



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

COPIL

2 mars 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

Dalila ZANE – Sous-Préfète 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

Michel FRISON – Maire de la Roche de Rame

**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. Rappels COPIL du 27 janvier**
- 3. Précisions sur les coûts suite au COPIL du 27 janvier**
- 4. Proposition de démarche de travail pour la suite**
- 5. Discussions**
- 6. 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
- Roche de Rame : village traversé par un trafic moyen journalier de 8 000 véh/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





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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

2. Rappel du COPIL de janvier 2021

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



Rappel de l'ODJ et du déroulement du COPIL

- **Introduction de M. le préfet des Hautes-Alpes**
- **Présentation de la DREAL PACA**
 - Partage de l'avancement du projet depuis le comité de suivi d'avril 2021
 - Partage des variantes d'aménagement étudiées
 - Présentation des variantes
 - Analyse comparatives des variantes
- **Discussions**
- **Suites du travail**

Synthèse de l'expression des participants (1/3)

- **Les acteurs locaux ont rappelé les enjeux et problématiques à traiter par un aménagement de la RN94, dont notamment :**
 - Maîtriser les vitesses de circulation et sécuriser la traversée du village
 - Revitaliser le village
 - Développer les mobilités douces : piétons, vélos
 - Contribuer au développement économique et touristique du village
 - Développer le stationnement
 - Développer les potentialités d'urbanisation

- **La mairie, la communauté de communes et l'association Déviation RDR ont rappelé leur détermination en faveur de la réalisation d'une déviation, au regard du projet urbain communal et du projet de territoire (*cf. réflexion du SCoT*)**
 - L'aménagement sur place ne leur apparaît pas être à ce stade en mesure de répondre à ces enjeux
 - Le fait de travailler sur l'aménagement sur place leur paraît être de nature à hypothéquer la capacité à obtenir la déviation

Synthèse de l'expression des participants (2/3)

- **L'État, la Région, le Département et les parlementaires entendent la position exprimée en faveur d'une déviation**
- **La DREAL partage les difficultés environnementales et financières liées à un projet en déviation** ainsi que les risques que cela fait peser sur la **capacité à le réaliser**
- **La Région et le Département vont soutenir la commune et la communauté dans leur démarche en faveur du projet**
 - Ils rappellent **l'importance de pouvoir élargir le projet au-delà de la déviation** (projet urbain et de territoire conditionné à la réalisation de la déviation) afin qu'il soit **plus cohérent avec leur politiques publiques** pour participer à son financement
- **L'État, la Région et le Département recommandent aux acteurs locaux de continuer à porter le projet de déviation sans fermer la porte**, dans un second temps, à un projet **d'aménagement sur place**



Synthèse de l'expression des participants (3/3)

- **Les participants ont acté de l'importance de consolider le projet urbain et intercommunal pour appuyer le projet d'aménagement de la RN94 (déviation ou ASP) en cohérence notamment avec :**
 - La planification urbaine
 - Les politiques publiques départementales, régionales et nationales



Décisions du COPIL du 27 janvier et des suites

- **Conforter l'argumentaire en faveur de la variante n°2 de la déviation par une présentation du projet urbain et du projet communal conditionné par cet aménagement**
 - Informations à réunir par la commune et l'intercommunalité sur le projet urbain et le projet intercommunal
 - Travail avec la DREAL sur la présentation des projets et de l'argumentaire afin de constituer un dossier de présentation global du projet urbain de La Roche de Rame et intercommunal et de déviation

- **Approfondir la solution d'aménagement sur place**

Suite au COPIL

- **Rencontre entre M. GIRAUD, député des Hautes-Alpes et le ministre des Transports**
- **Courrier de M. GIRAUD au Préfet des Hautes-Alpes**



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

3. Précisions sur les coûts

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

Précisions sur les coûts présentés en COPIL

	Variante déviation 1 Voie ferrée courte	Variante déviation 2 Voie ferrée longue
	65 M€ TTC	75 M€ TTC
Longueur	1,8 km	2,3 km
Ouvrages	Franchissement voie ferrée : Au Sud : ouvrage pont-poutre à 3 travées (L : 110 m) Au Nord : ouvrage bow-string (L : 150 m)	Franchissement voie ferrée : Au Sud : ouvrage pont-poutre à 3 travées (L : 110 m) Au Nord : ouvrage bow-string (L : 105 m)
Ouvrages de décharge hydraulique	Aucun ouvrage de décharge 1 rétablissement hydraulique sous la voie ferrée	5 ouvrages de décharge
Terrassement	Remblai : 200 000 m ³	Remblai : 330 000 m ³

Précisions sur les coûts présentés en COPIL

Evolution des coûts par rapport au projet étudié en 2006 (actualisé en 2018)

- Contraintes hydrauliques sous évaluées (absence de modélisation hydraulique) : ouvrages de décharges hydrauliques, profil en long différent pour être au dessus de la crue centennale donc volumes de remblais plus importants
- Complexité des ouvrages d'art sous-évaluée
- Chiffrage du déplacement de l'entreprise non prévu en 2006 (forfait)
- Forfait mesures environnementale et mesures d'accompagnement
- Poste aléa et imprévus plus important (20%)
- Réactualisation des prix 2021



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

3. Proposition de démarche de travail pour la suite

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

Proposition de démarche pour la suite en lien avec le relevé de décisions du COPIIL

Dans un 1^{er} temps :

- **Formaliser en priorité un argumentaire support pour porter le projet de variante n°2 (déviation) cohérent avec les enjeux de la collectivité**
 - En mobilisant l'appui technique de la DREAL PACA
 - En intégrant le projet urbain communal, le projet de développement intercommunal
 - En travaillant les synergies du projet avec l'aménagement de la RN 94
- **Identifier ensuite les points clés du projet à intégrer dans une variante en aménagement sur place : valorisation du lac, stationnement, rocher d'escalade...**

Dans un 2nd temps : suivant les 1^{ers} résultats des discussions avec les partenaires co-financeurs
→ **échanges entre l'Etat, la commune et les partenaires pour convenir du processus de travail pour la suite**



Proposition d'organisation du 1^{er} temps

- **Organisation d'une réunion de travail entre la commune de la Roche de Rame et la DREAL :**
 - Partager le projet urbain, sa mise en œuvre, les éléments nouveaux (actualisation), ...
 - Travailler sur la présentation de l'intégration de la déviation (variante 2) avec le projet urbain :
 - Réduction de la vitesse
 - Stationnement
 - Densification de l'habitat
 - Couture urbaine
 - Préservation / valorisation du site touristique du lac
 - Revitalisation du cœur de ville
 - ...
- **Organisation d'une réunion de travail avec la communauté de communes, le SCoT et la DREAL**
 - Préciser l'articulation du projet avec les objectifs du SCoT et du projet intercommunal
 - Partager les réflexions engagées à l'échelon intercommunal (cf. en lien avec le SCoT) : évolutions démographique, implantation de nouveaux habitants, ...
- **Mise en forme d'un dossier support par la DREAL PACA à l'attention de la commune et de l'intercommunalité**
- **Portage du dossier élaboré par les acteurs locaux auprès des partenaires politiques et financiers (Etat, Région, Département...) dans une logique de contractualisation (en lien avec les perspectives de conventionnement à venir : CPER, ...)**



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

4. Echanges

**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

- Organisation du travail avec entre la commune, la communauté de communes et la DREAL
- Formalisation du dossier par la DREAL PACA
- Portage du projet par la commune, la communauté de communes auprès des partenaires : Etat, Région, Département



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Slides joker

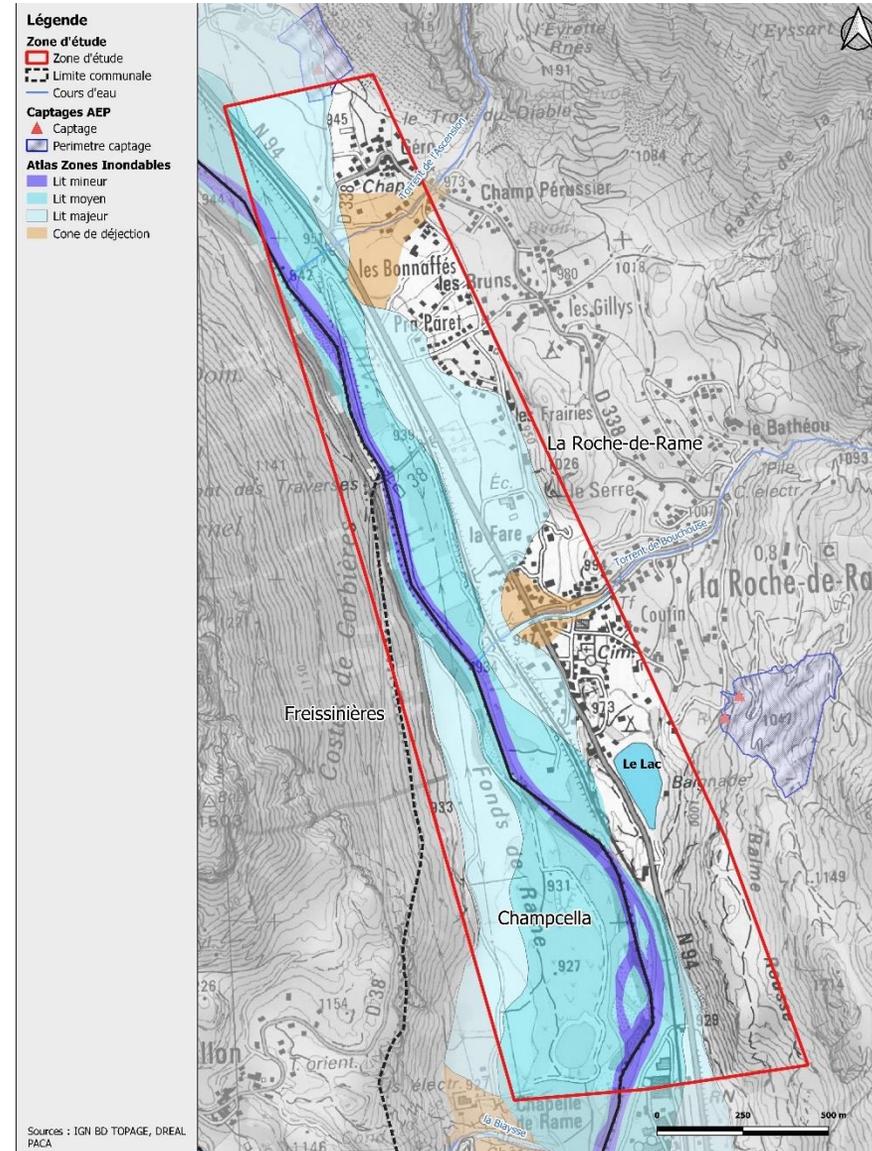
Considérants techniques communs aux variantes

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 techniques communs aux variantes

Enjeux milieux naturels :

- Zone Natura 2000 « steppique durancien et queyrassin »
- Flore : aucune espèce protégée
- Faune : présence d'espèces protégées (Présence de nombreuses espèces protégées (oiseaux, chauves-souris, mammifères terrestres, reptiles,...))
- Zones humides



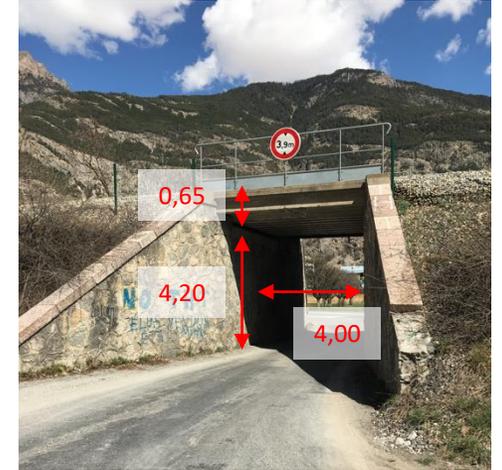
Considérants généraux : ferroviaires

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

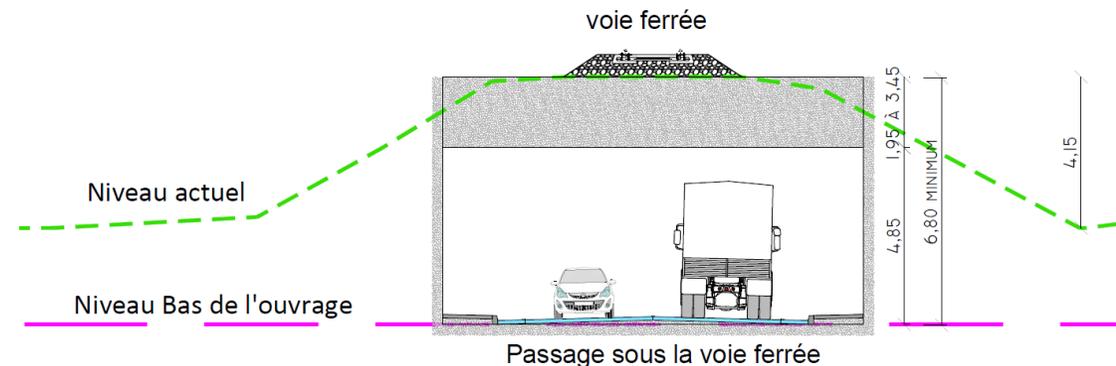
Pourquoi on ne passe pas sous la voie ferrée

Passage souterrain actuel



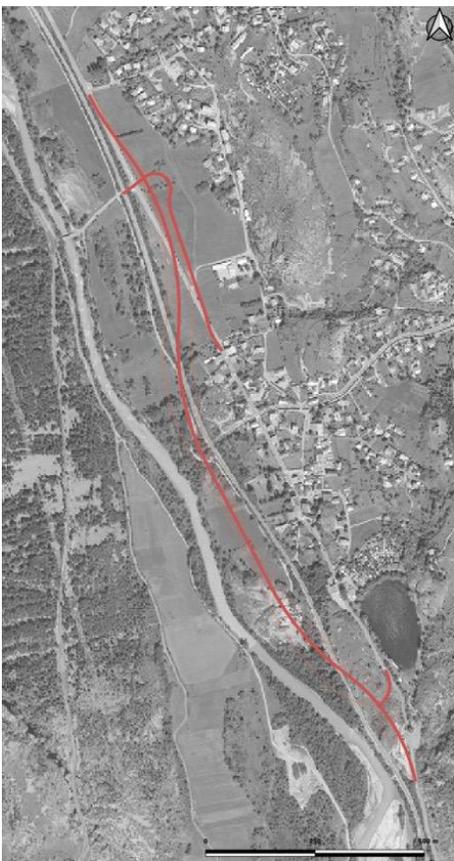
- Problématique commune à toutes les variantes de déviation
- Caractéristiques techniques à prendre en compte pour réaliser un franchissement en passage inférieur
 - Gabarit routier de 4,85 m à respecter pour maximiser le report des poids lourds sur la déviation
 - Voie ferrée à 4,15 m du terrain naturel ; 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 pour déviation

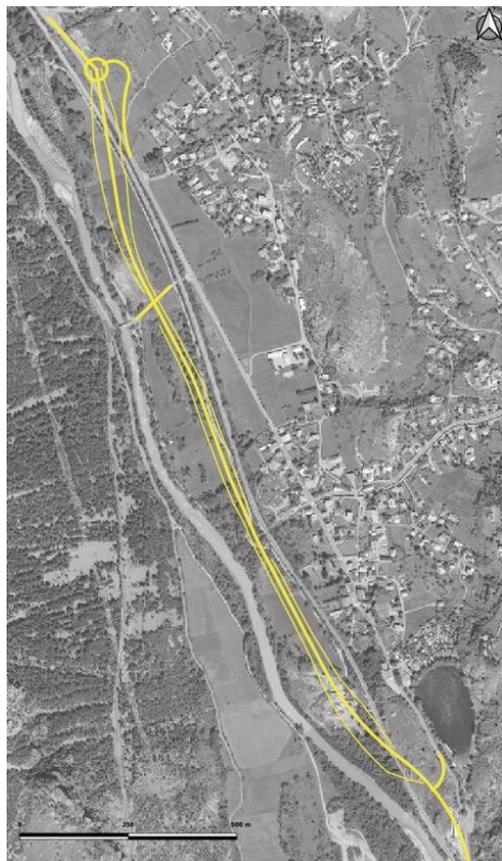




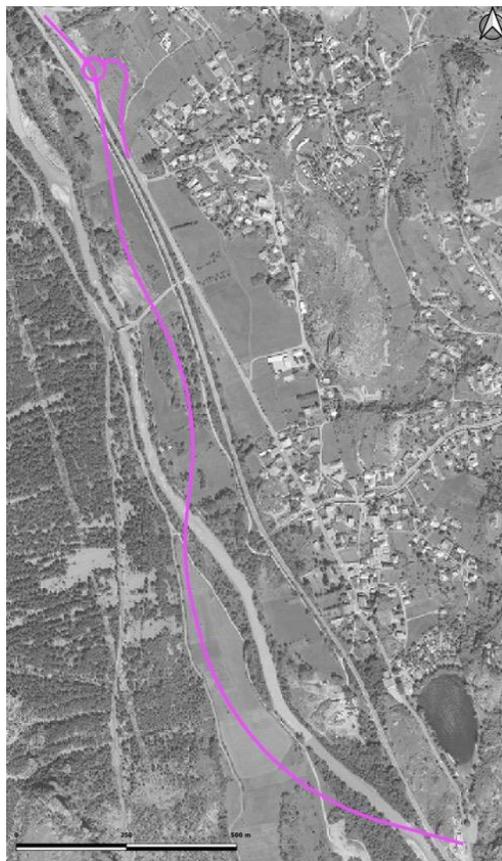
Présentation des variantes étudiées par la DREAL



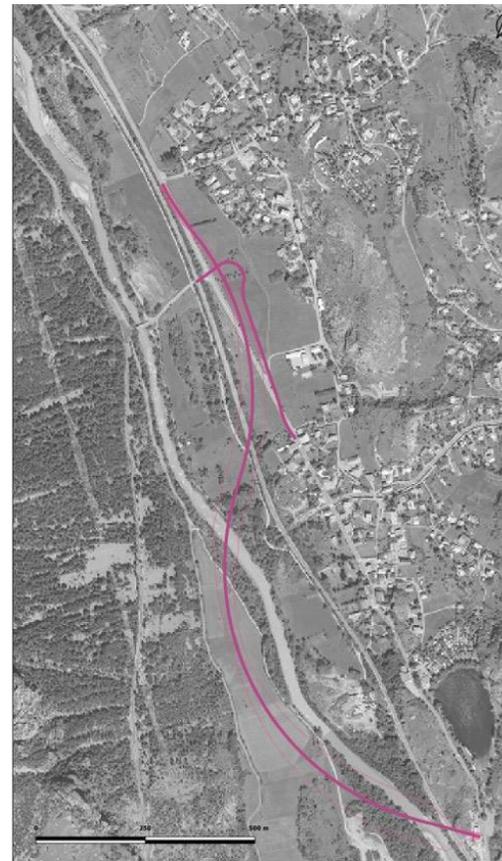
Variante 1
Durance voie ferrée
courte



Variante 2
Durance voie ferrée longue



Variante 3
Plaine longue



Variante 4
Plaine courte



Aménagement sur
place

Synthèse de l'analyse comparative des variantes

- **Variantes en déviation répondent aux objectifs du projet mais très impactantes**
 - Variante déviation 1 moins impactante que la variante déviation 2

- **En cas de sélection d'une variante en déviation, alerte sur :**
 - Difficultés à financer le projet au regard des investissements nécessaires
 - Intérêt public majeur difficile à justifier
 - Incertitudes fortes sur l'aboutissement du projet au regard des enjeux environnementaux et autorisations environnementales à obtenir

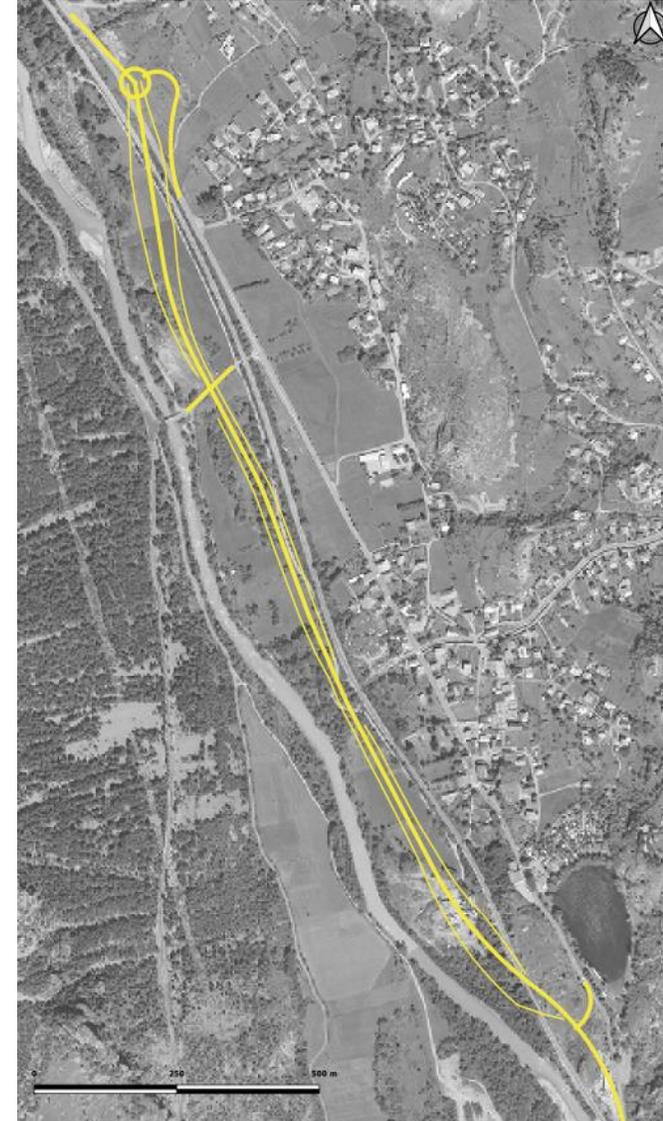
- **Variante aménagement sur place pourrait représenter une solution alternative**
 - Moins impactante que les déviations
 - Répond partiellement aux objectifs → nécessite d'être consolidé par le projet urbain

Variante préférentielle des acteurs locaux

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)



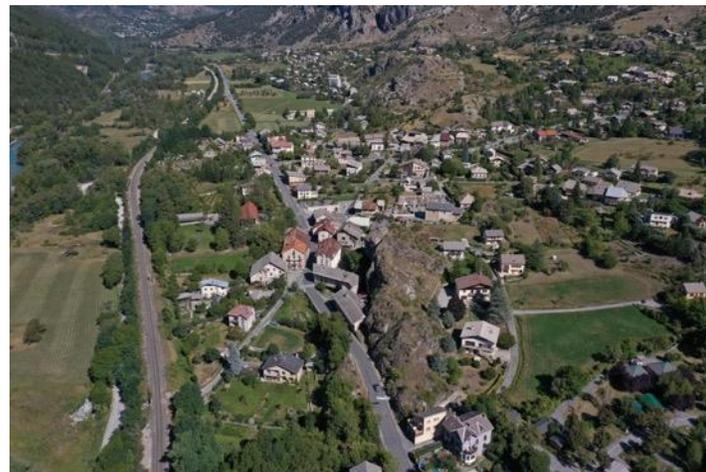
Variante préférentielle des acteurs locaux

Variante 2 : voie ferrée longue



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
 - Habillage 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
- **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
- Piste cyclable 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 placette**



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)**