



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Comité de Pilotage

27 janvier 2023

**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

Dominique DUFOUR – Préfet des Hautes-Alpes

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

Florent MORETTI – DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

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

Ordre du jour

- 1. Contexte et objectifs du projet**
- 2. Avancement du projet depuis le Comité de Suivi
(Avril 2021)**
- 3. Variantes d'aménagement étudiées**
 - Présentation des variantes
 - Analyse comparative des variantes
- 4. Discussion**
- 5. Suites**



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

1. Contexte et objectifs du projet

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

Contexte

- RN 94 : axe structurant des Hautes-Alpes, fonction de desserte et de liaison
- La Roche de Rame : village traversé par un trafic moyen journalier de 8 000 véh/j, supérieur à 13 000 véh/j en période estivale et weekends hivernaux

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





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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

2. Avancement du projet depuis le Comité de Suivi (avril 2021)

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

Précédentes étapes de concertation et d'études

Démarrage des études d'opportunités phase 2 (EO2)	<i>Nov. 2020</i>
Comité de suivi	<i>21 avril 2021</i>
Réunion publique	<i>06 mai 2021</i>
Atelier n°1	<i>17 juin 2021</i>
Séance de travail avec les élus	<i>22 sept. 2021</i>
Atelier n°2 – séance 1	<i>29 sept. 2021</i>
Atelier n°2 – séance 2	<i>12 oct. 2021</i>
Intégration de la concertation dans les EO2	<i>Juin – déc. 2021</i>
Transmission des EO2 au ministère	<i>Février 2022</i>



Actualités depuis février 2022

▪ Phase électorale

- Élections présidentielles : 10 et 24 avril 2022
- Élections législatives : 12 et 19 juin 2022

▪ **Loi 3DS** (promulguée le 21 fév. 2022)

- Délibération du CD 05 en faveur du transfert : 27 septembre 2022
- Discussions CD05 / État
- Décision ministérielle du 04 janvier 2023

▪ **Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures** : fin janvier 2023



3. Variantes d'aménagement étudiées

3.1 Présentation des variantes

3.2 Analyse comparative des variantes

Confirmation des objectifs par la concertation et les études

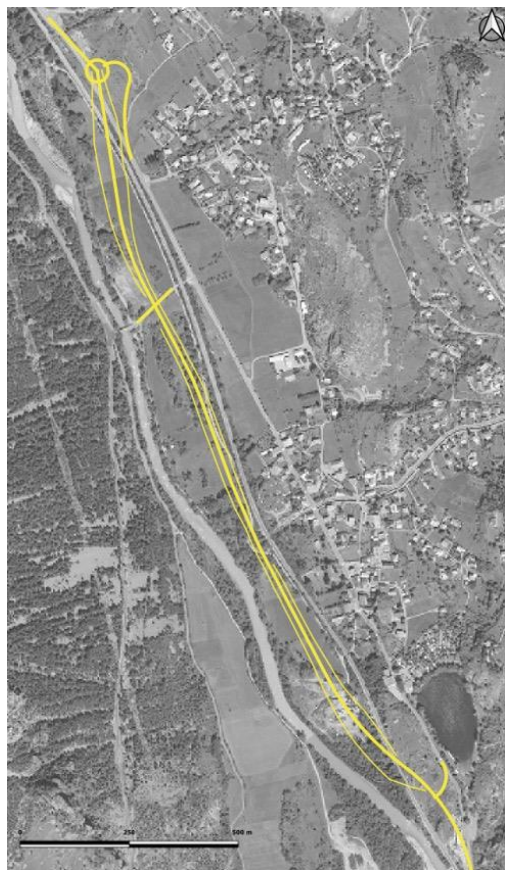
- **Assurer de bonnes conditions de sécurité**
 - Part importante de transit
 - Absence de cheminements sécurisés (piétons/vélos)
 - Non-respect des vitesses réglementaires
- **Améliorer la qualité de vie (bruit, pollution locale)**
 - Pour les riverains de la RN94
 - Pour les usagers fréquentant les espaces publics
- **Améliorer l'attractivité touristique et économique du centre-bourg**
 - Vacance de logements
 - Quasi-disparition de l'activité commerciale
- **Assurer des conditions de circulation satisfaisantes**
 - Enjeu limité au franchissement du passage étroit en centre-bourg



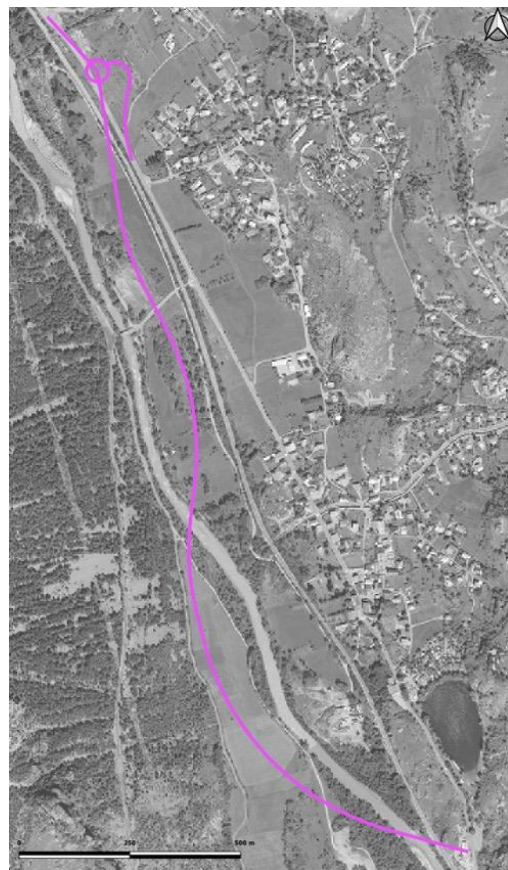
Présentation des variantes étudiées



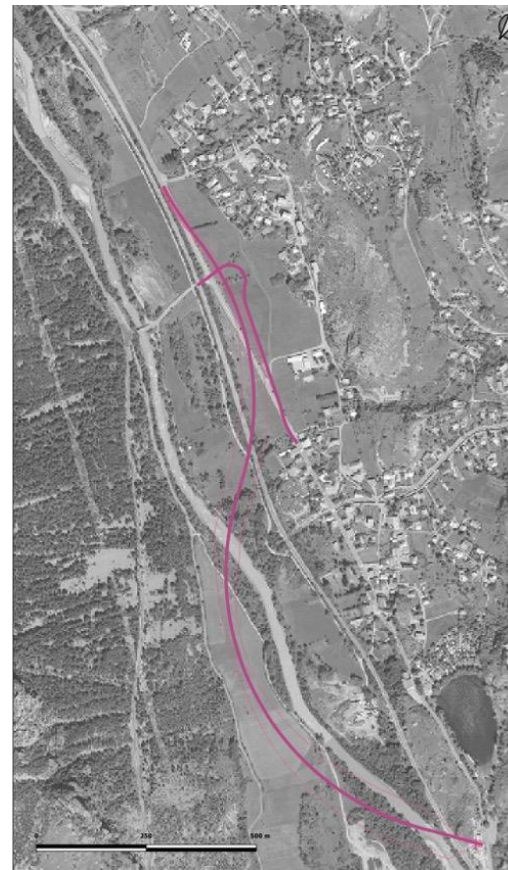
Variante 1
Durance voie ferrée
courte



Variante 2
Durance voie ferrée
longue



Variante 3
Plaine longue



Variante 4
Plaine courte



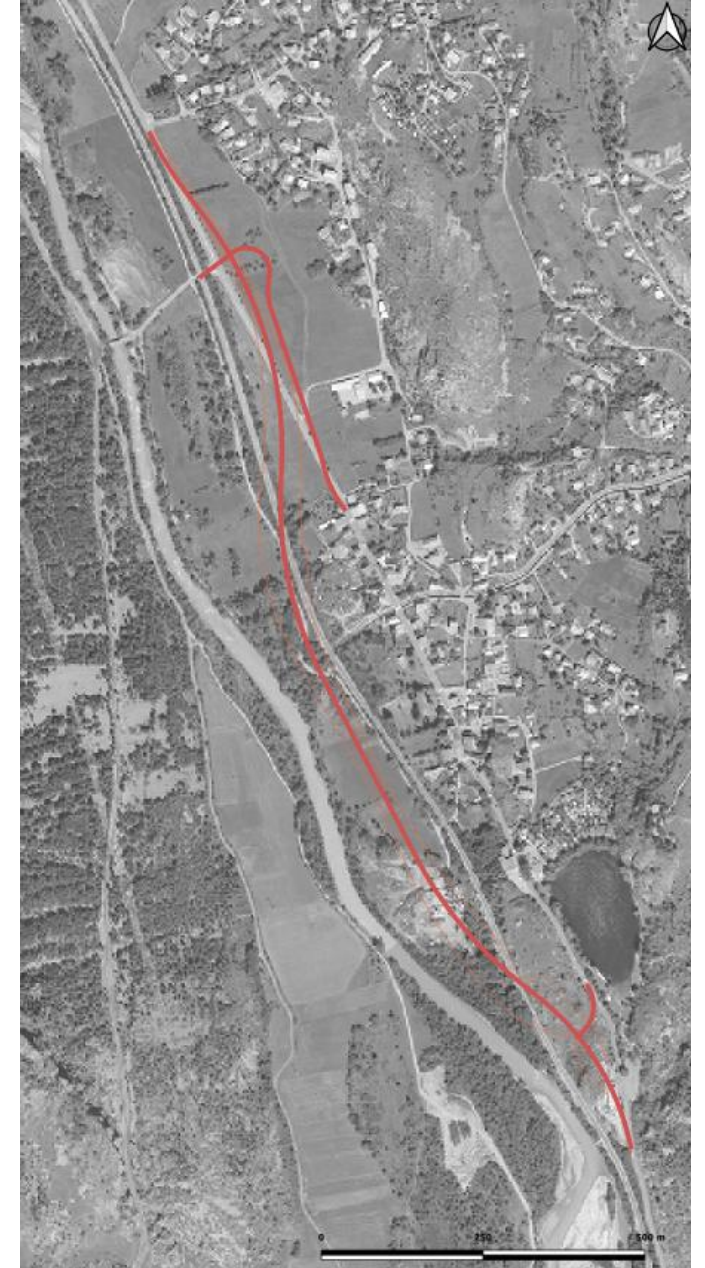
Aménagement
sur place

Présentation détaillée des variantes

Variante 1 : voie ferrée courte

Principales caractéristiques

- 2 ouvrages majeurs de franchissement de la voie ferrée
- « Traversée » de l'entreprise Lelièvre entre la voie ferrée et la Durance
- 2 options de raccordement Sud : carrefour en T / giratoire



Présentation détaillée des variantes

Variante 1 : voie ferrée courte



Présentation détaillée des variantes

Variante 1 : voie ferrée courte



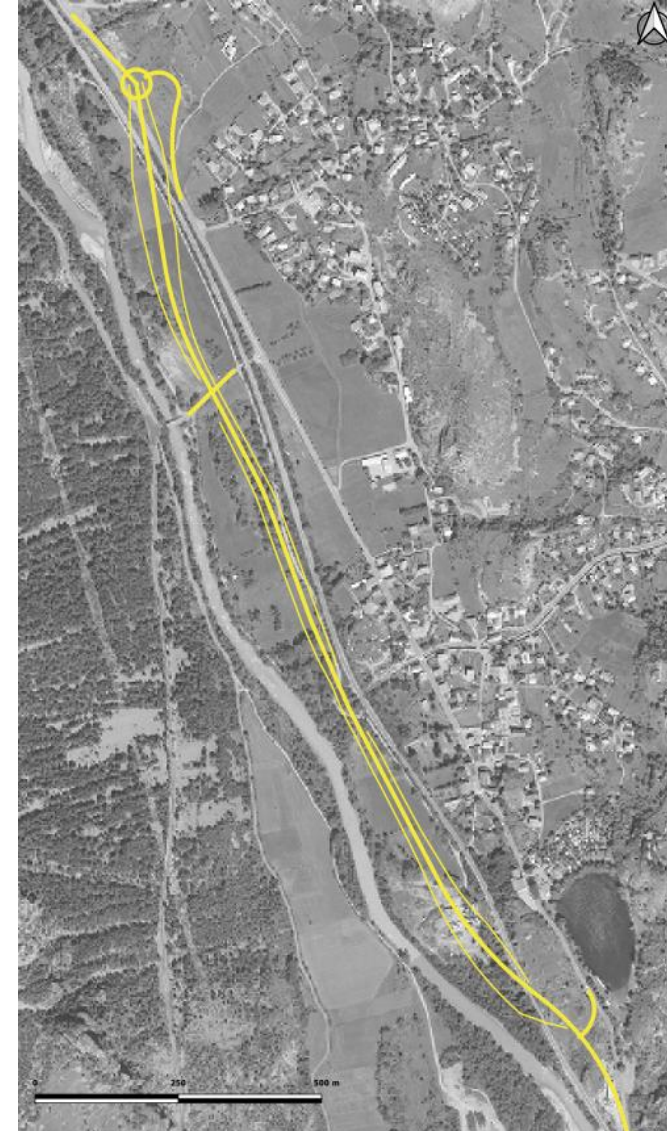
Entrée Nord avec l'ouvrage d'art porté – hauteur 35 m - porté : 150m

Présentation détaillée des variantes

Variante 2 : voie ferrée longue

Principales caractéristiques

- 2 ouvrages majeurs de franchissement de la voie ferrée
- « Traversée » de l'entreprise Lelièvre entre la voie ferrée et la Durance
- 2 options de raccordement Sud : carrefour en T / giratoire
- Raccordement à la RN94 existante au nord (Bonnaffés) par un carrefour giratoire
- Rétablissement du carrefour avec la RD38 (Pont des Traverses)



Présentation détaillée des variantes

Variante 2 : voie ferrée longue



Présentation détaillée des variantes

Variante 2 : voie ferrée longue



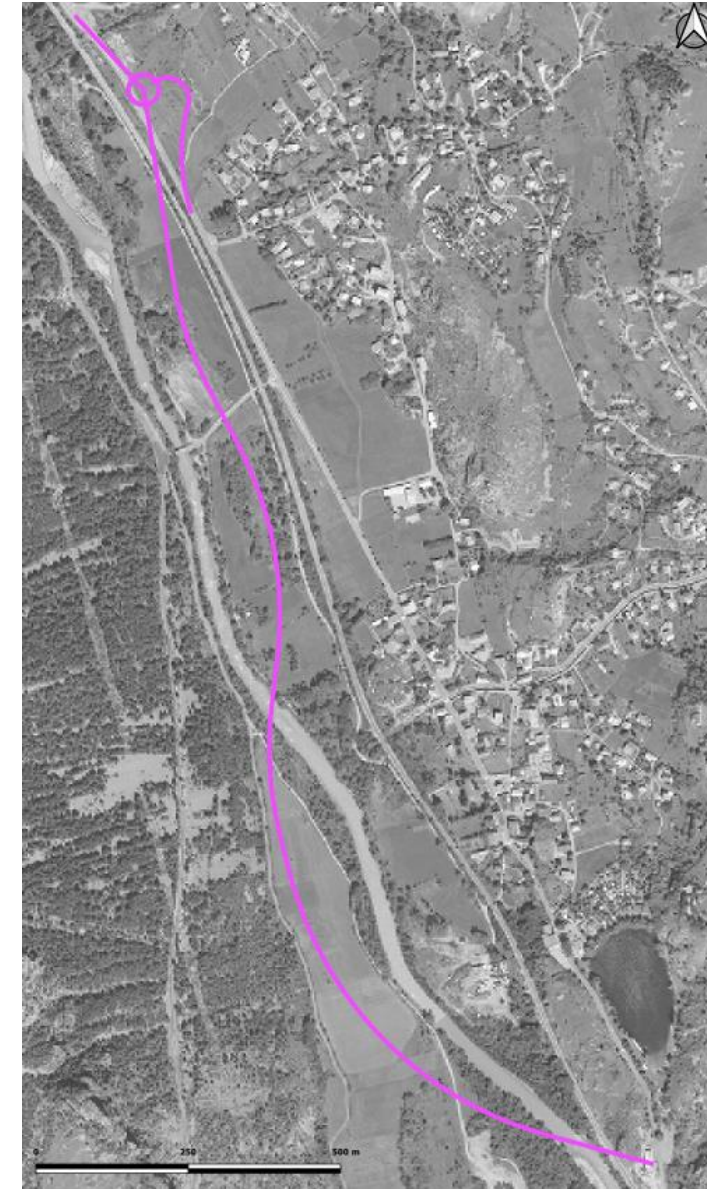
Dimension ouvrage
Hauteur : 28 m (point le plus haut)
Hauteur : 12 m (entre la plaine et le tablier du pont)

Présentation détaillée des variantes

Variante 3 : Plaine longue

Principales caractéristiques

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

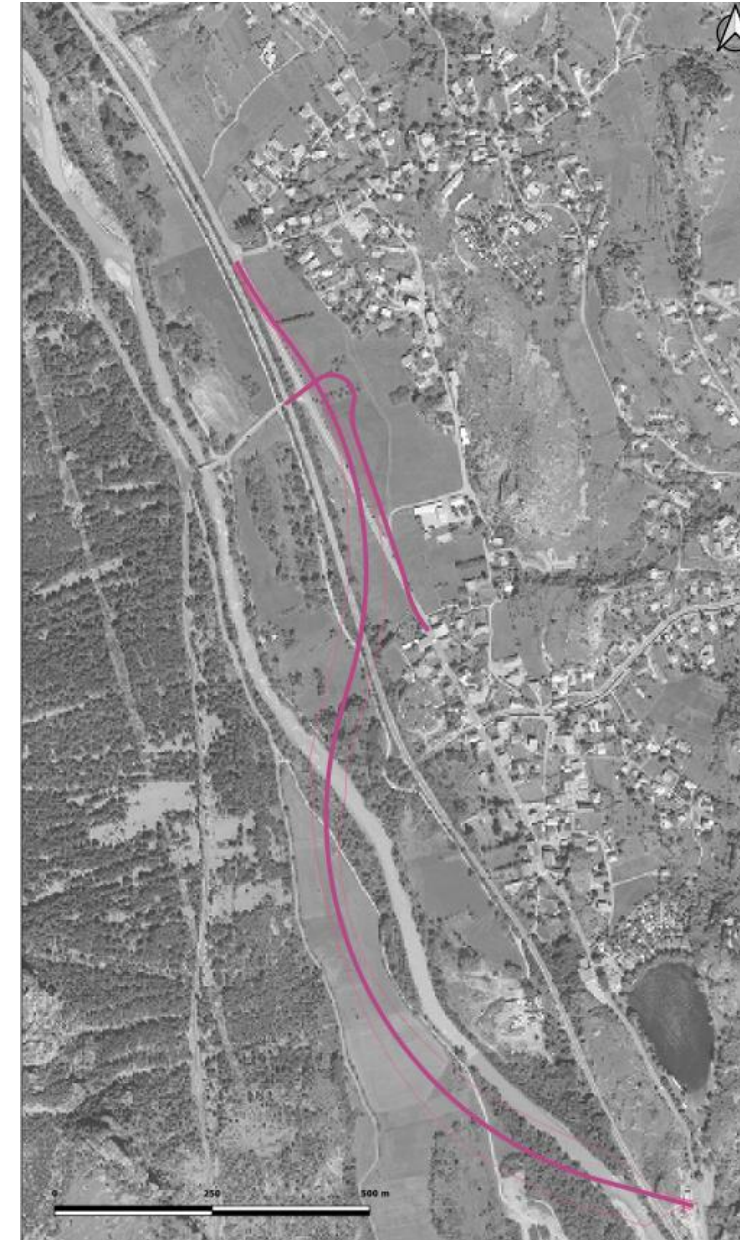


Présentation détaillée des variantes

Variante 4 : Plaine courte

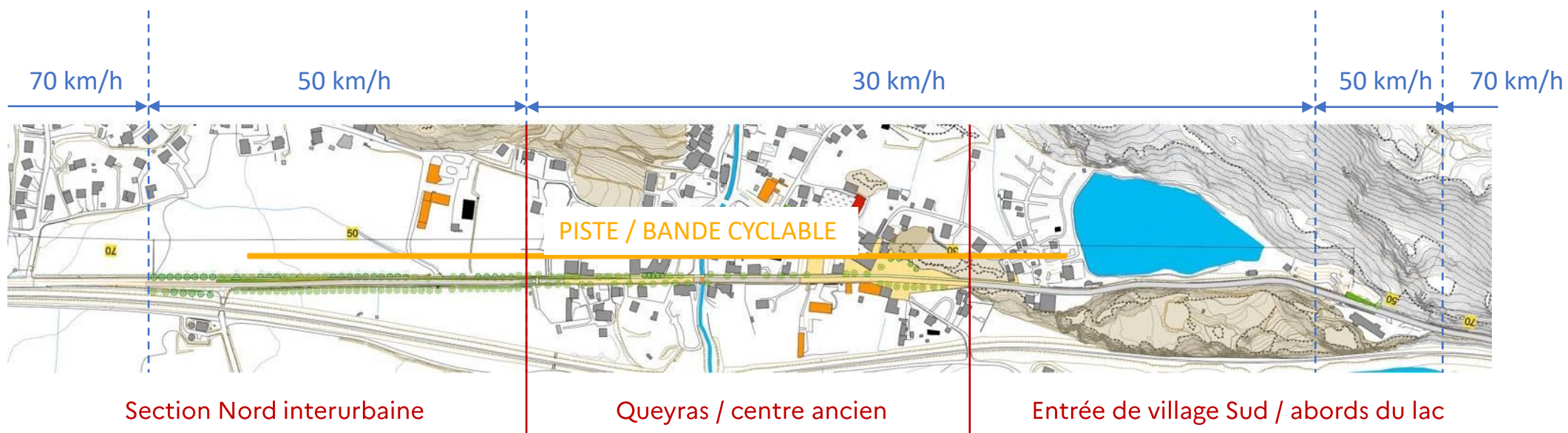
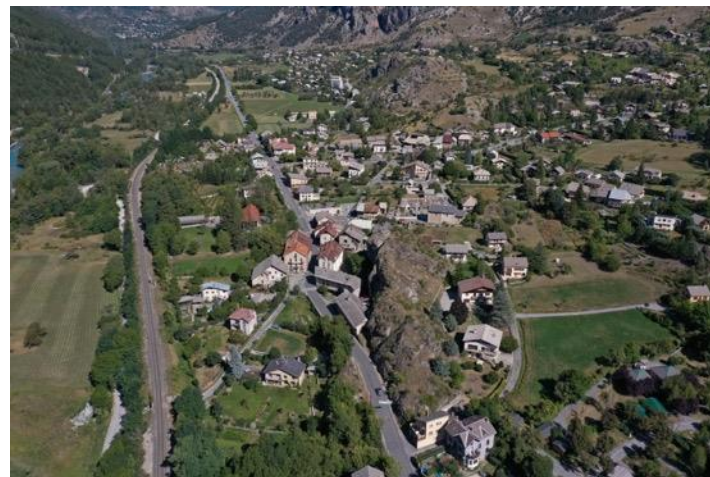
Principales caractéristiques

- Passage coté opposé de la Durance : 3 ouvrages majeurs de franchissement du cours d'eau et/ou de la voie ferrée
- Raccordement à la RN94 existante :
 - Au nord, idem variante 1
 - Au Sud, au niveau de l'entreprise CGA en longeant le rocher de la Calla



Présentation détaillée des variantes

Aménagement sur place



Présentation détaillée des variantes

Aménagement sur place – Entrée Sud / abords du lac

- **Ajustement de comportements en traversée de zones habitées :**
 - 70 km/h en amont de l'entrée de ville ; 30 km/h le long du lac
 - Traitement paysager : mobilier et végétal
- **Mise en valeur du lac et sécurisation des abords, connexion avec le centre-ancien :**
 - Trottoir et cheminements cyclables au nord du lac
 - Sécurisation du passage piéton entre le parking prévu et le lac
 - Protection visuelle et phonique du lac vis-à-vis de la route / élargissement des berges
- **Amélioration des conditions de circulation et de la sécurité routière :**
 - Maintien d'une chaussée large pour la gestion du trafic,
 - Bandes dérasées en bord de chaussée



1. Sécurisation de la traversée de la RN94 entre le lac et le futur parking
2. Cheminement doux et séparation visuelle / phonique entre route et lac
3. Amélioration de l'accès au parking du lac (visibilité / sécurité)



Présentation détaillée des variantes

Aménagement sur place – Queyras / centre-ancien

Sur l'ensemble de la traversée du centre-ancien

- Revêtement de chaussée différent en zone 30
- Cheminements cyclables et trottoirs continus
- Aménagement de places de stationnement
- Zones de plantations entre lac et village

Traitement du goulot d'étranglement

- Élargissement de la voie : croisement des véhicules et création de chemins modes doux
- Impact sur le bâti, suivant le tracé envisagé :
 - **Tracé en coude** : Maison des Croquignards et immeuble associé
 - **Tracé droit** : 3 à 4 bâtiments (hôtel du lac, le « central », etc.)

→ dégagement de visibilité, traitement paysager, mise en valeur du rocher, potentiel d'aménagement d'une place



Présentation détaillée des variantes

Aménagement sur place – Section nord interurbaine



Vue entrée
Nord avec
l'alignement
complété



- **Chaussée en double sens : 70 km/h à partir du carrefour de la RD338 ; 50 km/h à partir de la RD38**
- **Amélioration des conditions de circulation et de la sécurité routière :**
 - Liaison piste cyclable séparée de la RN94 (bande végétalisée et piste)
 - Suppression des obstacles
- **Traitement de l'entrée de ville :**
 - Chicane marquée au niveau du panneau d'entrée de ville
 - 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)**



3. Variantes d'aménagement étudiées

3.1 Présentation des variantes

3.2 Analyse comparative des variantes

Analyse comparative des variantes

Expressions du public lors de la concertation

- **Majorité de contributions sur les variantes en déviation**
 - Dans l'ensemble, les déviations apportent des réponses aux besoins du centre-ancien
 - Plusieurs propositions d'amélioration concernant les entrées (Nord / Sud) et raccordements à la voirie actuelle
- **Variante de déviation « longues » considérées comme plus complètes**
 - Prise en compte du centre-ancien et des hameaux
- **Peu de points positifs relevés pour l'aménagement sur place**
 - Anticipation d'une aggravation des problèmes et nuisances
 - Intérêt de certaines mesures de sécurité routière : traitement des carrefours, incitations à ralentir
 - Rejet des perspectives de démolition

Analyse comparative des variantes

Variante 3 & 4 écartées en raison d'impacts majeurs

▪ Coût élevé

- Variante 3 : 97 M€
- Variante 4 : 81 M€

▪ Franchissement Durance

- Linéaire important
- Ouvrages d'art et de transparence hydraulique conséquents

▪ Impacts sur l'environnement

- Traversée lit majeur Durance et zones humides : territoire classé Natura 2000, présence d'espèces protégées, ...
- Consommation de parcelles agricoles

Analyse comparative des variantes

Réponse aux objectifs et enjeux locaux

	Variante déviation 1 Voie ferrée courte	Variante déviation 2 Voie ferrée longue	Aménagement sur place
Améliorer la sécurité routière	- Sécurisation du centre-bourg		<ul style="list-style-type: none"> - Diminution de la vitesse - Fluidification et apaisement du trafic - Sécurisation des déplacements à piétons / vélos
Réduire les nuisances et améliorer la qualité de vie	<ul style="list-style-type: none"> - Diminution de l'exposition à la pollution - Forte diminution du bruit dans le village (légère augmentation à l'arrière des habitations à l'ouest de la RN94) - Eloignement de la route par rapport aux hameaux au Nord pour la variante 2 		<ul style="list-style-type: none"> - Réduction du bruit - Exposition à la pollution inchangée
Développer l'attractivité du centre-bourg	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration du cadre de vie permettant le développement touristique, économique et des projets urbains - Réponse aux objectifs fixés dans l'étude de programmation de la commune 		<ul style="list-style-type: none"> - Destruction de plusieurs bâtiments - Requalification de l'espace public et mise en valeur du rocher et du lac - Développement de l'offre de stationnement
Assurer des conditions de circulation satisfaisantes	- Légers gains de temps		<ul style="list-style-type: none"> - Suppression du point dur au niveau du passage étroit - Légères pertes de temps dues à la baisse des vitesses pratiquées

Analyse comparative des variantes

Coût du projet

Variante déviation 1 Voie ferrée courte	Variante déviation 2 Voie ferrée longue	Aménagement sur place
65 M€	75 M€	9 M€

- **Bilan socio-économique négatif à très négatif des variantes :**
 - Variation des temps de parcours négligeables
 - Avantages très localisés le long de la RN94, nombre de bénéficiaires limité
 - Des gains de sécurité peu valorisés : en l'absence de zones d'accumulation d'accidents et du maintien d'une chaussée bidirectionnelle sans séparateur

Analyse comparative des variantes

Impacts environnementaux

	Variante déviation 1 Voie ferrée courte	Variante déviation 2 Voie ferrée longue	Aménagement sur place
Milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> - 9,8 ha d'habitats dont 2,8 ha d'habitats communautaires - 1,6 ha de zones humides - Présence d'espèces protégées (écureuil roux, hérisson d'Europe, chiroptères) 	<ul style="list-style-type: none"> - 13,5 ha d'habitats d'espèces protégées dont 5,7 ha d'habitats communautaires - 1,8 ha de zones humides - Présence d'espèces protégées (écureuil roux, hérisson d'Europe, chiroptères) 	Pas d'impact
Risque inondation	<ul style="list-style-type: none"> - Champ d'inondation de la Durance - Impact inférieur à 8cm - 25 000 m³ de remblais - Mesures de compensation à prévoir 	<ul style="list-style-type: none"> - Champ d'inondation de la Durance - 5 ouvrages de décharge - Impact inférieur à 8cm - 85 000 m³ de remblais - Mesures de compensation à prévoir 	Pas d'impact
Ressource en eau	<ul style="list-style-type: none"> - Diminution de la pollution sur la RN94 (baisse trafic) - Réseau d'assainissement : gestion risque pollution chronique et accidentelle 		Limitation des risques de pollution (assainissement)
Activité agricole	<ul style="list-style-type: none"> - 4,2 ha de terres consommés - Mesures de compensation à prévoir 	<ul style="list-style-type: none"> - 4,3 ha de terres consommés - Mesures de compensation à prévoir 	Pas d'impact
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> - Terrassement du rocher (sud) - Au nord, ouvrage important de franchissement de la voie ferrée - Effet de coupure limité 	<ul style="list-style-type: none"> - Terrassement du rocher (sud) - Au nord, ouvrage important de franchissement de la voie ferrée 	Pas d'impact

Analyse comparative des variantes

Calendrier prévisionnel de mise en œuvre

2023	<ul style="list-style-type: none">- Études préalables à l'enquête publique- Préparation du CPER 2023-2027
2024-2025	<ul style="list-style-type: none">- Consultations préalables et finalisation études- Enquête publique- Arrêté de DUP
2026-2027	<ul style="list-style-type: none">- Études de conception détaillée- Acquisitions foncières- Autorisations environnementales
2028	Démarrage des travaux
2030	Mise en service

Pour l'aménagement sur place, diminution significative des délais liée à :

- La préparation de l'enquête d'utilité publique (étude d'impact)
- Aux procédures d'autorisation environnementale

Analyse comparative des variantes

Synthèse

- **Variantes en déviation répondent aux objectifs du projet mais très impactantes**
 - Variante déviation 1 moins impactante que la variante déviation 2
- **En cas de choix d'une variante en déviation, alerte sur :**
 - Difficultés à financer au regard des investissements nécessaires
 - Raison impérative d'intérêt public majeur et absence de solution alternative de moindre impact particulièrement difficiles à justifier
 - Incertitudes fortes sur l'aboutissement du projet au regard des enjeux environnementaux et autorisations environnementales à obtenir
- **Variante aménagement sur place pourrait représenter une solution alternative**
 - Moins impactante que les déviations
 - Répond partiellement aux objectifs
 - Des pistes d'amélioration restent à creuser



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

4. Temps d'échange

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*

5. Suites

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



Suites

- **Préparation de la concertation réglementaire avec la mairie**
- **Concertation réglementaire**
- **Choix d'une variante préférentielle**
- **Lancement des études préalables à la DUP**