exploitation et l'entretien de la section Sisteron/La Saulce, environ 50 emplois permanents seront créés et, au total, 130 emplois directs et induits seront assurés.

L'autre grand secteur économique qui devrait bénéficier de la mise en service de la nouvelle section est celui du **tourisme.** En particulier, avec une augmentation des déplacements courts, les stations du Briançonnais, de l'Ubaye et du Champsaur devraient être les principales bénéficiaires, sans omettre les nouveaux projets touristiques initiés par cette nouvelle liaison.

Enfin, si la création d'emplois et d'activité va injecter directement dans l'économie locale un **pouvoir d'achat** supplémentaire, les communes traversées bénéficieront, quant à elles, des fruits de la **Taxe Professionnelle** qui représentera près de 4 millions de francs par an pour la nouvelle section de l'A-51.



ESCOTA

EN DIRECT

N° 51 - TRIMESTRIEL - JUILLET 1999

Direction Maîtrise d'Ouvrage
Réceptionné le
20 JUIL. 1999
N° Clt :

DOSSIER

édito

Charles-Noël HARDY - Président d'Escota

La mise en service de la section Sisteron / La Saulce sur l'A 51 est pour Escota l'événement de l'année 1999. Ces 30 km supplémentaires en direction de Gap marquent, en effet, l'aboutissement d'un grand projet, commencé il y a quatre ans. Au terme de 48 mois de travaux d'une grande complexité, notre satisfaction est grande de pouvoir assurer aux automobilistes une plus grande sécurité et efficacité dans leurs déplacements, avec un temps de parcours réduit.

Notre fierté est aussi d'avoir réalisé un ouvrage digne de notre tradition de pionniers en matière de nouvelles techniques et d'innovations. La conception du tracé est particulièrement originale, réutilisant sur les deux tiers du parcours deux couloirs préalablement existants, la RN 85 et le canal du Beynon. En parallèle, une nouvelle route nationale a été reconstruite sur 20 km. Avec ce parti d'aménagement, Escota réitère sa volonté de respecter et de protéger l'environnement.

Cette réalisation s'inscrit dans la ligne d'une des grandes orientations de notre société, à savoir la continuation du maillage régional vers le Nord. Elle confirme le rôle de facteur de développement économique d'Escota, l'une des dix plus importantes entreprises de la Région. Créatrice d'emplois directs et induits, cette autoroute rapproche les Alpes-de-Haute-Provence et les Hautes-Alpes des centres d'activités de la Région PACA, et favorise de nombreux secteurs d'activités, notamment le tourisme et l'agro-alimentaire.

L'aboutissement de ce projet marque aussi celui d'une grande carrière. M. Hubert Maillant, Directeur général d'Escota depuis décembre 1977, prend sa retraite. C'est l'occasion pour moi de rendre hommage à cet homme de vision, infatigable bâtisseur de l'essentiel du réseau Escota. Il aura été l'âme de la société pendant plus d'une génération, toujours attentif aux projets et aux hommes. Aujourd'hui, avec ses proches collaborateurs et tous les personnels d'Escota, je lui souhaite, avec affection, une bonne et longue route !

Inauguration Sisteron / La Saulce

30 km supplémentaires sur l'A 51

Inaugurée, le 25 juin 1999, par Monsieur Jean-Paul PROUST, Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et Préfet des Bouches-du-Rhône, en présence de Monsieur Michel Vauzelle, Président de la région P.A.C.A., la nouvelle section prolonge l'A 51 en direction de Gap Sud.

(Voir page 6)

150 entreprises
pour un chantier d'envergure

Le chantier a mobilisé pendant quatre ans quelque 150 entreprises de toutes tailles, représentant les domaines les plus divers du BTP.

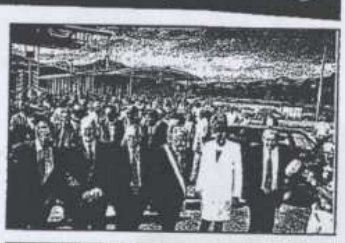
L'attribution des marchés en lots séparés a favorisé l'emploi local, 40 % des travaux étant allés aux entreprises locales et à leur sous-traitance.

Escota, maître d'ouvrage, a confié la maîtrise d'œuvre générale de l'opération à Scetauroute. Le grand nombre d'entreprises impliquées a nécessité une coordination des travaux particulièrement délicate.

s o m m a i r e

P.3 Sisteron - La Saulce : l'originalité d'un tracé

P.4 Hypovigilance et ceinture de sécurité : deux thèmes de campagnes cet été



P.5/6 Inauguration Sisteron / La Saulce

Bruno Daviet, *nouveau Directeur Général*

Succédant à M. Hubert Maillant à la tête de la Direction Générale d'Escota, M. Bruno Daviet a déjà une longue expérience de la société depuis dix ans. Il fut, en effet, nommé Directeur Général Adjoint d'Escota en 1989. A ce titre, il a pris part aux grandes innovations d'Escota, orchestrant notamment la mise en place du télépéage et pilotant le projet Migrazur. Ancien élève de l'École Polytechnique (promotion 1962) et de l'École Nationale des Ponts et Chaussées (promotion 1967), M. Daviet est Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en service détaché. Il est Chevalier de la Légion d'Honneur.

Vie professionnelle :

Sept. 1967 - Sept. 1971 : Ministère de l'Équipement - Direction Départementale de l'Équipement du Doubs : Ingénieur d'arrondissement, responsable des études d'urbanisme et des travaux neufs.

Sept. 1971 - Août 1975 : Direction Départementale de l'Équipement des Alpes-Maritimes : Ingénieur d'arrondissement, en charge de la viabilité des zones d'habitation, zones industrielles, équipements urbains, de divers projets routiers et de la programmation de zones d'aménagement concerté. Collaboration, à ce titre, aux premiers dossiers de conception de Sophia Antipolis.

Sept. 1975 - Fév. 1976 : Chef de mission au Maroc pour l'établissement du schéma directeur routier marocain.

Mars 1976 - Août 1979 : Direction Départementale de l'Équipement de la Marne : Directeur de l'agence d'urbanisme de Reims, Chef de groupe d'études et programmation.

Sept. 1979 - Juil. 1989 : Directeur Adjoint du Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE-Méditerranée) à Aix-en-Provence.

ment de zones d'implantations d'entreprises. Après la mise en service d'une autoroute, on peut constater aux abords des échangeurs la création de zones de stockage, de transformation, et l'installation de tout un tissu de PME.

Avez-vous eu la chance de voir tous vos projets se réaliser ?

Mon grand regret est de ne pas avoir vu l'aboutissement du projet sur lequel j'ai travaillé pendant plus de 15 ans, à savoir la nouvelle liaison Nord/Sud, Aix-en-Provence - Grenoble. Ce projet, destiné à soulager la vallée du Rhône d'un trafic des véhicules légers en constante augmentation, a connu une série de déboires et de malchance. La liaison reste malheureusement au point mort dans sa partie finale.

A l'aube du 3e millénaire, quelles sont les orientations d'Escota et ses perspectives?

Pour la société, je souhaite la continuation de sa marche en avant, de son développement technologique et de ses innovations. Je souhaite aussi qu'elle reste indépendante.

Pour la Région PACA, l'absence de vision à long terme actuelle m'inquiète beaucoup. Les projets autoroutiers sont arrêtés, tout au moins tous ceux qui étaient inscrits au schéma directeur autoroutier national : la nouvelle autoroute au droit de Nice, la liaison Cadarache - Saint-Maximin, et celle de Sisteron à Grenoble.

Les conditions de circulation présentes ne paraissent pas trop difficiles, à l'exception de quelques heures de pointe. Les politiques et socioprofessionnels ont donc tendance à dire que la situation n'est pas si mauvaise. Pourtant, la croissance du trafic se situe autour de 5 % par an et s'accélère en raison de plusieurs facteurs : croissance de la population, développement de la Région et du trafic entre l'Italie et l'Espagne. En fait, le réseau approche de la saturation. Or, la réalisation d'une nouvelle infrastructure demande maintenant non plus 5 à 10 ans, mais 10 à 15 ans, compte tenu des diverses obligations pour protéger l'environnement. Il faudrait pouvoir commencer assez vite les infrastructures de substitution. J'ai peur qu'on ne s'en rende pas compte et je crains qu'on attende de se trouver dans une situation de blocage pour prendre des décisions qui devraient être prises très en amont et à l'aube du 3e millénaire. ●

Des chiffres éloquents *de 1977 à ... 1998*

La comparaison des rapports d'activités de 1977 et 1998 traduit bien l'évolution du réseau Escota :

Longueur du réseau : de 192,5 à 460 km

Intensité kilométrique : de 7 000 à 32 000 véhicules/jour

Chiffre d'affaires : de 300 à 2 600 millions de francs

Effectif : de 760 à 1 700 personnes

Nombre de cadres : de 40 à 100

Taux de féminisation : de 10 à 40 %, avec 0 cadre féminin en 1977 et 26 en 1999.

Sisteron - La Saulce : *le jumelage d'une autoroute et d'un canal*

La nouvelle section de l'A 51 se distingue par l'originalité de son parcours. Les 2/3 du tracé réutilisent deux couloirs existants : la RN 85 et l'ancien canal du Beynon. En parallèle, la route nationale a été reconstruite sur 20 km.

Aussi, sur 30 km, le tracé limite au maximum l'impact de la nouvelle autoroute, économise l'espace et exploite les investissements déjà réalisés.

37 ouvrages d'art

Caractérisés par une grande complexité, les travaux ont duré quatre ans. L'orientation Ouest/Est de la nouvelle autoroute a conduit à couper toutes les irrigations et les circulations naturelles qui ont une orientation Nord-Sud. Il en résulte une exceptionnelle densité d'ouvrages d'art. Trente sept ponts rétablissent les communications routières, hydrauliques et les cheminements pour la grande faune.

La trémie au droit de Rourebeau, l'ouvrage d'art le plus important, s'est heurtée à de grandes difficultés techniques. Située entre le canal EDF et la RN 85, elle permet à l'autoroute de passer sous la route de Laragne.

Pour la première fois en France, tous les ponts, murs, écrans anti-bruit ont fait l'objet d'une conception architecturale par images de synthèse. Cette approche a permis de créer un ensemble architectural harmonieux sur toute la section. Les cinq ponts préalablement existants ont fait eux-mêmes l'objet d'un traitement pour assurer une homogénéité architecturale avec les ouvrages neufs.

Une volonté d'intégration du tracé et de protection de l'environnement

L'aménagement du tracé illustre la volonté permanente d'Escota de respecter et de protéger l'environnement, grâce à des efforts dans tous les domaines :

- préservation de la qualité des eaux souterraines et de surface avec la construction d'ouvrages hydrauliques et de bassins étanches,
- protection de la faune avec le rétablissement des cheminements préférentiels des grands animaux et notamment le spectaculaire grand passage dans la ripisylve au Nord de La Saulce, large de deux fois 10 mètres et haut de 3,5 mètres pour les cerfs, chevreuils et sangliers,
- protection de la flore avec la réintroduction en milieu naturel d'espèces végétales rares ou menacées, en collaboration avec le Conservatoire Botanique National de Gap-Charance ; le reboisement de 2,5 ha, la reconstitution d'une saulaie et de la ripisylve près de La Saulce.

Une concertation approfondie a permis de préserver au mieux les conditions de vie des riverains, grâce, par exemple, aux protections sonores au droit de Valenty, Monetier et La Saulce.

Le réaménagement urbain de la traversée de Valenty par la RN 85 par les placettes, mails de tilleuls et talus arborés, s'est inscrit dans le cadre du "1 % paysage", institué par l'Etat.

Des aménagements paysagers valorisent le parcours et les lignes électriques et téléphoniques ont été enfouies.

Les travaux ont révélé un remarquable patrimoine archéologique. Une importante campagne de fouilles, financée par Escota et réalisée par l'AFAN (Association pour les Fouilles Archéologiques Nationales), sous le contrôle des Services Régionaux de l'Archéologie, a permis de découvrir, entre autres, un campement de chasse paléolithique et une villa gallo-romaine.

Un impact sur l'économie et la sécurité

L'impact de la nouvelle section sur l'économie locale et l'emploi est déjà perceptible. Pendant quatre ans, les travaux ont généré quelque 800 emplois, directs et indirects.

L'exploitation et l'entretien de la nouvelle section, avec son point d'appui à La Saulce, va entraîner la création d'environ 30 emplois permanents, sans compter les emplois induits.

La réduction sensible du temps de parcours entre Sisteron et La Saulce sera bénéfique à plusieurs secteurs économiques. L'accès plus facile aux stations du Briançonnais, de l'Ubaye et du Champsaur favorisera le tourisme. Le secteur agro-alimentaire profitera d'un abaissement des coûts d'expédition grâce au gain de temps. Pour les communes traversées, les créations d'emplois et d'activités représenteront quelque 3 MF de taxe professionnelle par an.

Sur le plan de la sécurité, cette section apportera une plus grande efficacité et sûreté dans les déplacements. Les statistiques prouvent, en effet, que les automobilistes sur autoroute sont quatre fois moins exposés aux risques d'accidents mortels. Le nombre d'accidents devrait diminuer sur la RN 85 où le trafic sera divisé par deux. ●

1 400 MF *d'investissements*

L'opération représente un investissement de 1400 millions de francs, entièrement financés par Escota.

330 MF ont été consacrés au rétablissement de la RN 85.

Coût au kilomètre : 36 MF, soit un prix situé dans la fourchette basse des coûts kilométriques sur les autoroutes nouvelles.