



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

AMÉNAGEMENT DE LA RN 94 AU NIVEAU DE LA ROCHE DE RAME

Réunion publique présentation des variantes d'aménagement
29 septembre 2021

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Accueil

FRISON Michel – Maire de la Roche de Rame

**Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur**



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Introduction

MARY Cédric – DREAL PACA

**Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Ordre du jour

1. Rappels

2. État des lieux de la RN 94

- Rappels de l'état des lieux des participants à l'atelier n°1
- Partage des premiers résultats des études techniques

3. Enjeux de l'aménagement de la RN94

4. Présentation des aménagements proposés

- Aménagements étudiés
 - Variantes déviation
 - Variante aménagement sur place
- Impact des différentes variantes

5. Suites



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

1. Rappels de la démarche

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le projet d'aménagement de la RN94

Contexte et objectifs du projet

Éléments de contexte

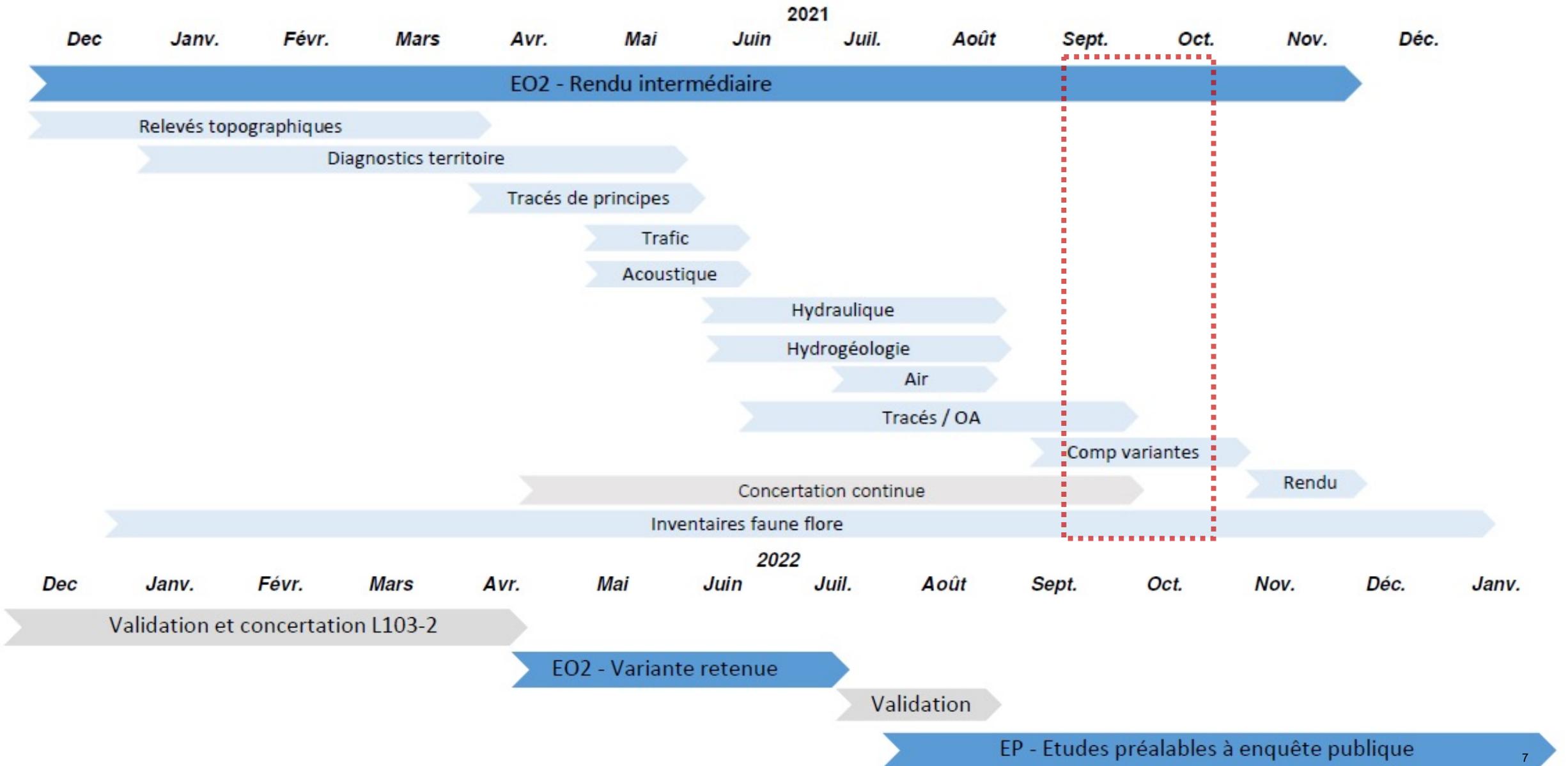
- **RN 94** : axe structurant du réseau routier des Hautes-Alpes, fonction de desserte et de liaison
- **Roche de Rame** : village rue traversé par l'axe avec un trafic moyen journalier de 7 800 v/j

Objectif du projet

- Améliorer la qualité de vie et l'attractivité touristique
- Assurer de bonnes conditions de sécurité
- Assurer des conditions de circulation satisfaisantes
- Garantir une bonne insertion du projet dans son environnement



Calendrier général du projet



Calendrier de la concertation continue

Phase d'écoute	<i>Mars – avril 21</i>	Analyse du contexte du projet
Réunion publique	<i>6 mai 21</i>	Partage analyse de contexte et présentation des modalités de la concertation
Atelier n°1	<i>17 juin 21</i>	Approfondissement et enrichissement des orientations prioritaires de développement <ul style="list-style-type: none"> - Partage de l'avancement des études et des considérants de la DREAL PACA - Partage de l'état des lieux et des orientations issues de l'étude de programmation - Travail sur le cadre de conception des différentes variantes
Séance de travail avec les élus	<i>22 sep. 21</i>	Partage de l'avancement du projet et préparation de l'atelier n°2
Atelier n°2 – séance 1	<i>29 sep. 21</i>	Présentation des variantes
Atelier n°2 – séance 2	<i>12 oct. 21</i>	Atelier qualification et comparaison des variantes d'aménagement
Synthèse intégration de la concertation		<ul style="list-style-type: none"> - Échanges avec la municipalité - Travail de conception d'adaptation et d'ajustement des différentes variantes suite à l'atelier n°2
Comité de Suivi		<ul style="list-style-type: none"> - Partage des résultats de la concertation continue - Partage des variantes préférentielles



Objectifs de la séance du jour

- **Partager les premiers résultats des études**
- **Présenter les variantes d'aménagement étudiées et les premiers éléments de comparaison**
- **Répondre aux questions / réponses de précision et d'éclaircissement sur le travail réalisé**

Rappels des attentes exprimées lors de l'atelier n°1 du 17 juin

- **Volonté forte de voir le projet aboutir**
 - Important que décideurs et pouvoirs publics comprennent que la déviation est une demande longue date
 - Important que les cofinanceurs se positionnent
- **Précisions sur les caractéristiques techniques et financières du projet**
- **Intégration du projet dans l'environnement :**
 - Impacts sur les terrains agricoles et traitement de la traversée de la vallée
 - Appuis et aides possibles pour accompagner la requalification de la traversée du village
- **Entendre et échanger sur les différents points de vue et arguments exprimés**



2. État des lieux de la RN 94

2.1 Rappels de l'expression des participants

2.2 Partage des premiers résultats des études

Perception RN94 par les habitants

- **Un axe structurant emprunté par des flux variés et toujours plus nombreux** : domicile-travail, poids lourds, touristes
- **Un axe aujourd'hui mal intégré au village** :
 - Coupure urbaine
 - Aménagement principalement routier, peu de place pour les modes doux
 - Arrêt compliqué dans le village → manque de place de stationnement
 - Insertion sur la RN rendue difficile par le trafic
- **Une route nationale dégradée par un goulot d'étranglement avec croisement impossible**
- **Des flux principalement de transit, générateurs de nuisances devenues très importantes** :
 - Sécurité / dangerosité : vitesses excessives,
 - Pollutions, y compris risques convois matières dangereuses
 - Nuisances sonores
- **Une desserte locale importante pour certains secteurs, notamment touristique**



2. État des lieux de la RN 94

2.1 Rappels de l'expression des participants

2.2 Partage des premiers résultats des études

Synthèse éléments socio-économiques

- **Population : une tendance à la baisse sur le Briançonnais comme la Roche de Rame depuis 2010**
 - Variation annuelle : -0,6%
 - Solde migratoire déficitaire

- **Logement : une dynamique en croissance sur la période 2007-2017**
 - Une dynamique portée en majorité par les résidences secondaires
 - Un taux de vacance nettement supérieur à la moyenne du territoire élargi (15%)

- **Emplois : une tendance à la baisse qui se stabilise depuis 2018**
 - Diminution de la population active et perte d'emplois sur les années 2010
 - Reprise de l'emploi dans le secteur concurrentiel entre 2018 et 2019

Synthèse éléments socio-économiques

- **Activité agricole, principalement tournée vers l'élevage ovin et le pastoralisme, représente une faible part de l'activité du territoire**
- **Activité industrielle faible sur le territoire avec néanmoins présence d'une activité de pointe sur le site de la ZA du Planet**
- **Activités de l'artisanat, construction et BTP : filière majeure du territoire**
 - Concentration des principales zones d'activités aux abords de la RN94
 - Projet de développement de la ZA du Planet
- **Activités tertiaire et touristique : un secteur amené à se développer sur la Roche de Rame**
 - Économie du Briançonnais dominée par l'activité touristique → jusqu'à 3 emplois sur 10 soit le taux le plus important de PACA
 - Roche de Rame principalement tourné vers le tourisme estival

Grand paysage



Vue entrée nord



Centre ancien



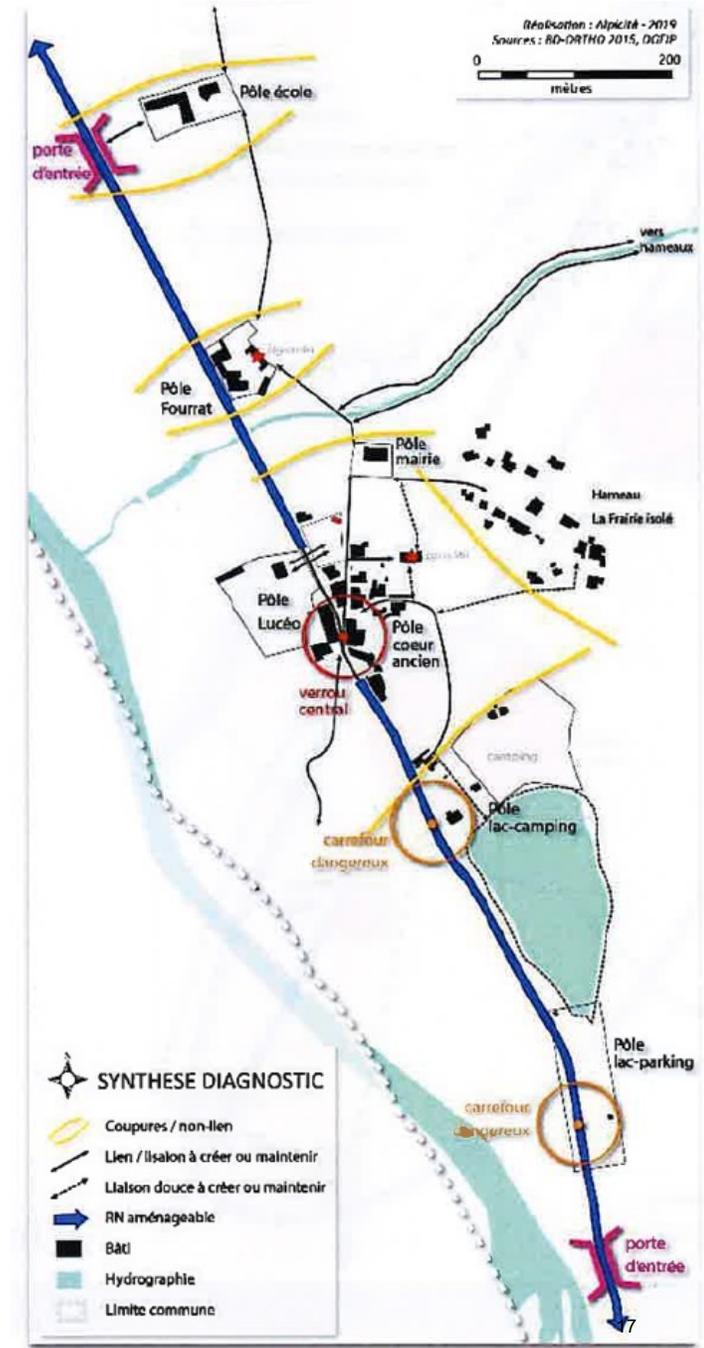
Vue sur la plaine sud

- Une plaine façonnée par le relief montagneux et la présence de la Durance
- Inscription des aménagements dans la logique de plaine :
 - Urbanisation : cœur de village et hameaux
 - Infrastructures routières et ferroviaires



Contexte urbanistique

- Rôle central de la topographie et de la RN94 dans l'organisation urbaine
- Commune scindée en différents pôles :
 - Cœur du village sur les coteaux
 - Des hameaux dispersés reliés par un maillage Nord-sud de voies communales ou départementales



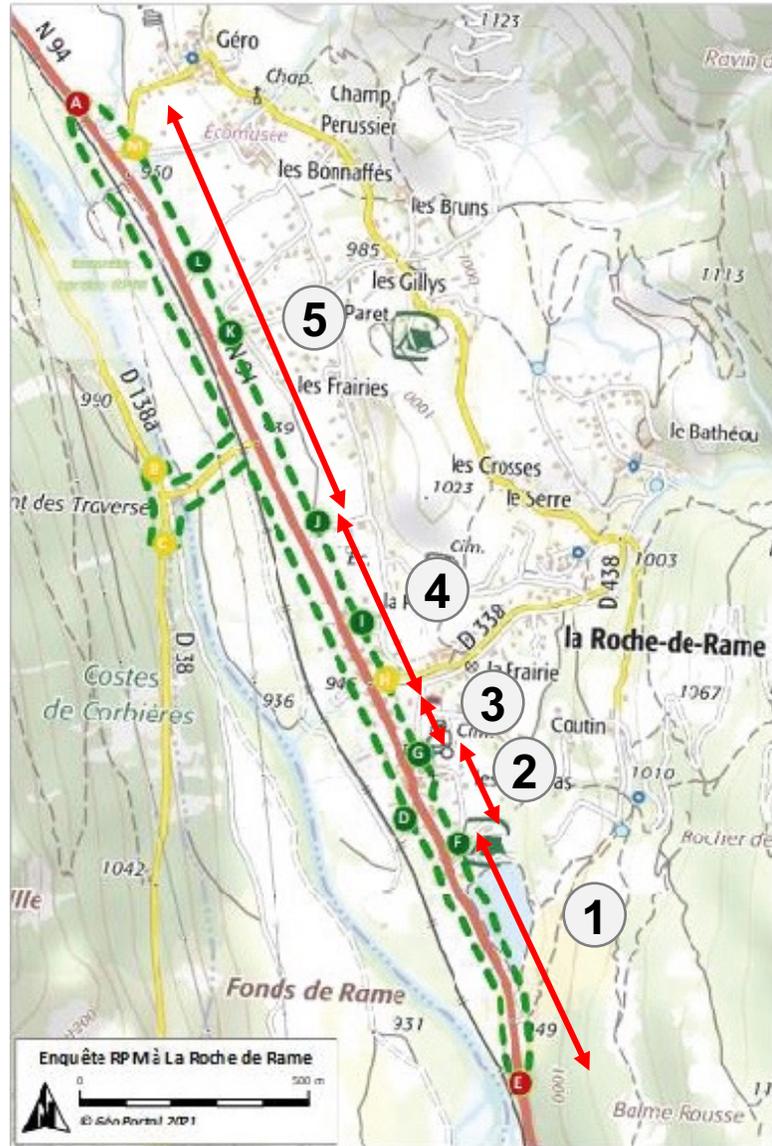


Contexte urbanistique

- **Dans le cœur de village, bâtis principalement orientés vers la RN94**
- **Plusieurs bâtiments inoccupés et vétustes**, en raison notamment de l'augmentation continue du trafic routier (nuisances sonores, visuelles, etc.)
- **Des aménagements récents soignés autour de la place centrale et de l'église** : places de stationnement organisées, traitement différencié du revêtement
- Un traitement plus sommaire sur le reste du village : pas d'espace piéton et stationnement



RN 94 : environnement urbain, approche par secteur



La section d'étude peut être découpée en plusieurs secteurs (numérotés de 1 à 5) caractérisés chacun par une organisation et un gabarit particuliers.

- Section 1 : entrée de village Sud et abords du lac
- Section 2 : approche Sud
- Section 3 : le Queyras / centre-ancien
- Section 4 : approche Nord
- Section 5 : section Nord interurbaine



Section 1 – Entrée de village Sud et abords du lac

Caractéristiques routières

- Circulation à double sens (largeur 6.50 à 7m)
- Vitesse limitée à 50 Km/h
- Succession de courbes
- Absence de trottoirs – accotements entre 0,5 et 2 mètres
- Séquence resserrée entre le rocher de la Calla et le lac
- 2 accès directs : lac et entreprise de chalets

Environnement interurbain

- Peu de bâti
- Absence de séparation physique entre la RN et le lac : végétation +/- dense
- Absence de marqueurs d'entrée de ville, hors panneau d'agglomération et rocher de la Calla





Section 2 – Approche Sud

Caractéristique de la RN 94

- Circulation à double sens (largeur 6m) - vitesse limitée à 50 km/h
- Absence de trottoirs – accotements entre 0,5 et 2 mètres

Environnement interurbain

- Bâtis avec accès direct sur la RN 94
- Carrefour « stop » d'entrée / sortie au camping du lac avec visibilité réduite



Section 3 – Le Queyras / centre ancien

■ Caractéristiques de la RN 94

- Circulation double sens (largeur 5,5 m) – vitesse limitée à 30 Km/h
- Tracé très sinueux avec rétrécissement de chaussée : croisement PL difficile, croisement grand gabarit impossible
- Absence de marquage au sol sur la partie centrale de la chaussée
- Absence de trottoir - accotements réduits
- Visibilité réduite en raison du bâti et du tracé sinueux

■ Environnement interurbain

- Présence continue de bâtis avec accès direct sur la RN : piéton et routier
- Pas de valorisation urbaine des abords de la chaussée → aménagement routier
- Carrefour « stop » et priorité à droite



Section 4 – Approche Nord

■ Caractéristiques de la RN 94

- Circulation en double sens (largeur 6,5 m) – vitesse limitée à 50 km/h
- Tracé rectiligne
- Accotements plus importants avec présence de mobilier urbain : anti-stationnement, barrières...

■ Environnement interurbain

- Présence de bâtis avec accès direct sur la RN
- Peu de place de stationnement (hors accès parking place du village)
- Priorité à droite et carrefour « cédez le passage » avec visibilité réduite (végétation)





Section 5 – Section Nord interurbaine

Nord sud section à 70

Caractéristiques de la RN 94

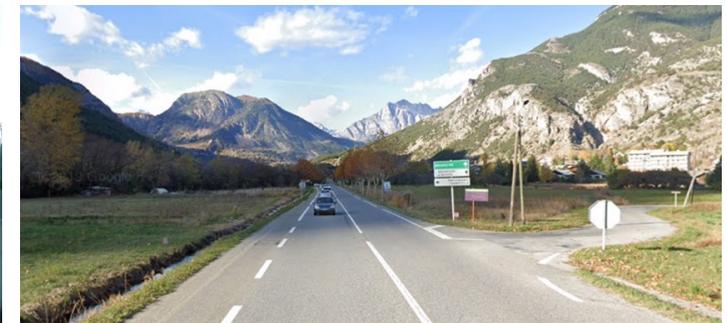
- Chaussée en double sens (6,5 à 7m)
- Vitesse limitée à 80 km/h et 70 km/h
- Profil « routier » : tracé rectiligne
- Accotements importants, absence de cheminements modes doux

Environnement interurbain

- Pas de bâti en accès direct, plusieurs intersections
- Accès à l'école
- Accès agricoles
- Visibilité réduite au niveau des carrefours (végétation)
- Alignement de platanes marquant l'entrée de ville

Carrefours

- Accès école : visibilité insuffisante obstacles ponctuels
- RD38 : visibilité suffisante
- Pra Paret : visibilité suffisante
- Chemin accès aux Bonnaffés : visibilité insuffisante Nord
- RD338 : visibilité insuffisante Sud



État actuel de la RN94 : usages de la RN 94

Situation actuelle

- **Multiplicité des usages** (desserte locale, transit) **et catégories d'usagers** (voitures, PL, convois agricoles, convois exceptionnels, piétons, cyclistes, ...)
- **Trafic moyen jour ouvré (2020*) – 2 sens : env. 7 700 véhicules / jour**
 - Environ 5 à 6% de PL (463), en augmentation constante
 - Trafic de transit important, entre 74 et 93% : 5 712 véhicules et 7 178 véhicules / jour 100% pour les PL
- **Difficultés de circulation en périodes d'affluence notamment au niveau du centre ancien** : tracé sinueux et rétrécissement de voie
 - **Vacances d'hiver** : fortes pointes d'affluence touristique le week-end (en semaine, fonctionnement « standard »)
 - **Vacances d'été** : pointes moins fortes qu'en hiver mais plateau nettement plus élevé qu'en jour ouvré → **trafic journalier supérieur de 60% à la période « normale »**
 - **Régulièrement** : rétrécissement ne permettant pas le croisement des véhicules à grands gabarits, problématique le matin avec un taux de PL de 10%
- **Trafic supérieur à 10 000 véhicules / jour entre 25 à 30 jours par an**, concentrés en juillet et août et **supérieur à 9 000 véhicules/jours 60 jours/an** en juillet-août et vacances de février
- **Relevé de vitesse pratiquée excessive par certains usagers**

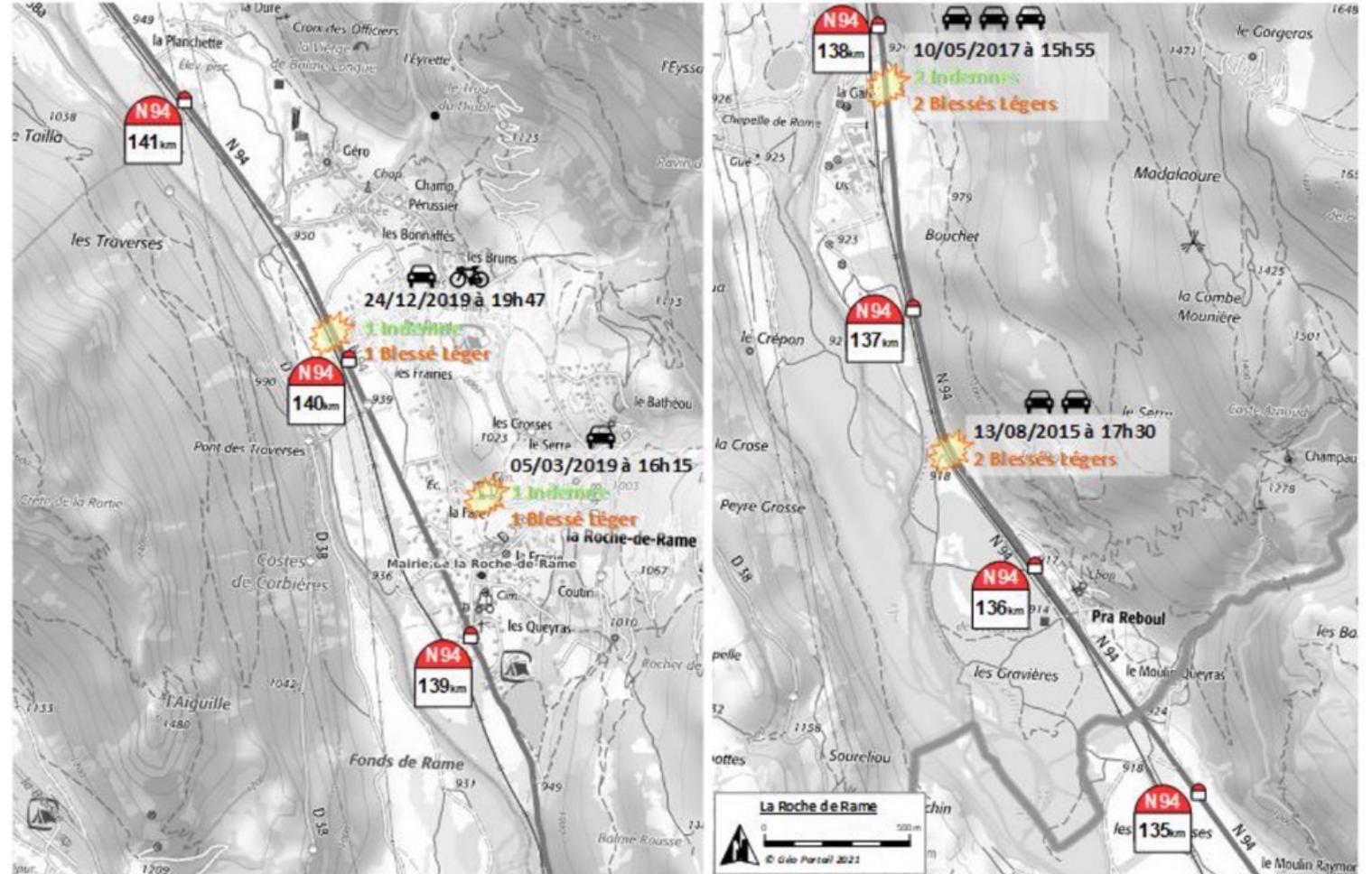
État actuel de la RN94 : usages de la RN 94

Évolution projetée horizon 2030 – situation au fil de l'eau

- Station de relevé de trafic à Guillestre donne une légère diminution du trafic entre 2016 et 2019 (période avant Covid)
- Prise en compte d'une augmentation de trafic de 0,2% par an (Indice CEREMA 2019)
- Trafic moyen jour ouvré 2030 – 2 sens : 7 800 véhicules / jour allant jusqu'à 12 500 véhicules / jour en période de vacances

État actuel de la RN94 : accidentologie

- 4 accidents corporels de la circulation ont eu lieu à la Roche de Rame sur les 5 dernières années :
 - Dont 3 sur la RN 94
 - et 1 impliquant un 2 roues
- Pas de pointe d'accumulation d'accidents ni de gravité particulière décelées
- Nombreux incidents ou « accidents évités » au niveau du goulot d'étranglement



État actuel de la RN94 : situation acoustique

- **La gêne vis-à-vis du bruit** est un phénomène subjectif et complexe. On admet généralement qu'il y a **gêne, lorsque le bruit perturbe la vie d'individus** (période de sommeil / conversation / période de repos ou de travail)
- **En matière de bruit d'infrastructures**, deux périodes réglementaires : jour (6h-22h) et nuit (22h-6h).
- Le bruit est caractérisé par son niveau exprimé en **décibel (dB(A))** s'étendant de 0 dB(A) (seuil d'audition) à 120 dB(A) (seuil de la douleur et au-delà)

Le doublement de l'intensité sonore se traduit dès lors par une augmentation de 3 dB(A) :

$$50 \text{ dB(A)} + 50 \text{ dB(A)} = 53 \text{ dB(A)}$$

la somme de 10 sources de bruit de même intensité se traduit par une augmentation du niveau sonore de 10 dB(A) :

$$10 \times 50 \text{ dB(A)} = 60 \text{ dB(A)}$$

Bruits intérieurs

Echelle des bruits dB (A)

	140	Turboréacteur d'avion au décollage
Coups de marteau sur l'acier	120	Voiture de course sur un circuit
Discothèque	110	Train passant dans une gare
Orchestre symphonique	90	Klaxon d'automobile
	80	Circulation intense
Restaurant bruyant	70	Circulation importante
Conversation normale	60	Rue résidentielle
Bureau tranquille	40	
Conversation à voix basse	20	
Laboratoire d'acoustique	10	Jardin silencieux
	0	

120 dB (A) - seuil de la douleur

90 dB (A) - seuil de risque

Bruits extérieurs

État actuel de la RN94 : situation acoustique

Etude acoustique spécifique

- En état initial, l'étude acoustique a pour objet la qualification de l'ambiance sonore initial par des mesures de bruit et par la modélisation de l'ensemble du site
- Campagne de mesures acoustiques (19 et 20 mai 2021) : 2 mesures longue durée (24h) et 4 mesures courte durée (1h)
- Permet le calage de la modélisation acoustique.
- Modélisation à partir des trafics reconstitués

État actuel de la RN94 : situation acoustique

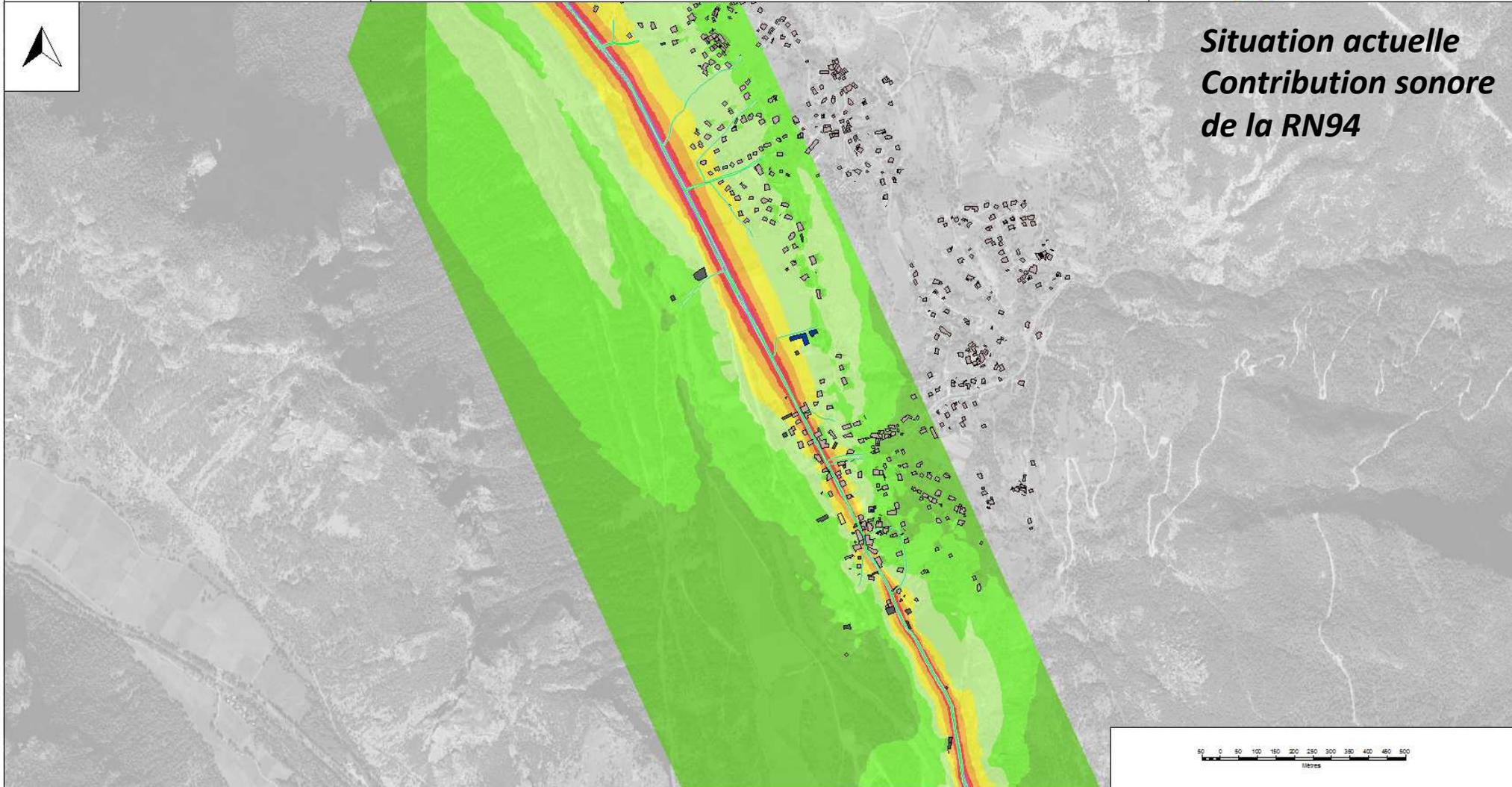
Réglementation acoustique pour une infrastructure nouvelle :

- Lorsque une habitation est soumise à un **niveau sonore inférieur à 65 dB(A)** de jour avant aménagement
→ **60 dB(A)** pour la période jour (6h-22h) / **55 dB(A)** pour la période nuit (22h-6h)
- Lorsque une habitation est soumise à un **niveau sonore supérieur à 65 dB(A)** de jour avant aménagement
→ **65 dB(A)** pour la période jour (6h-22h) / **60 dB(A)** pour la période nuit (22h-6h).

Le dépassement de ces seuils doit, obligatoirement et réglementairement, faire l'objet de mesures de protection.

État actuel de la RN94 : acoustique

Situation actuelle – horizon 2021 – période jour



Niveau sonore

en dB(A) à 4 m de hauteur



Auteur:	CIA
Indice:	A
Version MithraSIG:	5.4.1
Date: 28/09/2021	Echelle: 1:15000

Temps d'échanges



AVEZ-VOUS DES QUESTIONS RELATIVES AU DIAGNOSTIC DE LA RN94 ?

PARTICIPANTS

Nous vous proposons de vous présenter lorsque vous prendrez la parole



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

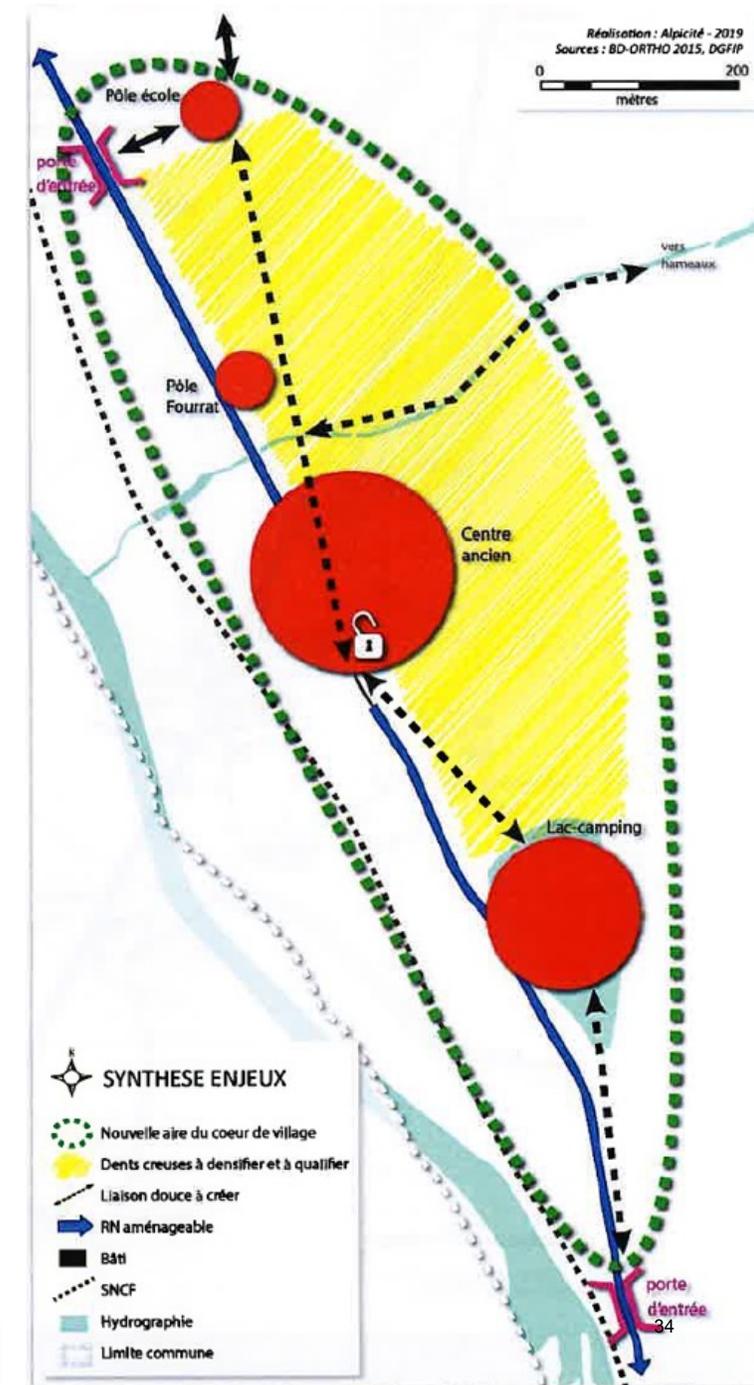
3. Enjeux de l'aménagement de la RN 94

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Enjeux de l'étude de programmation sur la restructuration du cœur de village

- **Agrandir le cœur de village à l'ensemble des pôles (école, Fourrat, centre ancien, lac)**
- **Densifier le nouveau cœur de village**
- **Attacher les pôles à un cordon d'espaces publics/équipements, avec ou sans déviation**
 - Liaison parallèle douce et sécurisée entre les pôles (est de la RN94)
 - Déverrouiller le centre ancien
 - Requalifier la RN94 avec des aménagements urbains privilégiant les déplacements doux
- **Dévier le trafic de la RN 94 en amont du lac**

Source : Etude de programmation sur la restructuration du cœur de village, 2020





Retour atelier n°1 : variante déviation en tracé neuf

Conditions de réussites

- **Impact minime sur les habitants**
 - Insertion paysagère en harmonie avec le terrain : impact environnemental limité
 - Limitation des nuisances
- **Aménagement de ronds points ou bretelles et signalisation attractive**
 - Mise en avant du cadre local
 - Régulation de la vitesse en amont de la déviation : fluidifier le trafic en période d'affluence
- **Mise en œuvre d'un plan de déplacement interne : mobilités douces et liaison entre hameaux**
- **Aménagement des capacités d'accueil du village et réouverture des commerces**
- **Raccordement au Sud avant la ZA du Planet et au Nord au niveau du Torrent de l'Ascension**
- **Être mis à l'écart des flux tout en pouvant accéder facilement à la Roche de Rame**

Risques

- **Impact environnemental (construction) et risques de dégradation du milieu naturel**
- **Augmentation des nuisances : sonores, impact visuel...**
- **Mise en péril de la fluidité du trafic : mauvais positionnement et proportionnement des entrées / sorties**
- *Risque de perte de l'attractivité du village si les connexions ne sont pas bien traitées : baisse de la fréquentation liée à la diminution du flux routier*
- *Que la déviation n'englobe pas tous les hameaux du nord du village*

Retour atelier n°1 : variante aménagement sur place

Conditions de réussites

- **Bon écoulement de la circulation, en sécurité :** réduction de la vitesse, dispositifs incitatifs et punitifs
- **Limitation des nuisances sonores**
- **Amélioration de la qualité de l'air**
- **Développement du centre-bourg : commerces, habitat, environnement :**
 - Accueil touristique au niveau du lac
 - Développement des places de parkings
- **Renforcement des cheminements doux : piétons, vélos, poussettes**

Risques

- **Destruction, dégradation et ou abandon du bâti aux alentours de la RN**
- **Augmentation de la circulation :** agrandissement des stations de ski et développement tourisme vert
- **Augmentation des pollutions (toutes catégories)**
- **Aggravation de la vitesse et des nuisances sonores dans la ligne droite**
- **Impossibilité de réaliser les projets municipaux d'aménagement du centre-village : absence de qualité de vie**
 - *Attractivité économique : valorisation paysagère et économique du lac*
 - *Places de parkings : commerces, marché, lac*
 - *Trottoirs et aménagements permettant la traversée de la RN94*
- **Accentuation de la division du village**



4. Projet d'aménagement de la RN 94

4.1 - Présentation des variantes étudiées

4.2 - Impact des variantes



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

4.1.1 Déviations en tracé neuf

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur

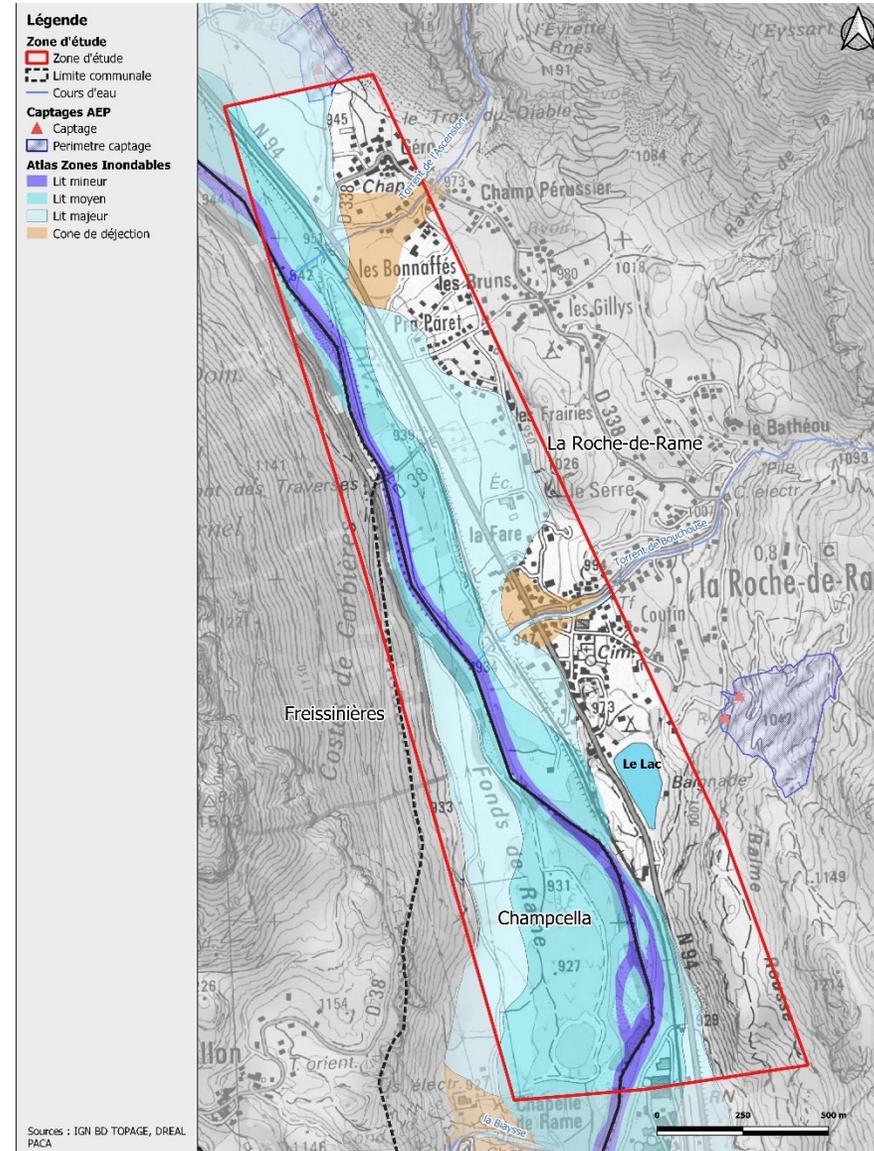
Considérants généraux : Durance

Zone inondable de la Durance

Dimensionnement des profils en long de la route et des ouvrages d'art :

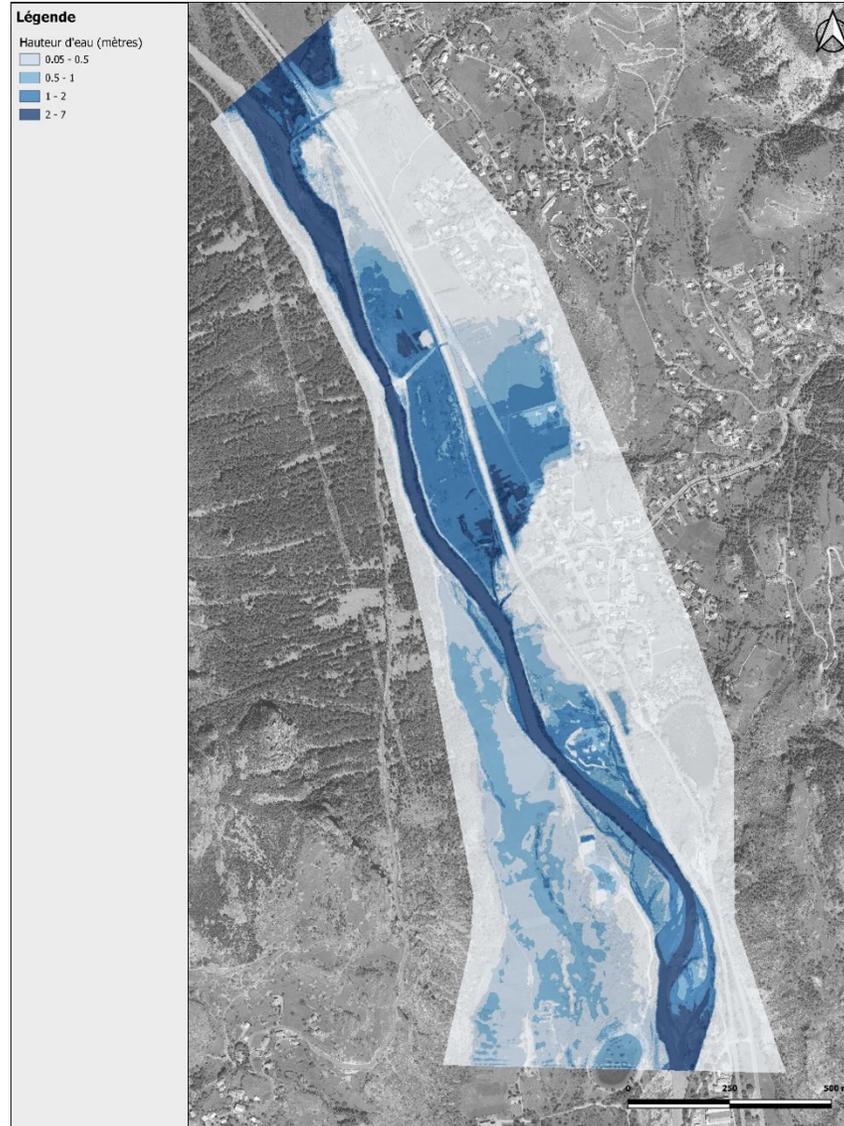
- Nécessité d'être hors d'eau pour une crue centennale
- Obligation de ne pas augmenter le risque à l'amont et à l'aval des ouvrages : pas d'impact sur la ligne d'eau

→ Réalisation d'une modélisation hydraulique de la Durance



Considérants généraux : Durance

Modélisation hydraulique Durance (hauteurs et vitesses) - crue centennale



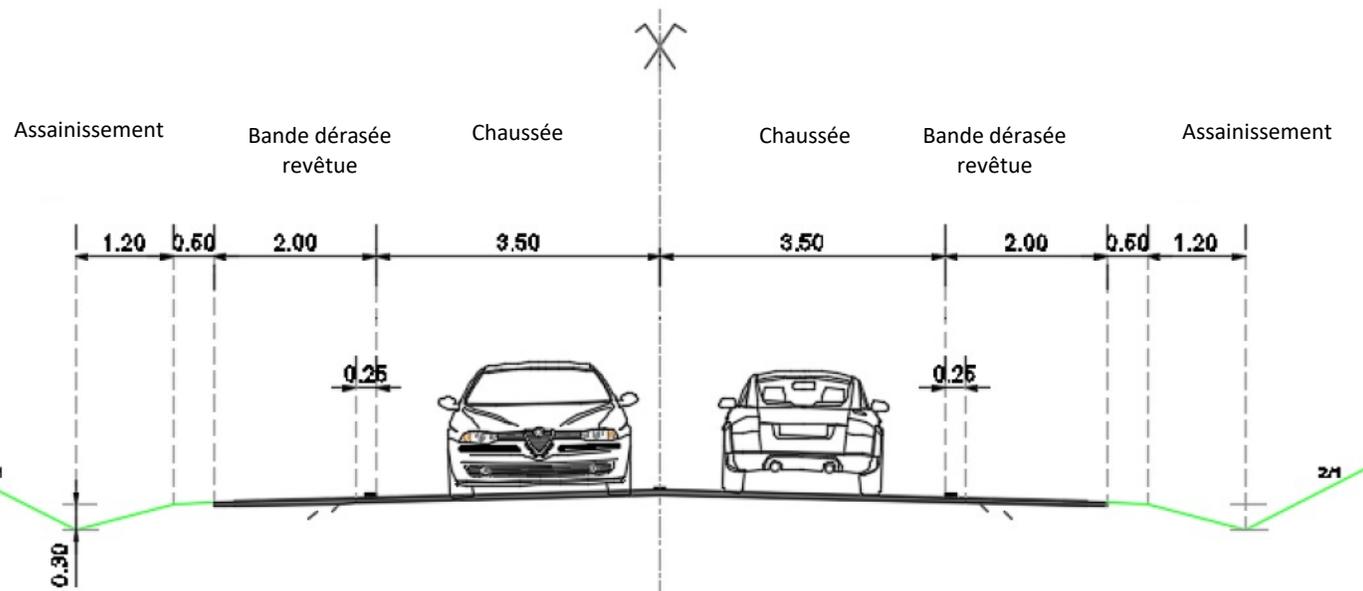


Considérants généraux : normes routières

Typologie de voie : route multifonctionnelle au sens des référentiels techniques et des règles de l'art

- Respect de caractéristiques routières : rayons, déclivité, dévers, aménagement de carrefours, etc.
- Création d'une nouvelle infrastructure sûre et lisible (visibilité, traitement des accotements, etc.) afin de maximiser le report de la circulation sur celle-ci (et notamment les poids lourds en transit)

Profil en travers type adopté similaire à celui existant au Sud de l'Argentière



Considérants généraux : ferroviaires

Éléments issus d'une réunion d'interface avec SNCF Réseau

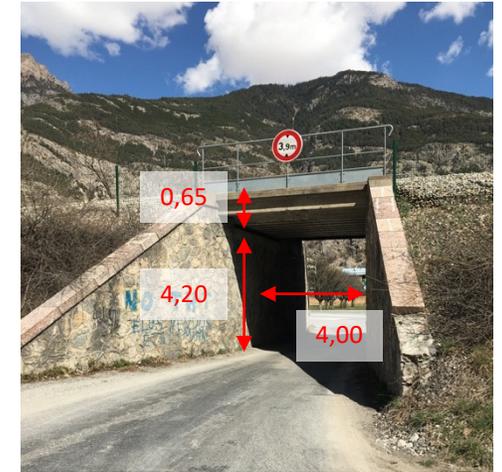
- Gabarit routier : 4,85 m
- Gabarit SNCF : environ 6,00 m
- Etudier les méthodologies qui gêneront le moins le domaine ferroviaire et son exploitation : mise en place de limitation temporaire de vitesse, coupure des circulations, ...
- Pas de fondations et de terrassements pour les culées et piles à proximité qui impacteraient les plans de stabilité de la voie

Considérants généraux : ferroviaires

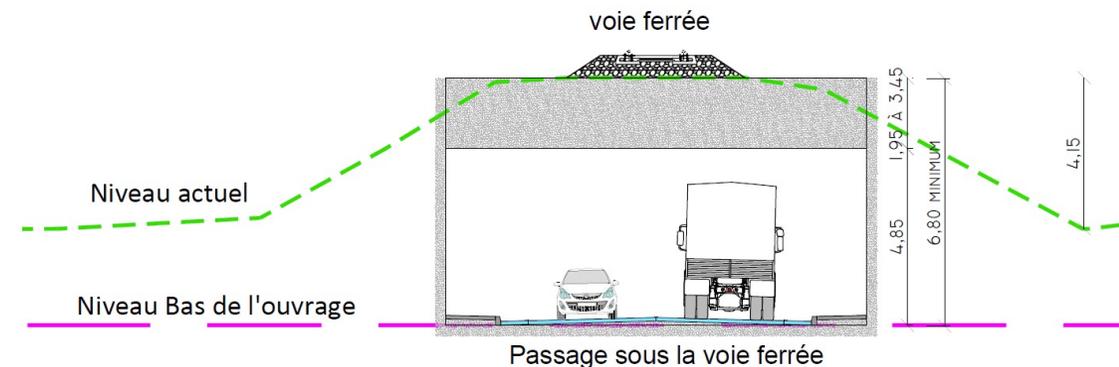
Franchissement souterrain de la voie ferrée

- Problématique commune à toutes les variantes de déviation
- Caractéristiques techniques à prendre en compte pour réaliser un franchissement en passage inférieur
 - Gabarit routier de 4,85 m à respecter pour maximiser le report des poids lourds sur la déviation
 - Voie ferrée à 4,15 m du terrain naturel ; 4,85 m au niveau du pont des traverses, l'endroit où la différence est la plus importante
 - Epaisseur de tablier de l'ouvrage de franchissement : 1,95 à 3,45 m (lié à la « longueur du croisement »)
 - Voie en déblai de 2,65 m → incompatible avec les enjeux d'inondation du secteur et déviation « inaccessible » en cas d'inondation
 - Interruption trafic SNCF pendant plusieurs mois pour la réalisation des travaux

Passage souterrain actuel



Passage souterrain pour déviation



Déviations

Ripage de la voie ferrée

- Variante étudiée en 1999 et portée à l'enquête publique
- Proposition formulée par la municipalité, avec demande d'étude d'un ripage sur un linéaire plus court qu'en 1999, et évoquée avec la SNCF lors d'une réunion d'interface
- Variante à envisager dans le cadre d'une coopération avec SNCF Réseau
- La DREAL PACA considère cette variante comme très complexe à mettre en œuvre et difficilement envisageable :
 - Projet de déviation doit être inscrit dans le plan stratégique de développement de la ligne ferroviaire (SNCF Réseau)
 - Procédures d'évaluation des modalités du projet et des considérants de travaux par SNCF Réseau très longues : 6 à 9 ans

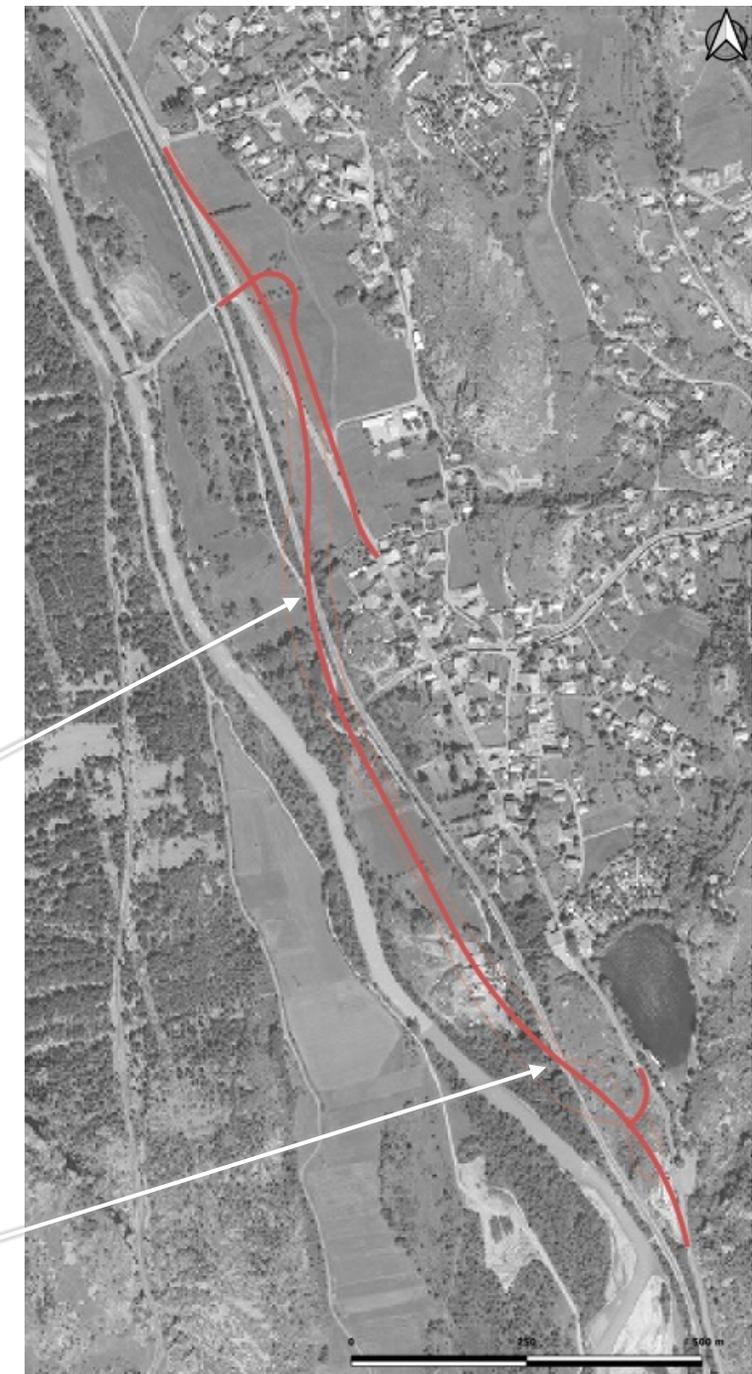
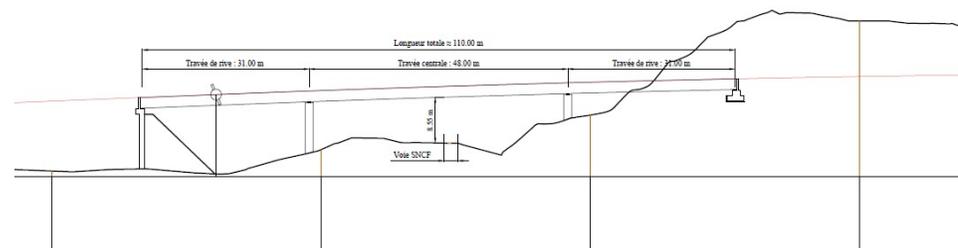
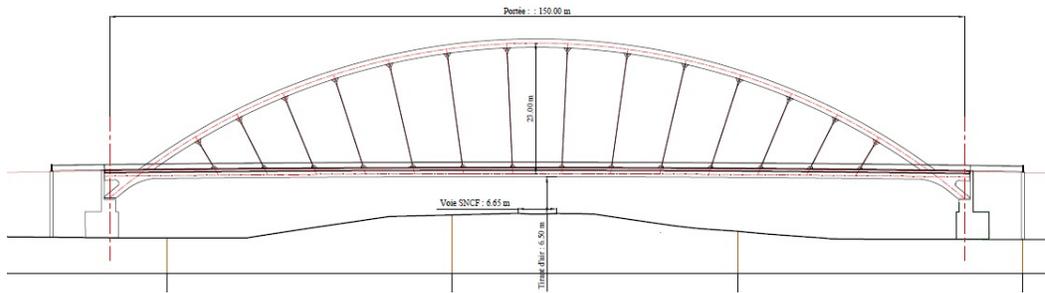


Déviatisation

Durance voie ferrée courte

Principales caractéristiques

- Passage le long de la voie ferrée, de l'autre côté du village avec 2 ouvrages majeurs de franchissement de la voie ferrée
- « Traversée » de l'entreprise Lelièvre, située entre la voie ferrée et la Durance
- Raccordement à la RN94 existante :
 - Au nord, au plus proche du village, au niveau de la RD38 (Pont des Traverses)
 - Au Sud, au niveau de l'entreprise de chalets CGA par une traversée du rocher de la Calla



Déviation

Durance voie ferrée courte (variante 1)

Chalets bois CGA

Pra Paret

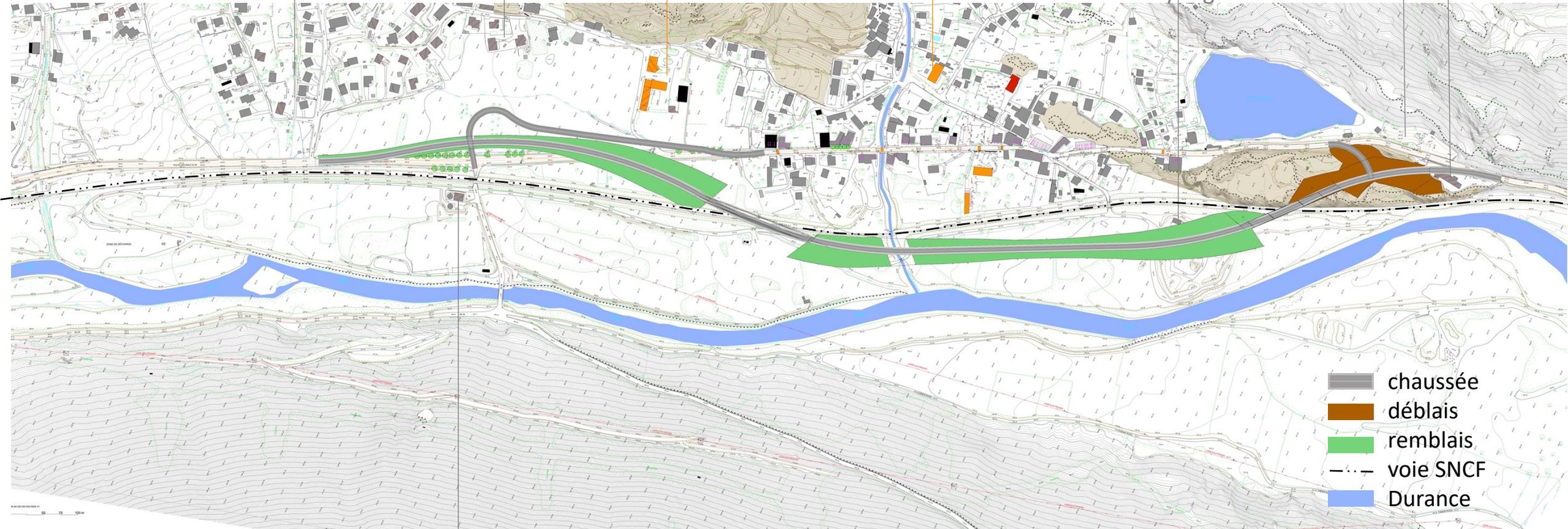
Les Frairies

École

Mairie

Lelièvre
Recyclage

Parking lac

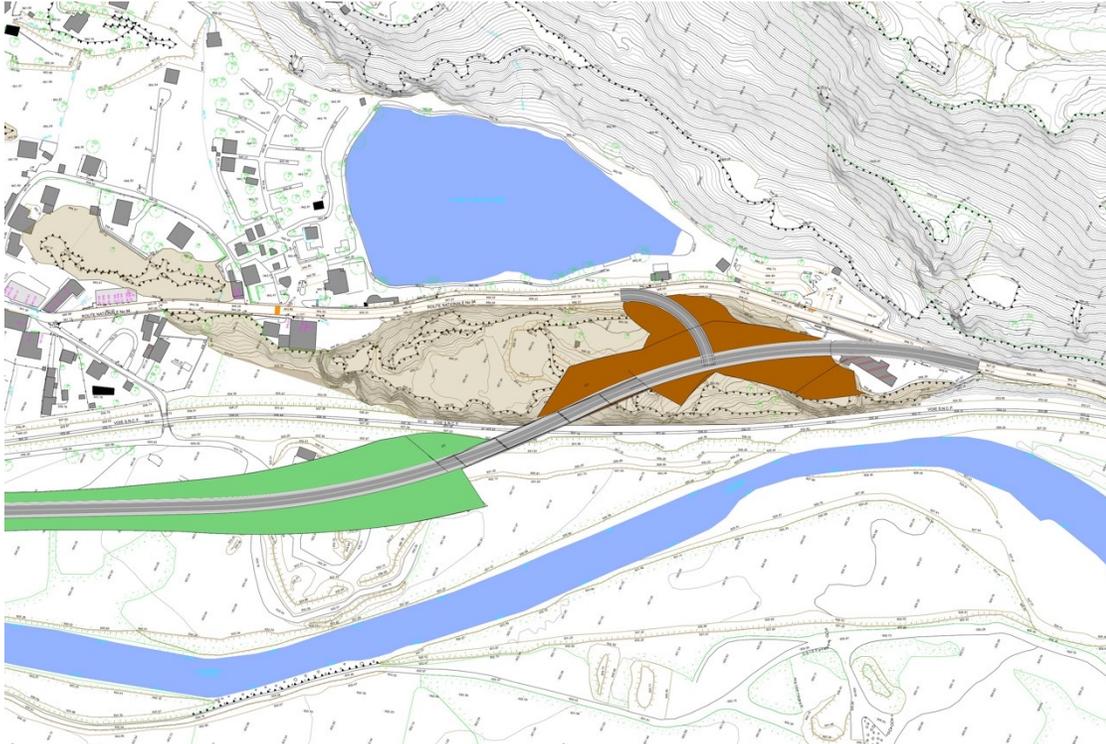


Station épuration

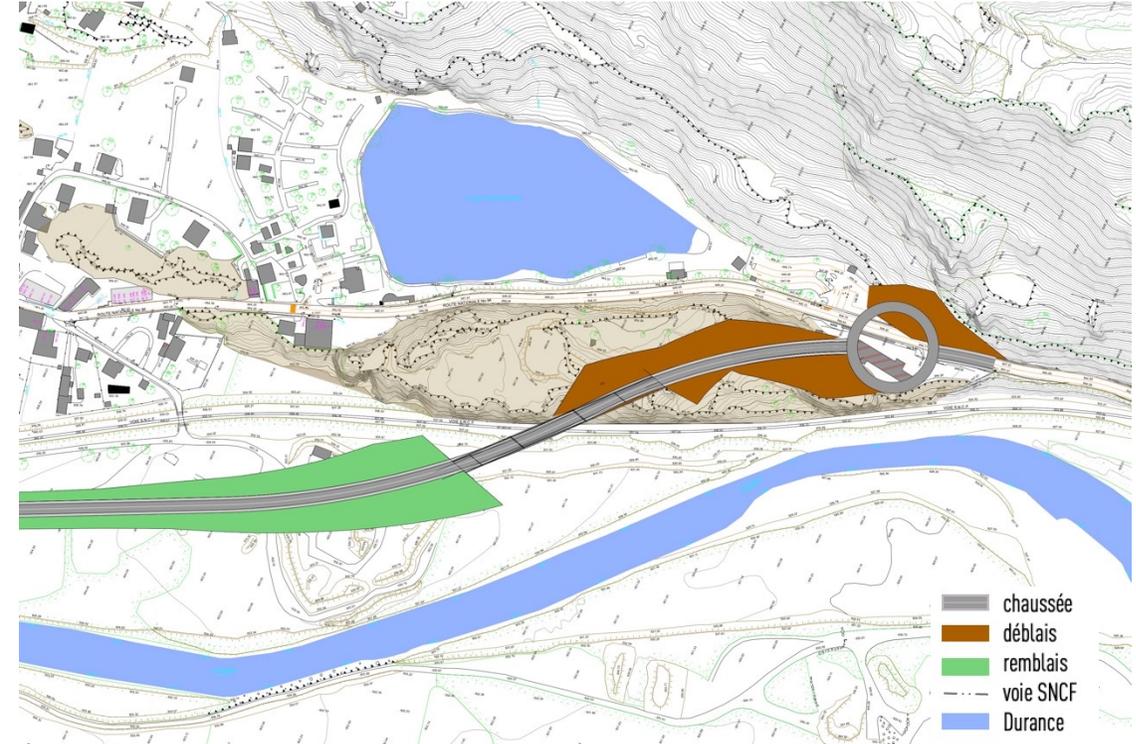
Déviation

Durance voie ferrée courte (variante 1) – 2 options de raccordement sud

Carrefour en T



Giratoire



Nota : à la demande de la municipalité, en fonction de la variante retenue, un raccordement plus au sud du carrefour en T pour faciliter l'accès au parking du lac pourra être étudié ultérieurement avec l'avancée des études



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Déviation

Durance voie ferrée courte



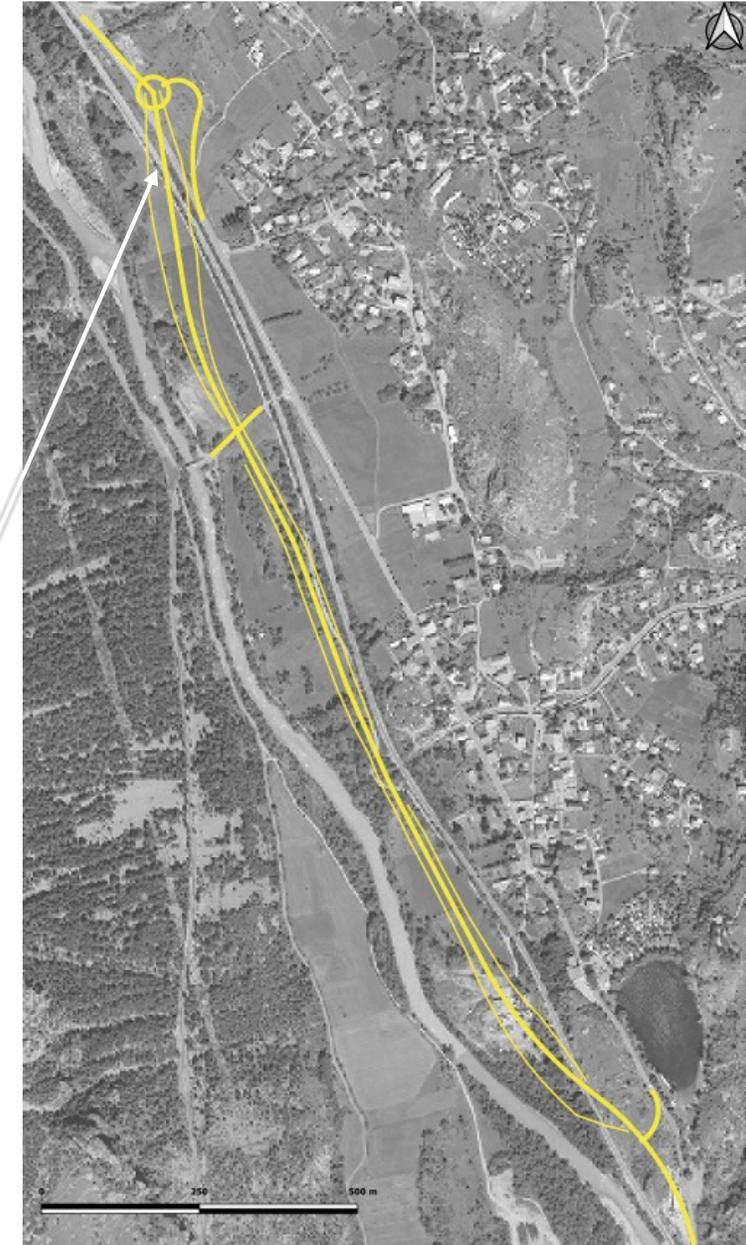
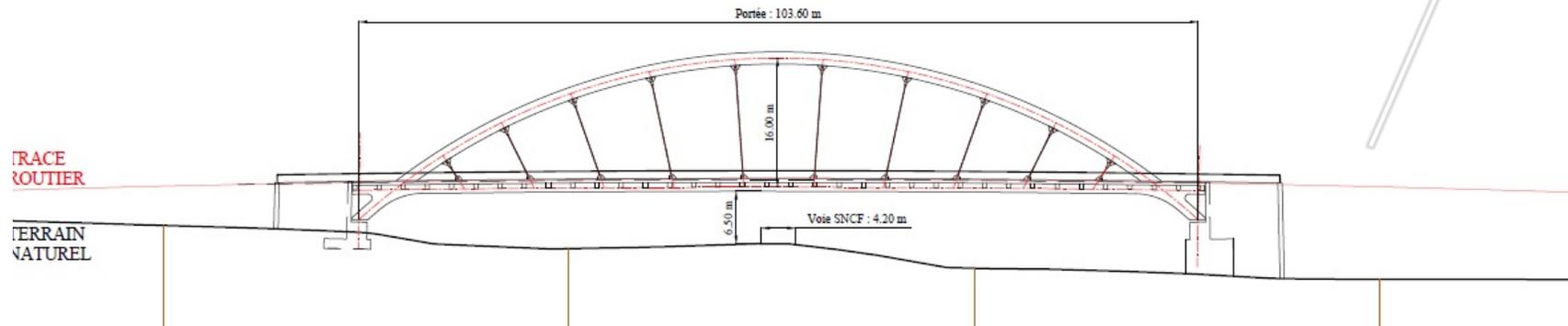
Entrée Nord avec l'ouvrage d'art porté – hauteur 35 m - porté : 150m

Déviations

Durance voie ferrée longue

Principales caractéristiques

- Passage le long de la voie ferrée, de l'autre côté du village avec 2 ouvrages majeurs de franchissement de la voie ferrée
- « Traversée » de l'entreprise Lelièvre (= variante 1)
- Raccordement à la RN94 existante :
 - Au nord, au niveau des Bonnaffés par un carrefour giratoire
 - Au Sud, au niveau de l'entreprise de chalets CGA par une traversée du rocher de la Calla (= variante 1)
- Rétablissement du carrefour avec la RD38 (Pont des Traverses)



Déviation

Durance voie ferrée longue(variante 2)

Chalets bois CGA

Pra Paret

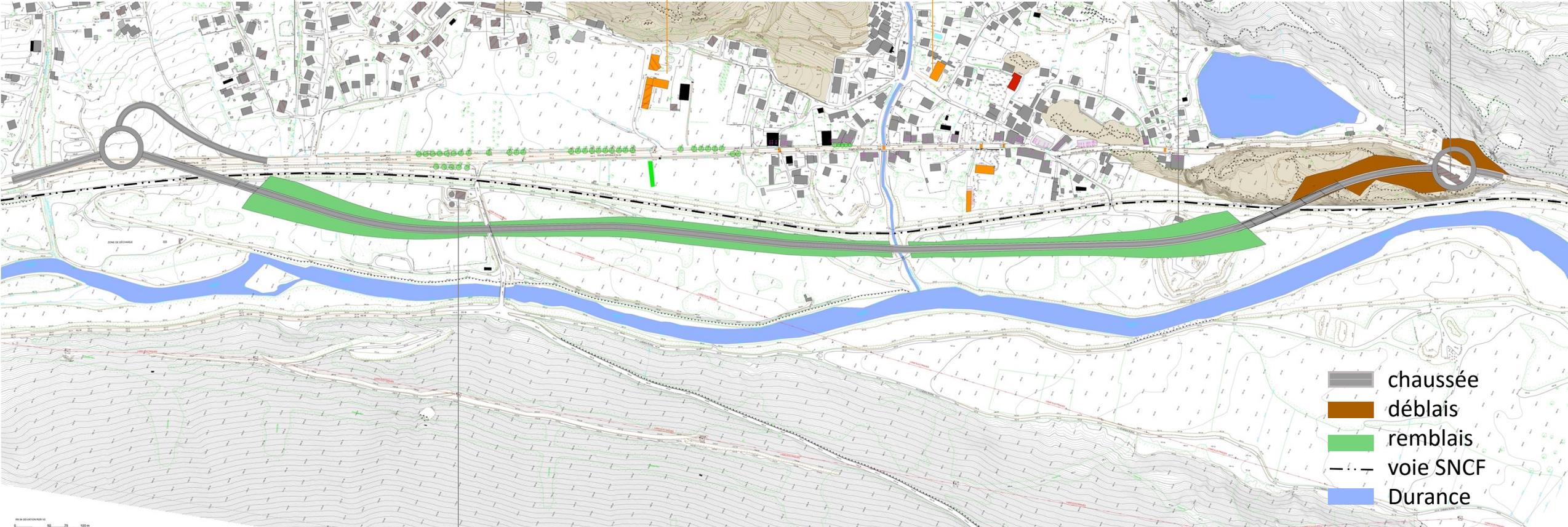
Les Frairies

École

Mairie

Lelièvre
Recyclage

Parking lac



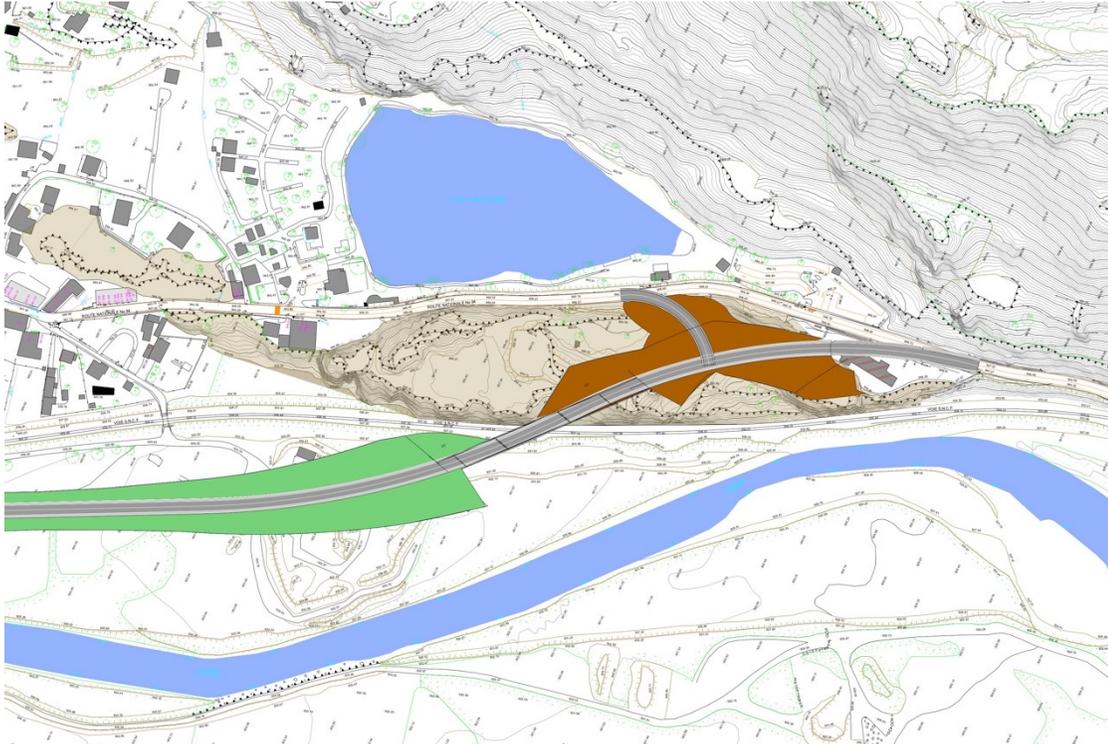
-  chaussée
-  déblais
-  remblais
-  voie SNCF
-  Durance

Station épuration

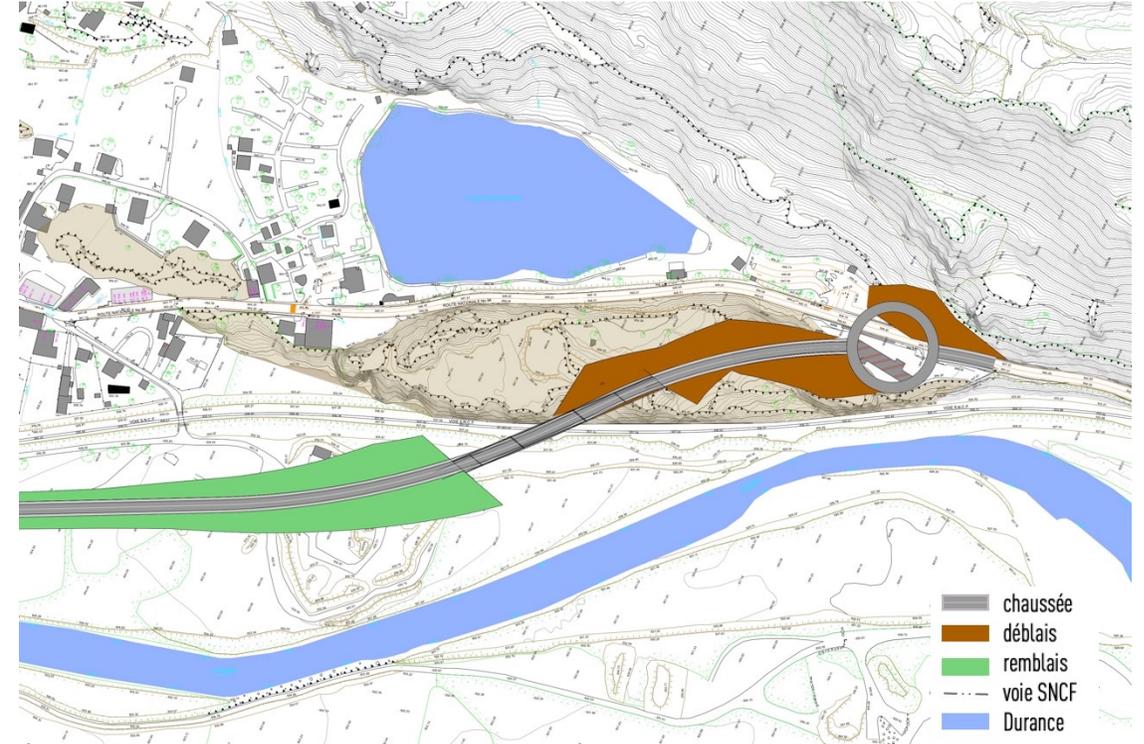
Déviation

Durance voie ferrée longue (variante 2) – 2 options de raccordement sud

Carrefour en T



Giratoire



Nota : à la demande de la municipalité, en fonction de la variante retenue, un raccordement plus au sud du carrefour en T pour faciliter l'accès au parking du lac pourra être étudié ultérieurement avec l'avancée des études



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Déviation

Durance voie ferrée longue



Dimension ouvrage

Hauteur 35 m (point le plus haut)

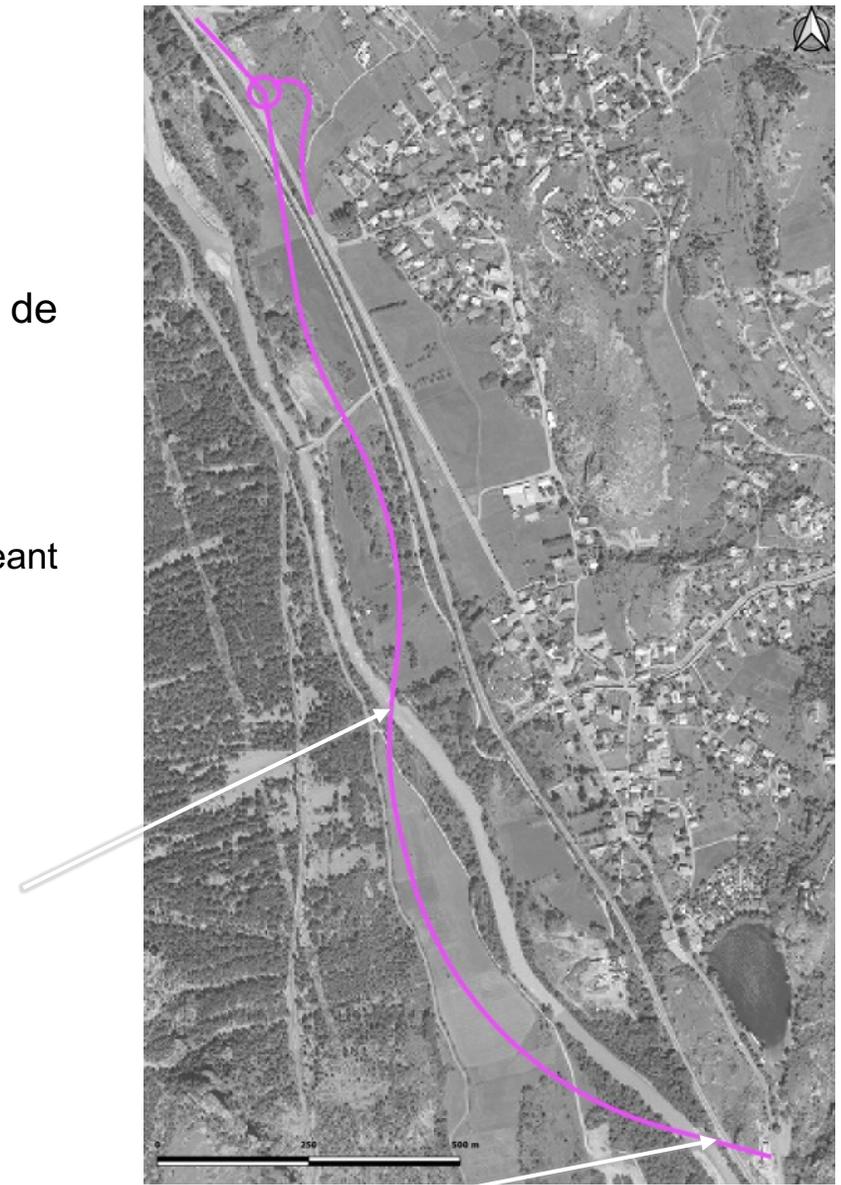
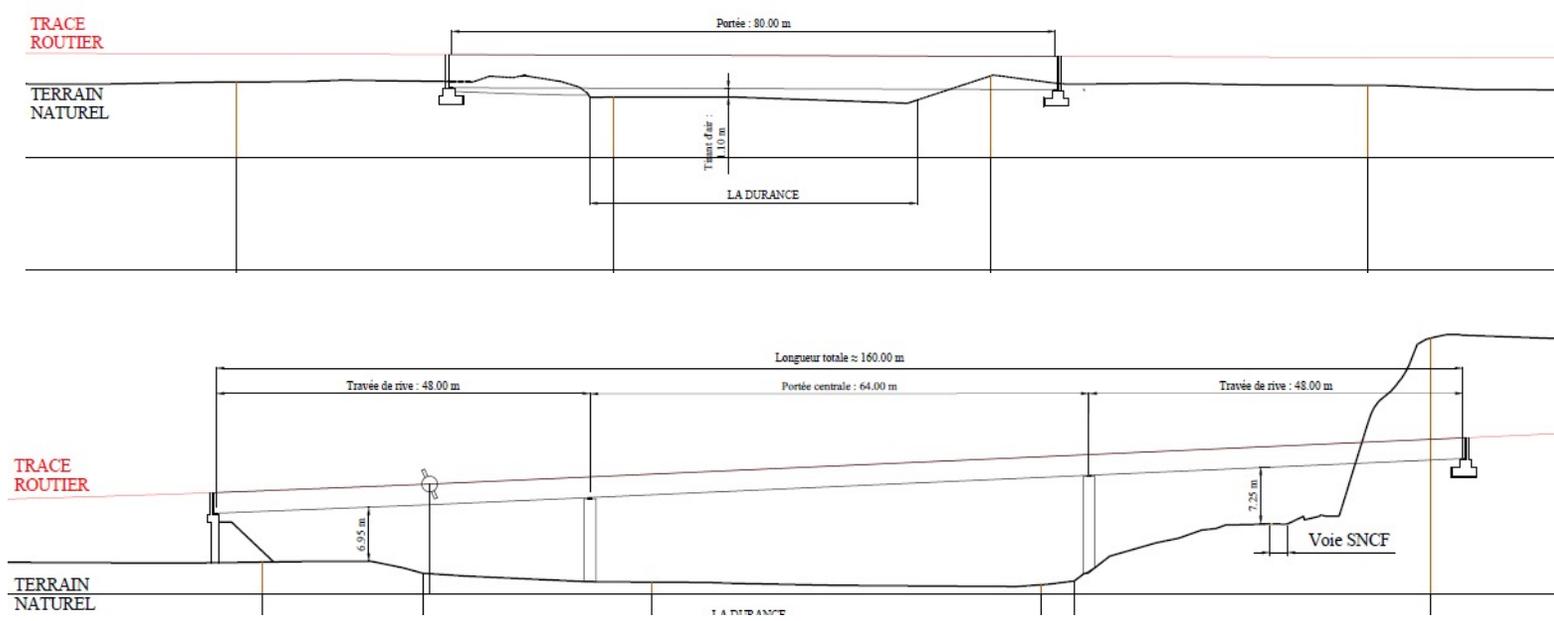
Hauteur 12 m (entre la plaine et le tablier du pont)

Déviation

Déviation plaine longue

Principales caractéristiques

- Passage coté opposé de la Durance, avec 3 ouvrages majeurs de franchissement du cours d'eau et/ou de la voie ferrée
- Raccordement à la RN94 existante par carrefour giratoire :
 - Au Nord, au niveau des Bonnaffés par un carrefour giratoire (= variante 2)
 - Au Sud, par un carrefour giratoire au niveau de l'entreprise de chalets, en longeant le rocher de la Calla
- Rétablissement du carrefour avec la RD38 (= variante 2)



Déviaton

Déviaton plaine longue (variante 3)

Chalets bois CGA

Pra Paret

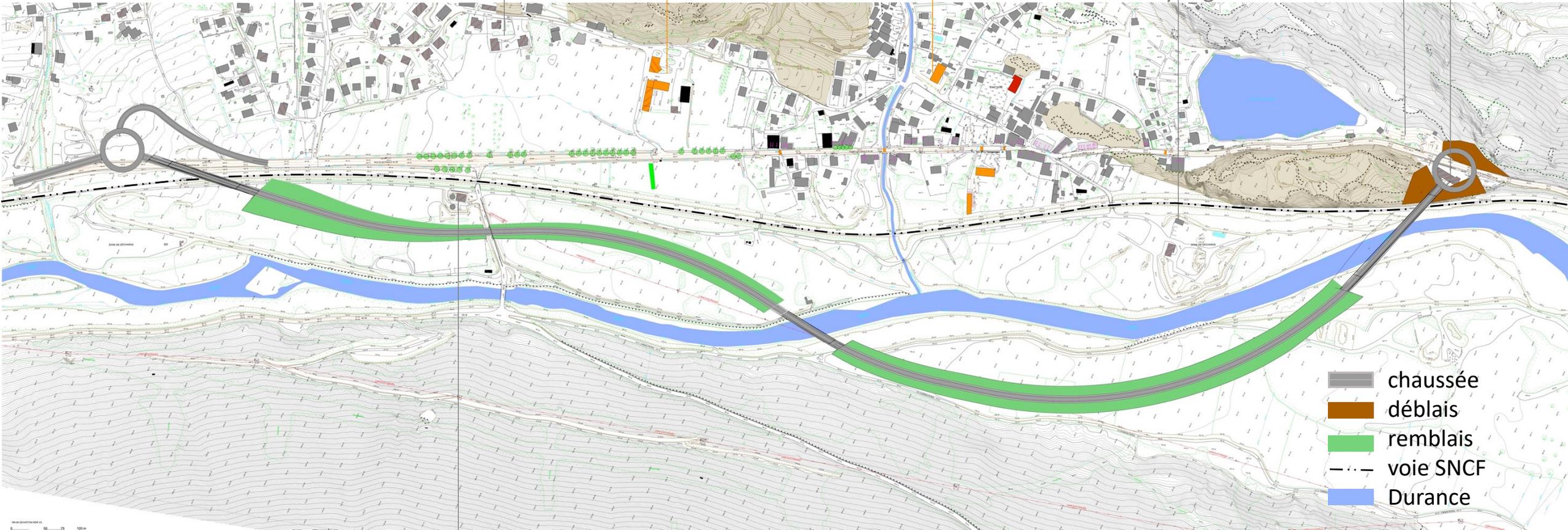
Les Frairies

École

Mairie

Lelièvre
Recyclage

Parking lac



Station épuration



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Déviation

Déviation plaine longue



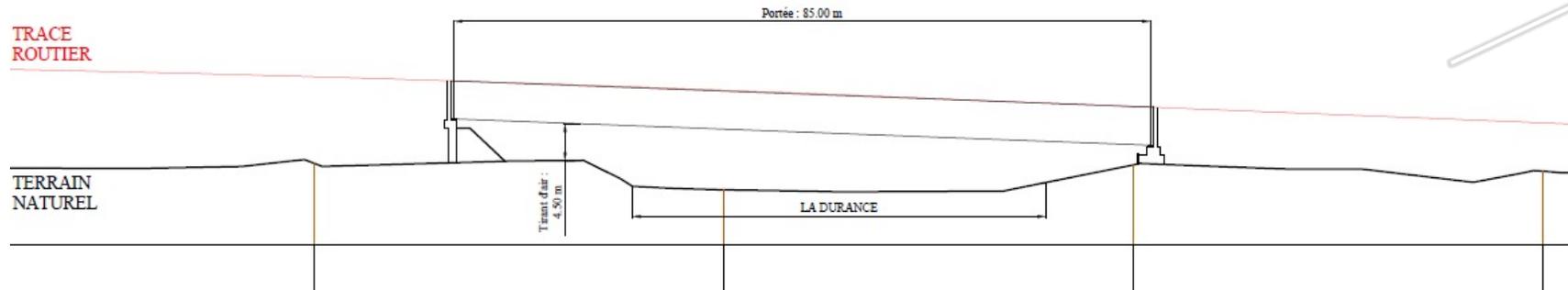
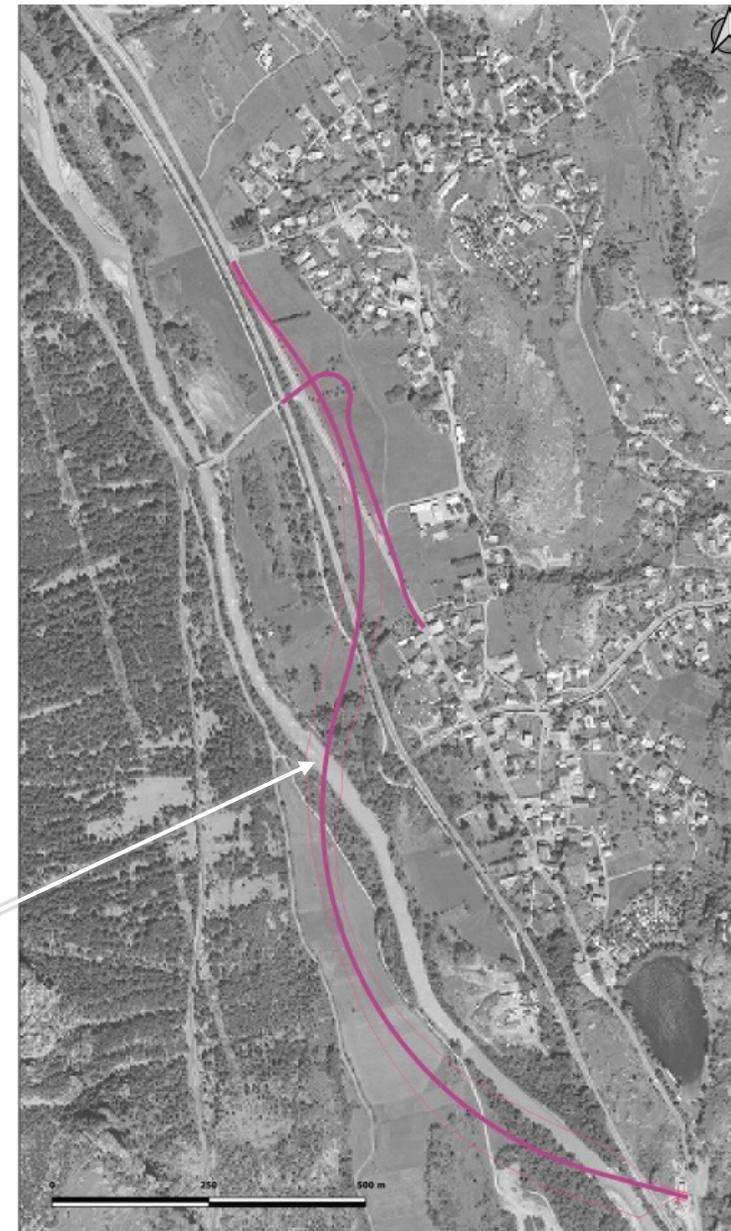


Déviaton

Déviaton plaine courte

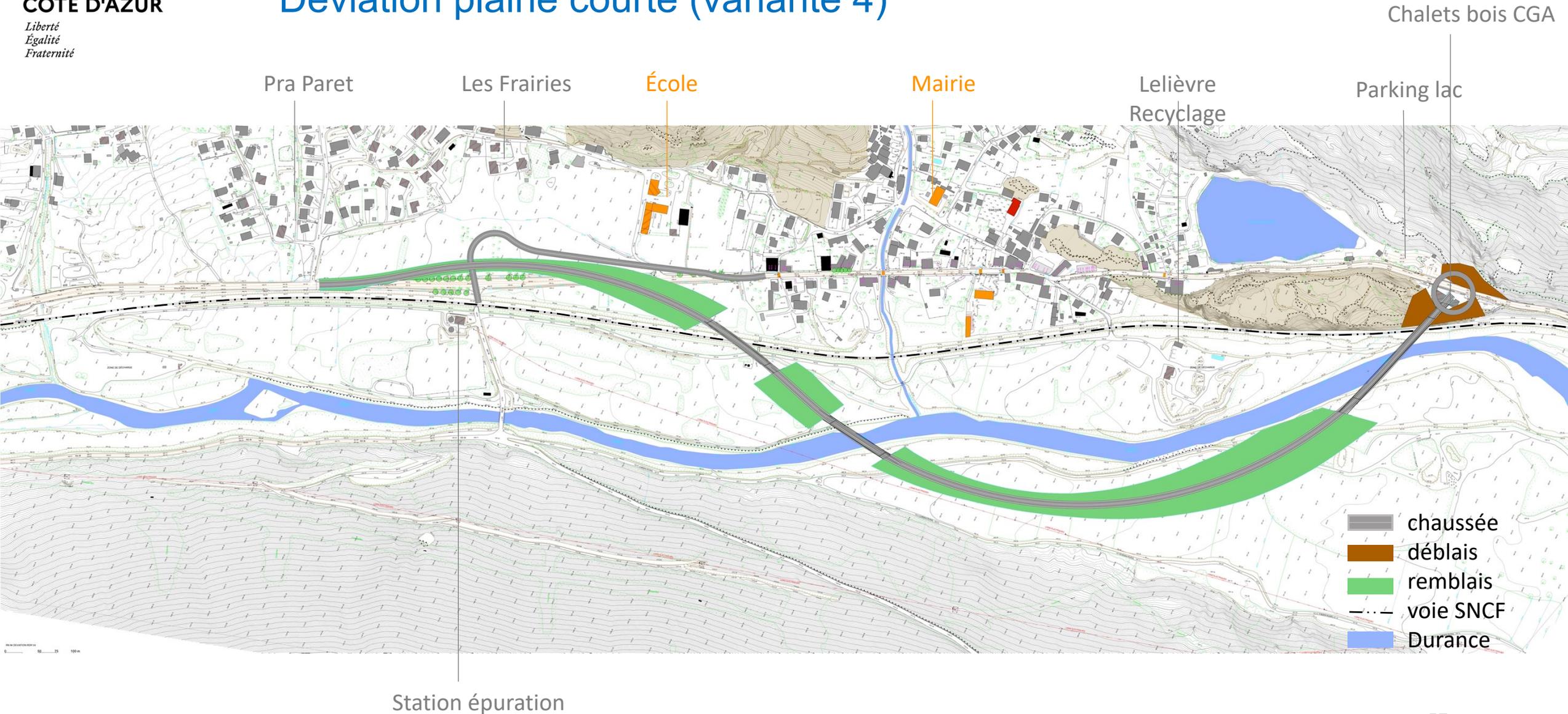
Principales caractéristiques

- Passage coté opposé de la Durance, avec 3 ouvrages majeurs de franchissement du cours d'eau et/ou de la voie ferrée
- Raccordement à la RN94 existante :
 - Au nord, au niveau de la RD38 (= variante 1)
 - Au Sud, par un carrefour giratoire au niveau de l'entreprise de chalets, en longeant le rocher de la Calla (= variante 3)



Déviaton

Déviaton plaine courte (variante 4)





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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Déviaton

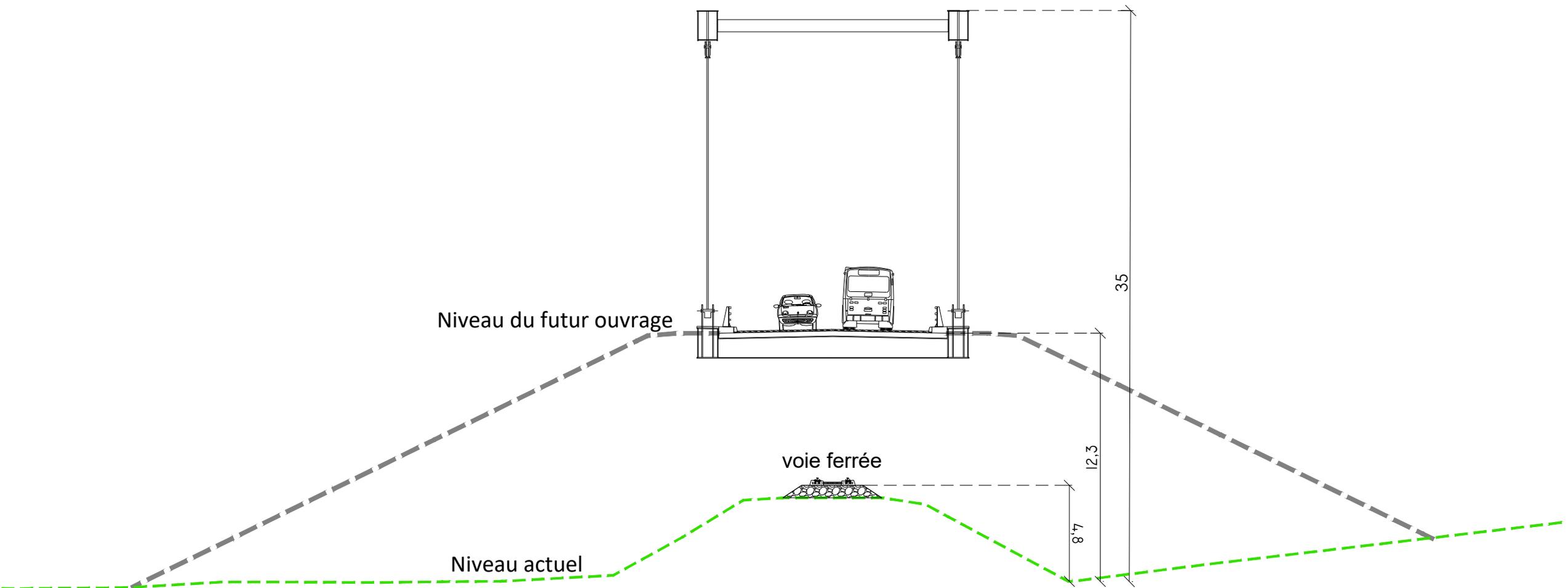
Déviaton plaine Courte





Déviations

Illustrations / références



Déviations

Illustrations / références

Ouvrages de franchissement type Bowstring



Déviations

Illustrations / références

Ouvrages de franchissement type Warren





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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Déviations

Illustrations / intégration paysagère bowstring

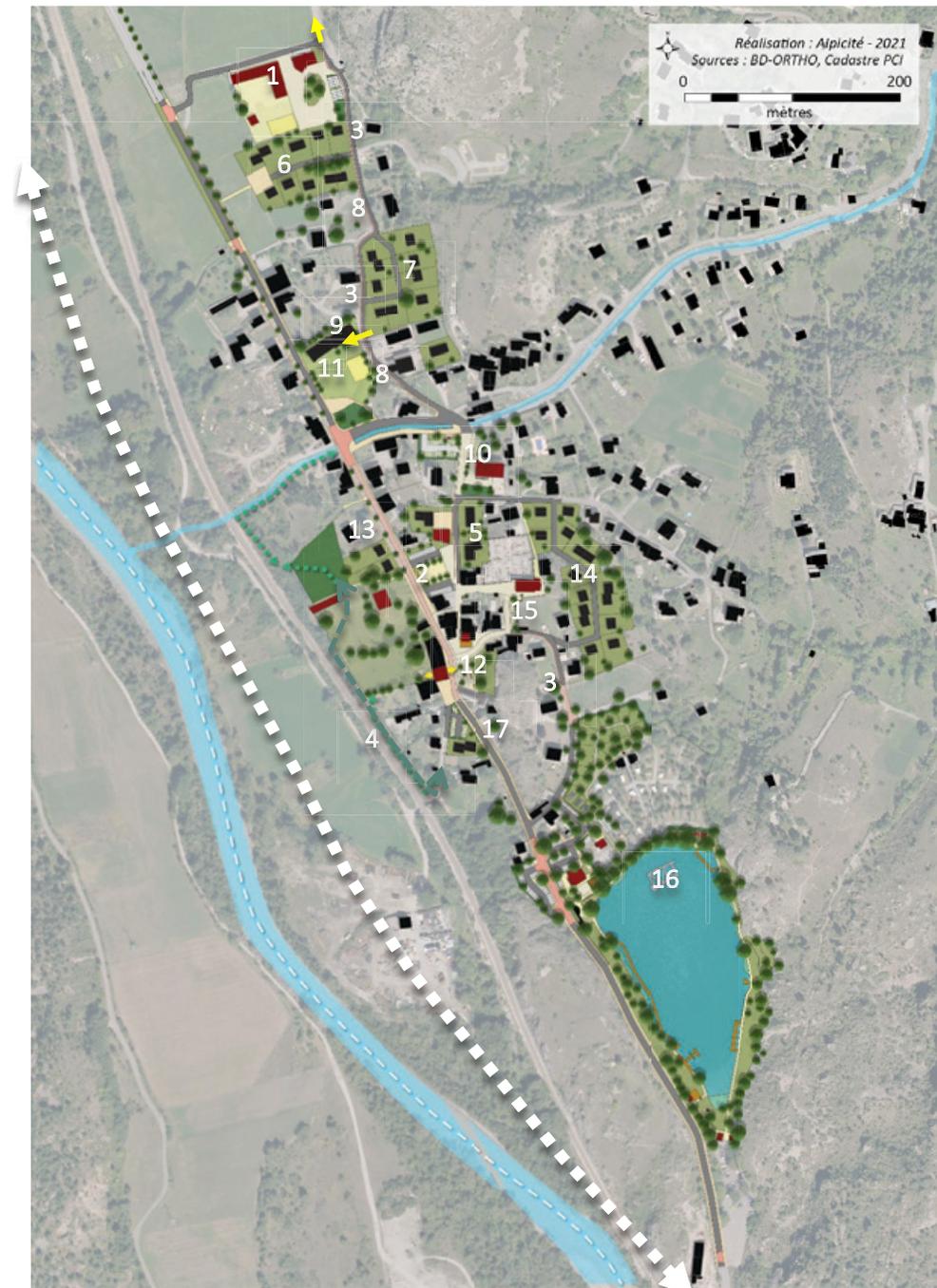




Rappel sur le projet communal

Suite à la réalisation d'une déviation et à la rétrocession de l'ancienne RN94

0. **Réaménagement de la traversée** du village de la RN94
1. Conservation de l'école à son emplacement actuel avec requalification du bâti, des annexes, parking
2. **Création d'une centralité multipolaire** : lac – mairie – école
3. Aménagement d'une **liaison douce ou viaire à travers le village**
4. Création d'une **voie verte le long de la voie ferrée**
5. **Cadrage de la place centrale** par de nouveaux bâtiments en prolongation du commerce multi-services
6. Urbanisation entre les limites Nord du centre bourg et le complexe scolaire
7. Densification de l'urbanisation en logement au Nord de la mairie
8. Élargissement de la voirie Nord vers l'école
9. Aménagement d'un accès secondaire à l'hôtel Fourrat
10. **Retraitement des abords de la mairie** : parking, carrefour
11. Réflexion sur le **devenir de l'hôtel Fourrat**
12. Démolition de l'hôtel du lac et **ouverture d'une petite placette autour du restaurant et du site d'escalade**
13. Densification à long terme le long de la rue principale
14. Densification de l'urbanisation à l'Est de l'église + création d'une nouvelle voirie
15. **Création d'une voie douce** au Sud du parvis de l'église en connexion avec l'école et le lac
16. **Réaménagement et extension du camping et du lac**
17. Acquisition et démolition de la « maison rose »





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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

4.1.2 Aménagement sur place

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Considérants généraux : intégration urbaine

- Prendre en compte les différents usages et catégories d'usagers de la route
- Améliorer les conditions de sécurité des déplacements des différents usagers
- Apporter une meilleure lisibilité des « événements urbains » : intersections, réorganisation de l'espace et de la circulation
- Créer un lien entre les différents pôles de la commune
- Changer l'image de route nationale dans la traversée du village pour la lisibilité de la traversée, la sécurité et la vie villageoise

Considérants techniques et environnement

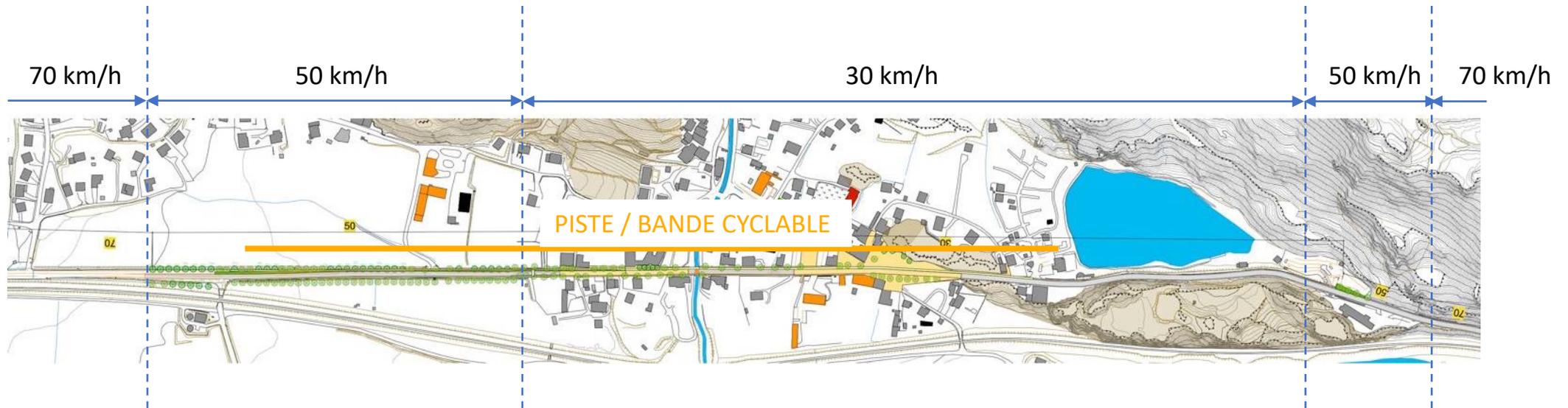
- **Données géométriques à prendre en compte**
 - Assurer le passage des poids lourds, bus, convois exceptionnels et agricoles
 - Assurer un cheminement piéton continu dans le centre du village et adapté (notamment aux PMR)
 - Assurer un itinéraire cyclable en fonction des besoins (itinéraire cyclable entre l'Argentière et le lac) et les contraintes de circulation
 - Prévoir une dimension minimale de stationnement (2m) dans les secteurs où la demande existe déjà : libérer les voies communales et renforcer l'attractivité du lac et du village
- **Prise en compte de l'environnement de la RN94 :**
 - Fluidité du trafic / continuité des modes actifs sur la RN 94
 - Usages partagés de la traversée de la Roche de Rame entre les modes actifs (piétons, cycles, etc.) et l'automobile
 - Limitation de l'impact sur le bâti



Aménagement sur place

Vue d'ensemble

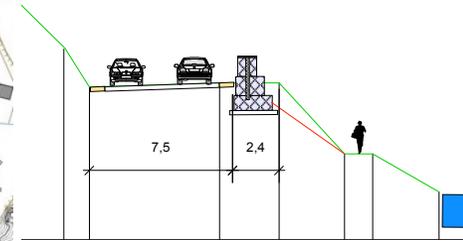
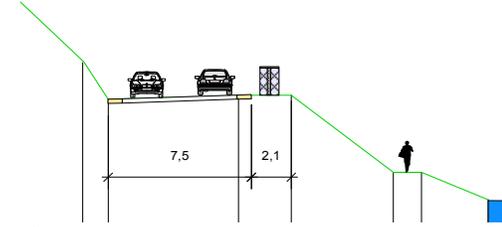
*Liberté
Égalité
Fraternité*



Aménagement sur place

Entrée de village Sud et abords du lac

- **Ajustement de comportements en traversée de zones habitées :**
 - Vitesse réduite à 70 km/h en amont de l'entrée de ville, réduction de vitesse à 30 km/h le long du lac : sécuriser la traversée et réduire le bruit lié à la circulation
 - **Habillage paysager alliant mobilier et végétal** : adapter le comportement des automobilistes (réduction de vitesse, augmentation de la vigilance, ...)
- **3 Renforcement du traitement de l'entrée de ville avec ici, la modification de l'entrée du parking du lac permettant également de le sécuriser**
- **Sécurité des usagers vulnérables et continuité entre les différents pôles de la ville :**
 - **2 Le long du lac :**
 - Cheminement doux sur les berges du lac entre le carrefour d'accès au camping jusqu'au parking Sud
 - Séparation physique de la route et du lac par un écran acoustique
 - **Au nord du lac :**
 - Création d'un trottoir coté Est (quasi-totalité des habitations)
 - Cheminements cyclables sur l'ensemble de la section
 - **Sécurisation du passage piéton entre le parking prévu et le lac**
- **Amélioration des conditions de circulation et de la sécurité routière :**
 - **1** Maintien d'une largeur de chaussée autour de 6m-6m50 pour la gestion du trafic,
 - Bandes dérasées de 0,75 -1m de large en bord de chaussée
 - Suppression des obstacles agressifs ou la protection dans la zone de sécurité de 4 m.



0 10 m



Aménagement sur place

Traitement du goulot d'étranglement : options envisagées

Option alternat

- Alternat par feux en partie existant par le rétrécissement
- Aggravation des remontées de file, en périodes de pointe
- Nécessite une modification du plan de circulation communale pour la gestion des intersections situées dans l'alternat

→ Solution écartée car ne répondant pas à la problématique de circulation

Option tranchée couverte



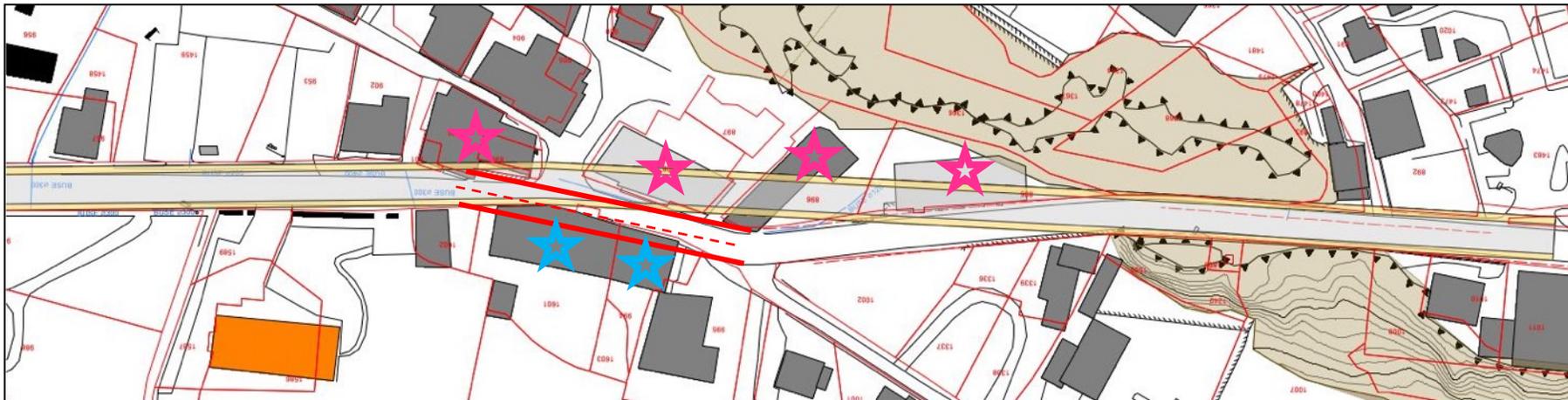
- Impact sur le bâti pour les besoins de construction et desserte des habitations (contre-allées)
 - Création d'une coupure urbaine
 - Aléas géotechniques (nécessité d'études très poussées)
- Solution écartée car impact important sur le bâti

Aménagement sur place

Traitement du goulot d'étranglement : option étudiée

Rectification du tracé de la RN94

- Élargissement de la voie permettant le croisement des véhicules à grands gabarits et la création de chemins modes doux de part et d'autres de la voie
- Impact sur le bâti avec démolition, suivant le tracé envisagé :
 - **Tracé en coude** : Tiers-lieu « maison des Croquignards » et immeuble associé
 - **Tracé droit** : 3 à 4 bâtiments (hôtel du lac, le « central », etc.)



-  Démolitions tracé en coude
-  Démolitions tracé droit

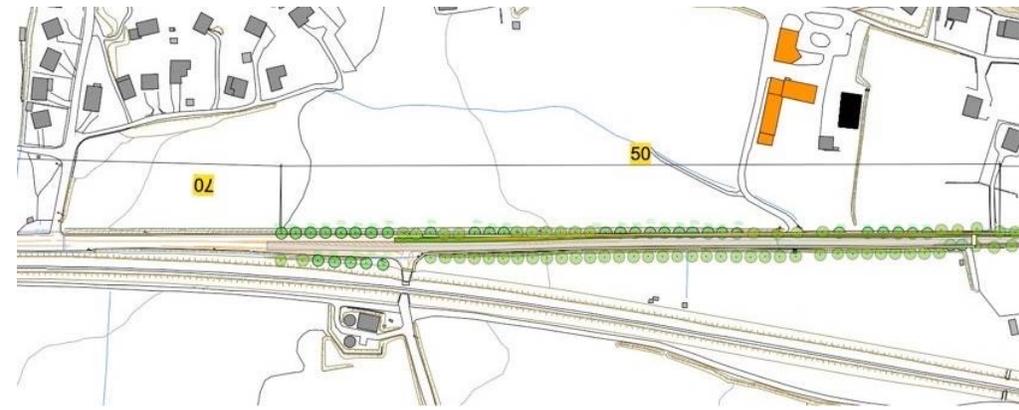
Aménagement sur place

Le Queyras / centre ancien

- Maintien de la zone 30
- Mise en place d'un revêtement de chaussée différent de la partie courante
- Piste cyclable et trottoirs continus
 1. Création de place de stationnements et zones plantations (lorsque l'emprise le permet) en interface entre le lac et le village
 2. Renfort de la promenade piétonne jusqu'à la mairie
 3. Mise en valeur du rocher / escalade comme annonce des loisirs communaux et caractéristiques emblématiques du village

Aménagement sur place

Section Nord interurbaine



- Renfort de l'approche en entrée de ville avec une **vitesse réduite à 70 km/h à partir du carrefour de la RD338 et réduction de vitesse à 50 km/h à partir de la RD38** (ouvrage voie ferrée)
- **Maintien de la chaussée en double sens** autour de 6m-6m50 de large
- **Liaison piste cyclable** séparée de la RN94 par une bande végétalisée et piste
- Dans le cadre de l'amélioration des conditions de circulation et de la sécurité routière :
 - **Mise en place de bandes dérasées** de 1,75 -2m de large sur les secteurs où la vitesse > 50 km/h, « convertie » en bande cyclable lorsque la vitesse est réduite
 - Suppression des obstacles agressifs ou la protection dans la zone de sécurité de 4 m.
- De la même manière que l'entrée Sud, renforcement du traitement de l'entrée de ville avec ici, la **création d'une chicane marquée au niveau du panneau d'entrée de ville** accompagné ici, du prolongement et complément des platanes
- **Suppression du carrefour avec le chemin d'accès aux Bonnaffés ou mise en sens unique** sortant de la RN94 et report sur les 2 voies amont et aval (RD338 et Pra Paret)



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Aménagement sur place

Section Nord interurbaine



Vue entrée Nord avec l'alignement complété



Les arbres sont masqués pour présenter la piste cyclable isolé par une haie et ombragé jusqu'au lac



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

4.2 Premiers éléments de comparaison des variantes

Évolution du trafic*

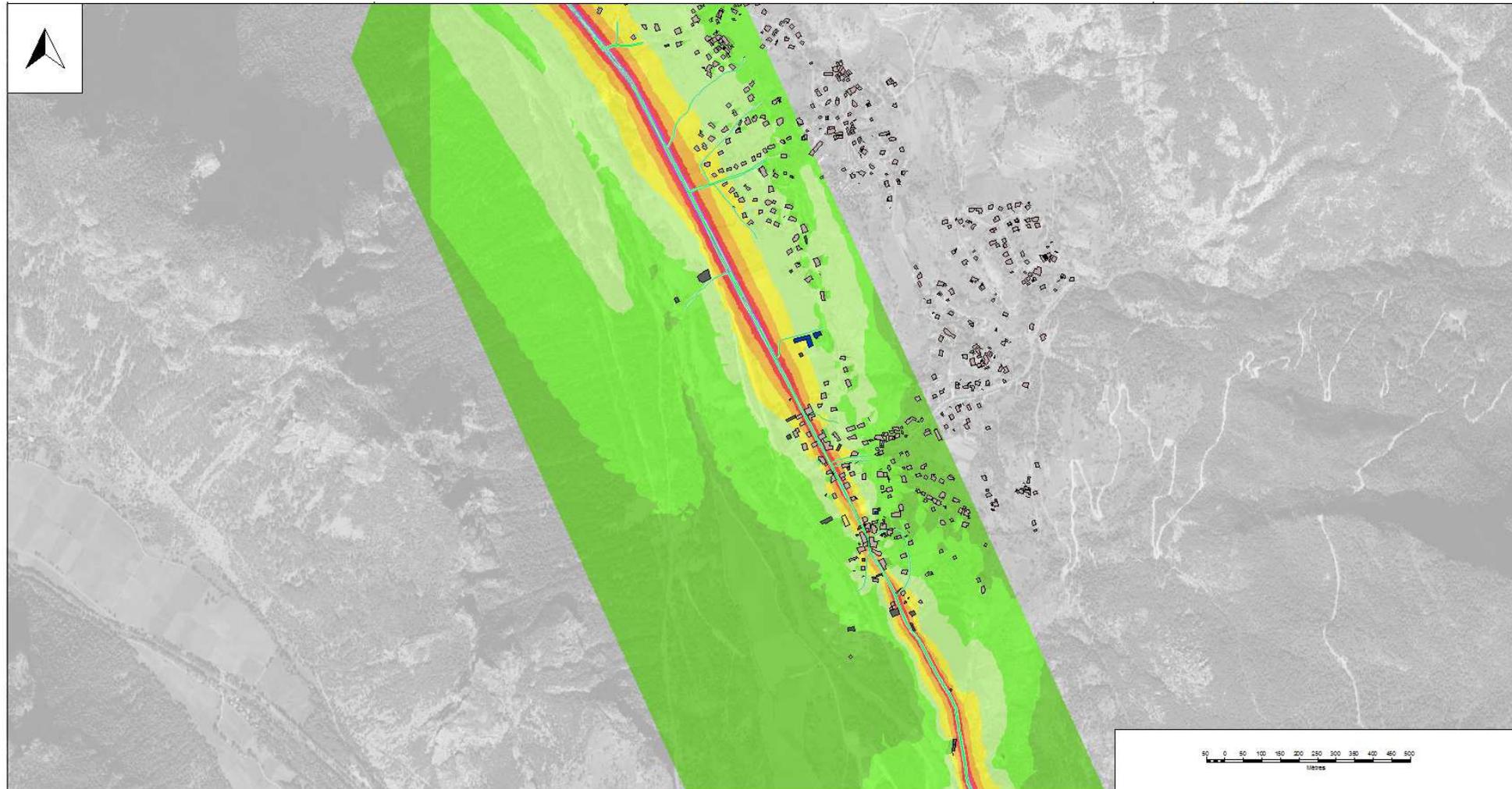
	Trafic actuel en traversée de la Roche-de-Rame - TMJO	Trafic projeté à 2030 - TMJO	
		En traversée de la RdR	Sur la déviation
Déviations	7 670 v/j dont 5% de PL	1 150 v/j jusqu'à 1% de PL	6 650 v/j dont 5% de PL
Aménagement sur place	7 670 v/j dont 5% de PL	7 800 v/j (5% de PL)	-

* Trafic moyen jour ouvré (TMJO) incluant la projection de hausse du trafic routier sur l'itinéraire à l'horizon 2030



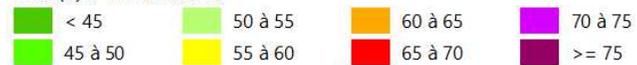
Modélisations acoustiques

Situation de référence – horizon 2050 – période jour



Niveau sonore

en dB(A) à 4 m de hauteur

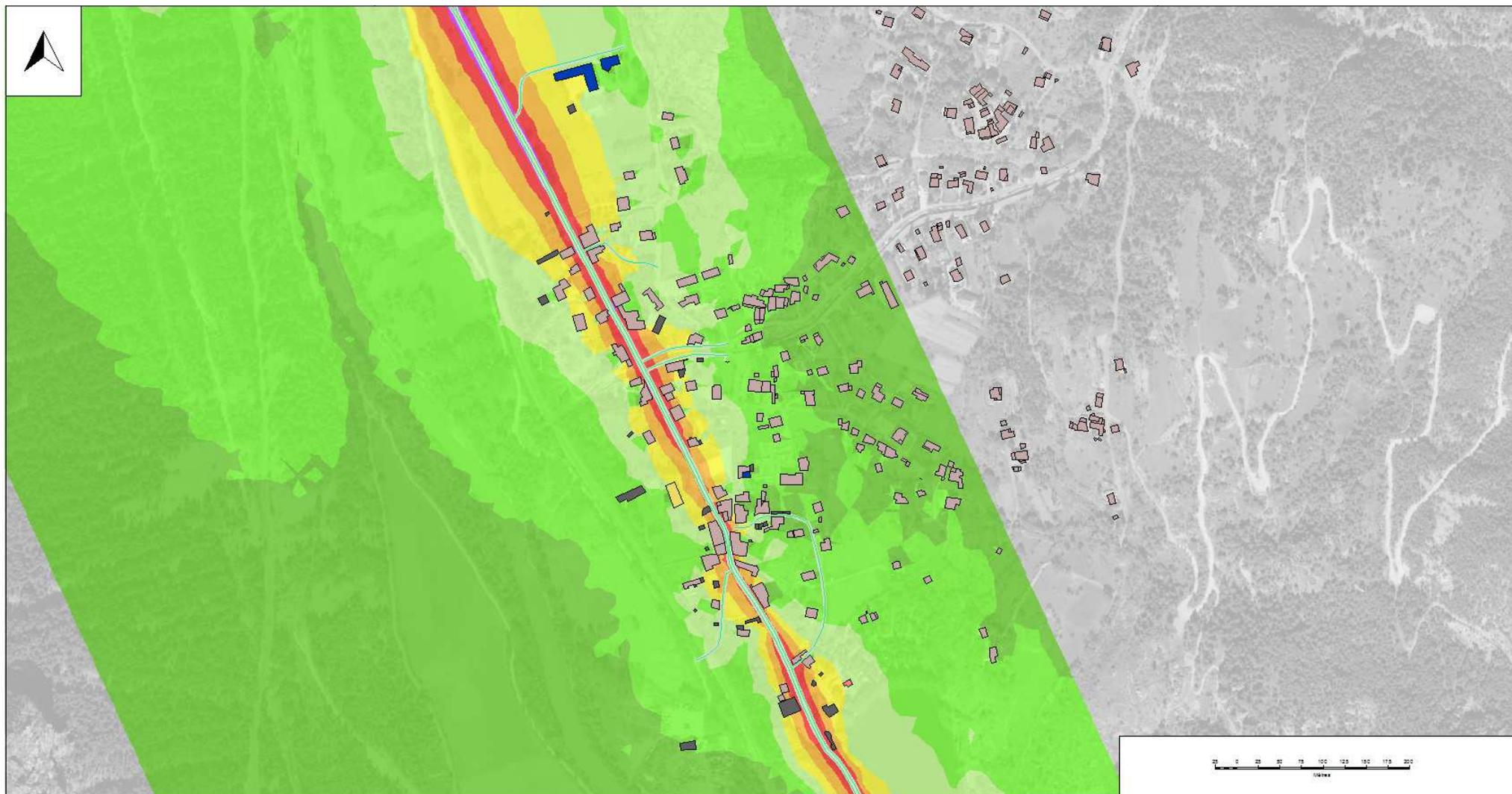


Auteur:	CIA
Indice:	A
Version MithraSIG:	5.4.1
Date: 28/09/2021	Echelle: 1:15000



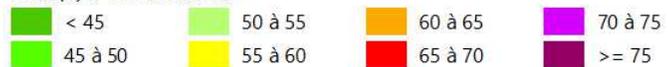
Modélisations acoustiques

Situation de référence ZOOM BOURG CENTRE – horizon 2050 – période jour



Niveau sonore

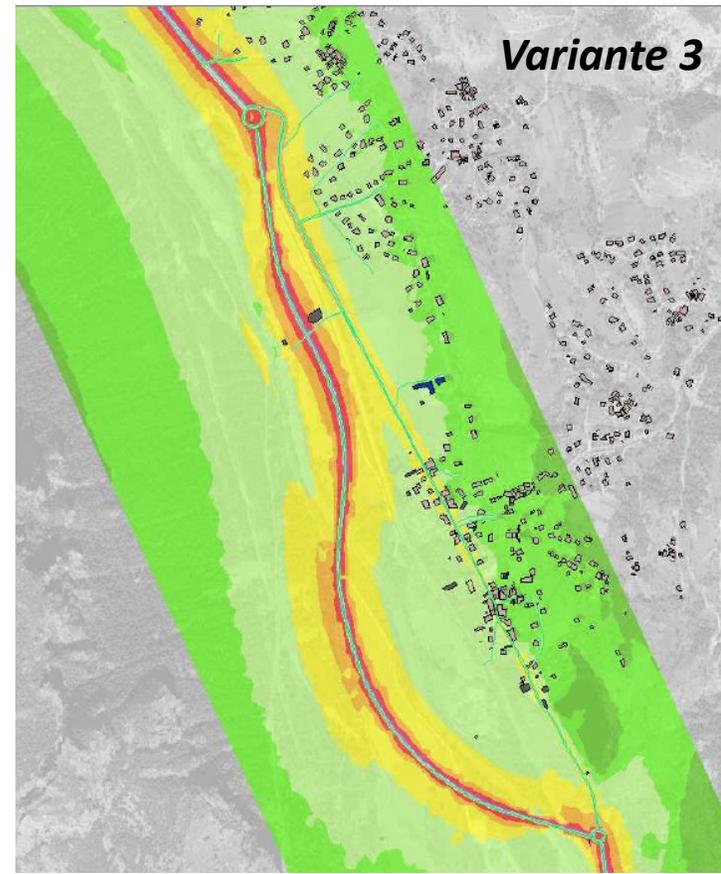
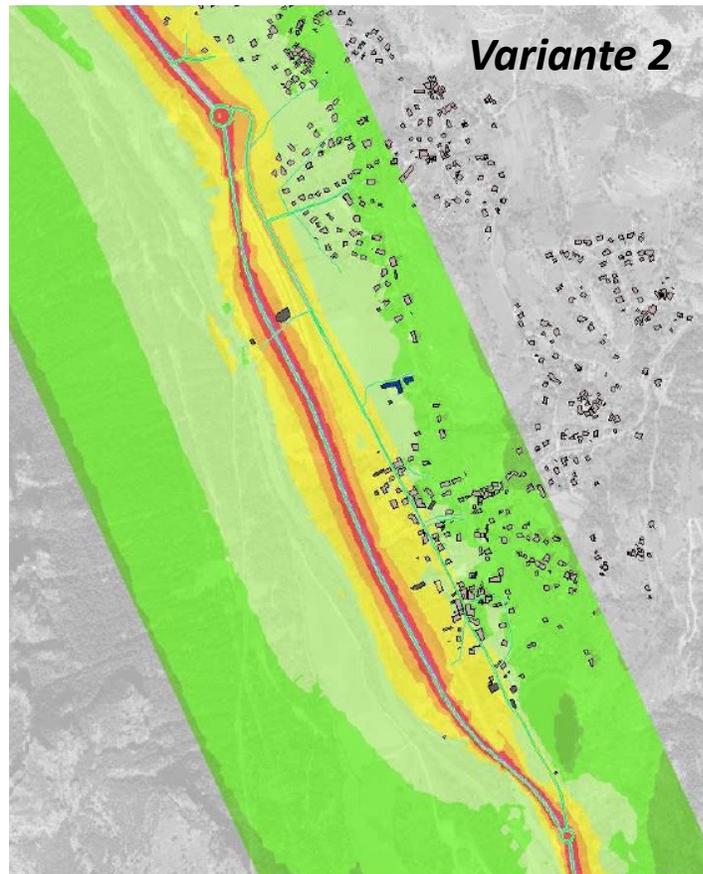
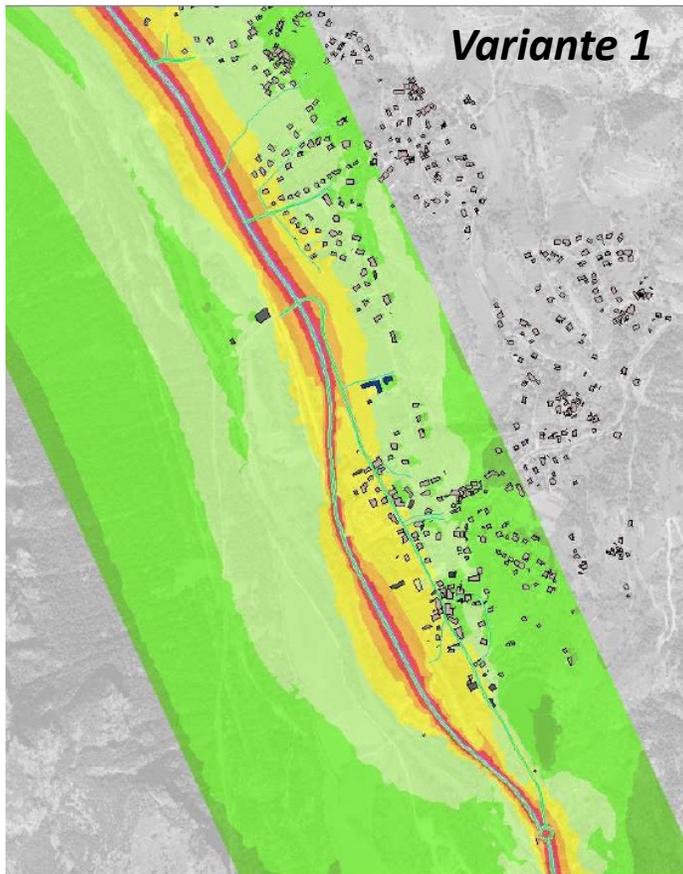
en dB(A) à 4 m de hauteur



Auteur:	CIA
Indice:	A
Version MithraSIG:	5.4.1
Date: 28/09/2021	Echelle: 1:6500



Modélisation acoustique*



Niveau sonore

en dB(A) à 4 m de hauteur

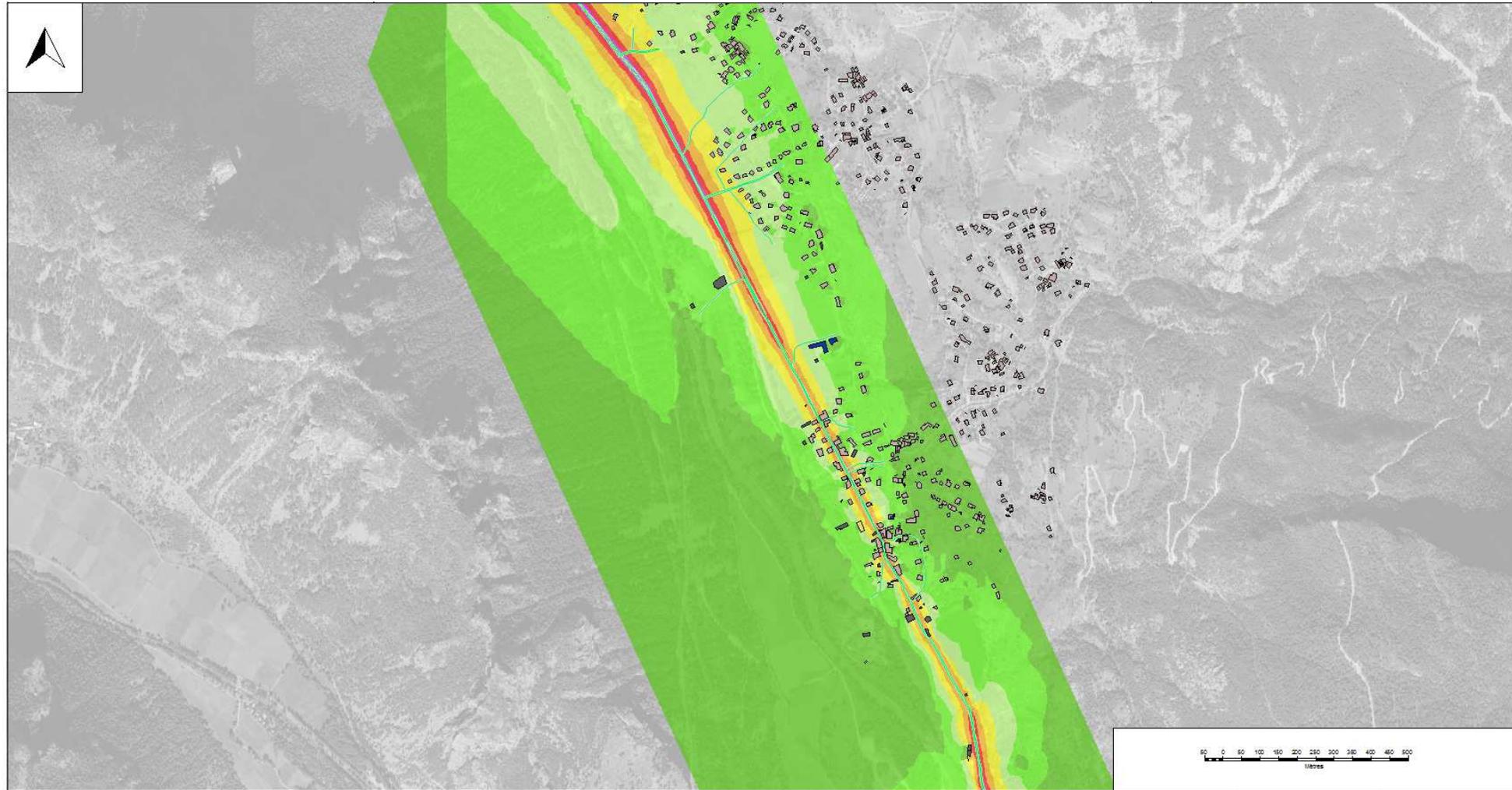


* Incluant la projection de hausse du trafic routier sur l'itinéraire – horizon 2050



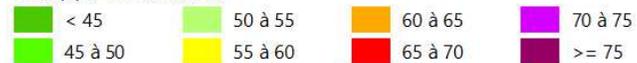
Modélisations acoustiques

Variante « Aménagement sur place » – horizon 2050 – période jour



Niveau sonore

en dB(A) à 4 m de hauteur



Auteur:	CIA
Indice:	A
Version MithraSIG:	5.4.1
Date: 28/09/2021	Echelle: 1:15000

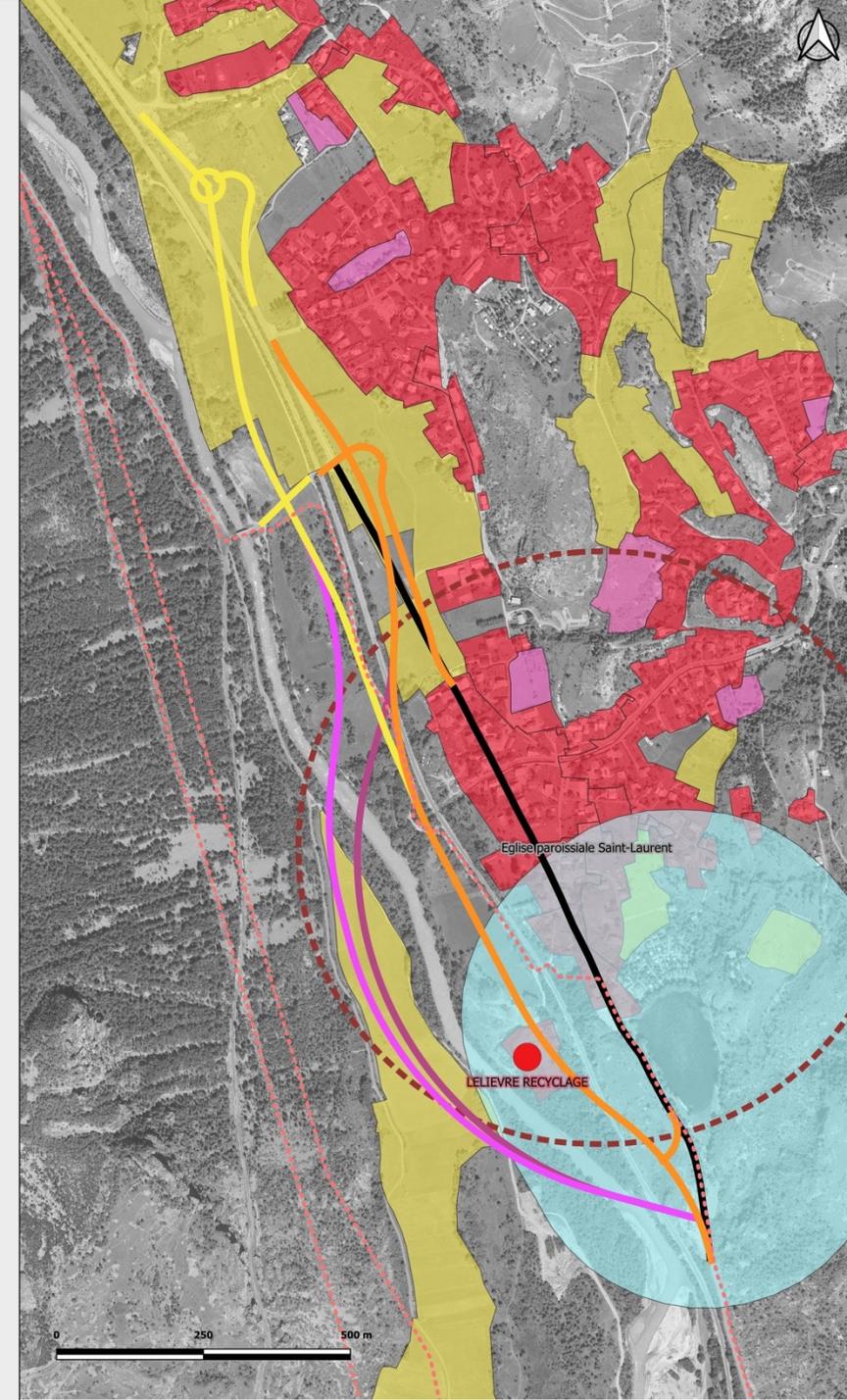
Milieu humain

Aménagement sur place : démolition de 2 à 4 maisons en centre village

Déviations :

- Déplacement de l'entreprise de construction de chalet (v1, v2, v3, v4)*
- Déplacement entreprise Lelièvre pour les variantes « voie ferrée » (v1 et v2)*
- Ouvrage imposant à proximité du village (nuisances) pour les variantes déviation courte (v1 et v4) : 70 m environ des premières habitations
- Proximité hameaux de Bonnaffés et de Géro (nuisances) pour les variantes déviation longue (v2 et v3)
- Accès école élémentaire pour les variantes déviation courte (v1 et v4)
- Activité agricole : impacts plus importants pour la variante « plaine longue » (v3)

** Nota : les déplacements de ces deux entreprises n'induit pas nécessairement un impact négatif, toutes deux ont des solutions de relocalisation*





Milieu naturel

Variantes « Durance voie ferrée » (v1 et v2) :

- Impact moins important sur les zones à forts enjeux que les variantes 3 et 4
- Zone de terrassement du rocher de la Calla → présence potentielle de la Fraxinelle mais espèce non contactée en 2021
- Impact potentiel sur des arbres à gîte pour les chauves-souris

Variantes « Plaine » (v3 et v4) :

- Impact sur les zones à forts enjeux : habitats en bordure de la Durance

Aménagement sur place : chauves-souris

Légende

Variantes

- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4
- Aménagement sur place

Milieu naturel

- Niveau d'enjeux
- Nul
- Faible
- Faible à modéré
- Modéré
- Fort

Résultats provisoires prospections

Reptiles

- Lezard des murailles
- Lezard vert

Amphibiens

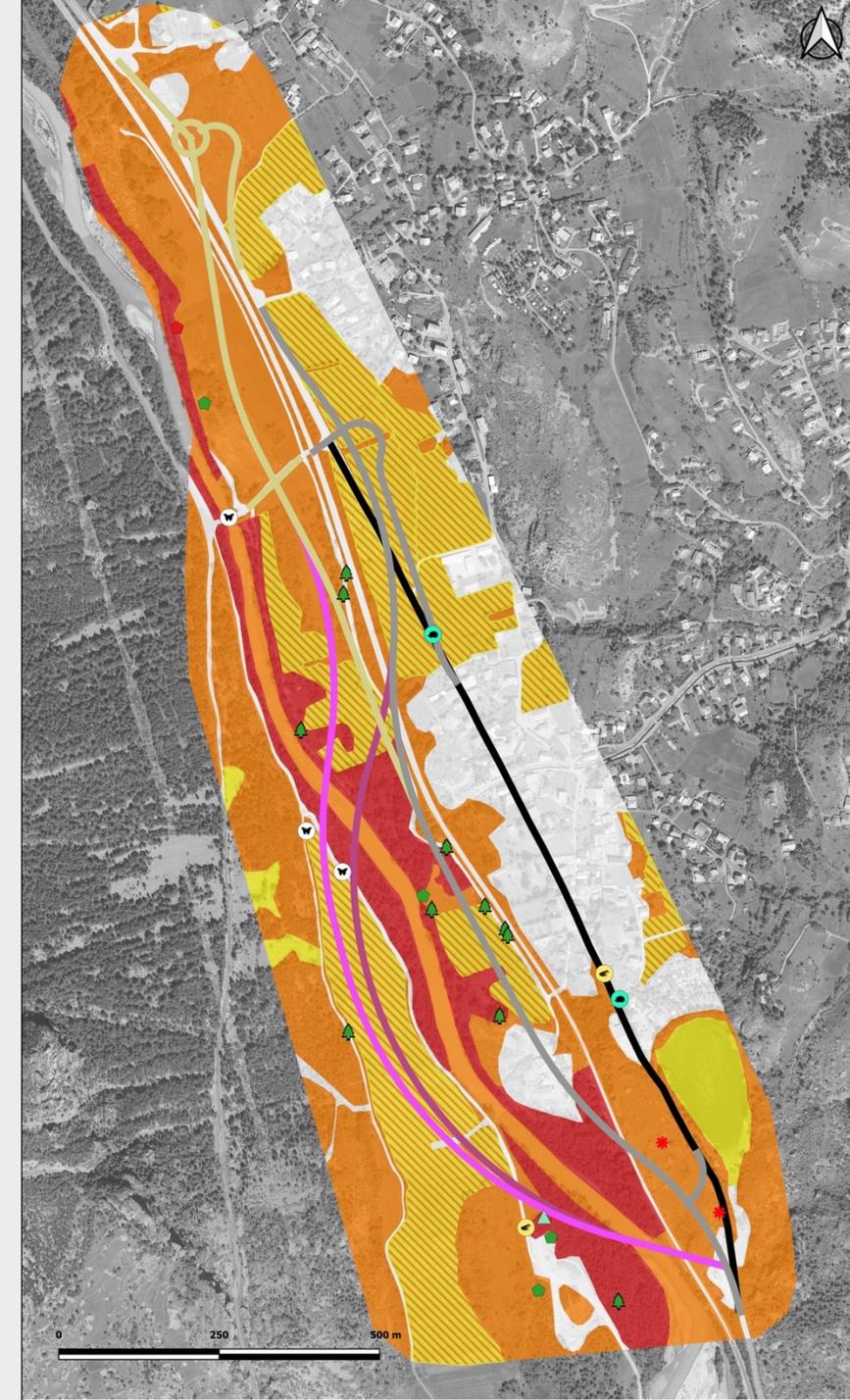
- ▲ Crapaud commun

Chauves-souris

- ▲ Arbre gîte potentiel

Données bibliographique

- Crapaud commun
- Fraxinelle blanche
- Insectes Morio
- Herisson d'Europe



Zones humides

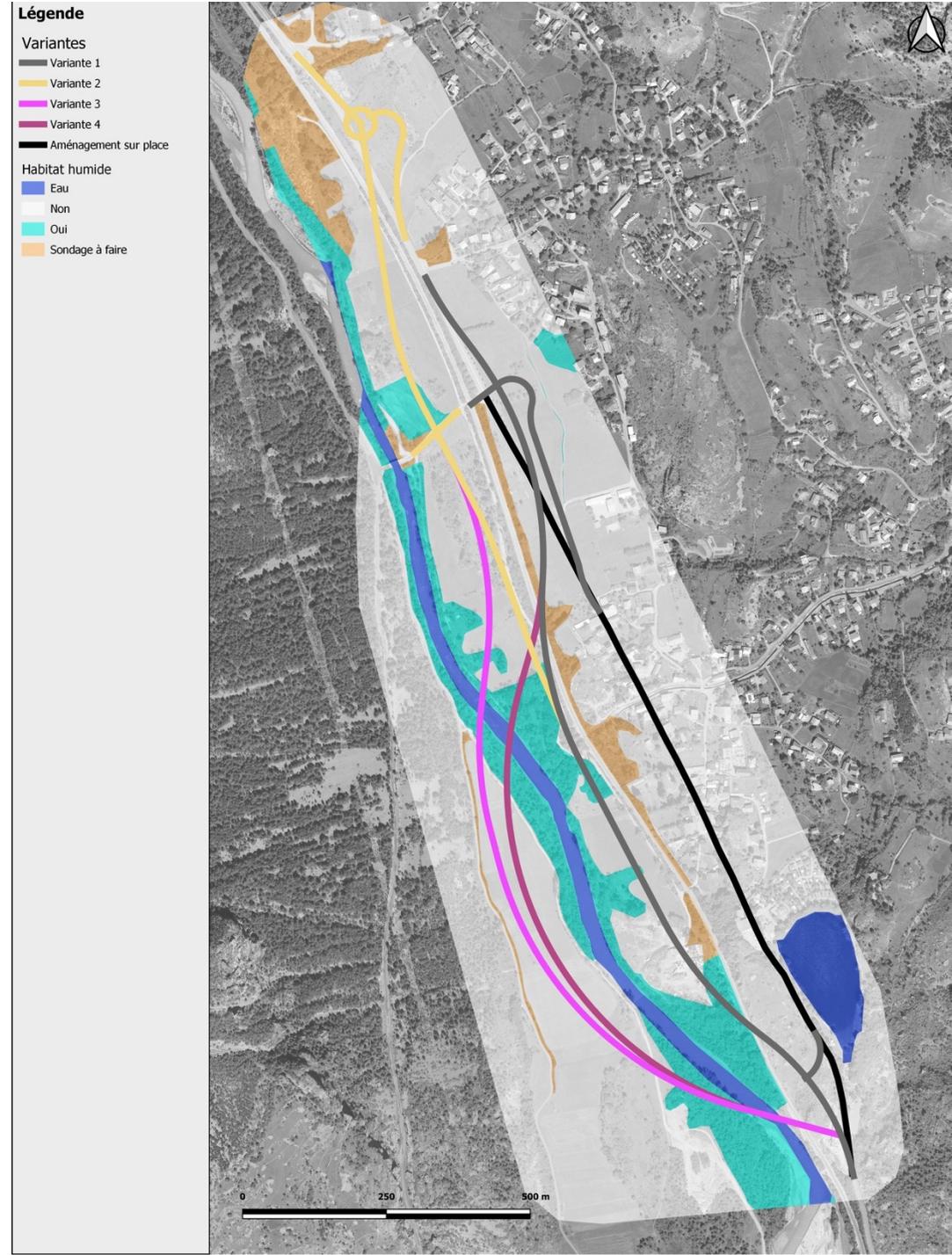
En dehors de l'aménagement sur place, impact sur les zones humides sensiblement équivalent suivant les variantes.

Les variantes courtes ont cependant un impact plus faible.

- Aménagement sur place : 0 ha.
- Variante Durance voie ferrée courte (v1) : env. 0,8 ha
- Variante Durance voie ferrée longue (v2) : env. 1 ha
- Variante Plaine longue (v3) : env. 0,7 ha
- Variante Plaine courte (v4) : env. 1,2 ha

Nota : le SDAGE* prévoit une compensation à minima x2 des zones humides impactées

**SDAGE : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux*





Paysage

- **Impacts significatifs des variantes déviation en tracé neuf sur la plaine en termes paysager et des usages :**
 - Importants sur les variantes « Durance voie ferrée »
 - Fort sur les variantes déviations « Plaine »
- **Variantes courtes 1 et 4 détruisent l'alignement de platanes protégés***
- **Entrées du village à caractère routier sont peu valorisées**
- **Pas d'impacts de l'aménagement sur place sur le paysage**
 - Continuité d'usages en traversé de la Roche de Rame
 - Aménagement des espaces publics et parkings
 - Valorisation des éléments caractéristiques de la Roche de Rame : rocher, lac, escalade...



Durance voie ferrée courte (v1)



Durance voie ferrée longue (v2)



Plaine longue (v3)



Plaine courte (v4)



Aménagement sur place (v5)

* Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages - article L. 350-3 du code de l'environnement.

Temps d'échanges



**AVEZ-VOUS DES QUESTIONS RELATIVES
AUX VARIANTES D'AMÉNAGEMENT PRÉSENTÉES ?**

PARTICIPANTS

Nous vous proposons de vous présenter lorsque vous prendrez la parole



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

7. Suites



- **Ajustement de la présentation**

- **Atelier n°1 - séance 1 : réunion publique**
 - **Date** : 29 septembre 2021
 - **Objet** : présentation de l'état des lieux et des variantes

- **Atelier n°2 – séance 2 :**
 - **Date** : 12 octobre 2021
 - **Objet** : qualification et comparaison des variantes d'aménagement

- **Préparation du dossier de concertation publique**



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement
Provence-Alpes-Côte-D'azur**

Service Transport Infrastructure Mobilité

Unité Maîtrise d'ouvrage, opérations routières

36, Boulevard des Dames – 13002 Marseille

Tél. 04 88 22 61 00

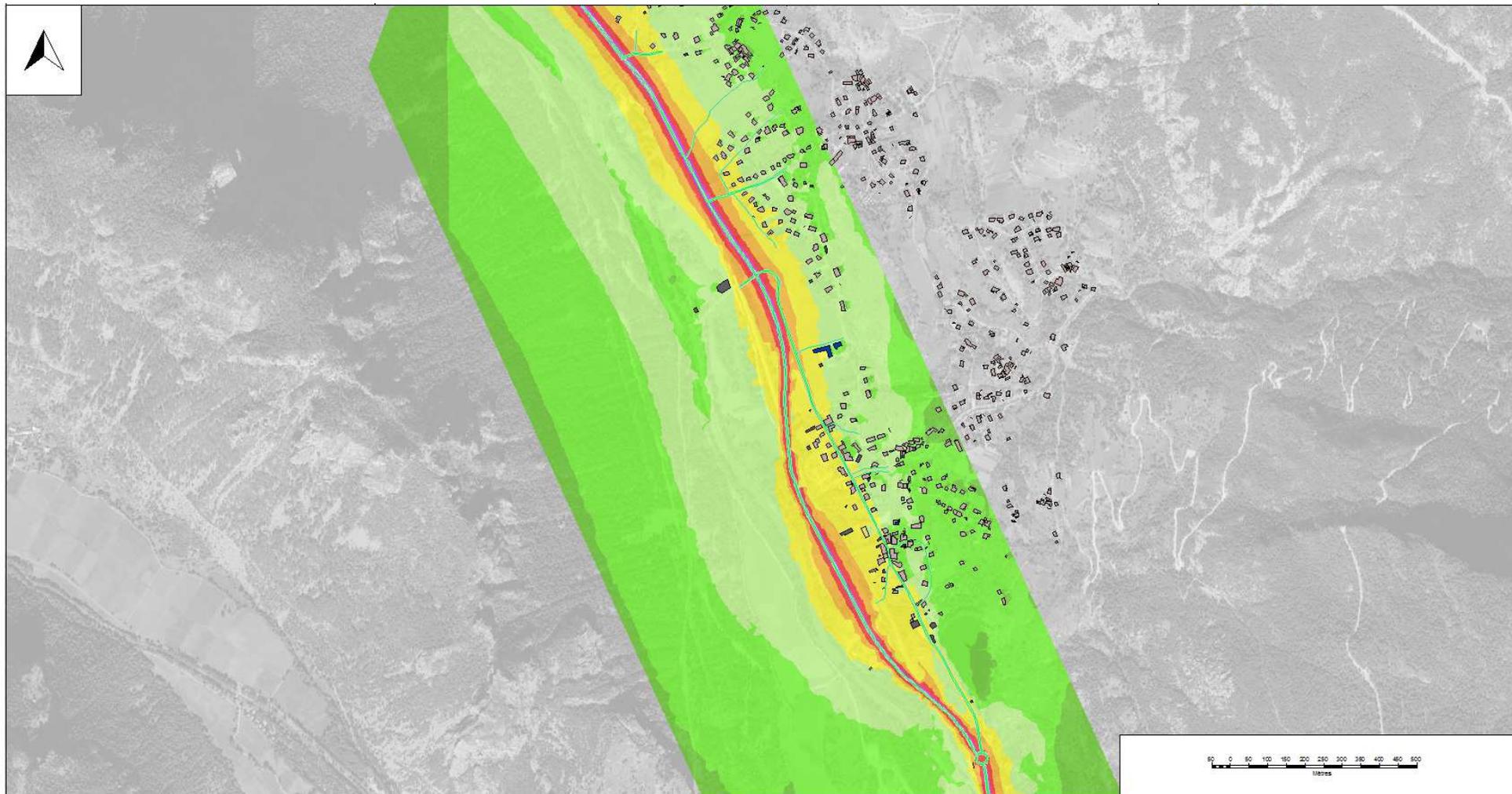
www.paca.developpement-durable.gouv.fr

**MERCI DE VOTRE
ATTENTION**



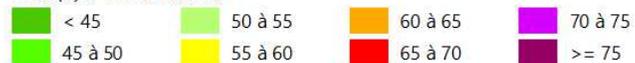
Modélisations acoustiques

Variante 1 « Déviation Durance voie ferrée courte » – horizon 2050 – période jour



Niveau sonore

en dB(A) à 4 m de hauteur

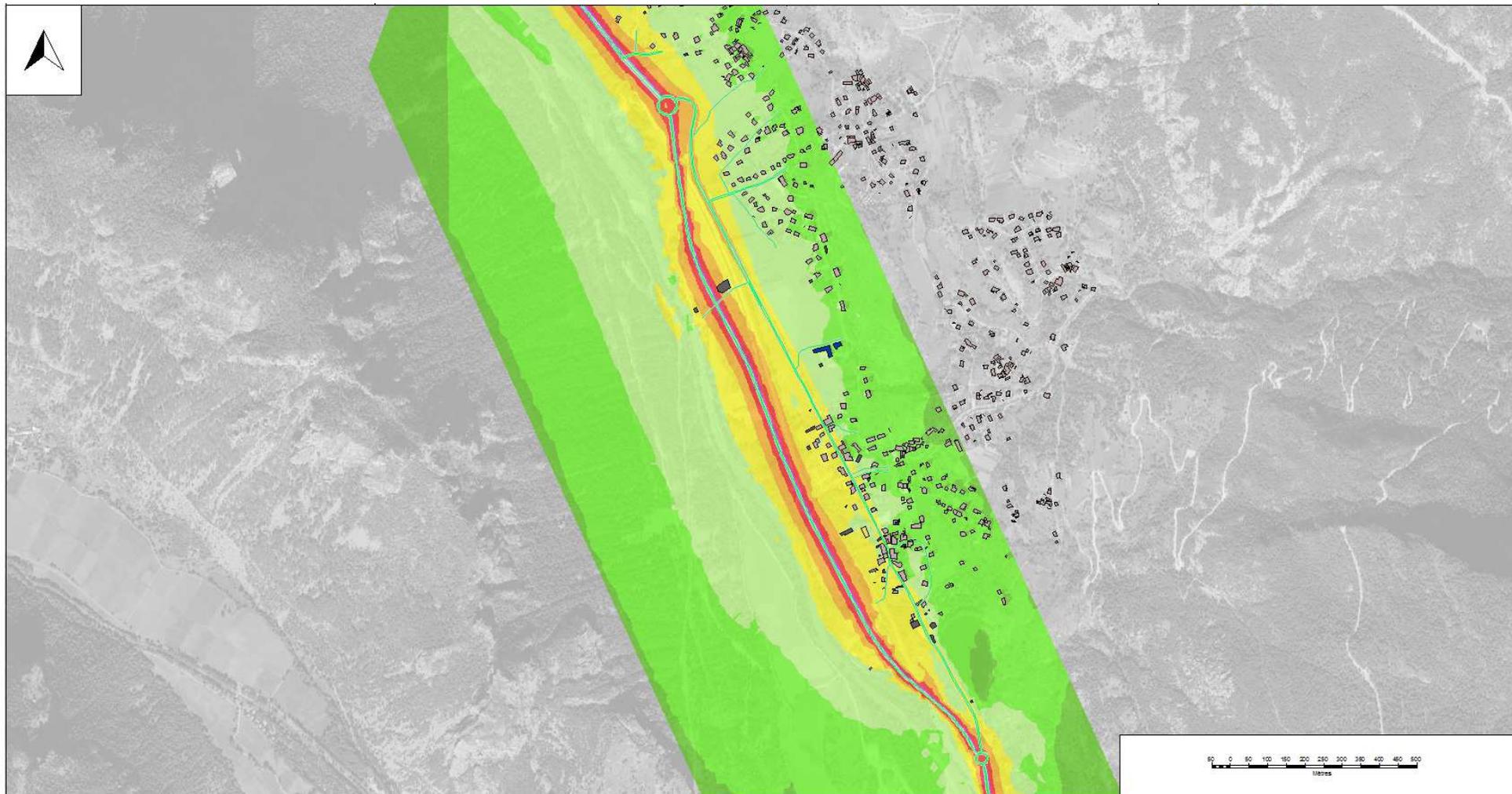


Auteur:	CIA
Indice:	A
Version MithraSIG:	5.4.1
Date: 28/09/2021	Echelle: 1:15000



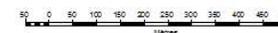
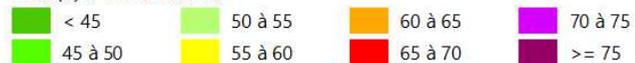
Modélisations acoustiques

Variante 2 « Déviation Durance voie ferrée longue » – horizon 2050 – période jour



Niveau sonore

en dB(A) à 4 m de hauteur

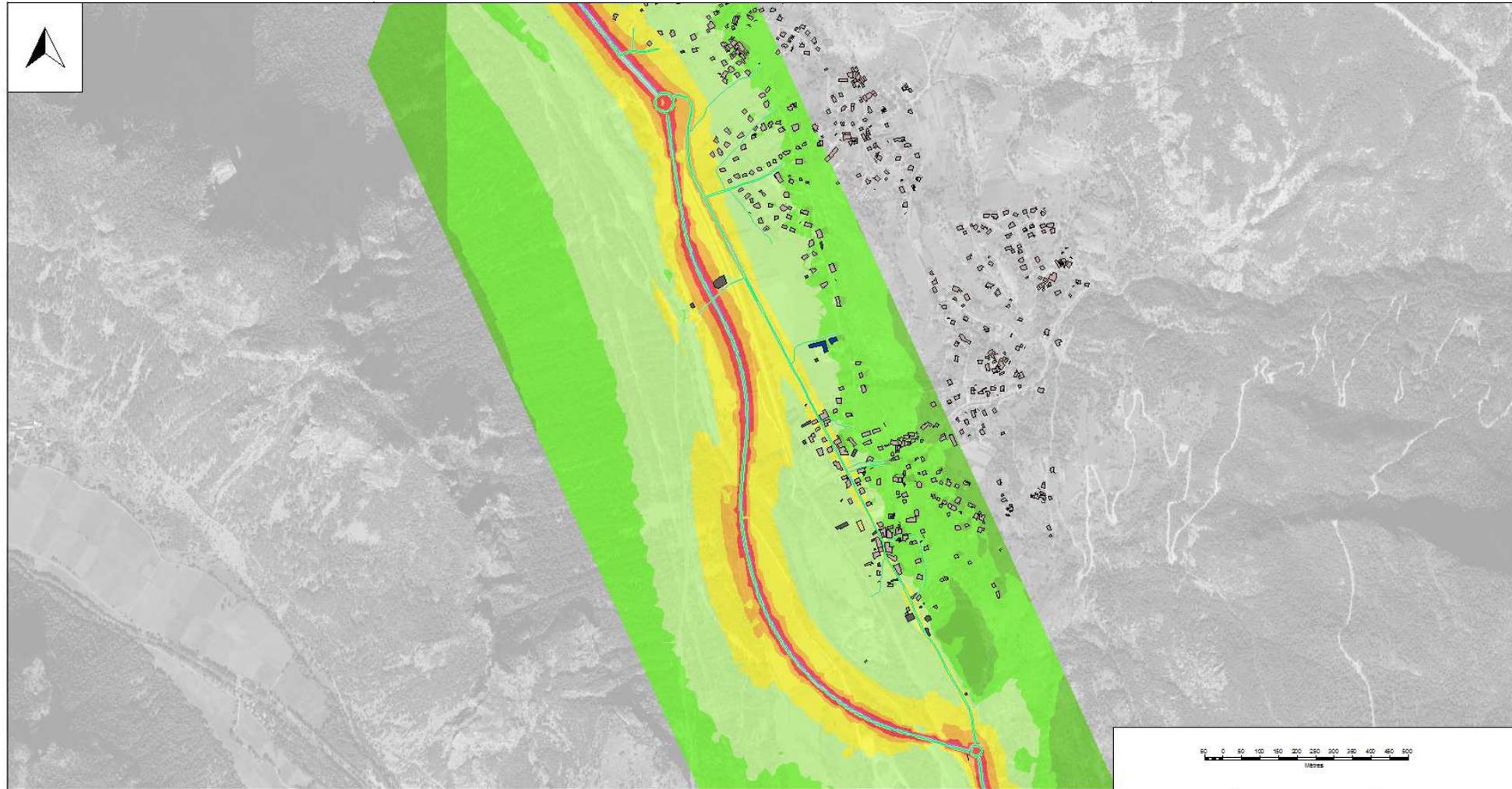


Auteur:	CIA
Indice:	A
Version MithraSIG:	5.4.1
Date: 28/09/2021	Echelle: 1:15000



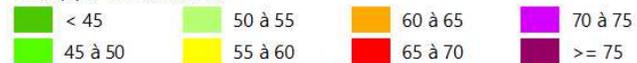
Modélisations acoustiques

Variante 3 « Déviation Plaine longue » – horizon 2050 – période jour



Niveau sonore

en dB(A) à 4 m de hauteur

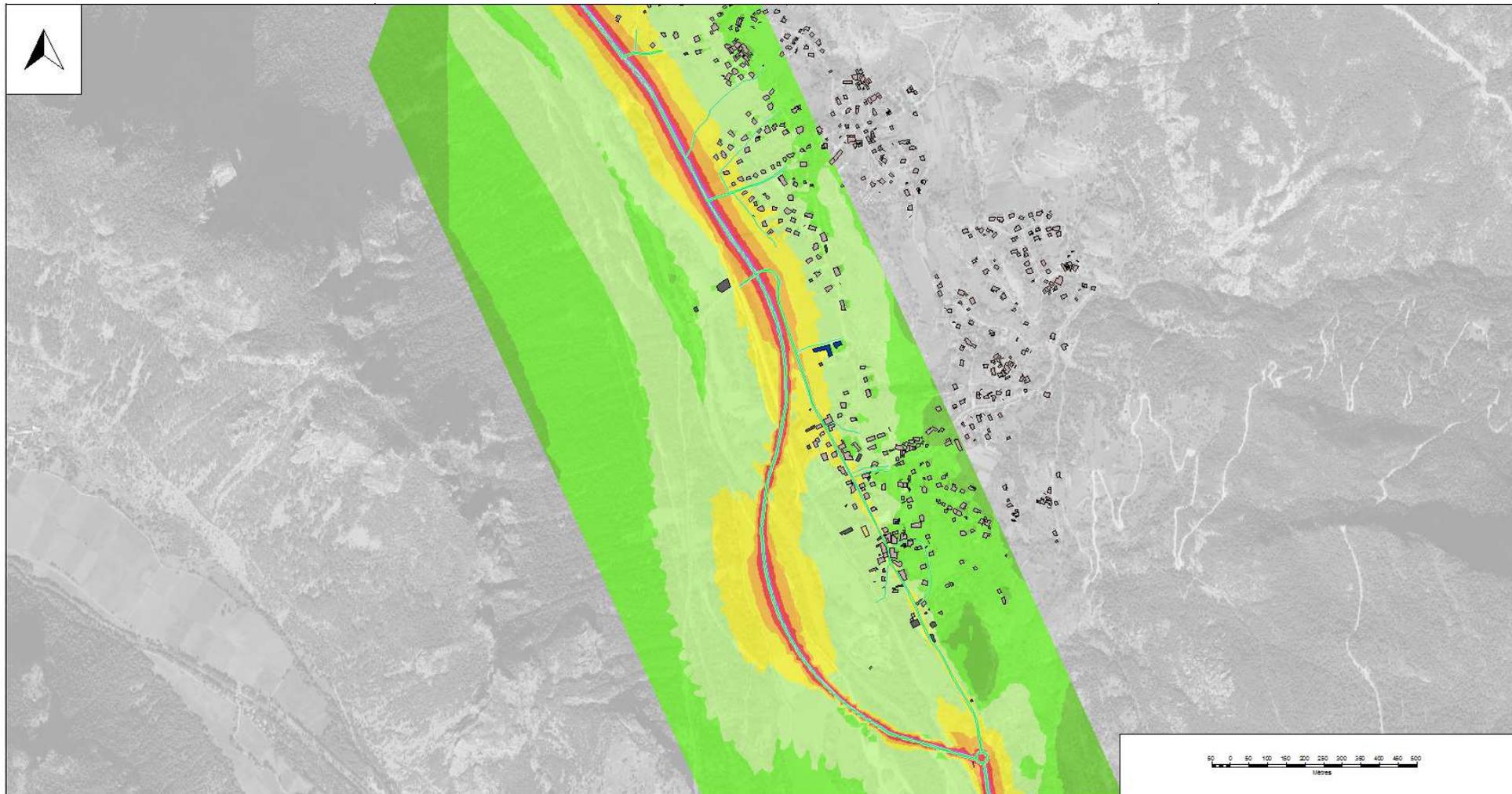


Auteur:	CIA
Indice:	A
Version MithraSIG:	5.4.1
Date: 28/09/2021	Echelle: 1:15000



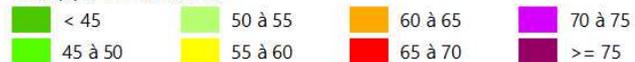
Modélisations acoustiques

Variante 4 « Déviation Durance plaine courte » – horizon 2050 – période jour



Niveau sonore

en dB(A) à 4 m de hauteur

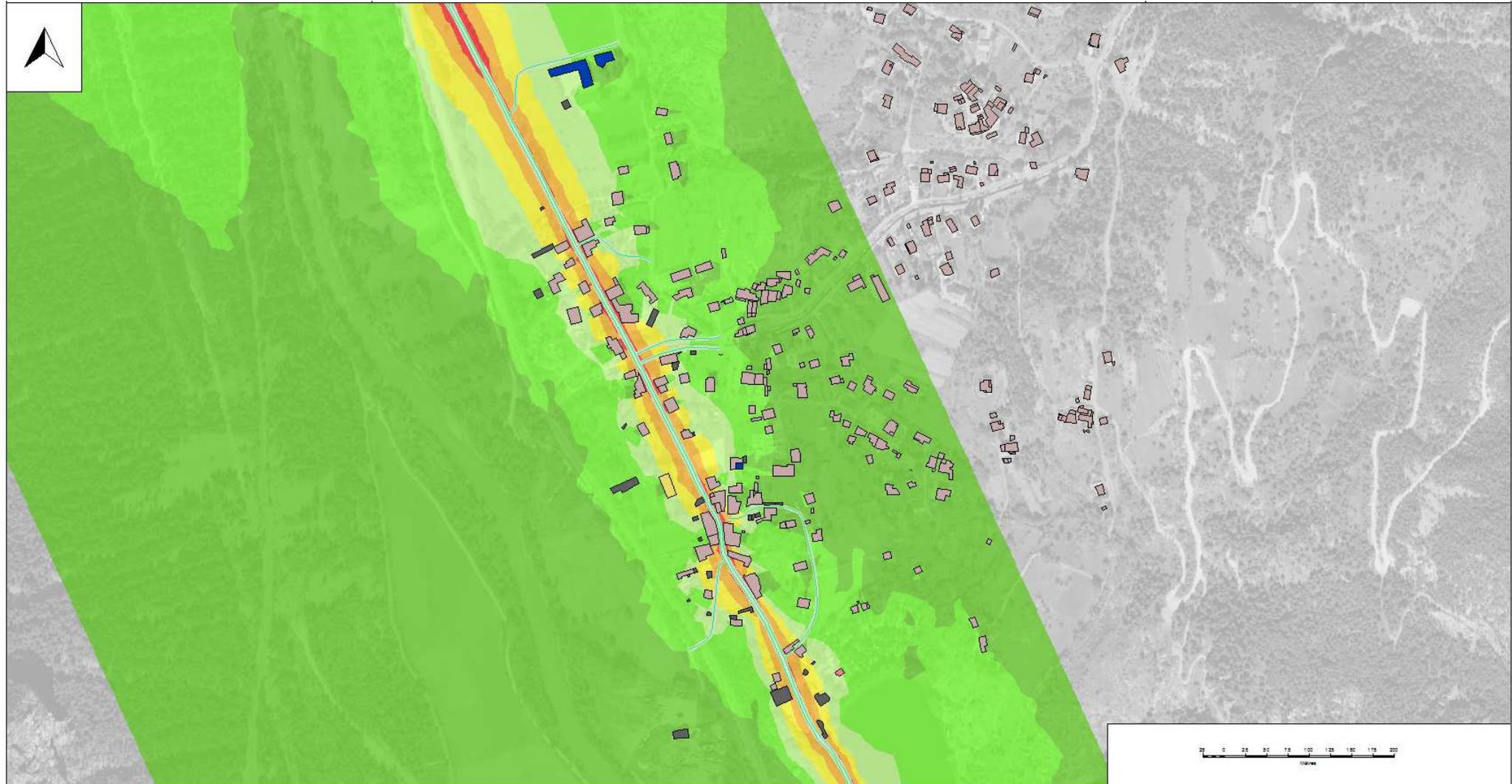


Auteur:	CIA
Indice:	A
Version MithraSIG:	5.4.1
Date: 28/09/2021	Echelle: 1:15000



Modélisations acoustiques

Variante « Aménagement sur place » ZOOM BOURG CENTRE – horizon 2050



Niveau sonore

en dB(A) à 4 m de hauteur



Auteur:	CIA
Indice:	A
Version MithraSIG:	5.4.1
Date: 28/09/2021	Echelle: 1:6500