



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

DREAL PACA

AMENAGEMENT RN 94 AU DROIT DE LA  
ROCHE DE RAME

Réunion publique de présentation des  
variantes du 29/09/2021

Synthèse

11/10/2021– V2

# TABLE DES MATIERES

<b>1</b>	<b>Rappels.....</b>	<b>3</b>
1.1	Contexte du projet .....	3
1.2	Concertation .....	3
<b>2</b>	<b>Synthèse des échanges.....</b>	<b>4</b>
2.1	Concernant l'état des lieux.....	4
2.1.1	<i>Usages de la RN 94 - trafics, vitesse, circulation</i> .....	4
2.1.2	<i>Accidentologie</i> .....	5
2.1.3	<i>Situation acoustique</i> .....	5
2.2	Concernant la présentation des variantes .....	6
2.2.1	<i>Variantes de déviation en tracé neuf</i> .....	6
2.2.2	<i>Variante d'aménagement sur place</i> .....	9
2.2.3	<i>Concernant les premiers éléments de comparaison des variantes</i> .....	10
2.3	Demands formulées en prévision de l'atelier du 12/10 .....	11
<b>3</b>	<b>Les suites du processus.....</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Annexe – Liste des participants.....</b>	<b>12</b>

# 1 Rappels

---

## 1.1 Contexte du projet

La commune de la Roche de Rame est traversée par la RN94, axe principal structurant du réseau routier des Hautes-Alpes qui dessert la haute vallée de la Durance, assure la liaison entre Gap et Briançon et constitue une des liaisons avec le Nord et l'Italie.

L'objectif principal du projet d'**aménagement de la RN94** est de moderniser cet axe au niveau de la **traversée de la commune de la Roche de Rame**, selon les objectifs suivants :

- Assurer aux riverains des conditions de sécurité appropriées et aux usagers de la RN94 des conditions de circulation satisfaisantes ;
- Garantir une bonne insertion du projet dans son environnement ;
- Améliorer la qualité de vie des habitants et favoriser les activités économiques et l'attractivité touristique du territoire.

En 2017, une commande ministérielle a mandaté la DREAL PACA pour actualiser les études d'opportunité du projet à savoir : approfondir le diagnostic et les causes de dysfonctionnement de l'axe en traversée de la Roche de Rame et étudier les possibilités d'aménagement d'une déviation en tracé neuf et d'un aménagement en traversée.

Le Comité de Pilotage du 22 février 2019 a acté le choix de variantes de tracé à approfondir. La **Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL PACA)** poursuit aujourd'hui le travail sur le projet avec :

- La réalisation des études d'opportunité de phase 2
- La réalisation des études préalables à l'enquête publique
- L'organisation de la concertation auprès des habitants et parties prenantes du territoire

## 1.2 Concertation

En parallèle de la réalisation des études techniques, et pour alimenter ces dernières, la DREAL PACA a fait le choix de mettre en place une phase de concertation volontaire. Cette concertation dite continue a pour objectif de préparer la concertation publique réglementaire L 103.2 prévue au 1<sup>er</sup> trimestre 2022. Elle vise notamment à :

- Dialoguer sur les enjeux et objectifs du projet et les principes d'aménagement envisagés ;
- Assurer la meilleure intégration possible des variantes dans l'environnement
- Alimenter le dossier porté à la concertation publique L 103.2

Cette démarche de travail concerté avec les élus, les acteurs locaux et la population est engagée entre mai et octobre 2021, selon le calendrier suivant :

- 6 mai 2021 : **réunion publique** de lancement de la concertation continue
- 17 juin 2021 : **atelier n°1** - approfondissement et enrichissement des orientations prioritaires de développement de la commune
- 29 septembre 2021 : **réunion publique** de partage des variantes étudiées
- 12 octobre 2021 : **atelier n°2** de comparaison des variantes

Les contributions issues de la concertation continue permettront au maître d'ouvrage d'adapter et d'ajuster les différentes variantes étudiées avant leur validation en Comité de Suivi.

*La présente synthèse restitue les échanges qui ont eu lieu lors de la réunion publique du 29 septembre 2021 qui a réuni 36 participants (nota : la liste des participants présents est disponible en annexe).*

## 2 Synthèse des échanges

---

Après un accueil de M. FRISON, maire de la Roche de Rame et Cédric MARY de la DREAL PACA, les échanges se sont organisés autour de 5 principaux temps :

1. Rappels de la démarche
2. État des lieux de la RN 94
3. Enjeux de l'aménagement de la RN 94
4. Présentation des aménagements proposés
5. Suites

La synthèse reprend l'expression des participants suivant les différentes thématiques abordées. Les réponses apportées en séance par le maître d'ouvrage et son maître d'œuvre sont indiquées en bleu.

### 2.1 Concernant l'état des lieux

*Diapositives 13 à 32 du support de présentation*

#### 2.1.1 Usages de la RN 94 - trafics, vitesse, circulation

- Une participante souligne que les poids lourds respectent rarement les limitations de vitesse, en particulier la nuit. Le trafic poids lourds reste d'ailleurs élevé à cette période.
- Une participante précise que la tendance à la diminution du trafic relevée entre 2016 et 2019 est à modérer car contrebalancée aujourd'hui par :
  - Le développement des lignes de bus, notamment des bus qui suppléent le trafic ferroviaire.
  - L'augmentation des livraisons à domicile avec la crise sanitaire : de nombreux véhicules utilitaires traversent ainsi le village.

### 2.1.2 Accidentologie

- Une participante estime que le relevé des accidents officiels ne permet pas de faire ressortir la zone la plus dangereuse du village, située au niveau du rétrécissement du centre ancien.
  - Plusieurs incidents / accidents pouvant aboutir à des drames sont régulièrement évités (en particulier pendant la période estivale) par la vigilance accrue des habitants.
  - Ces incidents / accidents sont notamment liés aux comportements des automobilistes qui ne respectent pas les règles : vitesse excessive, dépassement en traversée de village...

### 2.1.3 Situation acoustique

- Une participante indique que les relevés acoustiques présentés ne rendent pas état de la réalité vécue par les riverains de la RN94.
  - Le résultat des études en traversée du centre ancien semble en deçà du ressenti des riverains ;
  - Il convient de passer une nuit en bordure de la RN 94, afin de se rendre compte des nuisances sonores subies par les riverains de l'axe routier.
- Un participant souligne que les nuisances acoustiques sont fortement accentuées par la traversée de nuit de poids lourds qui passent à grande vitesse et qui n'hésitent pas à klaxonner.
- Une participante ajoute que les nuisances sonores sont également liées à la vitesse de circulation : les véhicules roulent à une vitesse plus élevée que les vitesses autorisées.
- Une participante souhaite savoir s'il est possible de comparer les nuisances selon les différentes variantes proposées. Elle indique que certaines habitations éloignées de la RN 94 subissent également des nuisances du fait de la topographie de la vallée (répercussions du bruit bien au-delà de l'axe routier).
- Cédric MARY, de la DREAL PACA, précise que les relevés acoustiques présentés ont pour but de dresser un état initial de la situation. Une fois la variante préférentielle retenue, les études techniques permettront de mesurer plus précisément, sur chaque habitation, le niveau sonore.
- Cet état initial permet notamment :
  - D'évaluer par la suite l'apport de chaque variante d'aménagement sur la réduction du bruit.
  - De définir des mesures de protections contre le bruit à prendre sur les habitations qui se retrouveraient dans des secteurs au-dessus des seuils acoustiques après réalisation de l'aménagement.
- Guillaume DALMASSO, du cabinet d'études Verdi, précise que les mesures acoustiques prennent bien en compte la topographie, les trafics, les vitesses et les distances : le phénomène de « caisse de résonance » de la vallée est donc pris en compte par le modèle d'études.

## 2.2 Concernant la présentation des variantes

### 2.2.1 Variantes de déviation en tracé neuf

*Diapositives 37 à 63 du support de présentation.*

- Michel FRISON, maire de la Roche de Rame, indique que la voie ferrée au nord du village est située en-dessous du niveau de la RN 94. La hauteur des ouvrages nord de franchissement de la voie ferrée des variantes longues devrait en conséquence être moins importante que celle des variantes courtes qui se raccordent plus en amont.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, indique que des vérifications et précisions seront apportées sur la hauteur des ouvrages de franchissement Nord pour l'atelier du 12 octobre.
- Un participant s'interroge sur l'impact des variantes de déviation sur le devenir de l'entreprise CGA – chalets bois.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, indique que l'entreprise CGA est située dans une zone où l'emprise entre la voie ferrée et la Durance est faible, ce qui est favorable au démarrage d'une déviation : toutes les variantes de déviation impliquent donc un déménagement de l'entreprise ;
  - Michel FRISON précise que l'entreprise était informée de la situation quand elle a fait le choix de s'implanter à cet endroit.
- Un participant s'interroge sur l'impact des variantes de déviation vis-à-vis du rocher de la Calla.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, précise que toutes les variantes de déviation auront un impact sur le rocher. Il sera nécessaire de le creuser en partie afin de permettre à la déviation d'être au même niveau que la RN 94 actuelle.
  - Des études géologiques et hydrogéologiques seront réalisées pour identifier les liens entre le rocher et le lac et s'assurer de ne pas impacter ce dernier en creusant le rocher.
- Une participante s'interroge sur l'intérêt de présenter des variantes de déviation ayant un impact sur le rocher de la Calla avant même que les études géologiques d'impact sur le lac n'aient été conduites.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, rappelle que sur les deux déviations Plaine, l'impact sur le rocher de la Calla est moins important que sur les variantes Durance Voie Ferrée.
  - Des études existent sur les liens du rocher de la Calla avec son environnement proche : la faisabilité d'une déviation creusant le rocher est donc avérée.
  - D'autres données doivent compléter ces études, les sondages n'ont pas été réalisés pendant l'été afin d'éviter de causer des nuisances pour les habitants et les touristes. Ces nouvelles données seront intégrées dans l'avancement des études.

- Isabelle LAMICHE, élue de la Roche de Rame, souligne que le passage de la déviation derrière le rocher de la Calla via le creusement du rocher va permettre notamment de limiter les nuisances sonores sur le lac.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, confirme que les impacts visuels et sonores seraient limités pour le lac.
  - Une coupe détaillée des impacts sur le rocher pourra être présentée lors du prochain atelier.
- Un participant souhaite savoir si le passage en encorbellement au-dessus de la voie ferrée plutôt qu'un creusement du rocher de la Calla a été étudié.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, rappelle que les variantes de déviation sont tenues de respecter des contraintes routières : la démolition d'une partie du rocher plutôt que l'encorbellement est nécessaire pour respecter les contraintes de rayon de ces variantes.
  - Toute dérogation à ces contraintes nécessite une « étude sécurité » conjointe avec le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) avant un arbitrage du ministère des Transports.
  - Ces dérogations sont rares et dépendent fortement du profil routier en amont / aval de l'ouvrage : la RN 94 présente un profil routier (bonne visibilité, vitesse majoritairement à 80 km/h) peu favorable à une telle dérogation.
  - Une dérogation aux contraintes routières serait susceptible de rendre le trafic routier sur la déviation moins sûr et pourrait limiter son utilisation. Or, le report du trafic de transit est l'objectif central des variantes de déviation.
- Un participant souhaite savoir pourquoi aucune variante de déviation ne démarre avant le rocher de la Calla.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi indique que des études préalables ont été menées dans cette perspective.
  - Dans le secteur de la Z.A du Planet où la voie ferrée est au même niveau que la RN 94, cela nécessiterait :
    - De commencer une déviation très en amont pour franchir la voie ferrée
    - De ne pas affecter la Z.A du Planet
    - De traverser la Durance par des ouvrages de franchissement très importants au regard de son lit : impacts hydrauliques forts induisant des mesures de compensation renforcées
  - Dans le secteur entre la Z.A du Planet et l'entreprise CGA où la voie ferrée est au-dessus du niveau de la RN 94, cela nécessiterait :
    - Un ouvrage de franchissement très élevé
    - La construction d'un ouvrage de franchissement avec déplacement de la voie ferrée ou impact sur la Durance, en raison de la faible emprise de l'axe routier

- Un participant souligne qu'il n'est donc pas envisageable, selon les éléments présentés, que les déviations aient un quelconque impact sur la voie ferrée ou la Durance.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, rappelle que les déviations auront un impact sur la voie ferrée. Des ponts routes seront créés pour la franchir.
  - Le lit majeur de la Durance (champ d'expansion des crues) sera également affecté par des ouvrages de franchissement :
  - Des études sont actuellement menées pour vérifier la cohérence de ces ouvrages avec les écoulements de la Durance et limiter leur impact, notamment en développant des ouvrages de décharge
- Un participant souhaite connaître le niveau des déviations par rapport à la voie ferrée, entre les ouvrages Nord et Sud
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, indique que les passages au-dessus de la voie ferrée nécessitent la création de remblais afin que les déviations soient 12 mètres au-dessus de la voie ferrée.
  - En-dehors de ces franchissements, les déviations seraient approximativement au niveau de la voie ferrée existante.
- Un participant s'interroge sur la nature des ouvrages prévus, en-dehors des ouvrages de franchissement nord de la voie ferrée
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, indique que ce sont des ponts-poutres qui seront créés pour le franchissement de la Durance, du torrent de Bouchouse et de la D38 ;
  - Des précisions seront apportées sur ces ouvrages lors de l'atelier du 12 octobre.
- Un participant estime que la variante n°2 (Durance voie ferrée longue) sera vraisemblablement la plus économique pour le maître d'ouvrage. Il considère que le montant des travaux aura un impact décisif sur le choix de la variante.
- Un participant demande les différences de coûts entre les variantes de déviation présentées.
  - Louis VANUXEEM, indique que les différentes variantes n'ont pas de coût stabilisé, à ce jour :
    - La phase d'études actuelle ne permet pas de déterminer l'ensemble des impacts et mesures compensatoires prévues, qui peuvent engendrer des coûts importants.
    - La longueur des variantes, le nombre d'ouvrages de franchissement de la Durance et les voies de rétablissement seront des facteurs importants pour déterminer le coût de chaque variante.
  - Cédric MARY, de la DREAL PACA, indique que le maître d'ouvrage ne souhaite pas présenter de coûts non-stabilisés, susceptibles d'évoluer fortement au fur et à mesure des études :
    - Le cabinet d'études Verdi doit préalablement réaliser un chiffrage précis et stabilisé des différentes variantes, qui sera vérifié et consolidé par le maître d'ouvrage.



- À ce stade il apparaît toutefois que la variante d'aménagement sur place sera certainement moins coûteuse qu'une variante de déviation. Une déviation courte moins coûteuse qu'une déviation longue.
- Les différences de coûts entre les différentes variantes de déviation seront vraisemblablement peu significatives pour être au cœur des échanges, dans le cadre de la concertation.
- Des éléments de coût seront présentés lors de la concertation réglementaire, au début de l'année 2022.

### 2.2.2 Variante d'aménagement sur place

*Diapositives 64 à 73 du support de présentation.*

- Une participante rappelle que des vitesses excessives sont régulièrement enregistrées en traversée du village, malgré des limitations de vitesse. Elle s'interroge sur les outils permettant de faire respecter la limitation de vitesse en traversée de village, notamment dans le cadre de la zone 30 agrandie présentée.
  - Guillaume DALMASSO, du cabinet d'études Verdi, indique que la variante d'aménagement sur place devrait prendre en compte ces éléments et à la fois concilier les usages liés à un trafic de transit et ceux liés à l'apaisement de la traversée.
  - Les nuisances que ces usages engendrent, dans la traversée du village, devront être prises en compte, notamment dans les secteurs les plus habités : les aménagements pourront prévoir des rétrécissements de voiries, des aménagements paysagers réduisant la vitesse, des ralentisseurs, ...
- Isabelle LAMICHE, élue de la Roche de Rame, souligne que les modélisations acoustiques présentées dans le cadre de la variante d'aménagement sur place seront uniquement représentatives en cas de respect des limitations de vitesse, ce qui actuellement n'est pas le cas.
- Une participante indique que la réalisation d'un aménagement sur place ne ferait qu'aggraver la situation actuelle en traversée du village.
- Un participant s'interroge sur l'utilité d'étudier une variante d'aménagement sur place, au vu du peu d'intérêt qu'elle suscite chez les habitants.
  - Cédric MARY, de la DREAL PACA, indique que le maître d'ouvrage a conscience que la variante d'aménagement sur place n'est pas plébiscitée par les habitants de la Roche de Rame.
  - Toutes les variantes d'aménagement de la RN94 doivent être envisagées afin de permettre leur comparaison, d'assurer la bonne tenue réglementaire du dossier qui sera déposé à l'Enquête Publique et de permettre au ministère des Transport d'acter, en toute connaissance de cause, le choix d'une variante dans le cadre du projet. Les études techniques menées actuellement prennent donc en compte trois situations :
    - Situation dans laquelle aucun aménagement ne serait réalisé.
    - Situation dans laquelle une déviation serait réalisée.
    - Situation dans laquelle un aménagement sur place serait réalisé.

### 2.2.3 Concernant les premiers éléments de comparaison des variantes

*Diapositives 74 à 84 du support de présentation.*

- Une participante souhaite savoir si les études réalisées en amont de la précédente Déclaration d'Utilité Publique ont été reprises dans le cadre de la phase d'études actuelle.
  - Cédric MARY, de la DREAL PACA, rappelle que les précédentes études sur le projet ont été réalisées il y a 20 ans de ça. Ce socle d'études a été repris par le cabinet d'études Verdi pour la phase d'études actuelle.
  - Des actualisations ont été nécessaires, au regard de l'évolution forte de la réglementation, notamment concernant :
    - Les référentiels routiers
    - Les contraintes environnementales
    - Les enjeux hydrauliques
    - Les impacts sur le milieu humain
  - Certains projets porteurs d'une DUP ancienne sont parfois remis en question du fait de nouvelles réglementations : le cadre d'opération post-DUP du projet d'aménagement de la RN 94 devra donc être optimisé afin d'éviter cela.
- Un participant souhaite savoir si des plans de relocalisation pour les deux entreprises potentiellement affectées par les variantes de déviation existent et quelles sont leurs modalités.
  - Cédric MARY, de la DREAL PACA, indique que si l'impact des variantes de déviation sur les entreprises est quasiment certains, le calendrier des travaux et le degré d'impact des différentes variantes reste pour l'instant inconnu.
    - C'est le porteur du projet qui mettra en œuvre, à l'issue de la DUP, ces procédures d'acquisition et d'indemnisation : elles doivent permettre aux entreprises concernées de se relocaliser et de poursuivre leur activité.
    - À ces procédures peuvent également s'ajouter des mesures d'accompagnement de la part de la commune ou de la communauté de communes
  - Michel FRISON, maire de la Roche de Rame, rappelle qu'au moment de l'acquisition des locaux par l'entreprise CGA, les propriétaires ont été avertis des enjeux du projet d'aménagement de la RN 94 et du positionnement de la parcelle sur les éventuelles emprises d'une déviation.
    - Dans une perspective de valorisation touristique du village de la Roche de Rame, la relocalisation de ces entreprises est à mettre au crédit du projet.
    - Ces entreprises pourraient d'ailleurs bénéficier du travail actuellement mené par la communauté de communes sur le réaménagement de la Z.A du Planet.

- Par ailleurs, l'emplacement de la casse automobile, dans le lit majeur de la Durance, la place déjà dans une situation périlleuse et remet en question son maintien dans cette parcelle, à moyen-terme.
- Michel FRISON, apporte des précisions concernant les attentes de la mairie sur le raccordement de la déviation à la RN 94 :
  - Au sud volonté de privilégier la solution du rond-point au carrefour en T, au niveau du raccordement. Les emprises laissées libres permettraient de réaménager le parking du lac.
  - Au nord, limiter les impacts du raccordement sur les espaces agricoles.
- La commune étudie actuellement un projet d'extension et de réhabilitation du groupe scolaire : une attention particulière sera portée sur les nuisances sonores dans ce secteur.
  - Cédric MARY, de la DREAL PACA, précise que les mesures acoustiques seront plus contraignantes à proximité du groupe scolaire qui est un établissement sensible.

### 2.3 Demandes formulées en prévision de l'atelier du 12/10

- Compléter les tracés par des coupes reprenant les relevés altimétriques (creusements, remblais, ...).
  - Guillaume DALMASSO, du cabinet d'études Verdi, indique que des profils en long pourront être réalisés, reprenant le terrain naturel et l'ouvrage routier.
  - Une coupe détaillée des impacts sur le rocher pourra également être réalisée.
  - De nouvelles visualisations de l'insertion des ouvrages, dans le cadre des variantes de déviation longues, pourront être réalisées.
- Présenter un maximum de vues des différentes variantes, depuis l'ensemble des secteurs du village.
- Représenter un pont poutre.

## 3 Les suites du processus

---

- 12 octobre 2021 : atelier n°2 – comparaison des variantes
- Partage des résultats de la concertation continue
- Préparation du dossier de concertation publique
- Début 2022 : concertation publique réglementaire