



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

Atelier n°2

12/10/2021

Synthèse

TABLE DES MATIERES

1	Rappels.....	3
2	Synthèse.....	4
2.1	Déroulement de l'atelier	4
2.2	Synthèse des échanges en plénière	4
2.3	Synthèse des ateliers.....	6
2.3.1	<i>Variantes en déviation en tracé neuf</i>	6
2.3.2	<i>Variante aménagement sur place</i>	7
3	Les suites du processus.....	8
4	Annexes.....	9
4.1	Restitution littérale variante 1 – Durance voie ferrée courte.....	9
4.2	Restitution littérale variante 2 – Durance voie ferrée longue	10
4.3	Restitution littérale variante 3 – Plaine longue	11
4.4	Restitution littérale variante 4 – Plaine courte	11
4.5	Restitution littérale aménagement sur place	12
4.6	Liste des 36 participants.....	13

1 Rappels

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 usagers de la RN94 et aux riverains des conditions de sécurité satisfaisantes ;
- Assurer aux usagers de la RN94 des conditions de circulation satisfaisantes en termes de fluidité et de fiabilité des temps de parcours ;
- Maintenir une insertion dans l'environnement correcte ;
- Améliorer la qualité de vie des riverains et favoriser les activités touristiques du territoire.

En 2017, une commande ministérielle a mandaté la DREAL PACA pour étudier les suites du projet.

Le Comité de Pilotage du 22 février 2019 a entériné le choix de trois variantes de tracé. La **Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL PACA)**, maître d'ouvrage du projet, s'est engagée dans l'approfondissement des études d'opportunités pour valider la faisabilité des variantes retenues.

En parallèle, une démarche de travail concerté avec les élus, les acteurs locaux et la population est engagée entre mai et septembre 2021 :

- 6 mai 2021 : **réunion publique** de lancement et de présentation des modalités de la concertation au grand public ;
- 17 juin 2021 : **atelier n°1** - approfondissement et enrichissement des orientations prioritaires de développement de la commune
- 29 septembre 2021 : **réunion publique** de présentation des variantes
- 12 octobre 2021 : **atelier n°2** - qualification des propositions de 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.

Les éléments ci-dessous présentent la synthèse des principaux points qui ont émergé des échanges en plénière et en atelier. Les productions littérales de l'ensemble des ateliers sont jointes en annexe.

2 Synthèse

2.1 Déroulement de l'atelier

L'atelier n°2 qui s'est déroulé le 12 octobre 2021 à la salle polyvalente de la Roche de Rame a réuni 36 participants (*cf. liste des participants en annexe*).

Après un accueil de M. Frison, Maire de la Roche de Rame, les échanges se sont organisés autour de 3 principaux temps :

- Rappel en plénière des variantes d'aménagement étudiées et complément d'information à la suite de la réunion publique du 29/09/2021 ;
- Travail en atelier de qualification des variantes ;
- Partage en plénière des résultats des ateliers et enrichissement par les participants.

La synthèse ci-dessous restitue les échanges qui ont eu lieu en plénière et les principaux éléments émergents des ateliers.

2.2 Synthèse des échanges en plénière

Concernant les raccordements et carrefours

- Les participants souhaiteraient avoir des précisions sur le type de raccordement prévu pour accéder à Champcella / Freissinières dans les différentes variantes d'aménagement en déviation.
 - Le choix d'un carrefour en T semble relativement dangereux pour certains, voire impossible à utiliser en cas de forte circulation ;
 - Ils rappellent qu'au-delà d'un accès routier à Champcella / Freissinières, cette voie permet également de raccorder la voie verte.
- *Louis Vanuxem, du bureau d'étude Verdi, précise que si l'étude comprend à ce stade le principe du maintien de l'accès, le type d'accès n'est pas encore figé. Deux solutions sont effectivement possibles :*
 - *Option 1 : rétablir le point d'échange avec un carrefour en T*
 - *Option 2 : réaliser un passage inférieur avec raccordement au nord*
- Des participants s'interrogent sur la capacité des ronds-points par rapport à un carrefour T à permettre la fluidité du trafic en période de forte fréquentation.
- *Louis Vanuxem souligne que quel soit les types de raccordements retenus, ces derniers devront être dimensionnés en cohérence avec le trafic attendu pour assurer un bon écoulement des flux et une déviation attractive.*
- Michel Moynier, élu à la Roche de Rame, ajoute que les carrefours aménagés, notamment au sud, devront également prendre en compte :
 - L'accès au lac, en lien avec la typologie des personnes qui le fréquente (famille avec enfants)
 - Un accès facilité à la Roche de Rame

- Un participant souhaite savoir si deux ronds-points sont envisageables sur une même commune, à savoir en entrée nord et en entrée sud de déviation.
 - *Cédric Mary, précise qu'il est possible d'avoir plusieurs ronds-points sur à condition de respecter les normes et l'inter-distance réglementaire ;*
 - *Au besoin, l'accès à Champcella pourra être rétabli sur un des deux ronds-points.*

Durée des travaux et horizon de mise en service

- En réponse à une question des participants Cédric Mary, DREAL PACA, rappelle que la date de démarrage des travaux, et donc de livraison des aménagements, dépend de plusieurs facteurs et notamment :
 - Du choix de la variante retenu
 - Du résultat des études (environnementales notamment)
 - De l'accord des partenaires financiers...
- À ce stade, le maître d'ouvrage et son maître d'œuvre planifient 3 à 4 ans de chantier pour une mise en service à l'horizon 2030.

Coût des aménagements

- Les participants souhaitent savoir si les coûts des différentes variantes seront présentés à la concertation, notamment en raison de l'impact que ce dernier pourrait avoir sur le choix d'une variante préférentielle.
- *Cédric Mary confirme que les coûts feront partie des différents critères de comparaison des variantes et de positionnement des co-financiers.*
 - *Le chiffrage des variantes est en cours. Il reste notamment à évaluer le montant des ouvrages d'art et des ouvrages de décharge liés ;*
 - *Une première évaluation des coûts sera établie pour le comité de pilotage ;*
 - *Ces éléments seront présentés en concertation L103.2 / enquête publique.*

Mesures anti-bruit

- Un participant questionne le maître d'œuvre sur les horizons d'intégration des aménagements anti-bruit dans le projet ;
- Louis Vanuxem, Verdi, précise que les mesures anti-bruit doivent être présentées dans le dossier d'enquête publique. La réalisation des aménagements anti-bruit se fait elle en fin de travaux.

Relocalisation des entreprises

- L'ensemble des aménagements en déviation vont avoir un impact sur les entreprises CGA Chalet bois et Lelièvre recyclage et nécessiter leur relocalisation ;
- Michel Frison, Maire de la Roche de Rame, rappelle que si la délocalisation des entreprises est souhaitable, celle-ci doit être travaillée avec la Communauté de communes et la commune. Un important travail d'accompagnement sera ainsi à conduire auprès de ces acteurs économiques.

2.3 Synthèse des ateliers

Au cours des ateliers, les participants ont pu donner leur avis sur les points forts / points faibles de chaque variante étudiée et proposer des pistes d'amélioration.

Les qualifications portées sur chaque variante sont restituées en annexe. Les éléments ci-dessous présentent une synthèse des points portés à l'attention du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre dans le travail sur les variantes.

2.3.1 Variantes en déviation en tracé neuf

Remarques et pistes d'amélioration générales

- L'ensemble des variantes étudiées apportent une solution aux problématiques rencontrées actuellement dans le centre-ancien en traversée de la Roche de Rame ;
 - Éloignement des nuisances du centre du village ;
 - Sécurisation des entrées nord et sud.
- Les variantes de déviation courtes « v1 Durance voie ferrée » et « v4 Plaine » n'apparaissent pas, pour certains participants, comme des déviations complètes :
 - Elles ne permettent pas de résoudre les problématiques de sécurisation des carrefours accidentogènes, notamment de Géro et de la Ruine ;
 - Elles reportent des nuisances, sonores notamment, sur les hameaux Bonnaffés, Pra Paret, Frairies ;
 - Proximité d'un ouvrage d'art qui va fortement impacter le paysage
- Les variantes de déviation longues « V2 Durance voie ferrée » et « V3 Plaine » sont en comparaison des variantes courtes plus complètes :
 - Elles prennent mieux en compte l'ensemble du linéaire de la Roche de Rame, à savoir le centre ancien et les hameaux.
 - Pour certains, ces variantes pourraient être améliorées en positionnant plus en amont l'entrée nord de la déviation (*cf. remarques et pistes d'amélioration sur l'entrée nord de la déviation*) pour éloigner le tracé des hameaux.
- Intégrer dans le projet les mesures d'accompagnement, notamment de protection anti-bruit.
- Les participants s'interrogent sur le coût des différentes variantes et notamment des variantes longues.
- Pour faciliter la compréhension et la visualisation des différentes variantes, des participants demandent à avoir des coupes altimétriques sur la totalité du linéaire en complément des coupes présentées sur les ouvrages d'art.

Remarques et pistes d'amélioration sur l'entrée Sud de la déviation

- Proposer des variantes avec un démarrage de la déviation au niveau de la zone d'activité du Planet
- Privilégier une option de raccordement avec giratoire à une option de raccordement en carrefour en T :

- Un giratoire permet de limiter l'impact sur le rocher de la Calla, de faciliter l'accès au lac et de libérer des places de parking ;
- Il est noté que le giratoire proposé dans les 2 variantes « Plaine » est le moins impactant ;
- Important de prendre en compte dans cet accès la fluidité de la circulation en cas de fort trafic et l'accessibilité au lac depuis le nord.

Remarques et pistes d'amélioration sur l'entrée Nord de la déviation

- Traitement du raccordement Nord déviation / RN 94
 - Limiter au maximum la consommation de terres agricoles cultivées :
 - Consommer un minimum de terres agricoles ;
 - Rétablir les accès des terres agricoles pour limiter les délaissés agricoles ;
 - Réduire l'emprise du raccordement et l'envergure des rétablissements : étudier la réalisation d'un carrefour en T en plan plutôt qu'un giratoire ;
 - Étudier un raccordement plus au nord, en faisant se raccorder la déviation dans la plaine entre les derniers hameaux de la Roche de Rame et la pisciculture pour limiter l'impact sonore et visuel sur les hameaux (altimétrie moins haute → ouvrage d'art moins imposant).
- Intégrer dans le projet la sécurisation des carrefours accidentogènes : Géro, Bonnaffés, la Ruine ;
- Montrer les mesures de protection acoustiques qui seront mises en place pour la déviation ;

Remarques et pistes d'amélioration sur les connexions

- Travailler un accès direct voiture sécurisé à Champcella ;
- Prendre en compte la continuité modes doux et voies vélos :
 - Assurer la continuité mode doux et la connexion à la route des espagnols / voie verte de l'Argentière via un passage souterrain sécurisé au niveau de la route du pont des traverses ;
 - Intégrer dans l'aménagement, le projet de la mairie de poursuite de la voie verte et piste cyclable jusqu'à Saint-Crépin.
- Étudier la possibilité de création d'un accès direct au site gallo-romain de la Rama

2.3.2 Variante aménagement sur place

- Les participants ne soulignent pas de points positifs sur cet aménagement :
 - L'aménagement sur place vient de leur point de vue aggraver les problèmes et nuisances existantes : sécurité, pollution, bruit, aspect touristique du lac...
 - Il ne permet pas de valoriser, voire dévalorise, les investissements réalisés ;
 - De fortes résistances sont exprimées face à la démolition de bâtiments, bâtiment des Croquignards notamment.
 - Pas de valorisation, voire dévalorisation des investissements réalisés

- Parmi les mesures d'accompagnement de l'aménagement sur place :
 - Des participants soulignent l'intérêt de certaines mesures intéressantes : radar tronçon, traitement des carrefours dangereux de Géro et la Ruine ;
 - Au-delà des panneaux, le projet pourrait être amélioré pour intégrer des mesures pour contraindre les conducteurs à respecter réellement les limitations de vitesses ex. ronds-points en entrée de village pour inciter au ralentissement.
- Les participants s'interrogent sur le devenir des habitants des bâtiments démolis. Le maître d'ouvrage précise que toutes démolitions impliquent au préalable des procédures d'acquisition et si nécessaire de relogement des locataires.

3 Les suites du processus

- Poursuite du travail technique
 - Études techniques
 - Travail d'enrichissement / ajustement des variantes suite à la concertation continue
 - Préparation du dossier de concertation publique
- Comité de pilotage
- Comité de suivi
- Concertation publique : 1er trimestre 2022

4 Annexes

4.1 Restitution littérale variante 1 – Durance voie ferrée courte

Points positifs

- Raccordement en T au sud plus pertinent qu'un giratoire → de risque de congestion
- Variante qui apporte une solution aux problèmes du centre-bourg
- Giratoire au sud plus pertinent pour l'accès au lac

Points négatifs

- Variante courte n'est pas une déviation complète : ne comprend qu'une moitié de village
- Ouvrage si proche va défigurer le village
- Raccordement en T au sud est dangereux → idem au nord (congestion, danger)
- Plus de nuisances sonores
- Sécurisation du carrefour de la Ruine
- Consommation de terres agricoles actuellement cultivées
- Rapprochement du tracé des Frairies

Pistes d'amélioration

- Présenter une coupe altimétrique de la variante entière (pas uniquement des ouvrages) → découpe avec relevé altimétrique
- Mettre en place un giratoire en raccordement nord / ou un échangeur
- Pas de tourne à gauche possible vers le lac, lorsqu'on arrive du nord

4.2 Restitution littérale variante 2 – Durance voie ferrée longue

Points positifs

- Meilleur rapport qualité / prix
- Une vraie déviation : va au nord du village
- Rond-point au Sud facilite l'accès au lac
- Permet de restituer de l'espace de stationnement
- Tracé plus régulier
- Ponts moins élevés

Points négatifs

- Bruit Pra Paret
- Question du traitement de l'accès du planet
- Emplacement du carrefour Bonnafès / Gero pas pris en compte (accidentogène)
- Impact visuel pour les hameaux
- Raccordement mode doux route des espagnols
- Question de bouchons en cas de rond-point en lien avec le fort trafic
- Sécurité traversée accès Champcella

Pistes d'amélioration

- Rétablir les accès des terres agricoles
- Travailler l'accès en voiture à Champcella
- Continuité de la piste cyclable : passage en souterrain
- Remonter plus au nord le point de raccordement : faire sortir la déviation dans la plaine entre les hameaux et la pisciculture et sans rond-point
- Au nord créer un échangeur / carrefour plan plutôt qu'un rond-point
- Mesures de protection acoustique
- Raccordement plus au Sud pour intégrer le Planet
- Carrefour plan au nord
- Consommer moins d'espaces agricoles

4.3 Restitution littérale variante 3 – Plaine longue

Points positifs

- Rond-point nord permet diminution de la vitesse
- Entrée nord et sud sécurisées
- Éloignement des nuisances pour le centre du village

Points négatifs

- Nuisances acoustiques aux Bonnaffés et Pra Paret
- Pourquoi rond-point pas plus au nord → mise à l'écart des hameaux nord
- TROP d'ouvrages
- Passe sur le territoire du Champcella

Pistes d'amélioration

- Prévoir un ouvrage pour mobilités douces – route pont des Traverses

4.4 Restitution littérale variante 4 – Plaine courte

Points positifs

- Moins d'impact sur Calla
- Baisse du bruit sur centre-bourg

Points négatifs

- Attention risque coût
- Hameaux Nord non pris en compte (hameaux Pra Paret et Bonnaffés)
- Impact agricole
- Accès ZA Planet non pris en compte
- Gestion et sécurisation des carrefours Nord (Géro / Bonnaffés) et Ruine, non prise en compte

Pistes d'amélioration / risques et points de vigilance (attention)

- Attention aux délaissés agricoles et des liaisons agricoles
- Liaisons modes doux
- Accès direct Rama (site gallo-romain) ?
- Accès giratoires (facilités accès RdR) Sud et Nord
- Baisse des caractéristiques des rétablissements de la RN94 pour diminuer les impacts agricoles ?
- Liaison accès pistes cyclables Argentières ?
- Poids lourds + coupes sur l'ensemble des variantes

4.5 Restitution littéraire aménagement sur place

Points positifs

- Pas d'avis positifs relevé sur l'aménagement sur place
- Nota MOA :
 - Radar tronçon
 - Réduction des nuisances sonores existantes
- Amélioration du transport scolaire au nord
- Traitement des carrefours dangereux : Géro, la Ruine

Points négatifs

- Aggravation de la sécurité des habitants
- Aggravation de la pollution
- Aggravation du bruit
- Maintien dangerosité transport matières dangereuses
- Dégradation urbaine
- Suppression du masque bâti pour quartier des ducs / Frairie
- Idem en vis à vis + parc
- Maintien ou aggravation d'une situation difficile au niveau du marché
- Aspect touristique du lac
- Forte résistance à la destruction des Croquignards

Pistes d'amélioration

- Création de ronds-points d'entrée de village