

REQUALIFICATION DE LA RN 94 EN TRAVERSÉE DE LA ROCHE-DE-RAME

Annexes du bilan de la concertation

SOMMAIRE DES ANNEXES

| | |
|---|------------|
| 1. Dossier support de la concertation | 3 |
| 2. Support de l'atelier n°1 du 26 septembre 2024 | 34 |
| 3. Compte-rendu de l'atelier n°1 | 88 |
| 4. Support de l'atelier n°2 du 07 novembre 2025 | 112 |
| 5. Compte-rendu de l'atelier n°2 | 164 |

DOSSIER SUPPORT DE LA CONCERTATION





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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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



**Requalification
DE LA TRAVERSÉE
DE LA ROCHE DE RAME**

**CONCERTATION
PUBLIQUE**
DU 24 SEPTEMBRE
AU 07 NOVEMBRE 2024

**Dossier de
concertation**





Sommaire

| | | | | | |
|---|----------|--|-----------|---|-----------|
| Objet du présent dossier | 5 | Le projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame..... | 11 | Les effets du projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame sur le territoire..... | 25 |
| Périmètre du projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame | 7 | Préambule : | | Les effets attendus du projet..... | 25 |
| Le contexte territorial du projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame | 9 | le projet de développement communal | 11 | Les impacts prévisionnels du projet..... | 25 |
| Les caractéristiques du territoire | 9 | Objectifs du projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame | 11 | La concertation..... | 27 |
| Contexte socio-économique..... | 9 | Historique du projet..... | 12 | Pour vous permettre de vous informer | 27 |
| Contexte urbanistique | 9 | Les caractéristiques du projet..... | 13 | Pour vous permettre de donner votre avis | 27 |
| Déplacements et mobilités | 10 | <i>Aménagements proposés pour le secteur entrée sud - parking du lac.....</i> | <i>14</i> | Les suites de la concertation..... | 27 |
| | | <i>Aménagements proposés pour le secteur entrée sud - camping du lac.....</i> | <i>15</i> | Calendrier de la concertation de l'automne 2024 | 27 |
| | | <i>Aménagements proposés pour le secteur centre bourg.....</i> | <i>16</i> | Les prochaines étapes..... | 29 |
| | | <i>Aménagements proposés pour le secteur traversée du centre-bourg.....</i> | <i>20</i> | | |
| | | <i>Aménagements proposés pour le secteur entrée nord - carrefour de l'école et carrefour RN 94 / RD 38</i> | <i>21</i> | | |
| | | <i>Aménagements proposés pour le secteur entrée nord - carrefours de l'Ascension et de la Ruine</i> | <i>22</i> | | |
| | | Évaluation du coût prévisionnel du projet..... | 23 | | |



Objet DU PRÉSENT DOSSIER



La commune de la Roche de Rame est traversée par la RN94, axe principal structurant du réseau routier des Hautes-Alpes permettant la desserte de la haute vallée de la Durance, assurant la liaison Gap / Briançon et la connexion avec le Nord des Alpes et l'Italie.

Le trafic sur la RN94 connaît des pics saisonniers en été et en hiver, en lien avec l'activité touristique notamment. La route nationale est vécue comme une source de nuisances fortes par les habitants du village : flux routiers denses, vitesses élevées dans la traversée du village, nuisances sonores, dangerosité de certains points de passage...

Depuis juillet 2017, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Provence-Alpes-Côte d'Azur est mandatée par l'État pour étudier des variantes d'aménagement de la RN 94 au droit du village. Le 14 mai 2024, le Comité de Pilotage du projet a validé la poursuite du projet dans le sens d'une requalification de la traversée du village, ainsi que la tenue d'une concertation publique réglementaire à l'automne 2024.



Cette concertation réglementaire, ouverte à tous, est programmée du 24 septembre au 7 novembre 2024. Elle a pour objectifs :

- De présenter le projet de requalification de la traversée du village (et ses options de passage), élaboré par la DREAL en étroite coordination avec la municipalité.
- De permettre aux habitants de formuler leurs avis sur le projet et en particulier :
 - de partager leur appréciation des points forts / faibles des propositions de la DREAL relatives au projet et notamment les options de passage ;
 - de formuler des propositions d'améliorations du projet qui apportent les meilleures réponses possibles aux attentes des habitants en cohérence avec le projet communal.
- De contribuer à poursuivre l'élaboration d'un projet de requalification de la traversée du village pertinent, approprié par les habitants et bénéfique pour la vie du village.

Cette concertation est organisée au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, actualisé par la loi d'Accélération et Simplification de l'Action Publique du 07/12/2020, qui dispose que :

« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

- Les procédures suivantes
 - l'élaboration et la révision du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme ;
 - la modification du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;
 - la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;
 - l'élaboration et la révision de la carte communale soumises à évaluation environnementale ;
- La création d'une zone d'aménagement concerté.
- **Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État.**
- Les projets de renouvellement urbain. »



Périmètre du projet DE REQUALIFICATION DE LA TRAVERSÉE DE LA ROCHE-DE-RAME



Le projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame et ses options de passage proposées par la DREAL s'inscrivent dans un périmètre situé le long du linéaire de la RN 94, entre l'entrée Sud du village et le carrefour de l'Ascension (entrée Nord du village).





Le contexte territorial

DU PROJET DE REQUALIFICATION DE LA TRAVERSÉE DE LA ROCHE-DE-RAME



Les caractéristiques du territoire

Le village de la Roche-de-Rame est situé dans la vallée de la Durance entre Guillestre et l'Argentière-la-Bessée, dans le département des Hautes-Alpes.

Située dans l'aire d'attraction de Briançon, la commune est membre de la Communauté de Communes du Pays des Écrins, qui regroupe 8 communes pour environ 6 500 habitants.

La Roche-de-Rame jouit d'une situation géographique privilégiée et d'un environnement de qualité entre le Parc national des Écrins et le Parc naturel régional du Queyras : on notera en particulier la présence d'un lac d'origine glaciaire, d'espaces naturels préservés, de la Durance...

Contexte socio-économique

La population du village, qui avoisine les 885 habitants (2023), est en croissance depuis plusieurs années, ce qui contraste avec la tendance sur le Briançonnais (à la baisse depuis 2010). La Roche-de-Rame est une commune majoritairement résidentielle.

D'un point de vue économique, plusieurs types d'activités sont présents au sein du village :

- Une filière BTP et artisanat (la commune accueille différentes PME et TPE) pour partie localisées dans la ZA du Planet et le long de la RN 94 : elle constitue la filière importante pour le territoire.
- Le tourisme, qui domine l'économie du Briançonnais (3 emplois sur 10), est également important pour l'économie rochonnaise : il se développe autour des activités de sport et de pleine nature, notamment en période estivale grâce à l'attractivité du lac.
- Quelques activités du secteur tertiaire contribuent au maintien d'une « vie de village » : restaurants, supermarché, camping du lac et camping du Verger, pépinière d'entreprises LUCEO...
- Une activité agricole plutôt modeste, principalement tournée vers l'élevage ovin et le pastoralisme.
- Une activité industrielle sur le site de la ZA du Planet.

Contexte urbanistique

L'organisation urbaine de la Roche-de-Rame est structurée par la topographie du territoire (relief montagneux et présence de la Durance) ainsi que par la présence d'infrastructures de transport structurantes (voie ferrée et RN 94).

La commune est ainsi structurée en différents pôles :

- Un bourg centre, construit sur une hauteur dominant la Durance, dont l'urbanisation est concentrée le long de l'axe routier principal (RN 94).
- Différents hameaux dispersés, notamment des hameaux anciens (Géro, Bonnaffés, Gillis, Pra Reboul tout au Sud) et des hameaux d'alpage (Champaussel / Lauzet), reliés par un maillage Nord-Sud de voies communales ou départementales.

Dans le cœur de village, le bâti est principalement orienté vers la RN 94. On peut noter la présence de plusieurs bâtiments inoccupés et vétustes, qui témoignent d'une vacance et d'une moindre attractivité des secteurs les plus proches de la RN 94 en lien avec l'importance du trafic routier et des nuisances qui l'accompagnent (bruit, pollution, danger...).

Les aménagements urbains dans le village sont dans l'ensemble plutôt réduits, en particulier aux abords de la route nationale : pas d'espace piéton, manque de stationnement... Au cours des dernières années, la municipalité a engagé une démarche d'amélioration de la qualité urbaine du centre-bourg notamment avec des aménagements autour de la place centrale et de l'église : places de stationnement, traitement différencié du revêtement...

Déplacements et mobilités

La commune de la Roche-de-Rame est traversée par la RN94 :

- Qui répond à différents besoins : desserte locale, transit et flux touristiques.
- Qui accueille différents types d'usagers : voitures, poids lourds, convois agricoles, convois exceptionnels, piétons, cyclistes...

Le trafic moyen journalier¹, en augmentation constante depuis plusieurs années, s'établit à environ 7 700 véhicules / jour dont 460 poids lourds (soit 5 à 6%). Le transit constitue la grande majorité de ce trafic (80%).

Ces flux augmentent fortement lors des périodes d'affluence touristique en particulier durant les vacances d'hiver et d'été. La RN 94 connaît ainsi un trafic supérieur à 9 000 véhicules environ 60 jours par an (principalement en février & juillet / août) dont 30 jours avec un trafic supérieur à 10 000 véhicules / jour.

La RN 94 est relativement mal intégrée au village et constitue une coupure urbaine, en particulier dans le centre-bourg. Sa structure est majoritairement routière et laisse peu de place aux fonctions urbaines : modes actifs et stationnement dans le village. Compte-tenu de l'importance du trafic de la RN 94 à certaines heures et de vitesses de circulation parfois élevées, les habitants de la commune rencontrent régulièrement des difficultés à s'insérer sur la RN 94 depuis le réseau routier local.

Cette situation problématique dans le centre-bourg est renforcée au niveau de l'ancien hôtel du lac, en raison d'un rétrécissement de la RN 94 entre plusieurs bâtis. Les croisements de véhicules légers sont rendus délicats et peu sécurisés tandis que les véhicules à grand gabarit sont dans l'obligation de se croiser de façon alternée.

Cette situation entraîne différentes difficultés :

- des ralentissements voire de la congestion dans le village, aggravés lors des périodes de forte affluence et générant des risques pour les usagers de la route (y compris les vélos) ;
- des dégâts causés par les poids lourds sur les façades des maisons ;
- une insécurité pour la circulation des piétons ainsi que pour les entrées / sorties des habitations situées en bord de RN.

Les relevés de vitesses dans la traversée du centre-bourg démontrent que la majorité des flux (62%) circulent en-deçà de 50 km/h.

La RN 94 représente donc une source importante de nuisances pour les habitants du village : flux routiers denses générant du bruit et de la pollution, vitesses parfois trop élevées dans la traversée du village, dangerosité de certains points de passage...



¹ Données 2020.

Le projet de requalification DE LA TRAVERSÉE DE LA ROCHE-DE-RAME



Préambule : le projet de développement communal

En 2021, la municipalité de la Roche de Rame a élaboré, en concertation avec les habitants et forces vives de la commune, un projet de développement communal dont les principaux objectifs consistent à :

- développer les possibilités d'urbanisation entre le village et l'école ;
- offrir des moyens sécurisés de rejoindre l'école depuis le centre village ;
- densifier le centre-bourg : donner à la commune une véritable centralité, rapprocher les habitants des principaux équipements, redonner vie au bourg historique et consolider les poches d'activités économiques ;
- agrandir le camping et valoriser le lac auprès des touristes.

Objectifs du projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame

Les éléments constitutifs du projet de requalification de la traversée de la Roche de Rame ont été conçus, par la DREAL, en cohérence avec les objectifs du projet de développement communal.

Ainsi, la requalification de la traversée du village ambitionne de répondre aux objectifs suivants :

- Améliorer le cadre de vie et la qualité de vie des habitants, en prenant en compte le trafic routier et ses impacts.
 - Mieux maîtriser les vitesses tout au long de la traversée de l'agglomération de la Roche-de-Rame.
 - Améliorer la sécurité, notamment pour les piétons, cyclistes et usagers accédant à la RN94.

- Mieux organiser les déplacements dans la commune : piétons / cyclistes, stationnement.
- Limiter autant que possible les impacts sur le bâti.
- Contribuer au développement et à l'attractivité de la commune en cohérence avec les projets municipaux et intercommunaux : attractivité commerciale, mise en valeur touristique, développement de l'habitat, jonction avec le lac...
- Favoriser une bonne insertion du projet dans son environnement.
- Améliorer les conditions de circulation pour les usagers de la RN 94 : fluidité et fiabilité des temps de parcours.

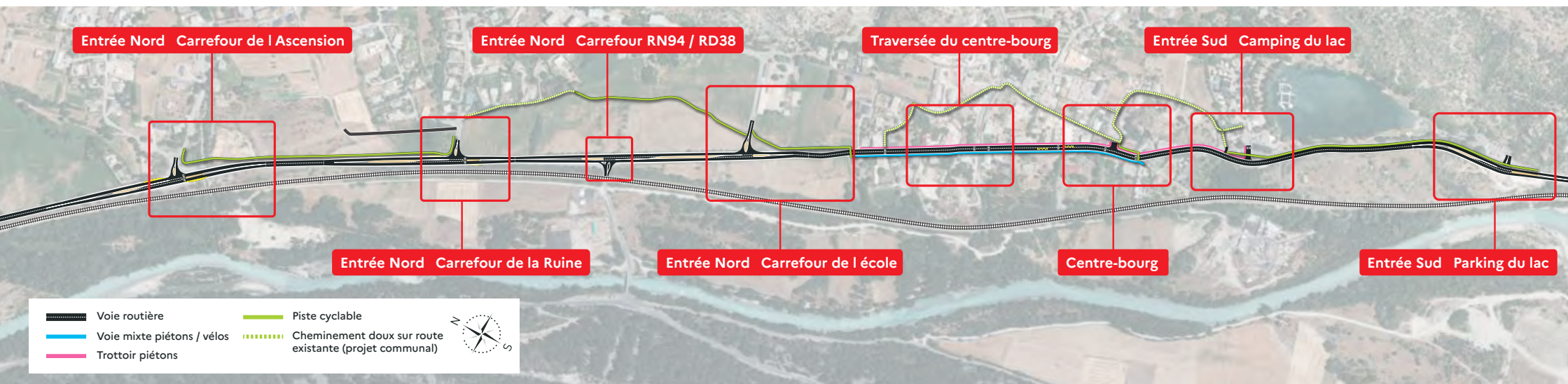


Historique du projet

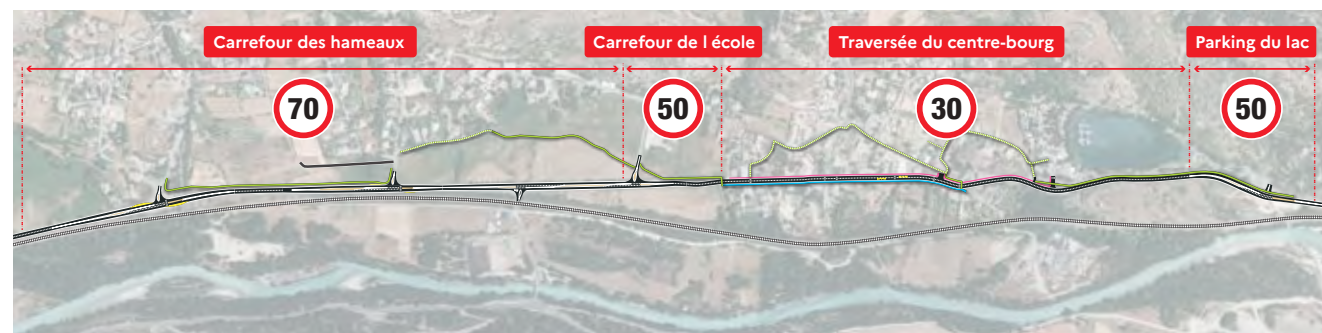
| Dates | Séquences |
|----------------------|--|
| 1999 | <ul style="list-style-type: none"> • Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour un projet de déviation de la RN 94 au droit de la Roche de Rame • Projet de déviation inscrit au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2001-2006 pour 19,4 M€ |
| 2005 | <ul style="list-style-type: none"> • DUP rendue caduque : augmentation du coût de l'opération qui atteint 50 M |
| 7 juillet 2017 | <ul style="list-style-type: none"> • Commande ministérielle : la DREAL est mandatée pour étudier de nouvelles variantes d'aménagement (déviation & aménagement sur place) |
| 2018 - 2019 | <ul style="list-style-type: none"> • Actualisation par la DREAL des études de faisabilité et analyse de variantes nouvelles • Comité de Pilotage : 3 variantes retenues (2 déviations + 1 aménagement sur place), à approfondir dans les études d'opportunité de phase 2 (à venir) |
| Déc 2020 | <ul style="list-style-type: none"> • Engagement des études d'opportunités de phase 2 |
| Mars à oct. 2021 | <ul style="list-style-type: none"> • Concertation continue de la DREAL avec les habitants de la Roche de Rame : évaluation et comparaison des variantes retenues par le COPIL (précisées par les études) |
| Nov. 2021-Janv. 2022 | <ul style="list-style-type: none"> • Analyse comparée des variantes par la DREAL |
| 2e semestre 2022 | <ul style="list-style-type: none"> • Mise en pause temporaire du projet en raison de la période de réserve de l'État liée aux élections présidentielles et législatives |
| Janv. mars 2023 | <ul style="list-style-type: none"> • 27 janvier - COPIL : décision de conforter l'argumentaire des variantes en déviation et en aménagement sur place • 02 mars 2023 – Comité de Suivi : demande d'étudier 2 variantes de déviation complémentaires demandées par la municipalité |
| 13 mars 2023 | <ul style="list-style-type: none"> • Courrier ministériel : demande à la DREAL d'étudier une nouvelle variante en « tracé intermédiaire centré sur l'infrastructure actuelle » |
| Mars sept. 2023 | <ul style="list-style-type: none"> • Étude par la DREAL des variantes en déviation complémentaires demandées par la municipalité • 15 mai 2023 – Comité de Suivi : partage du périmètre de la nouvelle variante, appelée « requalification de la traversée de la Roche de Rame » • 19 sept. 2023 – Comité de Suivi : partage d'une première version de la variante de requalification de la traversée => demande de finaliser le travail de conception / représentation de la variante |
| Oct. 2023 Mai 2024 | <ul style="list-style-type: none"> • Consolidation par la DREAL de la variante de requalification de la traversée, en cohérence avec le projet communal |
| 14 mai 2024 | <ul style="list-style-type: none"> • Décision du COPIL de poursuivre le projet dans le sens de la requalification de la traversée du village et d'abandonner les études de déviations • Décision par la DREAL d'engager au 2ème semestre 2024 une concertation avec le public pour travailler le projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame, en cohérence avec le projet de développement communal |
| 11 juillet 2024 | <ul style="list-style-type: none"> • Réunion publique à la Roche-de-Rame pour informer les habitants du village de la décision prise lors du COPIL du 14/05 et des modalités de la concertation publique réglementaire à venir sur le projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame. |

Les caractéristiques du projet

La carte suivante présente les secteurs d'aménagement du projet de requalification prévu par la DREAL :



La réduction des vitesses de circulation, unanimement attendue par les élus et les habitants de la Roche-de-Rame, constitue un enjeu majeur de sécurisation de la traversée du village. Les aménagements proposés dans le cadre du projet de requalification ont notamment vocation, par des ajustements du profil de la voie, à faire respecter les vitesses suivantes :

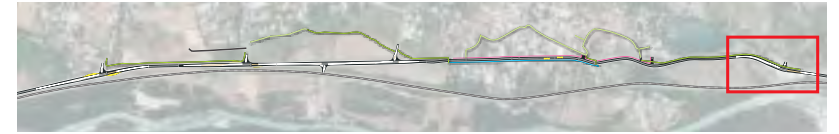


Les aménagements proposés par la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur sont présentés ci-après pour chacun des secteurs :

- Entrée Sud – Parking du lac
- Entrée Sud – Camping du lac
- Centre-bourg avec plusieurs options de passage
 - Option n°1 : ouverture sur le parc du château
 - Option n°2 : place du rocher d'escalade étendue
- Traversée du centre-bourg
- Entrée Nord – Carrefour de l'école et carrefour RN 94 / RD 38
- Entrée Nord – Carrefours de La Ruine et de l'Ascension

AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LE SECTEUR ENTRÉE SUD – PARKING DU LAC

Dans ce secteur, le projet de requalification proposé a notamment pour objectifs : de ralentir les véhicules en approche du lac ; de sécuriser et faciliter les accès au parking du lac.



Propositions d'illustration des aménagements proposés :



AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LE SECTEUR ENTRÉE SUD – CAMPING DU LAC

Dans ce secteur, le projet de requalification proposé a notamment pour objectifs : de diminuer les vitesses en approche du centre-bourg ; de sécuriser et faciliter l'accès au camping du lac.



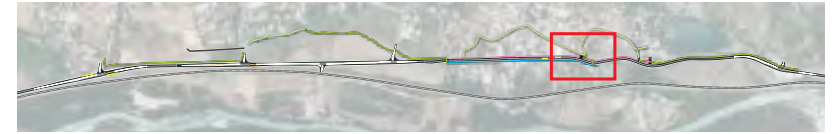
Propositions d'illustration des aménagements proposés :



AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LE SECTEUR CENTRE BOURG

Option n°1 : ouverture sur le parc du château

Dans ce secteur, l'option de passage du projet de requalification proposé a notamment les objectifs suivants : ralentir les véhicules ; supprimer le passage étroit de la RN 94 ; ouvrir la future place du rocher sur le parc du château..



Propositions d'illustrations des aménagements proposés :



Situation actuelle



Situation avec projet (illustration)



Situation actuelle



Situation avec projet (illustration)



Option n°2 : place du rocher d'escalade étendue

À la suite de la réunion publique du 11 juillet à la salle polyvalente de la Roche-de-Rame, plusieurs participants ont sollicité la DREAL, maître d'ouvrage du projet, pour l'étude d'une option de passage dans le centre-bourg qui éviterait la maison Queyras.

Dans ce secteur, l'option de passage du projet de requalification proposé a notamment les objectifs suivants : supprimer le passage étroit de la RN94 ; étendre l'espace d'aménagement de la future place du rocher ; ralentir les véhicules.



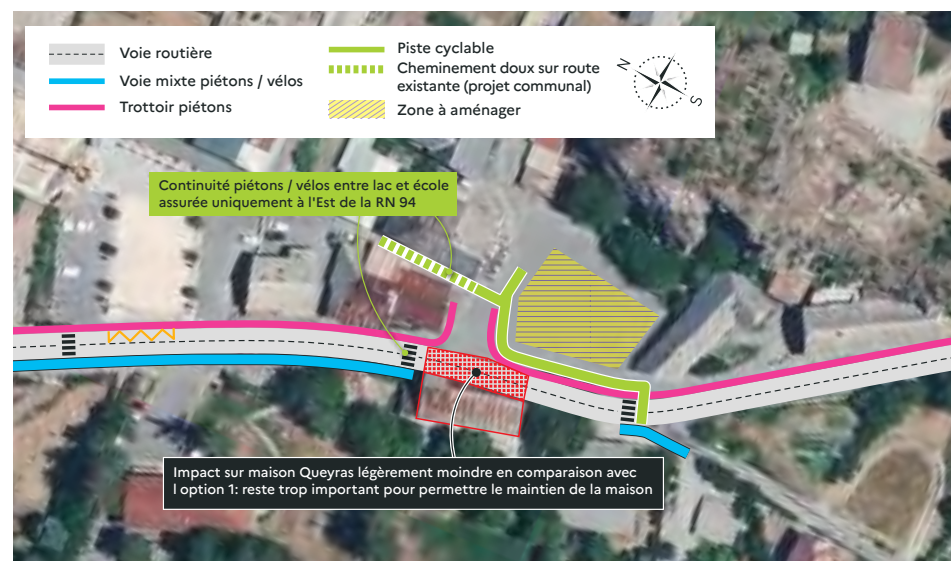
Options de passage étudiées et non-retenues

Dans le secteur du passage étroit du centre-bourg et dans l'objectif de limiter les impacts du projet de requalification sur les bâtis à proximité de la RN94, la DREAL a étudié deux options de passages supplémentaires.

Ces options bis ne permettent pas de réduire l'impact du projet sur le bâti, en comparaison avec les options de passage 1 & 2. Ainsi, elles n'ont pas été retenues par le maître

d'ouvrage pour la concertation publique et sont présentées ci-après à titre d'information uniquement.

OPTION 1.BIS



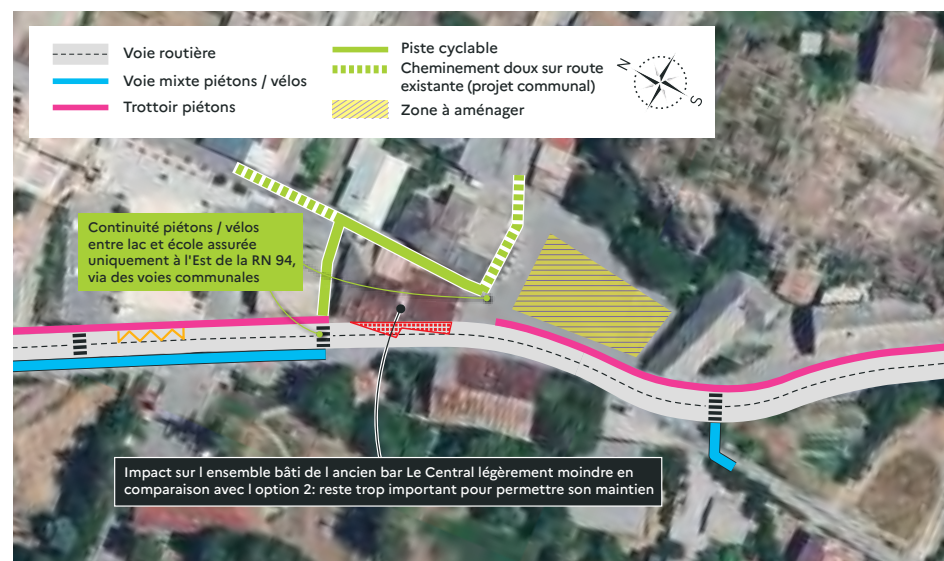
Cette option bis est basée sur le tracé de l'option de passage n°1.

La voie mixte piétons / vélos en bordure de RN94 (au droit de la maison Queyras) est retirée : les usagers modes doux doivent ainsi traverser la RN afin de poursuivre leur cheminement. Cette option 1.bis permet de réduire les emprises du projet sur la maison Queyras par rapport à l'option 1. Cependant, les impacts sur le bâti restent trop importants pour permettre son maintien.

Ainsi, l'option 1.bis ne répond pas à l'objectif de limiter l'impact sur le bâti par rapport à l'option 1. De plus, elle entraîne une dégradation de la continuité piétons / vélos entre l'école et le lac.

Elle n'a donc pas été retenue par le maître d'ouvrage en vue de la concertation publique.

OPTION 2.BIS (BASÉE SUR LE TRACÉ DE L'OPTION DE PASSAGE N°2)

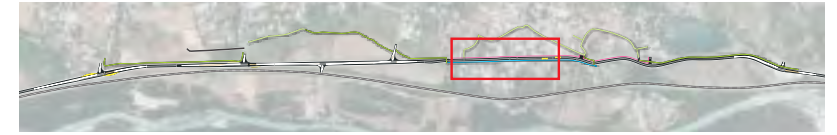


Dans cette option 2.bis, basée sur le tracé de l'option de passage n°2, la voie mixte piétons / vélos en bordure de RN94 au droit de la maison Queyras ainsi que le trottoir piétons au droit de l'ancien bar Le Central sont retirés : les usagers des modes doux sont ainsi dans l'obligation d'emprunter les routes communales afin de poursuivre leur chemin. Cela permet d'éviter toute emprise sur la maison Queyras et de réduire les emprises sur le bâti de l'ancien bar Le Central. Cependant, les impacts sur ce dernier sont trop importants pour permettre son maintien.

Ainsi, l'option 2.bis ne répond pas à l'objectif de limiter l'impact sur le bâti par rapport à l'option 2. De plus, elle entraîne une dégradation de la continuité piétons / vélos entre l'école et le lac. L'option 2.bis n'a donc pas été retenue par le maître d'ouvrage en vue de la concertation publique.

AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LE SECTEUR TRAVERSÉE DU CENTRE-BOURG

Dans ce secteur, le projet de requalification proposé a notamment pour objectifs : de sécuriser la circulation des modes doux en bordure de RN94 ; de maîtriser les vitesses dans la traversée du village.

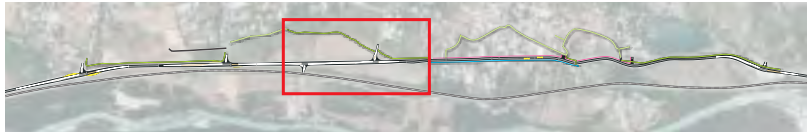


Propositions d'illustrations des aménagements proposés :



AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LE SECTEUR ENTRÉE NORD - CARREFOUR DE L'ÉCOLE ET CARREFOUR RN94 / RD 38

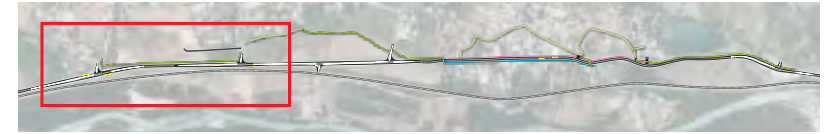
Dans ce secteur, le projet de requalification proposé a notamment pour objectifs : de diminuer les vitesses d'entrée dans le village (depuis le Nord) ; de sécuriser et faciliter l'accès à l'école ; de connecter l'école aux cheminements modes doux traversant le village.



Propositions d'illustrations des aménagements proposés :



AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS POUR LE SECTEUR ENTRÉE NORD - CARREFOURS DE LA RUINE ET DE L'ASCENSION



Dans ce secteur, le projet de requalification proposé a notamment pour objectifs : de sécuriser les carrefours ; de sécuriser les arrêts de bus scolaires ; de garantir la connexion modes doux des hameaux avec le reste du village.



Évaluation du coût prévisionnel du projet

Le projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame proposé par la DREAL et présenté dans le présent dossier de concertation propose des aménagements routiers de la RN 94 ainsi que des aménagements « connexes » qui contribuent à la réalisation du projet de développement communal élaboré par la municipalité, les habitants et forces vives du village.

À ce stade de l'avancement du projet, les études réalisées sont des études d'opportunité qui seront affinées et consolidées lors des étapes ultérieures du projet.

La concertation réglementaire en cours jusqu'au 07 novembre doit également permettre de faire évoluer le projet selon les attentes des habitants et en cohérence avec le projet communal.

Ainsi, l'estimation du coût du projet de requalification de la traversée du village présentée ci-après est prévisionnelle et peut-être susceptible d'évoluer.

Le tableau ci-dessous présente les différentes composantes de l'estimation prévisionnelle du coût du projet.

Les deux options au droit du passage étroit du centre-bourg proposent des tracés différents pour la RN 94. Néanmoins, à ce stade des études, le coût estimé de ces deux options de passage est relativement équivalent : chacune a un impact sur un ensemble bâti.

Sur l'ensemble du linéaire du projet, la DREAL avait estimé une enveloppe financière de 2,7 M€ pour les acquisitions foncières. Cette enveloppe sera à redéfinir en fonction des aménagements retenus.

| Postes / Sections | Projet global | Dont aménagements routiers (RN 94) | Dont aménagements connexes |
|---|---------------------|---|--|
| Étude et direction des travaux (7% des travaux) | 750 000 € | 550 000 € | 200 000 € |
| 1. Section Entrée Nord - Accès Hameaux | 1 126 000 € | 1 126 000 € (dont 480 000 € pour piste cyclable et passerelle sur l'Ascension) | / |
| 2. Section entrée Nord – Accès école | 830 000 € | 830 000 € | / |
| 3. Section entrée de bourg | 440 000 € | 440 000 € | / |
| 4. Section place du village – camping (option de passage n°1) | 3 670 000 € | 2 170 000 € | 1 500 000 € (place du rocher d'escalade) |
| 5. Section entrée sud | 4 250 000 € | 2 745 000 € | 1 500 000 € (parkings du lac et du camping) |
| 6. Réseaux divers | 250 000 € | 250 000 € | / |
| 7. Aménagements paysagers | 500 000 € | 500 000 € | / |
| Aléas 20% | 2 360 000 € | 1 720 000 € | 640 000 € |
| TOTAL HT | 14 176 000 € | 10 330 000 € | 3 850 000 € |
| TOTAL TTC | 17 020 000 € | 12 400 000 € | 4 620 000 € |





Les effets du projet DE REQUALIFICATION DE LA TRAVERSÉE DE LA ROCHE- DE-RAME SUR LE TERRITOIRE



Les effets attendus du projet

En cohérence avec les objectifs du projet de développement communal élaboré par la municipalité de la Roche-de-Rame en concertation avec les habitants et forces vives du village, le projet de requalification de la traversée proposé aura les effets suivants pour la commune :

- Amélioration de la sécurité
 - Limitation des vitesses dans la traversée du village, en particulier dans le centre-bourg (30 km/h).
 - Suppression du passage étroit dans le centre-bourg, source de danger pour les riverains et les usagers de la route (voitures / poids lourds / vélos).

- Sécurisation des itinéraires modes doux (piétons / vélos) et connexion des différents pôles du village : hameaux, centre-bourg, lac.
- Sécurisation des carrefours routiers dangereux sur la RN 94 : accès à l'école, chemin des Gravières...
- Sécurisation des arrêts de cars qui desservent la commune.
- Sécurisation de l'accès au lac : fin du stationnement « sauvage » en bordure de RN 94.
- Réduction des nuisances sonores dans la traversée du village grâce à l'amélioration de la fluidité des circulations dans le centre-bourg (suppression du passage étroit).

- Contribution au développement de l'attractivité du centre-bourg et amélioration du cadre de vie :
 - Amélioration des capacités de stationnement du lac, du camping et du centre-bourg grâce à la création de 55 nouvelles places de stationnement.
 - Nouvelles perspectives de développement de services sur la nouvelle place du rocher de l'escalade, créée dans le cadre du projet.
 - Amélioration du paysage urbain dans la traversée du centre-bourg grâce aux aménagements permis par le projet : trottoirs, mobilier urbain, végétalisation...

Les impacts prévisionnels du projet

L'objectif de la DREAL est de limiter autant que possible les impacts des aménagements envisagés sur le territoire : bâtis, espaces agricoles et naturels... Le tableau ci-contre recense les principaux impacts du projet sur le territoire communal.

| | |
|---|--|
| Longueur du projet (voie routière) | 1,9 km |
| Impacts sur les milieux agricoles | Impact faible sur les accotements de la route actuelle (entrée Nord du village) : aménagement d'une chicane et création d'une piste cyclable |
| Impacts sur les milieux naturels | Impact modéré <ul style="list-style-type: none"> • Sur une potentielle frayère¹ (entrée Nord du village) par l'aménagement d'une chicane et la création d'une piste cyclable • Sur le rocher de la Calla par le décalage de la route nationale (à préciser lors des études détaillées) |
| Impacts sur les bâtis / parcelles urbanisées | Impacts communs aux deux options de passage : <ul style="list-style-type: none"> • Entreprise CGA par la création de la chicane du parking du lac • Ancien garage / maison associée par la création de la chicane du camping du lac • Hôtel du lac + annexe Fourrat par l'aménagement de la place du rocher • Jardin privé entre la RN94 et le chemin des Queyras : par l'élargissement de la route, la création d'une chicane en supprimant le passage étroit et d'aménagements urbains (trottoirs et piste cyclable) |
| | Option 1 : maison Queyras |
| | Option 2 : ensemble bâti de l'ancien bar Le Central |

Soit
0,3 hectares
le long
du tracé

¹ Lieu aquatique de reproduction des poissons et amphibiens.





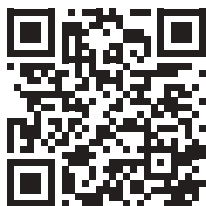
La concertation

Pour vous permettre de vous informer

Pour informer le public sur le projet de requalification de la traversée du village et ses options de passage, la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a mis en place les outils suivants :

- Le **site internet** dédié au projet : www.traversee-roche-de-rame.com
- La **page Facebook dédiée** au projet : www.facebook.com/share/UKqbkR8PRsFMXRyg/?mibextid=LQQJ4d ;
- Le **présent dossier support de la concertation** :
 - disponible en téléchargement sur le **site internet du projet**
 - disponible en **version papier** en mairie de la Roche-de-Rame, aux horaires d'ouverture habituels (à partir du 27/09)

Site internet



Page facebook



Pour vous permettre de donner votre avis

La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur organise et/ou met à disposition du public :

- **deux ateliers de travail** organisés respectivement les **26 septembre** et **7 novembre** 2024 à la salle polyvalente de la Roche-de-Rame, à 18h : www.traversee-roche-de-rame.com/s-informer-et-participer
- un **registre papier** disponible en mairie de la Roche-de-Rame, aux horaires d'ouverture habituels
- l'**adresse postale** suivante :
16 rue Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille cedex 3
- l'**adresse e-mail** suivante : rochederame@nicaya.com
- des créneaux de **permanences individuelles** avec le maître d'ouvrage : www.traversee-roche-de-rame.com/s-informer-et-participer

Les suites de la concertation

À l'issue de la concertation, un **bilan sera établi** par la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur puis rendu public. Sur la base des contributions lors de la concertation, la DREAL finalisera un projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame.

Sur la base du projet stabilisé à l'issue de la concertation publique, la DREAL engagera les **études techniques préalables à l'Enquête d'Utilité Publique**, prévue à horizon mi-2026, et **poursuivra la concertation continue avec les habitants** de la Roche-de-Rame.

Calendrier de la concertation de l'automne 2024

24 septembre

Lancement de la concertation publique réglementaire

26 septembre à 18h

Salle polyvalente de la Roche-de-Rame

Atelier de travail n°1 - présentation du projet de requalification de la traversée et ses options de passage proposés par la DREAL (V0) : contributions des participants sur les points forts / faibles et pistes d'amélioration envisagées

Du 02 au 04 octobre

Tenue de **permanences individuelles avec le maître d'ouvrage**

- Mercredi 02/10 en visioconférence
- Jeudi 03/10 en présentiel à la Roche-de-Rame
- Vendredi 04/10 en visioconférence

7 novembre à 18h

Salle polyvalente de la Roche-de-Rame

- **Atelier de travail n°2** - partage du projet consolidé de requalification de la traversée (V1), pour validation
- **Fin de la concertation publique réglementaire**

Décembre

Bilan de la concertation

Début 2025

Publication d'un **document communiquant** présentant le projet de requalification de la traversée du village, élaboré avec les participants à la concertation



Les prochaines ÉTAPES DU PROJET



Sept. - nov. 2024

Concertation publique sur le projet de requalification de la traversée du village

Fin 2024

- **Comité de Pilotage** : bilan de la concertation, définition d'un processus de travail et de concertation continue jusqu'à l'Enquête Publique
- Premiers échanges en vue d'établir un protocole de financement

Fin 2024 - mi 2025

- **Études préalables à l'Enquête Publique** sur le projet de requalification de la traversée du village
- **Concertation continue** avec les habitants de la Roche-de-Rame

Fin 2025

Procédures préalables à l'Enquête d'Utilité Publique

Mi 2026

Enquête d'Utilité Publique

Mi 2027

Déclaration d'Utilité Publique

Fin 2027

Acquisitions foncières, études parcellaires et préparation de la phase travaux

Début 2028

Démarrage des travaux

Objectif : fin des travaux avant le démarrage des JO d'hiver (2030)



Requalification DE LA TRAVERSÉE DE LA ROCHE DE RAME

DIAPORAMA : ATELIER N°1

DU 26 SEPT. 2024



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

PROJET DE REQUALIFICATION DE LA TRAVERSÉE DU VILLAGE

Atelier de travail n°1

26 septembre 2024

Accueil

Michel FRISON

Maire de la Roche-de-Rame

Accueil

Mathieu GICQUEL

DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

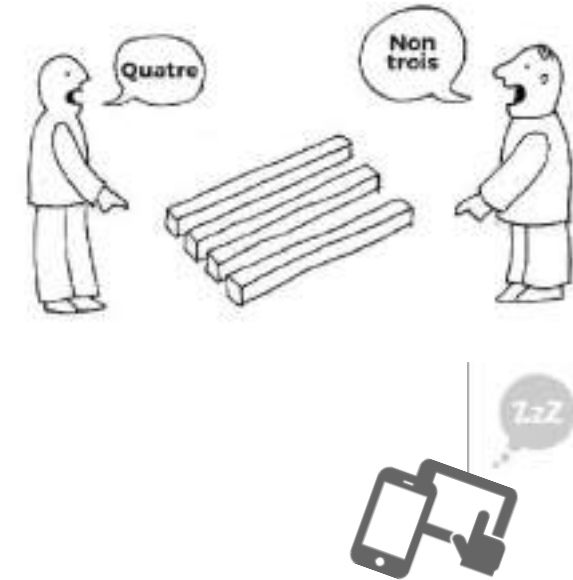
(maître d'ouvrage)

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

| | | |
|---|---------------|--------|
| <input type="radio"/> Introduction | 18h00 – 18h10 | 10mn |
| <input checked="" type="radio"/> Déroulé de l'atelier | 18h10 – 18h15 | 5mn |
| <input type="radio"/> La concertation publique réglementaire Objectifs, modalités, calendrier | 18h15 – 18h20 | 5mn |
| <input type="radio"/> Le projet de développement communal Rappel de la démarche, le diagnostic, les enjeux par pôle | 18h20 – 18h30 | 10mn |
| <input type="radio"/> Présentation du projet de requalification Objectifs et cohérence avec le projet communal Composantes du projet | 18h30 – 18h50 | 20mn |
| <input type="radio"/> Ateliers de travail en sous-groupe Consignes et organisation Forum semi-ouvert : 5 tours de travail sur les secteurs du projet | 18h50 – 20h15 | 1h25mn |
| <input type="radio"/> Suites et clôture de l'atelier | 20h15 – 20h20 | 5mn |
| <input type="radio"/> Moment de convivialité | 20h20 | |

Tout le monde a raison... ... Partiellement !!!

- Pas de jugement
- Écoute
- Bienveillance
- Pratiquer le « Oui... Et... »
- Travailler de façon décontractée
- Déconnexion : rallumez vos téléphones à la fin



Pour cet atelier

- Quelles sont vos attentes ?
- Quels sont vos besoins ?



5 minutes

La concertation publique



5 minutes


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

- Présenter le projet de requalification de la traversée du village (et ses options de passage) élaboré par la DREAL avec l'appui de la municipalité
- Permettre aux Rochons de :
 - Partager leur appréciation des points forts / points faibles du projet et des options de passage proposées
 - Proposer des améliorations afin que le projet apporte les meilleures réponses possibles aux attentes des habitants en cohérence avec le projet communal
- Contribuer à aboutir à un projet de requalification de la traversée du village consolidé et approprié

Modalités d'information et participation



Pour vous informer :

- **Site internet** du projet : www.traversee-roche-de-rame.com
- **Page Facebook** du projet :
 *Requalification de la traversée de la Roche-de-Rame*
- **Dossier support de la concertation :**
 - En téléchargement sur le **site internet du projet**
 - En **version papier** en mairie de la Roche-de-Rame

Pour vous permettre de donner votre avis:

- **Deux ateliers de travail :**
 - 26 septembre
 - 7 novembre 2024
- **Registre papier** disponible en mairie de la Roche-de-Rame, aux horaires d'ouverture habituels
- **Adresse postale :** 16 rue Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille cedex 3
- Adresse **e-mail :** rochederame@nicaya.com
- Créneaux de **permanences individuelles** avec le maître d'ouvrage : www.traversee-roche-de-rame.com/s-informer-et-participer

ptembre

ment de la concertation publique réglementaire

ptembre à 18h

polyvalente de la Roche-de-Rame

Atelier de travail n°1 - présentation du projet de requalification de la traversée et ses options de passage proposés par la DREAL (V0) : contributions des participants sur les points forts / faibles et pistes d'amélioration envisagées

Du 02 au 04 octobre

Tenue de **permanences individuelles avec le maître d'ouvrage**

- Mercredi 02/10 en visioconférence
- Jeudi 03/10 en présentiel à la Roche-de-Rame
- Vendredi 04/10 en visioconférence

7 novembre à 18h

Salle polyvalente de la Roche-de-Rame

- **Atelier de travail n°2** - partage du projet consolidé de requalification de la traversée (V1), pour validation
- **Fin de la concertation publique réglementaire**

Décembre

Bilan de la concertation

Début 2025

Publication d'un **document communiquant** présentant le projet de requalification de la traversée du village, élaboré avec les participants à la concertation

LA CONCERTATION PUBLIQUE

Calendrier



Objectifs de l'atelier n°1



- Partager les objectifs et modalités de la concertation publique
- Partager le projet de requalification de la traversée du village et ses options de passage dans le centre-bourg
- Recueillir vos contributions sur les points forts / faibles du projet présenté et vos propositions de pistes d'amélioration

Le projet de développement de la commune



10 minutes



Rappel : démarche d'élaboration du projet

- Étude de programmation sur la **restructuration du cœur de village** réalisée entre juillet 2019 et février 2021

- Composition de l'étude :
 - Étude terrain : rencontre terrain avec les élus + atelier participatif avec la population
 - Diagnostic de la commune
 - Scénarios pour l'avenir de la Roche-de-Rame
 - Scénario préférentiel retenu par la municipalité



Diagnostic de la commune

Un village dispersé, traversé par la RN94

- La RN 94, véritable « colonne vertébrale » du cœur de village
- Fronts bâtis principalement tournés vers la RN : nuisances sonores, visuelles et autres
- Nombreux bâtiment vides avec l'augmentation du trafic routier
- Des pôles d'attractions (école, mairie, lac-camping) éloignés de la RN, sans réelles liaisons douces entre eux
- Fort potentiel constructible en renouvellement urbain du village





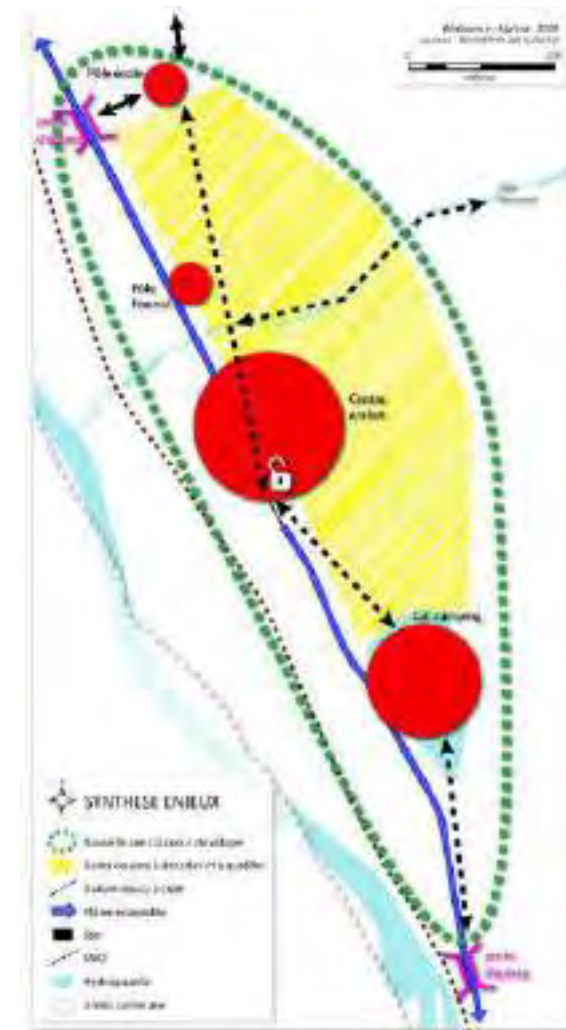
Enjeux du projet communal pour le village

3 pôles géographiques identifiés dans le village :

1. Le secteur de l'école
2. Le centre-bourg ancien
3. Le secteur du lac / camping

Les enjeux pour la Roche-de-Rame :

- Agrandir le cœur de village à l'ensemble de tous les pôles
- Densifier le nouveau cœur de village
- Attacher tous les pôles à un cordon d'espaces publics / équipements
- Créer une liaison parallèle douce et sécurisée entre les pôles, à l'est de la RN
- Déverrouiller le centre ancien : l'ouvrir, l'aérer
- Requalifier la RN avec des aménagements urbains en privilégiant les déplacements doux





1. Pôle école

- **OBJECTIFS** : mettre en place des moyens sécurisés de rejoindre l'école et raccrocher l'école au cœur du village

- **MODALITÉS**
 - Maintien de l'école sur son emplacement actuel
 - Réhabilitation de l'école et de la salle des fêtes
 - Développement des possibilités d'urbanisation entre le village et le complexe école – salle des fêtes
 - Requalification de la voie communale existante en privilégiant les modes doux
 - Déplacement de l'entrée d'agglomération en amont du nouveau carrefour (zone 50 km/h)





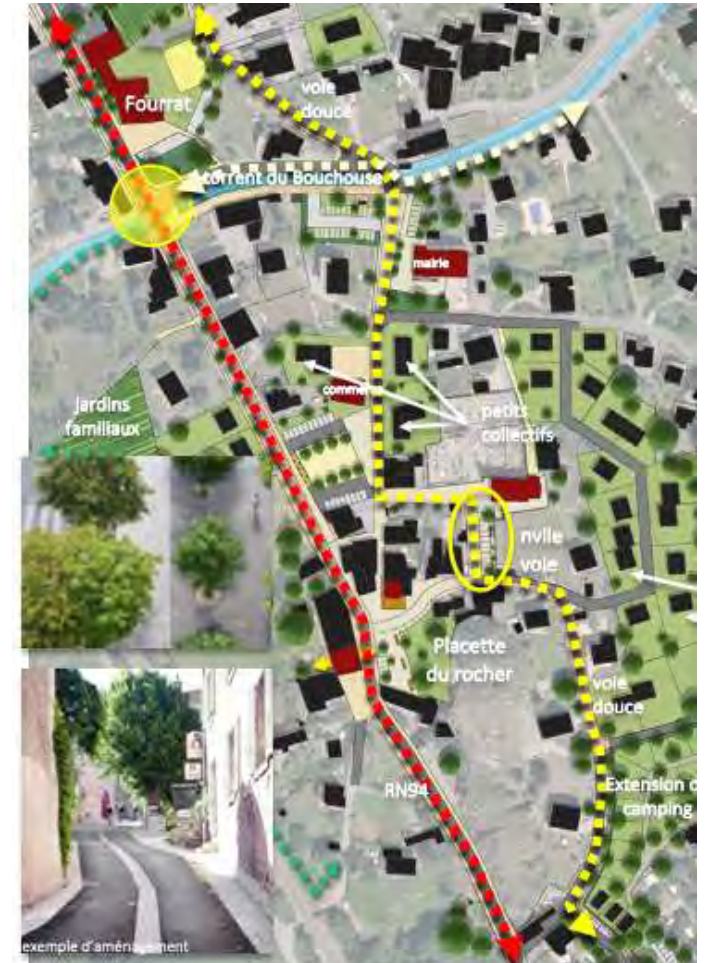
2. Pôle centre-bourg

▪ OBJECTIFS

- Créer une centralité autour des principaux équipements et en rapprocher les habitants
- Offrir des moyens sécurisés de se déplacer à travers le centre du village

▪ MODALITÉS

- Consolidation des espaces économiques en 2 pôles : place centrale et placette du rocher
- Réhabilitation des espaces et bâtiments à l'abandon
- Densification de l'habitat en cœur de village
- Aménagement d'une placette de mise en valeur de l'église
- Implantation de commerces de restauration (complément du restaurant existant)
- Mise en valeur du rocher d'escalade : espace vert de proximité
- Réhabilitation de l'ensemble Fourrat





3. Pôle lac / camping

▪ OBJECTIFS

- Conforter l'offre du camping et valoriser le lac auprès des habitants / touristes
- Valoriser la liaison douce entre le village et l'entrée Nord du lac
- Offrir la possibilité de faire le tour du lac en toute sécurité

▪ MODALITÉS

- Agrandissement du camping municipal
- Aménagement d'une entrée sud
- Requalification du cheminement existant en liaison entre le village et l'entrée Nord du lac
- Nouvelle voirie pour rejoindre le centre du village en mode doux
- Aménagement d'une liaison piétonne directe entre le camping et la berge Nord du lac
- Valorisation de l'attractivité du restaurant
- Requalification du chemin de contour du lac
- Aménagement de pontons d'accès à l'eau



Avec le projet de développement communal : un village recentré, sécurisé et attractif

- **Recentré autour d'un centre-bourg densifié** : logements, aménagements publics (restaurant, épicerie, bar) et espaces de respiration (placettes, parc, stationnement)
 - **Sécurisé** : circulation en modes doux (piétons, vélos), principaux espaces (école, parc du château, mairie) desservis par des voies communales mixtes
 - **Attractif** : offre touristique renouvelée (camping agrandi, cheminement du lac, place du Rocher d'escalade) et maintien des aménagements existants (Lucéo, parc du château)
- **Le projet de requalification de la traversée de la RN94 s'inscrit en cohérence avec ces objectifs et contribuera à cette ambition**

Le projet de requalification de la traversée du village



20 minutes

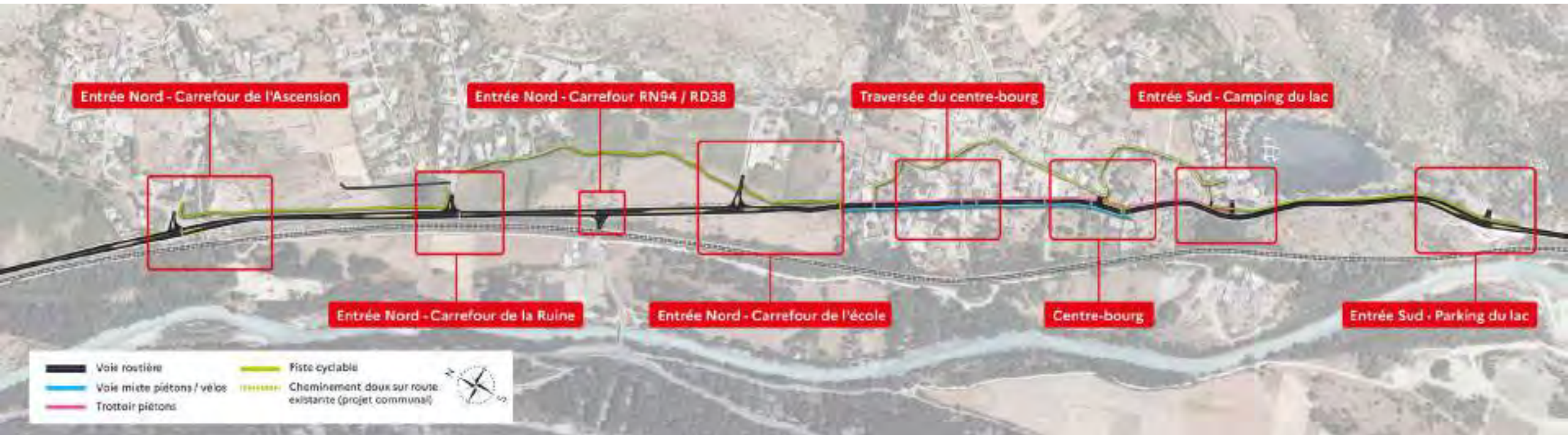
UN PROJET DE REQUALIFICATION AU SERVICE DU PROJET COMMUNAL

- Améliorer le cadre de vie et la qualité de vie des habitants, en prenant en compte le trafic routier et ses impacts
 - Mieux maîtriser les vitesses tout au long de la traversée
 - Améliorer la sécurité des piétons, cyclistes et usagers accédant à la RN 94
- Mieux organiser les déplacements dans la commune : piétons / cyclistes, stationnement
- Limiter autant que possible les impacts sur le bâti
- Contribuer au développement et à l'attractivité de la commune, en cohérence avec les projets municipaux et intercommunaux : attractivité commerciale, mise en valeur touristique, développement de l'habitat, ...
- Favoriser une bonne insertion du projet dans son environnement
- Améliorer les conditions de circulation pour les usagers de la RN 94 : fluidité et fiabilité des temps de parcours

Périmètre du projet



Secteurs d'aménagement du projet



Maîtrise des vitesses dans la commune



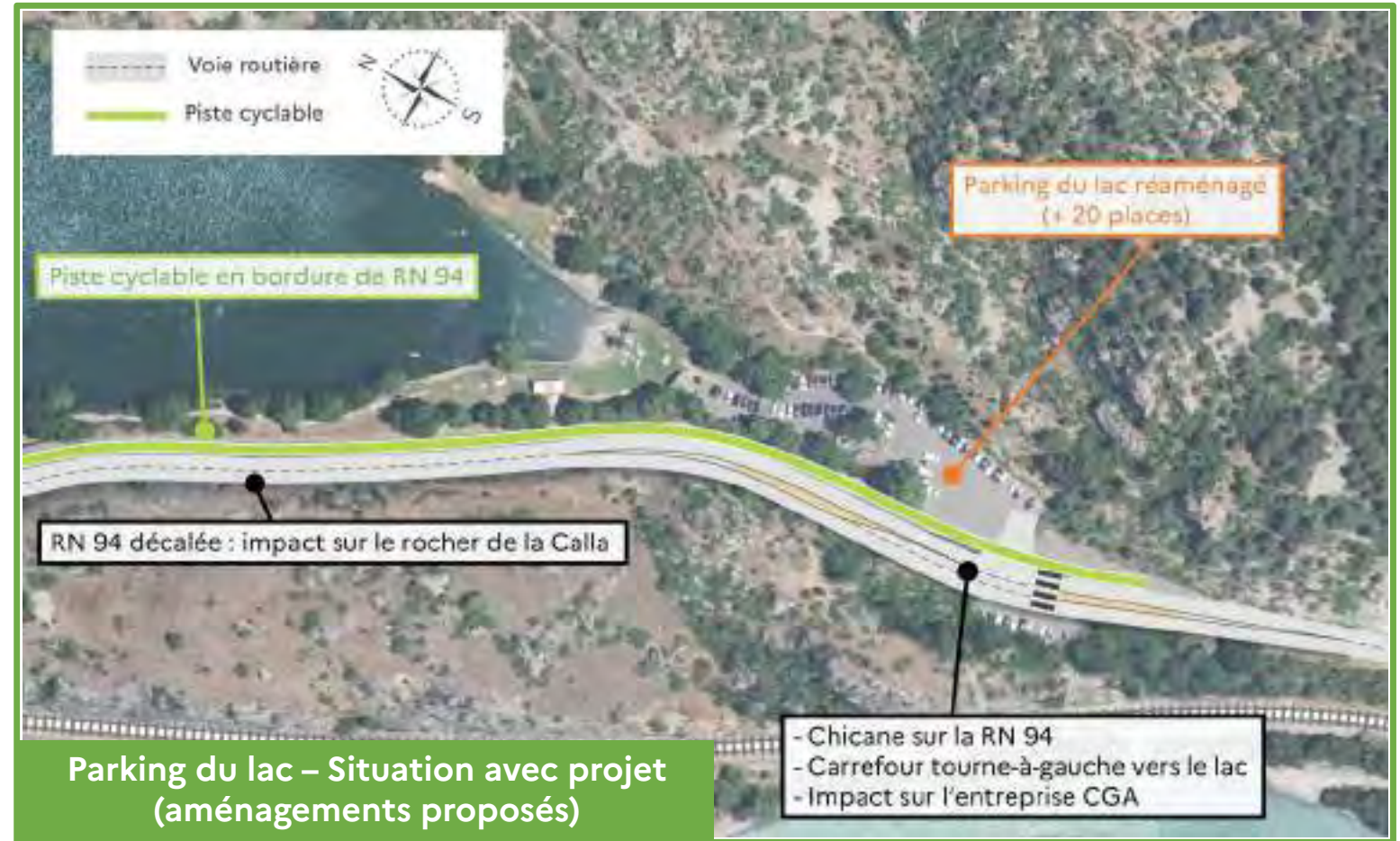
Objectifs du projet dans ce secteur

- Ralentir les véhicules en approche du lac
- Sécuriser et faciliter les accès au parking du lac



Objectifs du projet dans ce secteur

- Ralentir les véhicules en approche du lac
- Sécuriser et faciliter les accès au parking du lac



Objectifs du projet dans ce secteur

- Diminuer les vitesses en approche du centre-bourg
- Sécuriser et faciliter l'accès au camping du lac



Entrée Sud – Camping du lac

Objectifs du projet dans ce secteur

- Diminuer les vitesses en approche du centre-bourg
- Sécuriser et faciliter l'accès au camping du lac



Centre-bourg - Option 1

Ouverture sur le parc du château

Objectifs de l'option 1 dans ce secteur

- Supprimer le passage étroit de la RN 94
- Ouvrir la future place du rocher sur le parc du château
- Ralentir les véhicules

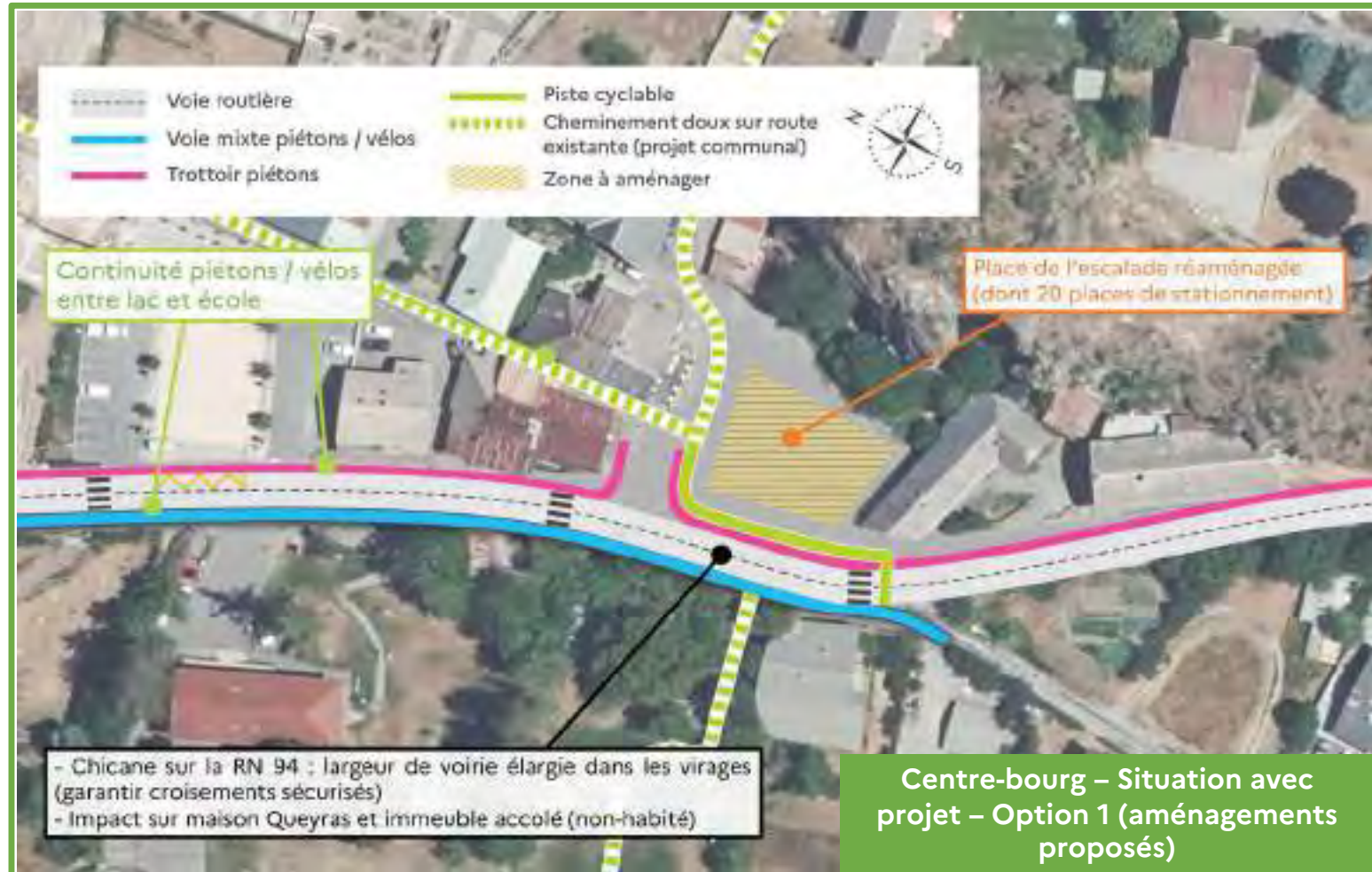


Centre-bourg - Option 1

Ouverture sur le parc du château

Objectifs de l'option 1 dans ce secteur

- Supprimer le passage étroit de la RN 94
- Ouvrir la future place du rocher sur le parc du château
- Ralentir les véhicules



Centre-bourg - Option 2

Place du rocher d'escalade étendue

Objectifs de l'option 2 dans ce secteur

- Supprimer le passage étroit de la RN 94
- Étendre l'espace d'aménagement de la future place du rocher
- Ralentir les véhicules

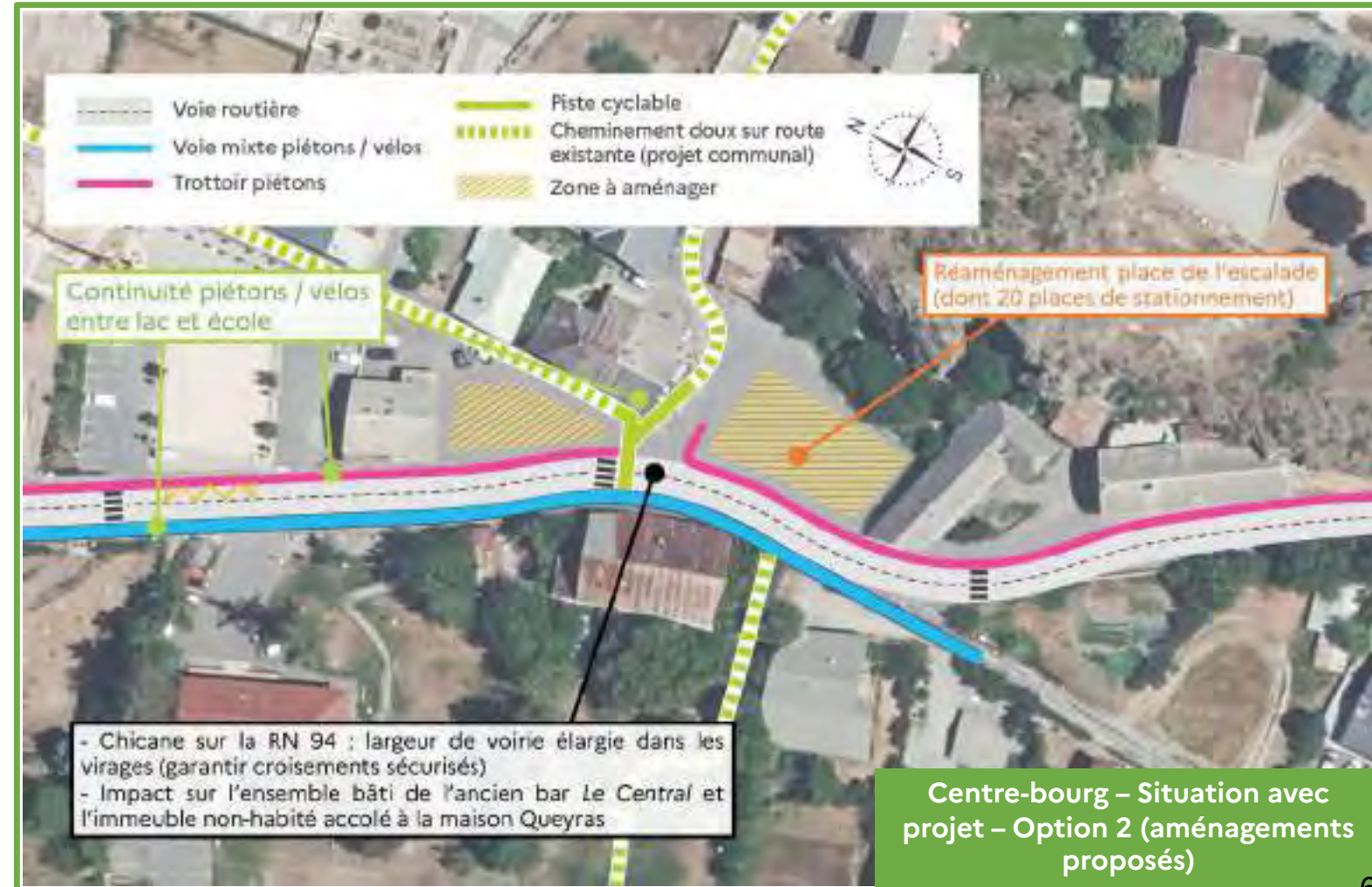


Centre-bourg - Option 2

Place du rocher d'escalade étendue

Objectifs de l'option 2 dans ce secteur

- Supprimer le passage étroit de la RN 94
- Étendre l'espace d'aménagement de la future place du rocher
- Ralentir les véhicules



Centre-bourg : options de passage non-retenues

- 2 options supplémentaires étudiées afin de limiter les impacts du projet sur les bâtis proches de la RN 94
- Ne permettent pas de réduire ces impacts, en comparaison avec les options 1 & 2

→ Options non-retenues par le maître d'ouvrage pour la concertation

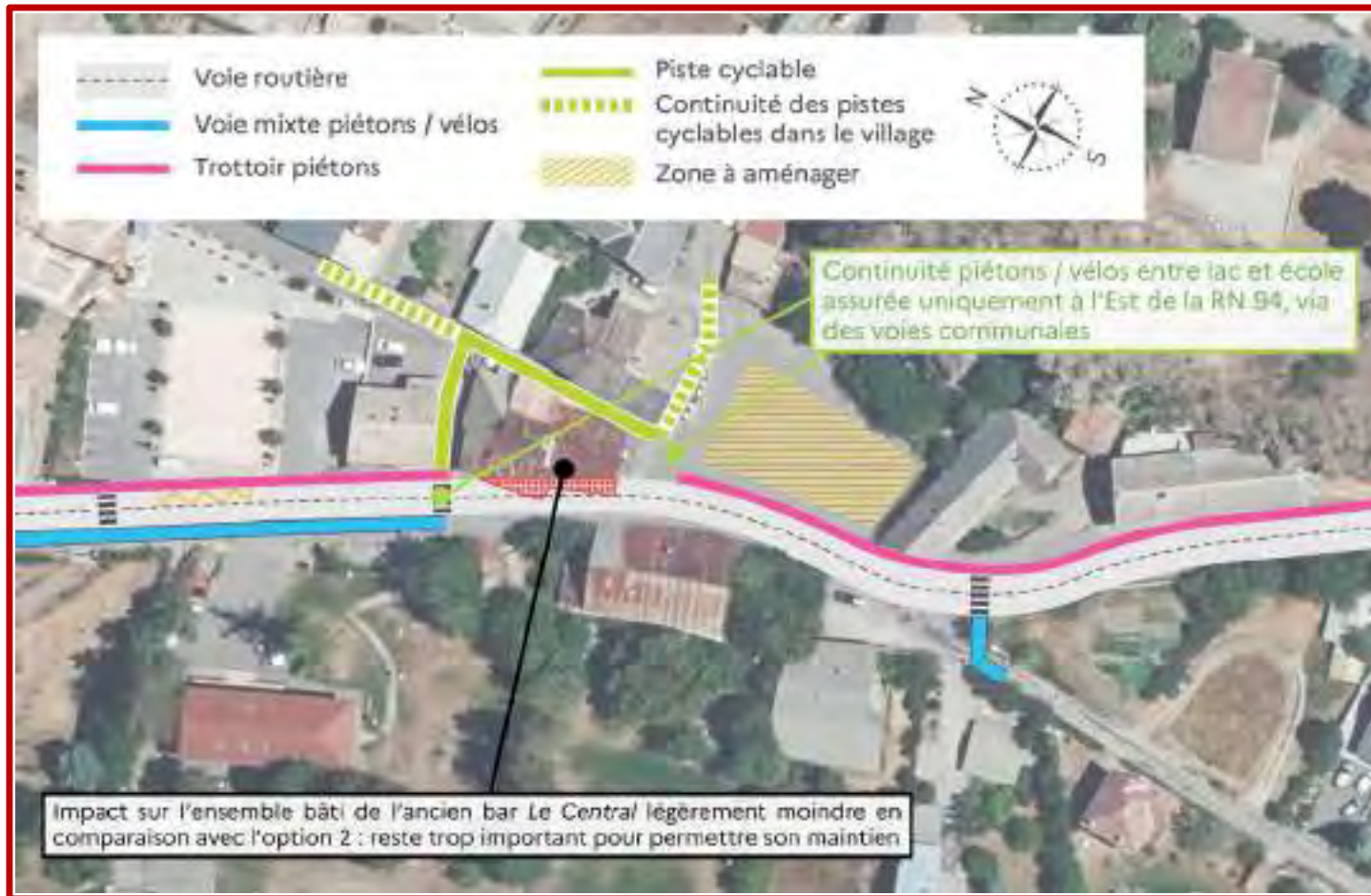
→ Présentées en suivant, à titre d'information

Centre-bourg - Option 1.bis (non retenue)



- Basée sur le tracé de l'option 1
- Voie mixte piétons / vélos en bordure de RN 94 retirée (au droit de la maison Queyras) : **usagers modes doux doivent traverser la RN**
- Réduction des emprises du projet sur la maison Queyras par rapport à l'option 1 → **les impacts sur le bâti restent trop importants pour permettre son maintien**
- **Option 1.bis ne répond pas à l'objectif de limiter l'impact sur le bâti par rapport à l'option 1. De plus, elle entraîne une dégradation de la continuité piétons / vélos entre l'école et le lac**

Centre-bourg - Option 2.bis (non retenue)



- Basée sur le tracé de l'option 2
- Retrait de la voie mixte piétons / vélos et du trottoir piétons en bordure de RN 94 : usagers modes doux **doivent emprunter les routes communales** afin de poursuivre leur chemin
- Evite toute emprise sur la maison Queyras et réduit les emprises sur le bâti de l'ancien bar Le Central → **impacts sur ce dernier sont trop importants pour permettre son maintien**
- **Option 2.bis ne répond pas à l'objectif de limiter l'impact sur le bâti** par rapport à l'option 2. De plus, elle entraîne **une dégradation de la continuité piétons / vélos entre l'école et le lac.**

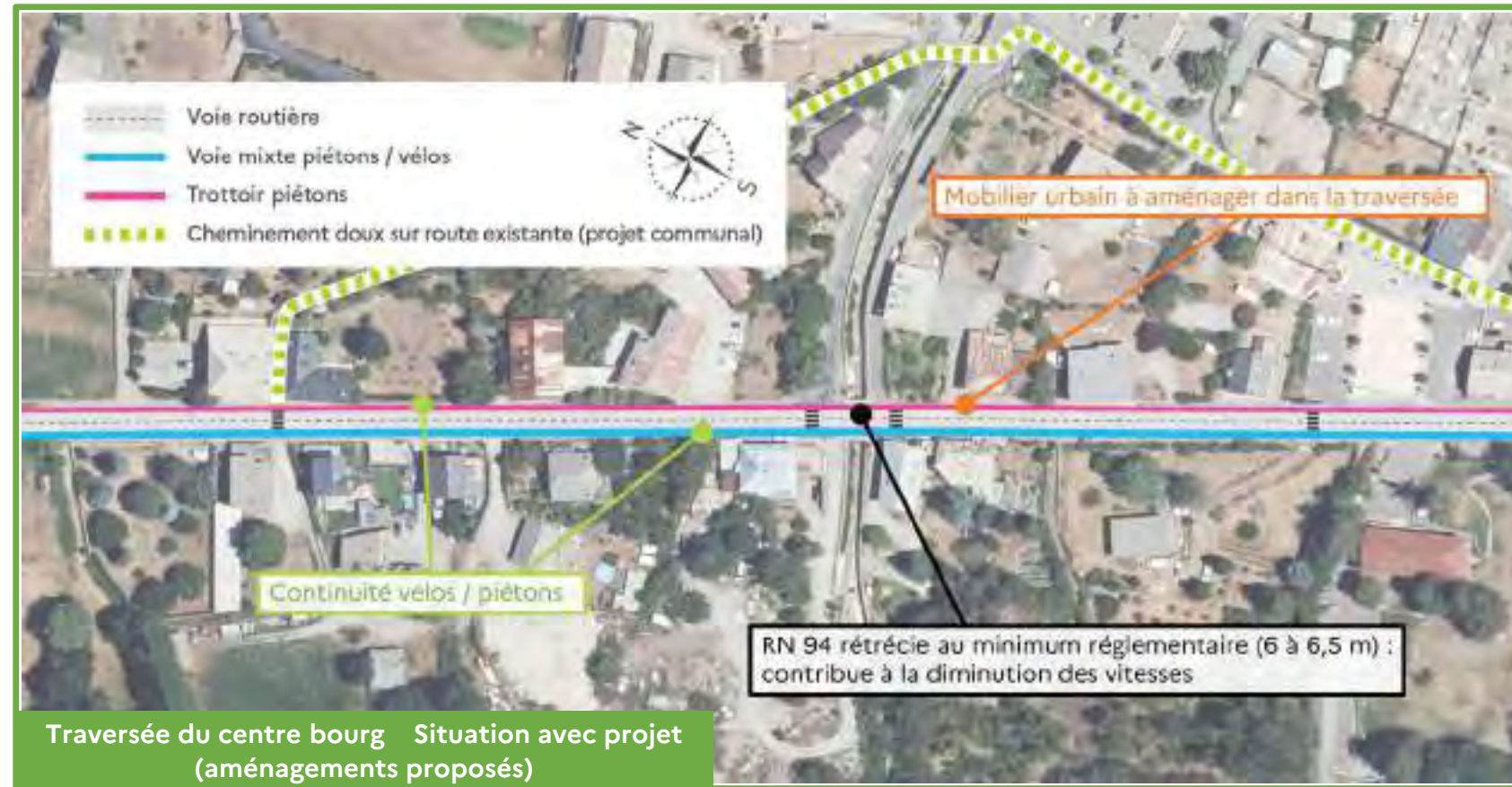
Objectifs du projet dans ce secteur

- Sécuriser la circulation des modes doux (piétons / vélos) en bordure de RN 94
- Maîtriser la vitesse dans la traversée du village



Objectifs du projet dans ce secteur

- Sécuriser la circulation des modes doux (piétons / vélos) en bordure de RN 94
- Maîtriser la vitesse dans la traversée du village

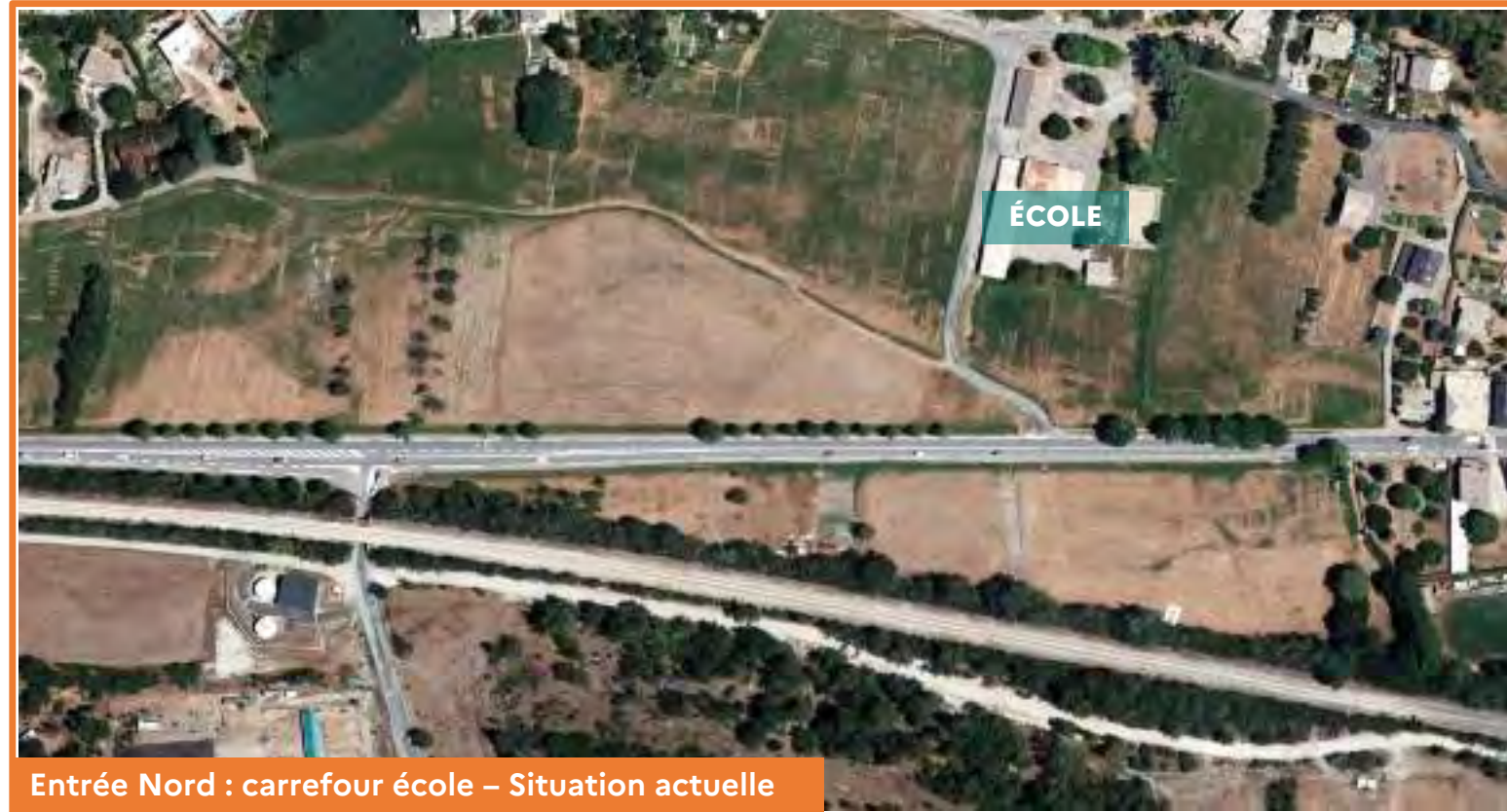


Entrée Nord

Carrefour de l'école et carrefour RN 94 / RD 38

Objectifs du projet dans ce secteur

- Diminuer les vitesses d'entrée dans le bourg (depuis le Nord)
- Sécuriser et faciliter l'accès à l'école
- Connecter l'école aux cheminements doux traversant le village



Entrée Nord

Carrefour de l'école et carrefour RN 94 / RD 38

Objectifs du projet dans ce secteur

- Diminuer les vitesses d'entrée dans le bourg (depuis le Nord)
- Sécuriser et faciliter l'accès à l'école
- Connecter l'école aux cheminements doux traversant le village



Entrée Nord : Carrefour de la Ruine et de l'Ascension

Objectifs du projet dans ce secteur

- Sécuriser les carrefours
- Sécuriser les arrêts de bus scolaires
- Garantir la connexion modes doux des hameaux avec le reste du village



Entrée Nord : Carrefour de la Ruine et de l'Ascension

Objectifs du projet dans ce secteur

- Sécuriser les carrefours
- Sécuriser les arrêts de bus scolaires
- Garantir la connexion modes doux des hameaux avec le reste du village



Ateliers de travail en sous-groupes



1 h 25

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

- Recueillir vos contributions sur les points forts / faibles du projet de requalification de la traversée du village élaboré par la DREAL
- Recueillir vos pistes d'amélioration du projet proposé par la DREAL

Organisation de l'atelier (1/2)



- 6 espaces de travail
 1. Entrée Sud – Parking et camping du lac
 2. Centre-bourg : Option 1
 3. Centre-bourg : Option 2
 4. Traversée du centre-bourg et carrefour de l'école
 5. Entrée Nord : carrefours de la Ruine et de l'Ascension
 6. Vision globale du projet de requalification
- Les participants se répartissent équitablement sur les 6 espaces de travail
- 5 tours de travail
 - Tour 1 : 20 min
 - Tour 2 : 15 min
 - Tour 3 : 12 min
 - Tour 4 : 10 min
 - Tour 5 : 8 min

Organisation de l'atelier (2/2)



Entrée Sud
Parking et
camping du lac



Centre-bourg
Option 1



Centre-bourg
Option 2



Traversée centre-bourg
et carrefour de l'école



- Sur chaque espace de travail
 - 1 panneau A0 détaillant les aménagements de chaque secteur
 - 1 hôte chargé de prendre en note les contributions des participants

Vision globale
du projet



Entrée Nord
Carrefours de la
Ruine et de
l'Ascension





- Les participants s'installent à un espace de travail et se présentent



- Un hôte de table note toutes les contributions du groupe



- Les participants contribuent sur les points forts / faibles du projet de requalification présenté et proposent des pistes d'amélioration de ce projet



20 min



- Les participants s'installent à un nouvel espace de travail et se présentent



- L'hôte de table partage les contributions formulées lors du tour précédent et note toutes les nouvelles contributions du groupe



- Les participants contribuent sur les points forts / faibles du projet de requalification présenté et proposent des pistes d'amélioration de ce projet



15 min



- Les participants s'installent à un nouvel espace de travail et se présentent



- L'hôte de table partage les contributions formulées lors des tours précédents et note toutes les nouvelles contributions



- Les participants contribuent sur les points forts / faibles du projet de requalification présenté et proposent des pistes d'amélioration de ce projet



12 min



- Les participants s'installent à un nouvel espace de travail et se présentent



- L'hôte de table partage les contributions formulées lors des tours précédents et note toutes les nouvelles contributions



- Les participants contribuent sur les points forts / faibles du projet de requalification présenté et proposent des pistes d'amélioration de ce projet



10 min



- Les participants s'installent à un nouvel espace de travail et se présentent



- L'hôte de table partage les contributions formulées lors des tours précédents et note toutes les nouvelles contributions



- Les participants contribuent sur les points forts / faibles du projet de requalification présenté et proposent des pistes d'amélioration de ce projet



8 min

Suites



5 minutes

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

- Prise en compte des contributions de l'atelier afin de consolider le projet de requalification de la traversée du village, avec l'appui de la municipalité
- Synthèse de l'atelier n°1
- Partage d'une version consolidée du projet, appuyée sur les contributions de l'atelier n°2, lors d'un second atelier le **jeudi 7 novembre 2024**
- En parallèle, **poursuite de la concertation réglementaire jusqu'au 07 novembre** via les outils suivants :
 - **Registre papier** disponible en mairie de la Roche-de-Rame, aux horaires d'ouverture habituels
 - **Adresse postale** : 16 rue Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille cedex 3
 - Adresse **e-mail** : rochederame@nicaya.com
 - **Permanences individuelles** avec le maître d'ouvrage, les 02 / 03 / 04 octobre : www.traversee-roche-de-rame.com/s-informer-et-participer

**S'inscrire à l'atelier
du 07/11 et aux
permanences**



MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION !

Nous vous invitons à un moment de convivialité



COMPTE-RENDU : ATELIER N°1

DU 26 SEPT. 2024





REQUALIFICATION DE LA TRAVERSEE DE LA ROCHE DE RAME

Concertation publique réglementaire Atelier de travail du 26/09/2024

Synthèse

05/11/2024 – VF

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| 1 Introduction | 3 |
| 1.1 Rappels..... | 3 |
| 1.2 L'atelier n°1 du 26 septembre 2024 | 4 |
| 2 Synthèse des échanges en séance plénière | 5 |
| 3 Synthèse des contributions des participants à l'atelier | 8 |
| 3.1 Secteur Entrée Sud – parking et camping du lac | 9 |
| 3.2 Secteur Centre-bourg – option 1 : Ouverture sur le parc du château | 10 |
| 3.3 Secteur Centre-bourg – option 2 : Place du rocher d'escalade étendue..... | 11 |
| 3.4 Secteur Traversée du centre et carrefour de l'école | 12 |
| 3.5 Secteur Entrée Nord – carrefours de la Ruine et de l'Ascension | 13 |
| 3.6 Vue globale du projet..... | 14 |
| 4 Suites de l'atelier du 26 septembre | 15 |
| 5 Annexes | 16 |
| 5.1 Contributions littérales des participants | 16 |
| 5.1.1 Secteur Entrée Sud – parking et camping du lac | 16 |
| 5.1.2 Secteur Centre-bourg – option 1 : Ouverture sur le parc du château | 17 |
| 5.1.3 Secteur Centre-bourg – option 2 : Place du rocher d'escalade étendue..... | 18 |
| 5.1.4 Secteur Traversée du centre et carrefour de l'école..... | 19 |
| 5.1.5 Secteur Entrée Nord – carrefours de la Ruine et de l'Ascension | 20 |
| 5.1.6 Vue globale du projet..... | 22 |
| 5.2 Liste des participants..... | 23 |

1 Introduction

1.1 Rappels

La commune de la Roche-de-Rame est traversée par la RN94, axe principal structurant du réseau routier des Hautes-Alpes. La route nationale est vécue comme une source de nuisances fortes par les habitants du village : flux routiers denses, nuisances sonores, dangerosité de certains points de passage, ...

Du 24 septembre au 07 novembre 2024, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Provence-Alpes-Côte d'Azur, maître d'ouvrage du projet de requalification de la traversée du village de la Roche-de-Rame, organise une **concertation publique réglementaire ouverte à tous**, qui a pour objectifs de :

- D'**informer le public** sur le projet de requalification de la traversée du village (et ses options de passage)
- De **recueillir les avis et contributions** du public
- De contribuer à aboutir à un projet de requalification de la traversée du village **consolidé et approprié**, contribuant positivement à l'avenir du village

Le **dispositif d'information et de recueil des avis du public** mis en place par la DREAL est le suivant :

- S'informer sur le projet de requalification de la traversée du village
 - Un arrêté préfectoral paru le 09 septembre 2024, disponible sur le site internet du projet : <https://www.traversee-roche-de-rame.com/s-informer-et-participer>
 - Une page Facebook dédiée au projet : <https://www.facebook.com/share/UKqbkR8PRsFMXRyg/?mibextid=LQQJ4d>
 - Un dossier support de la concertation
 - Disponible en version papier en mairie, aux horaires d'ouvertures habituels
 - Disponible en téléchargement sur le site internet du projet : <https://www.traversee-roche-de-rame.com/s-informer-et-participer>
- Participer à la concertation
 - Deux ateliers de travail, jeudi 26/09 et jeudi 07/11 à 18h à la salle polyvalente de la Roche-de-Rame
 - Des permanences individuelles avec le maître d'ouvrage, à distance ou en mairie, tenues du 02 au 04 octobre
 - Un registre papier disponible en mairie de la Roche-de-Rame, aux horaires d'ouverture habituels

- L'adresse postale suivante : 16 rue Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille cedex 3
- L'adresse e-mail suivante : rochederame@nicaya.com

1.2 L'atelier n°1 du 26 septembre 2024

Rappel des **objectifs de l'atelier n°1** du 26 septembre 2024 :

- **Présenter le projet** de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame
- Partager **l'appréciation des participants concernant les points forts / faibles du projet** et des options de passage proposées
- Recueillir les **contributions des participants sur les améliorations à envisager** pour le projet

Cet atelier s'est tenu dans la salle polyvalente de la Roche-de-Rame, de 18h à 20h. Un temps de convivialité a été organisé par la municipalité dans la salle, à l'issue de l'atelier.

L'atelier s'est déroulé comme suit :

- Propos introductifs
 - Michel FRISON, Maire de la Roche-de-Rame
 - Mathieu GICQUEL, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Partage d'informations en plénière
 - La concertation publique réglementaire
 - Le projet de développement de la commune
 - Le projet de requalification de la traversée du village
- Atelier de travail en sous-groupes
- Suites : prochaines étapes de la concertation et du projet
- Temps de convivialité

2 Synthèse des échanges en séance plénière

Introduction et déroulé de l'atelier

Michel FRISON, Maire de la Roche de Rame, accueille les participants et les invite à participer à la réunion de concertation en s'exprimant sur le projet.

Mathieu GICQUEL, de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, remercie Monsieur le Maire pour son accueil ainsi que les participants pour leur présence afin de contribuer à l'élaboration du projet.

Samuel MAZZER, du cabinet Nicaya, présente ensuite le déroulé de l'atelier.

La concertation publique réglementaire

Diapositives 7 à 11

Mathieu GICQUEL, de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, présente les objectifs de la concertation, les modalités d'information / de participation, le calendrier ainsi que les objectifs de l'atelier du jour.

Le projet de développement de la commune

Diapositives 12 à 19

Michel FRISON, Maire de la Roche-de-Rame, rappelle le projet de développement de la commune élaboré en 2021 par la municipalité, avec l'appui des forces vives du village : démarche d'élaboration, diagnostic du village, enjeux identifiés par pôle géographique et effets attendus pour le village, une fois le projet réalisé.

Le projet de requalification de la traversée du village

Diapositives 20 à 34

Mathieu GICQUEL, de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, présente les objectifs du projet de requalification de la traversée du village et ses principales orientations (périmètre, secteurs d'aménagement, maîtrise des vitesses).

Il partage les différents aménagements proposés pour la requalification de la traversée de la Roche de Rame, sur les secteurs suivants :

- Entrée Sud – parking du lac et camping du lac
- Centre-bourg – option 1 : Ouverture sur le parc du château
- Centre-bourg – option 2 : Place du rocher d'escalade étendue
- Traversée du centre, carrefour de l'école et carrefour RN 94 / RD 38
- Entrée Nord – carrefours de la Ruine et de l'Ascension

Il présente également les options de passage étudiées mais non-proposées à la concertation par la DREAL dans le secteur du centre-bourg et précise les

raisons ayant conduit la DREAL à retenir les deux options de passage proposées pour cet atelier.

Interventions des participants

Un participant de l'association Les Croquignards exprime sa déception que la DREAL ne propose pas d'option permettant d'épargner à la fois le bar *Le Central* et la maison Queyras. Il indique ne pas avoir eu connaissance d'une prise de contact de la DREAL avec les propriétaires du bâti comprenant le bar *Le Central* et estime que la situation est désormais délicate car marquée par une opposition entre les deux options. Il ajoute que les Croquignards ne participeront pas à la concertation si les propriétaires du bâti comprenant le bar *Le Central* ne souhaitent pas le céder.

Un participant, également membre de l'association Les Croquignards, regrette que Monsieur le Maire n'ait pas fait mention de la vie associative dans sa présentation du projet communal, notamment des actions menées par les Croquignards.

- **Matthieu GICQUEL – DREAL** : la DREAL a exploré différentes options dans le but de réduire au maximum les impacts du projet sur le bâti. Dans ce secteur, la route est actuellement trop étroite, il est donc nécessaire qu'elle soit élargie afin que les véhicules puissent se croiser de façon sécurisée. Les options proposées permettent d'assurer la sécurisation de ce passage étroit tout en limitant, selon l'option, les impacts sur un seul côté de la route nationale.
- **Michel FRISON, Maire de la Roche de Rame** : lors de la réunion publique du 11 juillet, la demande d'explorer d'autres options n'ayant pas d'impact sur la maison Queyras a été clairement formulée par les Croquignards présents. Il a également été clairement répondu que le bâti serait impacté dans ce secteur, soit d'un côté soit de l'autre de la rue. Selon les impacts du projet retenu, une période de concertation et d'échanges directs avec les propriétaires sera engagée.

Un participant estime que le « cœur » du projet est dans le centre-bourg, où il nécessaire de faire un choix. Le reste des aménagements proposés ne sont que des détails.

- **Matthieu GICQUEL – DREAL** : le projet de requalification proposé concerne toute la traversée du village. Tous les secteurs d'aménagement sont importants pour la sécurisation des circulations dans le village, la mise en place de circulations via les modes doux et le développement de la vie de village.

Un participant interroge la DREAL sur le maintien de la circulation piétonne sur les berges du lac, avec l'aménagement d'une piste cyclable en bordure de RN 94.

- **Matthieu GICQUEL – DREAL** : le projet proposé prévoit que la voie cyclable longe la RN sans impact sur le cheminement piéton en bordure du lac.

Un participant estime que le projet de requalification proposé consiste à élargir la route pour « *faire passer les voitures plus confortablement* » en ayant un impact sur des bâtis habités, alors que ces demandes ne figuraient pas dans le projet communal élaboré en 2021.

- **Michel FRISON, Maire de la Roche-de-Rame** : le projet n'est pas conçu pour les voitures mais pour les Rochons. Pour ceux qui n'habitent pas dans le centre-bourg et qui doivent passer par là. Pour permettre aux habitants de circuler au bord de la route de façon sécurisée, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et que la population demande depuis des années. Le passage étroit du centre-bourg, porteur de nombreux facteurs d'insécurité, a constitué l'argument principal en faveur d'un aménagement : il est difficilement entendable que ce même argument devienne la solution à la sécurisation du village, dans ce secteur.
- **Matthieu GICQUEL – DREAL** : le projet consiste même, dans certains secteurs, à rétrécir la largeur de la route afin d'inciter, voire d'obliger les véhicules à ralentir.

Un participant s'inquiète de l'impact des futurs travaux sur le trafic des véhicules entre Briançon et Gap.

- **Matthieu GICQUEL – DREAL** : la concertation publique en cours a vocation à stabiliser, avec les habitants de la Roche-de-Rame, le projet de requalification de la traversée du village. Ce n'est qu'après cette étape que la DREAL approfondira les études afin de déterminer le phasage des travaux de façon fine, afin d'éviter au maximum les impacts sur les circulations et la vie des habitants. La DREAL s'engage à revenir vers les habitants, une fois ces études engagées, pour préciser en concertation les conditions de mise en œuvre du projet de requalification.

Un participant interroge la DREAL sur l'intégration de la zone du Planet dans le périmètre du projet.

- **Matthieu GICQUEL – DREAL** : le périmètre du projet est compris entre le panneau d'entrée Sud (au niveau du lac) et le carrefour de l'Ascension.

Une participante interroge la DREAL sur la prise en compte des contributions formulée lors des 2 ateliers de travail et plus largement durant la concertation. Elle souhaite que le travail fourni par les habitants soit pris en compte pour la suite du projet.

- **Matthieu GICQUEL – DREAL** : la DREAL réalisera une synthèse de l'atelier de ce jour qui sera mise en ligne sur le site internet du projet. À l'issue de l'atelier, la DREAL analysera l'opportunité et la faisabilité et les modalités

d'intégration des contributions, afin de partager une version enrichie et ajustée lors de l'atelier n°2 du 07 novembre 2024. Enfin, un bilan de la concertation sera réalisé et publié à horizon fin 2024.

- Samuel MAZZER – Nicaya conseil : la concertation en cours est une concertation réglementaire qui prendra formellement fin le 07 novembre 2024. Le travail de conception du projet se poursuivra au-delà de cette concertation et continuera d'associer les habitants de la Roche-de-Rame.

3 Synthèse des contributions des participants à l'atelier

Lors de l'atelier, la DREAL a invité les participants à travailler sur **6 espaces de travail** :

1. Secteur Entrée Sud – parking et camping du lac
2. Secteur Centre-bourg – option 1 : Ouverture sur le parc du château
3. Secteur Centre-bourg – option 2 : Place du rocher d'escalade étendue
4. Secteur Traversée du centre et carrefour de l'école
5. Secteur Entrée Nord – carrefours de la Ruine et de l'Ascension
6. Vue globale du projet

Les éléments ci-après présentent une **synthèse des contributions formulées par les participants** lors de l'atelier du 26 septembre avec, pour chaque secteur :

- Les points forts identifiés par les participants
- Les points faibles identifiés par les participants
- Les propositions d'amélioration formulées par les participants

Les supports de travail (plans + visuels 3D) utilisés durant l'atelier sont diffusés avec cette synthèse, ainsi que le diaporama de la séance. Ces documents seront mis en ligne sur le site internet du projet : <https://www.traversee-roche-de-rame.com/>

Une retranscription littérale des contributions formulées est disponible en annexe de ce document.

3.1 Secteur Entrée Sud – parking et camping du lac

| POINTS FORTS | POINTS FAIBLES | PISTES D'AMÉLIORATION |
|--|---|---|
| <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piste cyclable <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plus de places de parking (>20 places) <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tourne à gauche | <p>Tracé de la RN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risque que la chicane soit « contournée » par certains véhicules qui « tirent droit » • Chicane insuffisante : risque que la sinuosité ne suffise pas, vue la vitesse avec laquelle les voitures arrivent <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Camping du lac <ul style="list-style-type: none"> ○ Piste cyclable faite pour les vélos de route débouche dans le village (revêtement plutôt pour VTT) : revêtement différent donc danger quand reprise sur RN ○ Piste cyclable qui suit la route communale vers le centre-bourg et pas la RN ○ Manque passage piétons devant le camping • Parking du lac <ul style="list-style-type: none"> ○ Piste cyclable qui s'arrête au parking sud ○ Pas assez de précisions sur la sécurisation de la voie douce ○ Petit bout de piste cyclable en amont de l'entrée du parking : à supprimer <p>Impacts humain, bâti & environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impact sur le bâti • Chicane devant le bâtiment Chieno : impacte le bâti et réduit les places • Impact sur le rocher de la Calla <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manque de sécurité entre la RN et la plage : risque de sortie de route | <p>Tracé de la RN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmenter la visibilité de la chicane (parking lac) depuis le Sud <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre la piste : continuité avec le Sud et Pra Reboul • En sortie du chemin piéton de Coutin, laisser un accès libre sur le parking • Proposer des représentations en coupe pour rendre compte de la sécurisation de la piste cyclable <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménager plus de places de parking au droit du bâtiment Chieno • Ne pas faire d'aménagement au-delà de la barrière actuelle de sécurité <p>Impact humain, bâti & environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> • Éviter d'impacter le rocher de la Calla <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les abords de la RN à proximité du lac (sortie de route) : renforcer glissière, mur de protection, ... • Installer un feu permettant de réguler la vitesse / un radar pédagogique / un radar de vitesse • Installer un radar au niveau du passage à niveau (zone du Planet) : retour d'expérience positif de la commune de Saint-Clément • Marquer davantage les îlots centraux des chicanes pour réduire la vitesse : îlot surélevé • Ajouter des passages piétons fortement signalisés et avec un éclairage au sol clignotant |

3.2 Secteur Centre-bourg – option 1 : Ouverture sur le parc du château

| POINTS FORTS | POINTS FAIBLES | PISTES D'AMÉLIORATION |
|--|--|---|
| <p>Tracé de la RN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meilleure fluidité de circulation <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité piétons / vélos au village <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ouverture du centre de village • Vraie respiration et ouverture vers le parc • Création d'une place – terrasse <p>Impact humain, bâti & environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pas d'impact sur bâti habité | <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interruption voie cyclable entre maison du doyen et camping du lac <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Présence de voitures sur place de l'escalade : 20 places de stationnement <p>Impact humain, bâti & environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impact sur bâti vivant (culture / vie associative) : Croquignards • Relocalisation Croquignards : rien de prévu <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risque de manque de respect de la limitation, accélération, prise de vitesse • Pas d'obstacle visuel en approche avec la démolition du bâti (trop de perspective) <p>Nuisances / trafic</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rien n'est prévu pour réduire le bruit | <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interdire la circulation voiture entre la place de l'escalade et la mairie (rue des Queyras) • Établir la voie mixte côté Est de la RN <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménager un espace de convivialité (bancs, tables ...) sur la place de l'escalade, plutôt qu'un parking <p>Impact humain, bâti & environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relocaliser les Croquignards dans le parc du château <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doubler le passage piéton de la place du monument aux morts (maintenir l'existant) + maintenir le feu existant • Installer un ralentisseur, un îlot séparateur ou une bande médiane • Installer un radar, y compris de chaque côté du centre bourg • Améliorer la sécurisation de la traversée piétonne au niveau de la place de l'escalade |

3.3 Secteur Centre-bourg – option 2 : Place du rocher d'escalade étendue

| POINTS FORTS | POINTS FAIBLES | PISTES D'AMÉLIORATION |
|--|---|---|
| <p>Impact humain, bâti & environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> Étude d'une nouvelle option : maison Queyras maintenue à son emplacement actuel Mise en valeur du rocher d'escalade Maison Boisset moins impactée <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> Stationnement supplémentaire <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> Accès piéton au parc, en bordure de RN sécurisé <p>Tracé de la RN</p> <ul style="list-style-type: none"> Vraie chicane marquée | <p>Impact humain, bâti & environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> Démolition de l'ensemble <i>Le Central</i> Démolition de l'annexe Fourrat <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> Beaucoup d'espaces « vides » <p>Nuisances / trafic</p> <ul style="list-style-type: none"> Nuisances sonores dues à la réaccélération | <p>Impact humain, bâti & environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> Remettre en valeur la maison des Croquignards <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> Terrasse, tables pique-nique, jeux : convivialité Créer des stationnements entre la RN et le chemin des Queyras (triangle) <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> Décaler le passage piétons vers le centre de l'ensemble <i>Le Central</i> <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> Assurer la sécurité de la traversée des piétons : feu récompense, passage souterrain, ... |

3.4 Secteur Traversée du centre et carrefour de l'école

| POINTS FORTS | POINTS FAIBLES | PISTES D'AMÉLIORATION |
|--|---|---|
| <p>Tracé de la RN</p> <ul style="list-style-type: none"> Entrée de l'école Suppression de la voie de décélération de la RD 38, oblige les véhicules à ralentir <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> Continuité piétons et vélos Création des deux passages piétons en amont/aval du pont sur le torrent de Bouchouse | <p>Tracé de la RN</p> <ul style="list-style-type: none"> Chicane (école) pas suffisamment marquée Ligne droite de la traversée du centre : pas de vrai moyen de faire ralentir les véhicules Suppression de la voie de décélération de la RD 38 (accès Freissinières) : dangereux car risque de se faire emboutir <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> Voie mixte : absence de places de stationnement (kinés, nounous, commerces, résidents) + attention accès privés côté ouest de la RN Augmentation du nombre de piétons / cyclistes avec les aménagements : augmentation accidents <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone 30 trop longue : risque de ne pas être respectée + augmentation des dépassements Manque de voie d'insertion depuis l'accès Est sur le torrent Création des deux passages piétons : manque de visibilité pour les piétons et voitures | <p>Tracé de la RN</p> <ul style="list-style-type: none"> Accentuer la chicane de l'école Créer un rond-point reliant le carrefour de l'école et de la RD 38 : contribue à couper la vitesse Conserver la voie de décélération vers la RD 38 Casser la ligne droite au niveau de la traversée centre <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> Créer une continuité piéton/vélo sur la RD38 : direction l'Argentière Séparer la voie mixte de la RN : éviter que les véhicules ne débordent dessus (surélever, installer des plots séparateurs, ...) <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> Installer des lumières bleues sur les passage piétons : visibilité Éviter de doubler dans la traversée du centre : terre-plein central (amovible ?), séparation basse, double bande blanche avec ligne rouge, ... Installer un radar dissuasif directement à l'entrée de l'agglomération : faire ralentir avant le panneau (ex. de Saint-Clément) Installer un feu récompense : faire respecter la zone 30 Conserver un seul passage piéton au niveau du carrefour du Bouchouse : installer une signalisation verticale + peinture faux dos d'âne <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> Ne pas surcharger les trottoirs avec trop de mobilier urbain : garder des trottoirs libres et surélevés |

3.5 Secteur Entrée Nord – carrefours de la Ruine et de l'Ascension

| POINTS FORTS | POINTS FAIBLES | PISTES D'AMÉLIORATION |
|---|---|--|
| <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plus facile pour les habitants venant de Géro, etc. • Nouvelle piste cyclable <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitation à 70 : réduction vitesse et nuisances sonores, plus de sécurité • Terre-pleins : obligent à réduire la vitesse <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plus d'arrêts de bus • Desserte du chemin des Gravières sur un autre chemin : moins dangereux <p>Tracé de la RN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terre-pleins centraux | <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Croisement chemin des Gravières avec chemin des Bonnafés : zone accidentogène si plus de modes doux • Passages piétons hors agglomération interdits <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • 70km/h encore trop rapide • Aucune signalisation, forte vitesse actuelle (L'endroit où les gens vont le plus vite) • Avec le tourne-à-gauche du carrefour de la Ruine, risque que les véhicules arrivent encore plus vite car moins de gêne pour les véhicules qui arrivent d'en face et qui vont tout droit • Passage piéton n'est pas suffisant pour la sécurité <p>Nuisances / trafic</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortes nuisances actuelles, à diminuer <p>Impact humain, bâti & environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manque de prise en compte de tous les habitants des « hameaux » • Le nouveau chemin des Gravières saccage les parcelles | <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ajouter un panneau « Interdit cyclomoteurs » sur les voies cyclables • Modifier le tracé du chemin des Gravières : éviter de couper la parcelle agricole <ul style="list-style-type: none"> ○ Soit relié à la voie du Pra Paret existante ○ Soit raccordée plus bas vers la RN (au niveau de la piste cyclable) • Continuer la piste cyclable vers le Sud <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminuer la vitesse à 50km : selon la localisation du panneau d'entrée / sortie de l'agglomération • Établir plus de contrôle radar (comme à Saint-Clément) ou dispositif au sol • Ne pas diminuer la vitesse à 50km/h : 70km/h suffisant (sinon risque de dépassement dans la zone 30) • Installer un radar pédagogique • Installer un feu récompense • Installer un feu ou dispositif après arrêt de bus : plus de sécurité • Sécuriser le croisement chemin des Gravières / Bonnafés : panneau stop, ... • Installer des éclairages au niveau du passage piéton (+ clignotants bleus au sol sur les bandes blanches) • Diminuer l'impression de largeur de la RN : double ligne blanche / bandes rouges • Empêcher les véhicules de dévier sur le bord de la route pour sécuriser les enfants • Sécuriser les arrêts de bus scolaires : bouton piéton pour le passage piéton, passerelle piétonne, ... <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantir un revêtement anti bruit • Aménager des îlots centraux conséquents : surélevés, visibles, ... <p>Tracé de la RN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rendre le tracé plus sinueux : réduire la vitesse • Repousser le panneau d'entrée / sortie du village • Agrandir la zone au niveau du carrefour de la Ruine : permettre le demi-tour des bus |

3.6 Vue globale du projet

| POINTS FORTS | POINTS FAIBLES | PISTES D'AMÉLIORATION |
|--|---|--|
| <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> Plus de sécurité <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> Pistes cyclables et trottoirs <p>Nuisances / trafic</p> <ul style="list-style-type: none"> Moins de nuisances sonores | <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> Pas assez de solutions pour faire respecter les vitesses <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> Risque que la piste cyclable soit délaissée pour la RN <p>Nuisances / trafic</p> <ul style="list-style-type: none"> Attention au carrefour du torrent (La Fare) : beaucoup de trafic <p>Tracé de la RN</p> <ul style="list-style-type: none"> Pas de continuité : route trop sinueuse <p>Impact humain, bâti & environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> Projet (idée) d'appartements dans le garage et de commerces Destruction du bar Attention au Rocher de la Calla, c'est de la roche mère | <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> Mettre en place un contrôle de vitesse au Nord + Sud (comme à St Clément) Mettre en œuvre les nouvelles vitesses maximales en amont du projet Installer des feux récompense Faire respecter la zone 30 : plus d'aménagements physiques <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> Utiliser la piste cyclable pour les poussettes Éviter le goudron sur les pistes cyclables <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> Ne pas traiter le parking Nord du camping, sans intérêt Ne pas faire de la place du Rocher un parking, plutôt un lieu convivial / créer un parking polyvalent avec aménagements Ne pas surcharger les trottoirs avec trop de mobilier urbain : garder des trottoirs libres et surélevés |

4 Suites de l'atelier du 26 septembre

- Mise en ligne du support de présentation et de la synthèse de l'atelier n°1 sur le site internet du projet : www.traversee-roche-de-rame.com
- Analyse par la DREAL des contributions de l'atelier n°1 du 26/09, en vue **d'enrichir et d'ajuster le projet** de requalification de la traversée du village
- Partage d'une version consolidée du projet, appuyée sur les contributions de l'atelier n°1, lors d'un **second atelier de travail ouvert aux habitants, le jeudi 7 novembre 2024**
- En parallèle, poursuite de la concertation réglementaire jusqu'au 07 novembre via les outils suivants :
 - **Registre papier** disponible en mairie de la Roche-de-Rame, aux horaires d'ouverture habituels
 - **Adresse postale** : 16 rue Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille cedex 3
 - **Adresse e-mail** : rochederame@nicaya.com

5 Annexes

5.1 Contributions littérales des participants

Les contributions ci-après ont été rédigées lors de l'atelier, par les différents hôtes des espaces de travail. Elles constituent la matière brute des contributions, à partir de laquelle la synthèse ci-dessus a été réalisée.

5.1.1 Secteur Entrée Sud – parking et camping du lac

Points forts :

- Plus de places de parking (>20 places)
- Piste cyclable
- Tourne à gauche

Points faibles :

- Questionnement sur la piste cyclable, pourquoi est-elle aussi loin de la route ?
 - Justification de la variante : incompréhension sur la chicane devant le bâtiment Chieno qui impacte le bâti et réduit les places
- Chicanes :
 - « Contournées » par certains véhicules « tire » droit
 - Insuffisant ? : visibilité plus forte à faire
- Manque passage piétons devant l'entrée Nord (camping)
- Impact sur le bâti
- Piste cyclable qui s'arrête au parking sud : à poursuivre
- La piste cyclable est « coupée » par l'entrée du parking : la commencer juste après
- Les voitures arrivent avec une vitesse ++ la sinuosité ne suffit pas
- Touche le rocher de la Calla
- Pas assez de précisions sur la sécurisation de la voie douce : proposer des représentations en coupe
- Inquiétude vis à vis du risque de sorties de route au droit de la plage du lac
- La piste cyclable faite pour les vélos de route débouche dans le village (revêtement plutôt pour VTT) revêtement différent donc danger quand reprise sur RN

Pistes d'amélioration :

- Signalisation matérielle centrale plus marquée : objectif réduire la vitesse
- Plus de places de parking au droit du bâtiment Chieno
- Ajouter passages piétons (signalisation ++ et éclairage au sol (clignotant))
- Aucun aménagement ne doit être fait au-delà de la barrière actuelle de sécurité !
- Radar pédagogique + radar positif !
- Éviter d'impacter le Rocher
- M. Libaudiere : contribution par mail
- Créer la continuité avec le Sud et Pra Reboul
- Radar au Sud (Rex de St Clément : positif) au niveau du passage à niveau
- Feu permettant de réguler la vitesse
- Ilot central surélevé pas uniquement peinture

- Sanctuariser un espace libre dans le parking à la jonction avec le chemin piétonisé « de Coutin »

5.1.2 Secteur Centre-bourg – option 1 : Ouverture sur le parc du château

Points forts :

- Meilleure fluidité de circulation
- Pas d'impact sur bâti habité
- Ouverture du centre de village
- Accessibilité piétonne/cycle au village
- Vraie respiration et ouverture vers le parc
- Création d'une place – terrasse

Points faibles :

- Vitesse : respect de la limitation, accélération, prise de vitesse
- Rien pour le bruit
- Impact sur bâti vivant, culture, vie associative, Croquignards
- Présence voitures, 20 places stationnement sur place de l'escalade
- Plus d'obstacle visuel en approche avec la démolition du bâti (trop de perspective)
- Interruption voie cyclable entre maison du doyen et camping du lac
- Rien sur la relocalisation de l'association des Croquignards

Pistes d'amélioration :

- Ralentisseur ? Relocaliser l'association des Croquignards dans le parc du château
- Radar ? y compris de chaque côté du centre bourg
- Ilot séparateur ?
- Améliorer la sécurisation de la traversée piétonne au niveau de la place
- Bande médiane ?
- Chemin entre église et mairie : supprimer la voiture (rue des Queyras)
- Changement de côté des cheminements cyclables
- Maintenir le feu existant
- Doubler le passage piéton de la place (maintenir celui existant)
- Espace de convivialité (bancs, tables ...) de la place de l'escalade, plutôt qu'un parking

5.1.3 Secteur Centre-bourg – option 2 : Place du rocher d'escalade étendue

Points forts :

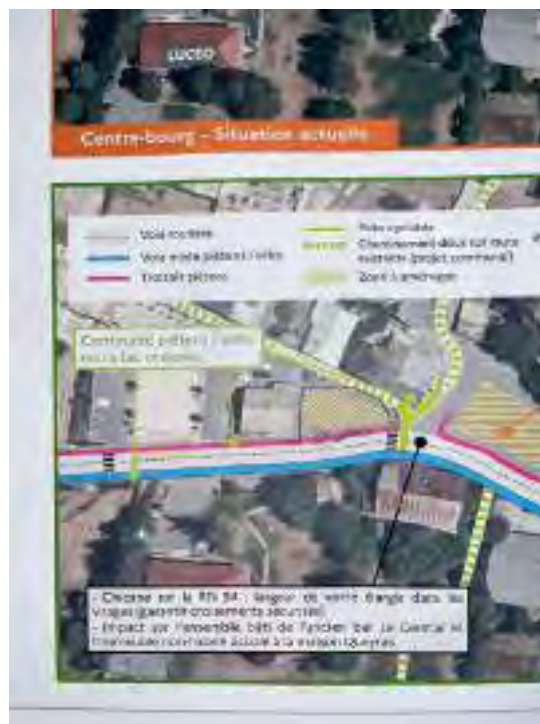
- Maintien de la maison des Croquignards
- Accès piéton en bord de RN (sécurisé) parc
- Vraie chicane (marquée)
- Stationnement
- Mise en valeur rocher
- Maison Boisset moins impactée

Points faibles :

- Démolition bar + habitations
- Nuisances sonores réaccélération
- Beaucoup d'espaces « vides »
- Démolition maison collée à celle des Croquignards

Pistes d'amélioration :

- Terrasse, tables pique-nique, jeux : convivialité
- Feu récompense, passage souterrain : sécurité piétonne
- Remettre en valeur la maison des Croquignards
- Décaler le passage mobilités douces (voir plan) : sans destruction !
- Manque de stationnement : plan (face maison rouge)



5.1.4 Secteur Traversée du centre et carrefour de l'école

Points forts :

- Continuité piétons et vélos +
- 2 passages en amont/aval du pont
- Entrée école bien
- RD 38 bien car obligé de ralentir

Points faibles :

- Chicane RN94 pas suffisante +
- La ligne droite ne va pas aider à ralentir
- RD38 accès Freissinières dangereux car risque de se faire emboutir
- Zone 30 trop longue qui risque de ne pas être respectée, augmentation des dépassements
- Absence de places de stationnement si voie cyclable
 - Kinés, nounous, commerces, résidents
- Créer une continuité piéton/vélo pour prendre la RD38 et aller à l'Argentière en vélo
- Manque de voie d'insertion depuis l'accès Est sur le torrent
- Risque augmentation nombre piétons/cyclistes : augmentation d'accidents
- Pas de vrai moyen de faire ralentir
- Deux passages piétons : manque visibilité pour les piétons et voitures
- Attention accès privatifs sur la zone mixte côté ouest

Pistes d'amélioration :

- Chicane à accentuer +++
- Lumières bleues si passage piétons
- Attention mobilier urbain : il faut des trottoirs libres, hauts
- Rond-point pour couper la vitesse et permettre des insertions
- Voie mixte bleue à surélever pour éviter que les véhicules passent dessus ou plot séparation
- Terre-plein central dans la traversée pour éviter de doubler : amovible ? séparation basse ? double bande blanche + ligne rouge au milieu
- Garder la voie de décélération
- Un radar directement au Sud à l'entrée de l'agglo pour faire ralentir avant le panneau ++ réellement dissuasif : commune St Clément
- Pour faire respecter la zone 30 : feu récompense
- Casser la ligne droite au niveau de la traversée centre
- Laisser un passage piéton au milieu et mettre signalisation verticale + peinture fausse dos d'âne

5.1.5 Secteur Entrée Nord – carrefours de la Ruine et de l'Ascension

Points forts :

- 70 km/h :
 - Réduction vitesse
 - Réduction nuisances sonores
 - Plus de sécurité
- Plus de volonté de réduire vitesse
- Terre pleins obligent à réduire la vitesse
- Les gens venant de Géro etc. plus de modes doux
- Plus arrêts de bus
- Nouvelle piste cyclable
- Terre-plein central
- Suppression desserte chemin gravières sur un autre chemin : moins dangereux

Points faibles :

- Nous ne sommes pas que des hameaux
- L'endroit où les gens vont le plus vite
- Panneau de sortie du village aurait été souhaité plus loin, le déplacer
- Zone d'accélération
- Nuisances, on est proche de la route
- Aucune signalisation, vitesse actuellement
- Quand on arrive de Briançon (ruine) tourne à gauche, on ne gênera plus les gens d'en face qui vont tout droit, ils iront encore plus vite
- Pas de chemin gravière, chemin Bonnafés, zone accidentogène avec plus de modes doux
- 70km/h encore trop rapide
- Nouveau chemin gravières saccage les parcelles, le passer sur le chemin existant au-dessus (voie du Pra-Padet)
- Passage piéton hors agglomération interdit ?
- Passage piéton n'est pas suffisant

Pistes d'amélioration :

- Future voie cyclable : panneau pas de moto
- 50km = dépend d'où on place le panneau d'entrée/sortie de l'agglomération
- Encore sinuer la route pour réduire la vitesse
- Plus de contrôle = radar ou dispositif au sol
- Panneau 50/70, pédagogique, contrôle qui oblige (punitif, feu passe au rouge)
- Feu rouge ou dispositif après arrêt de bus, suffisant comme sécurité ?
- Arrêt scolaire : appuyer bouton, passerelle ?
- Travailler sécurité au niveau croisement chemin Gravières et Bonnafés (vélos, piétons ...) stop etc
- Une passerelle aux arrêts scolaires
- Diminuer 50km/h + radar comme à St Clément
- Diminuer l'impression de largeur avec double ligne blanche + bandes rouges
- Continuer la piste cyclable vers le Sud
- Baisser le nouvel accès chemin gravières plus bas vers la RN et vers la piste cyclable

- Ne pas passer à 50km/h, 70 km/h déjà bien sinon les gens vont s'énerver et doubler dans la zone 30
- Tenir compte du revêtement, goudron qui ne fait pas de bruit
- Éclairages au niveau du passage piéton (+ clignotants bleus au sol sur les bandes blanches)
- Il faut empêcher les gens d'aller à droite en sortant de la route pour sécuriser les enfants
- Il faut des îlots solides, conséquents, sécuriser le croisement du nouveau chemin gravières
- Faire passer le nouveau chemin gravières sur voie Pra Paret
- Agrandir la zone au niveau du carrefour de la ruine pour laisser le bus faire son demi-tour
- Repousser l'entrée du village
- Empêcher les zones de doublement entre les tourne à gauche par une double ligne blanche séparée par une bande rouge

5.1.6 Vue globale du projet

Points forts :

- Les pistes cyclables et les trottoirs
- Plus de sécurité
- Moins de nuisances sonores
- Hypothèse de garder la maison Queyras

Points faibles :

- Il existe un projet d'appartements dans le garage et de commerces
- Impact humain et bâti
- La piste cyclable sera peut-être délaissée pour la RN
- Pas assez de solutions pour faire respecter les vitesses
- Pas de continuité : trop sinueuse
- Destruction du bar

Pistes d'amélioration :

- Avoir une piste cyclable sécurisée vers le carrefour RD38 -> Argentière (le long de la RN)
- Pas d'intérêt à traiter le parking Nord du camping
- La place du rocher = ne pas en faire un parking : plutôt un lieu convivial
 - Ok pour le parking mais polyvalent, avec aménagements
- Attention Rocher de la Calla Roche mère
- Piste cyclable peut servir pour les poussettes
- Attention carrefour du torrent (la Gare) : beaucoup de trafic, Bouchouse
- Contrôle de vitesse (comme à St Clément, Nord et Sud)
- Anticiper la pose de panneaux de vitesse
- Éviter le goudron sur les pistes cyclables
- Mettre des feux récompense
- Faire respecter la zone 30 avec plus d'aménagements physiques

5.2 Liste des participants

Nota : la liste des participants / participantes ci-après a été établie sur la base des signataires de la feuille d'émargement, proposée à chaque participant lors de son entrée dans la salle de réunion.

| LISTE DES PARTICIPANTS | | | |
|------------------------|-------------|----------------|------------|
| 1. ANTOINE | Agnes | 20. QUERE | Suzanne |
| 2. BALAS | Marie | 21. FREIERMUTH | Sylvie |
| 3. BORGHESE | Raymond | 22. FREIERMUTH | Eric |
| 4. BURELLIER | Mathieu | 23. PRIVAT | Julie |
| 5. CHOPIN | Alain | 24. ALIVON | Stéphanie |
| 6. CLAVEL | Elisabeth | 25. GIGNOUX | Lise-Marie |
| 7. COINE | Mathilde | 26. MUMBER | Pierre |
| 8. FRANCOU | Etienne | 27. BARCENA | Illisible |
| 9. GRARD | Bernard | 28. FRISON | Bernard |
| 10. LIBAUDIERE | Emmanuel | 29. LEMARIEY | Céline |
| 11. MOYNIER | Michel | 30. PARDO | Sébastien |
| 12. PEYRON | Steeve | 31. CHIENNO | Olivier |
| 13. PEYRON | Isabelle | 32. FRISON | Odette |
| 14. PEYRON | Régine | 33. BAVAIS | Yan |
| 15. RICHE | Vincent | 34. DAMERVAL | Eddy |
| 16. ROUBAUD | Naomie | 35. FLANDIN | Jean |
| 17. BRIELLE | Hubert | 36. ROUX | Rémi |
| 18. BRIELLE | Valérie | 37. BAUGUION | Sophie |
| 19. LESAIN | Pierre-Yves | 38. DUC | Maurice |

DIAPORAMA : ATELIER N°2

DU 07 NOV. 2024



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

PROJET DE REQUALIFICATION DE LA TRAVERSÉE DU VILLAGE

Concertation publique - Atelier de travail n°2

07 novembre 2024

Accueil

Michel FRISON

Maire de la Roche-de-Rame

Accueil

Mathieu GICQUEL

DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

(maître d'ouvrage)

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

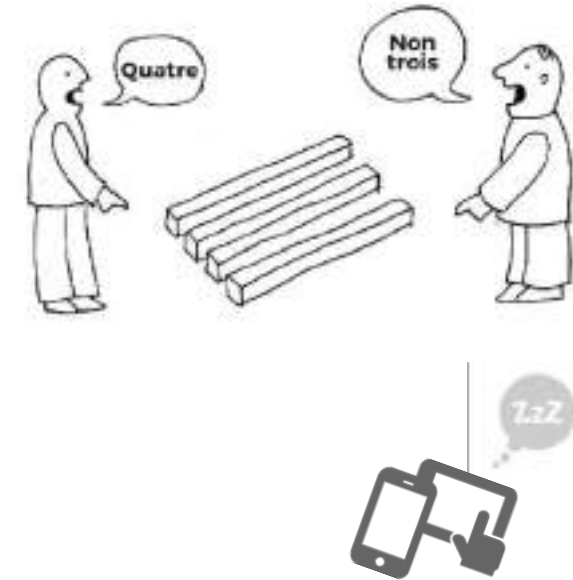
Déroulé de l'atelier



| | | | |
|---|---|---------------|------|
| ○ | Introduction | 18h00 – 18h05 | 05mn |
| ○ | Objectifs et déroulé de l'atelier | 18h05 – 18h10 | 05mn |
| ○ | Rappels : le projet de requalification et la concertation publique réglementaire | 18h10 – 18h15 | 05mn |
| ○ | Retours sur l'atelier n°1 du 26 sept. 2024 | 18h15 – 18h35 | 15mn |
| ○ | Démarche d'analyse et de prise en compte des contributions dans la V2 du projet | 18h35 – 18h45 | 15mn |
| ○ | Ateliers de travail en sous-groupe | 18h45 – 19h50 | 65mn |
| ○ | Suites de cette étape de concertation Clôture de l'atelier | 19h50 – 20h00 | 10mn |
| ○ | Moment de convivialité | 20h00 – 20h30 | 30mn |

Tout le monde a raison... ... Partiellement !!!

- Pas de jugement
- Écoute
- Bienveillance
- Pratiquer le « Oui... Et... »
- Travailler de façon décontractée
- Déconnexion : rallumez vos téléphones à la fin



Objectifs de l'atelier n°2



- Partager la démarche de travail engagée pour prendre en compte les contributions formulées lors de l'atelier n°1
- Partager le projet de requalification de la traversée du village adapté et ajusté grâce aux contributions → V2
- Recueillir vos contributions sur les points forts / faibles du projet V2 présenté ainsi que vos propositions de pistes d'amélioration

Rappels : le projet de requalification de la traversée du village



2 minutes

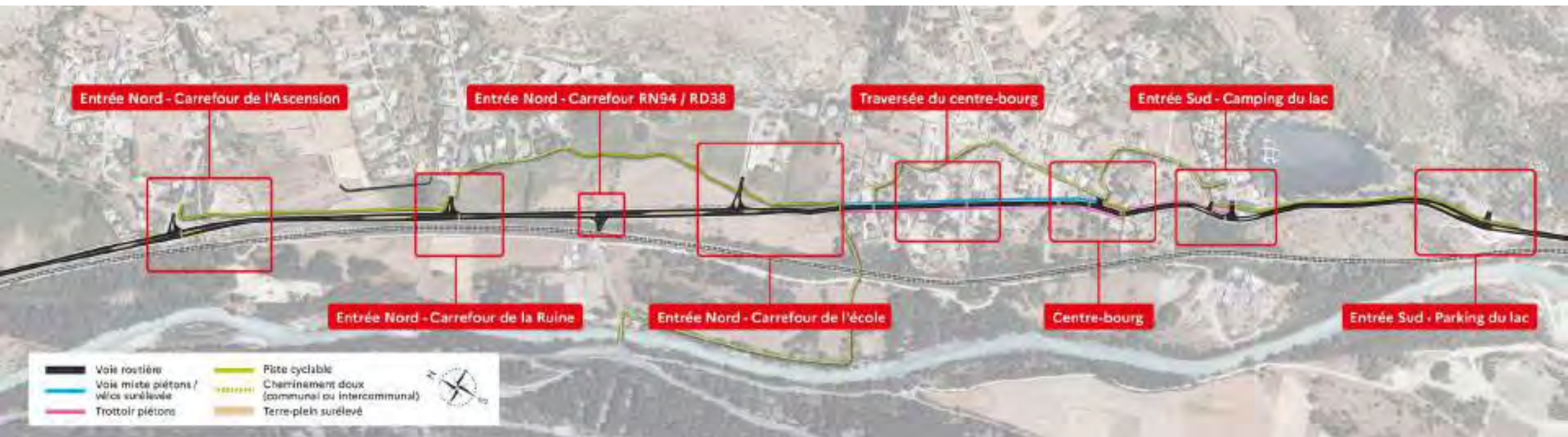
Objectifs généraux du projet



UN PROJET DE REQUALIFICATION AU SERVICE DU PROJET COMMUNAL

- Améliorer le cadre de vie et la qualité de vie des habitants, en prenant en compte le trafic routier et ses impacts
 - Mieux maîtriser les vitesses tout au long de la traversée
 - Améliorer la sécurité des piétons, cyclistes et usagers accédant à la RN 94
- Mieux organiser les déplacements dans la commune : piétons / cyclistes, stationnement
- Limiter autant que possible les impacts sur le bâti
- Contribuer au développement et à l'attractivité de la commune, en cohérence avec les projets municipaux et intercommunaux : attractivité commerciale, mise en valeur touristique, développement de l'habitat, ...
- Favoriser une bonne insertion du projet dans son environnement
- Améliorer les conditions de circulation pour les usagers de la RN 94 : fluidité et fiabilité des temps de parcours

Secteurs d'aménagement du projet



Rappels : la concertation publique réglementaire en cours



2 minutes

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

Objectifs de la concertation



- Présenter le projet de requalification de la traversée du village (et ses options de passage) élaboré par la DREAL avec l'appui de la municipalité
- Permettre aux Rochons de :
 - Partager leur appréciation des points forts / points faibles du projet et des options de passage proposées
 - Proposer des améliorations afin que le projet apporte les meilleures réponses possibles aux attentes des habitants en cohérence avec le projet communal
- Contribuer à aboutir à un projet de requalification de la traversée du village consolidé et approprié

Modalités d'information et participation



Pour vous informer :

- **Site internet** du projet : www.traversee-roche-de-rame.com
-  **Page Facebook** du projet : *Requalification de la traversée de la Roche-de-Rame*
- **Dossier support de la concertation :**
 - Sur le **site internet** du projet
 - **Version papier** en mairie

Pour vous permettre de donner votre avis:

- **Deux ateliers de travail :**
 - 26 septembre
 - 7 novembre 2024
- **Registre papier**
- **Adresse postale :** 16 rue Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille cedex 3
- Adresse **e-mail :** rochederame@nicaya.com
- Créneaux de **permanences individuelles** avec le maître d'ouvrage

ptembre

ment de la concertation publique réglementaire

ptembre à 18h

Salle polyvalente de la Roche-de-Rame

Atelier de travail n°1 - présentation du projet de requalification de la traversée et ses options de passage proposés par la DREAL (V0) : contributions des participants sur les points forts / faibles et pistes d'amélioration envisagées

Du 02 au 04 octobre

Tenue de **permanences individuelles avec le maître d'ouvrage**

- Mercredi 02/10 en visioconférence
- Jeudi 03/10 en présentiel à la Roche-de-Rame
- Vendredi 04/10 en visioconférence

7 novembre à 18h

Salle polyvalente de la Roche-de-Rame

- **Atelier de travail n°2** - partage du projet consolidé de requalification de la traversée (V1), pour validation
- **Fin de la concertation publique réglementaire**

Décembre

Bilan de la concertation

Début 2025

Publication d'un **document communiquant** présentant le projet de requalification de la traversée du village, élaboré avec les participants à la concertation

LA CONCERTATION PUBLIQUE

Calendrier



Participation à la concertation publique

(données à date du 07 novembre)



- Contributions
 - 23 par courriel
 - 0 dans le registre disponible en mairie
 - 0 courrier reçu à la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

- 7 permanences individuelles
 - 6 permanences à la mairie de la Roche-de-Rame
 - 1 permanence en visioconférence

- 50 exemplaires papier du dossier de concertation distribués

Retours sur l'atelier n°1 du 26 septembre



20 minutes

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

Rappel des objectifs



- Partager les objectifs et modalités de la concertation publique
- Partager le projet de requalification de la traversée du village et ses options de passage dans le centre-bourg
- Recueillir vos contributions sur les points forts / faibles du projet présenté et vos propositions de pistes d'amélioration

1. Objectifs et modalités de la concertation publique réglementaire
2. Le projet de développement communal
3. Le projet de requalification de la traversée du village proposé par la DREAL
4. Ateliers de travail en sous-groupe sur les 6 secteurs suivants :
 - Parking et Camping du lac
 - Centre-bourg : option 1 – ouverture sur le parc du château
 - Centre-bourg : option 2 – place du rocher d'escalade étendue
 - Traversée du centre et secteur de l'école
 - Carrefour de la Ruine et de l'Ascension
 - Vision globale du projet de requalification



- **36 participants à l'atelier**
- **Nombreuses contributions lors des travaux en groupe sur l'ensemble des secteurs du projet**

1. Entrée Sud – Parking et camping du lac

Synthèse des contributions de l'atelier 1 sur ce secteur :

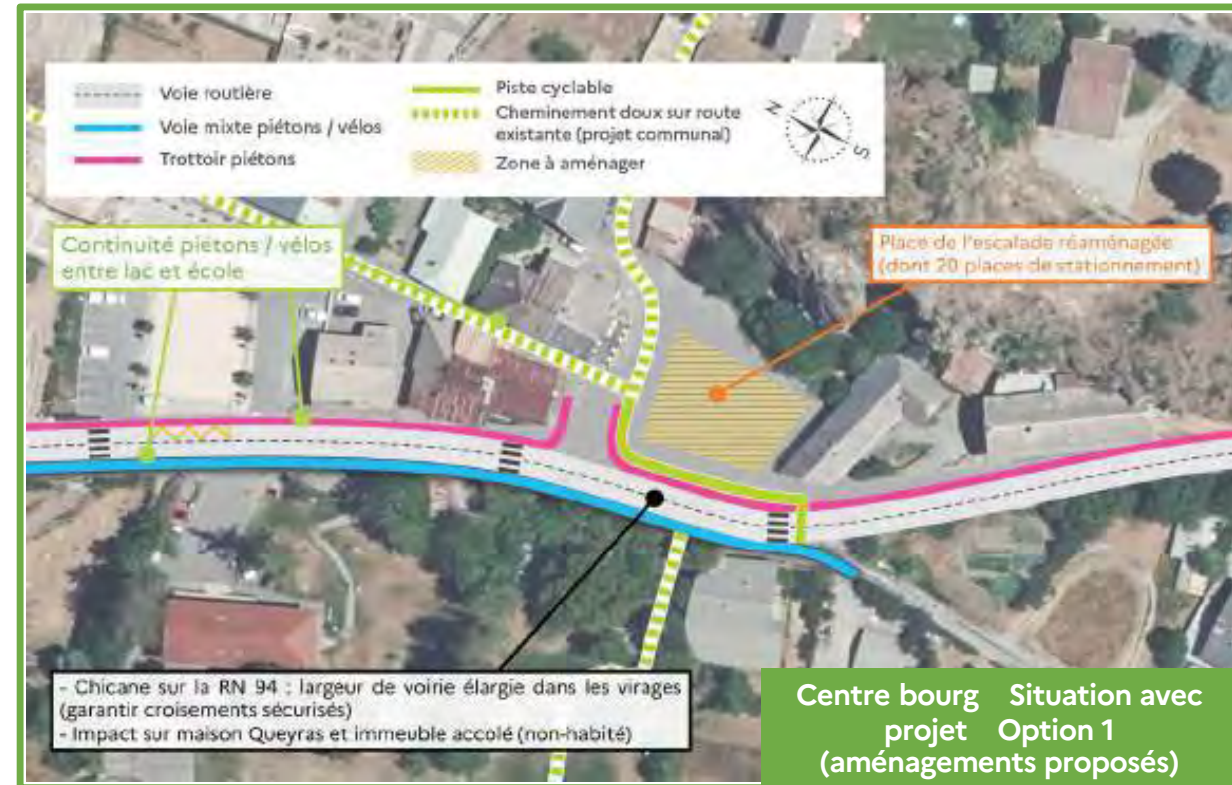
- **Vitesse / sécurité** : plus de sécurité attendue
 - Radars, feux et signalétiques pour vitesse
 - Risque de « contournement » des chicanes
- **Modes doux** : aménagements appréciés → propositions pour retravailler certains tracés
- **Impacts** sur le bâtiment Chienno et le rocher de la Calla regrettés
- **Aménagements connexes** : propositions de renforcer le nombre de stationnements



2. Centre-bourg - Option 1 Ouverture sur le parc du château

Synthèse des contributions de l'atelier 1 sur ce secteur :

- **Vitesses / sécurité** : attentes vis-à-vis du renforcement de la sécurité piétons et du ralentissement des véhicules
- **Modes doux** : aménagements appréciés
 - Propositions d'ajustement de la voie mixte
 - Proposition de renforcer les connexions avec le camping
- **Impact** sur maison Queyras regretté (nuancé car non-habité) : proposition de relocalisation dans le parc du château
- **Aménagements connexes**
 - Ouverture / respiration du centre appréciée
 - Propositions pour les zones à aménager : + de convivialité / services
- Manque d'effet visible sur la baisse des nuisances sonores

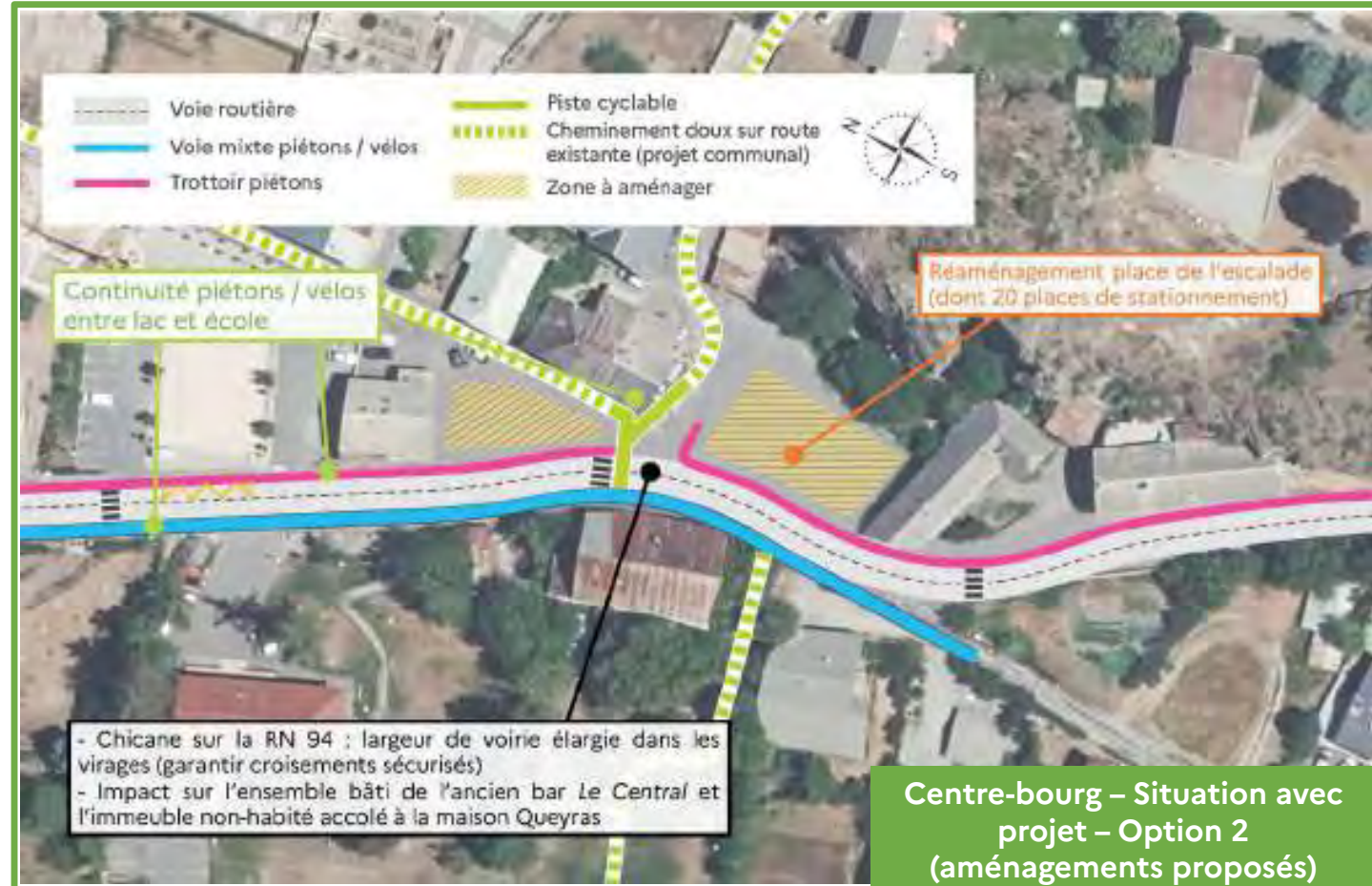


3. Centre-bourg - Option 2

Place du rocher d'escalade étendue

Synthèse des contributions de l'atelier 1 sur ce secteur :

- **Vitesse / sécurité**
 - Chicane marquée appréciée
 - Propositions pour renforcer encore la sécurité piétonne
 - Crainte de réaccélération des véhicules (dangerosité + nuisances sonores)
 - Accès sécurisé au parc du château apprécié
- **Impacts** sur le bar et l'annexe Fourrat regretté
 - Étude d'une nouvelle option avec maintien de la maison Queyras appréciée
- **Aménagements connexes** : propositions pour aménager les zones sans bâti (gagner en convivialité)



4. Traversée du centre et secteur de l'école

Synthèse des contributions de l'atelier 1 sur ce secteur :

- **Vitesse / sécurité :**
 - Propositions pour assurer le respect des vitesses dans la ligne droite et la sécurité des usagers
 - Prendre en compte les accès riverains
 - Tracé au niveau de l'école apprécié mais chicane jugée par certains insuffisante
- Continuité **modes doux** appréciée
- Demande de prise en compte spécifique du trafic au niveau du torrent de Bouchouse
- Demande de conserver des trottoirs libres : limiter le mobilier urbain
- Avis divergents sur la suppression de la voie de décélération vers la RD 38
- Propositions d'ajustement du tracé : giratoire au carrefour de l'école, casser la ligne droite, ...



5. Entrée Nord : Carrefour de la Ruine et de l'Ascension

Synthèse des contributions de l'atelier 1 sur ce secteur :

▪ Vitesse / sécurité

- Terre-pleins appréciés
- Propositions de rendre la route + sinueuse
- Plus de sécurité attendue : radars, feux et signalétique pour vitesse
- Propositions pour assurer le respect des 70km/h voire baisser la vitesse à 50km/h

▪ Modes doux

- Tracé de la piste cyclable à travailler au niveau du chemin des Gravières
- Regret de l'impact de la voie cyclable sur une parcelle

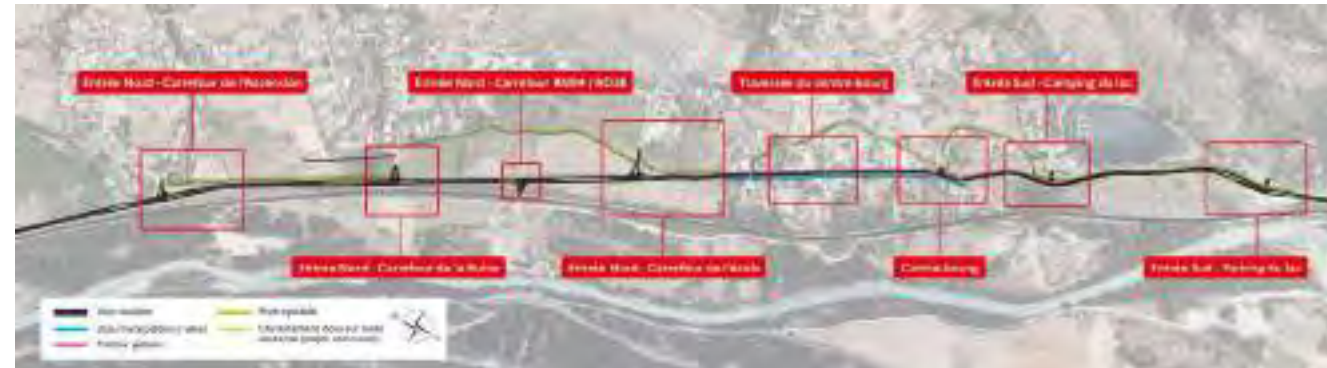
- Propositions pour sécuriser l'arrivée du chemin des Gravières sur le carrefour de la Ruine



6. Vision globale du projet

Synthèse des contributions de l'atelier 1 sur la vision globale

- **Vitesse / sécurité**
 - Sécurisation renforcée
 - Plus de sécurité attendue : radars, feux et signalétique pour vitesse
 - Baisse des nuisances appréciée, point d'attention sur le Carrefour de la Fare
- **Modes doux** : pistes cyclables et trottoirs appréciés, à rendre plus attractifs
- **Impact** sur bâtis regretté : habités, projets en cours, ...
- **Aménagements connexes** : volonté d'aménager les espaces dans un souci de convivialité



Premiers enseignements (synthèse provisoire)

- Le **tracé du projet** proposé est globalement apprécié : des demandes d'ajustement / adaptation ont été formulées dans certains secteurs
- La continuité **piétons / vélos** est appréciée : des demandes de retravailler le tracé sur certains secteurs
- Des **interrogations sur l'efficacité des mesures** de sécurisation et de réduction des vitesses : demandes de **mesures + contraignantes** sur l'ensemble du linéaire
- Les **aménagements connexes** (places, parkings, terrasses, ...) ont fait l'objet de nombreuses contributions : renforcer les services, la convivialité, ...
- Les **impacts sur le bâti** (habité ou non) sont déplorés
- Les **effets du projet sur la baisse des nuisances sonores** posent question : ils sont à confirmer / documenter au fur et à mesure de l'avancement des études

Démarche d'analyse et de prise en compte des contributions dans la V2 du projet



15 minutes

- Après l'atelier n°1, les contributions ont été analysées par la DREAL pour prise en compte dans le projet
- Ces contributions ont été classées en 3 catégories :
 1. Demandes de clarifications / précisions sur le projet proposé
 2. Propositions devant faire l'objet d'investigations complémentaires pour les intégrer dans le projet
 3. Ajustements / compléments du projet, intégrés dans la V2 et présentés lors de l'atelier de ce jour

Démarche d'analyse et de prise en compte des contributions dans la V2 du projet

1. Clarifications / précisions à apporter au projet proposé le 26 septembre

Thématiques ayant émergé lors de l'atelier

- Aménagements de sécurisation et réduction des vitesses
 - Consistance des chicanes et effets attendus
 - Sécurisation des voies douces / trottoirs, traversées piétonnes
 - Accès privés depuis la RN 94
 - Aménagements de sécurité prévus pour les arrêts de bus

- Effets attendus de la réduction des vitesses sur le bruit

Îlots centraux et terre-pleins : objectifs et caractéristiques (1/3)

- Caractéristiques des aménagements proposées pour le village **répondent aux objectifs suivants** :
 - **Ralentissement** des véhicules
 - **Sécurisation** des tourne-à-gauche (lorsqu'il y en a)
- **Aménagements optimisés (largeur, déport, ...)** selon la vitesse max autorisée
 - Courbe peu accentuée : pas de ralentissement et des véhicules qui « tracent tout droit »
 - Courbe trop accentuée : véhicules qui percutent / frottent les terre-pleins surélevés (risque d'accident)
- Sur l'ensemble du projet, les aménagements sont proposées avec **terre-pleins et îlots surélevés (env. 8 cm)** → **ce n'est pas simplement de la peinture sur la RN 94**

1. CLARIFICATIONS / PRÉCISIONS À APPORTER AU PROJET

Îlots centraux et terre-pleins : illustrations (2/3)



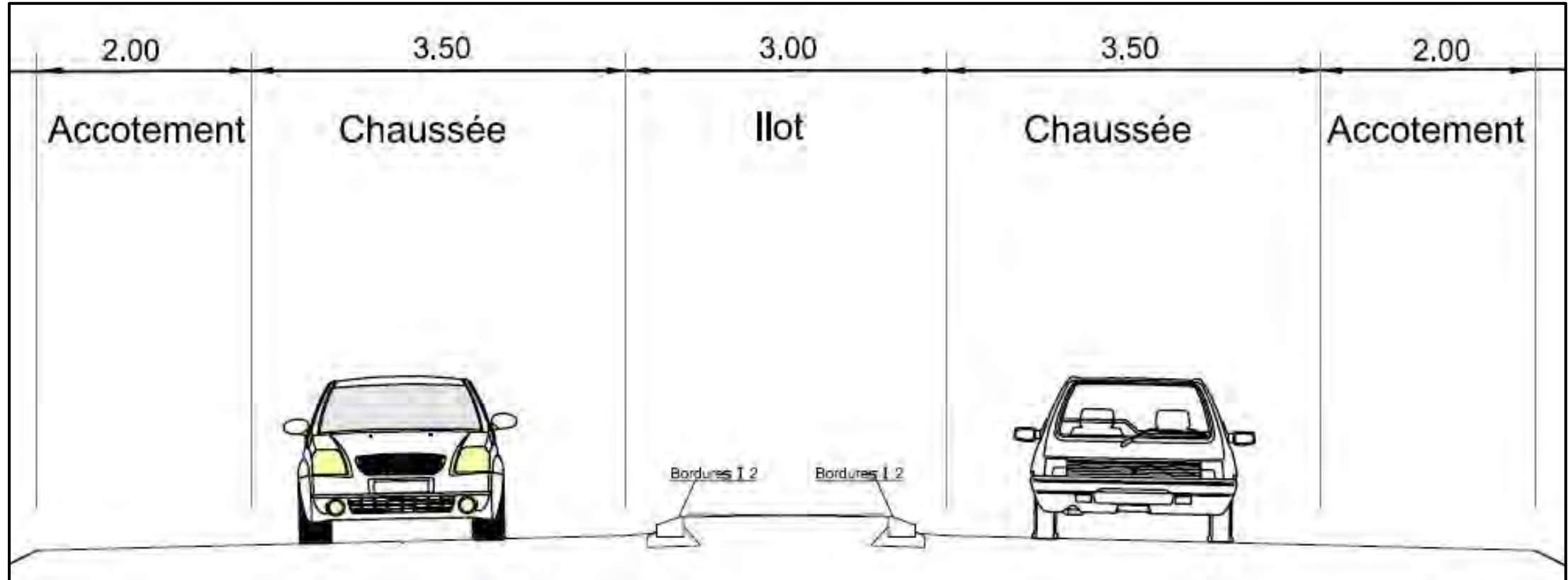
*Tourne-à-gauche et îlot central surélevé
(Saint-Crépin)*



*Tourne-à-gauche avec îlot central surélevé
(Mont Dauphin)*

1. CLARIFICATIONS / PRÉCISIONS À APPORTER AU PROJET

Îlots centraux et terre-pleins : illustrations (3/3)



*Îlot central surélevé
(coupe de principe)*

Voies douces / trottoirs : objectifs et caractéristiques



- Caractéristiques des aménagements prévus dans la **traversée du centre-bourg (trottoirs + voie mixte)** :
 - **Séparation stricte** avec la RN 94
 - **Surélévation** par rapport à la route : **15 cm**

- Caractéristiques des **pistes cyclables** prévues dans le projet :
 - Séparation franche avec la RN 94 : aménagements paysagers
 - Revêtement spécifique adapté aux usages
 - Mobilier pour sécuriser les circulations (barrières + signalisation)

Voies douces / trottoirs : illustrations



En agglomération



Hors agglomération



- Accès des riverains de la RN 94
 - **Tous les accès sont rétablis**
 - **Trottoir abaissé** pour permettre l'entrée / sortie des véhicules (cf. illustration)



Accès riverain (illustration)



Arrêt de bus en déport (illustration)

- Sécurisation des **arrêts de bus**
 - Certains arrêts (notamment au Nord) **déportés de la RN 94** pour garantir l'arrêt en sécurité du bus
 - **Trottoirs aménagés** à l'entrée / sortie du bus pour rejoindre la commune
 - **Traversées piétonnes sécurisées** au droit des arrêts de bus

Effets attendus sur les nuisances sonores



- Etude acoustique réalisée en 2021 : qualification de l'ambiance sonore initiale par des mesures de bruit et par une modélisation de l'ensemble du site
 - Effets attendus projet de requalification de la traversée du village
 - Pas d'augmentation de trafic
 - Diminution des vitesses dans certains secteurs
 - Maîtrises
- Diminution des nuisances sonores

**Echelle des bruits
dB (A)**

120 dB (A) - seuil de la douleur
90 dB (A) - seuil de risque

| | | |
|------------------------------|-----|------------------------------------|
| | 140 | Turboréacteur d'avion au décollage |
| Coups de marteau sur l'acier | 120 | Voiture de course sur un circuit |
| Discothèque | 110 | Trains agglomération 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 | |

Bruits intérieurs *Bruits extérieurs*

- La DREAL élabore un **livret détaillé** des clarifications / précisions partagées précédemment
 - Explications
 - Illustrations
 - Exemples réalisés sur d'autres sites aux caractéristiques proches
- Ce document sera transmis à l'issue de cette étape de **concertation** réglementaire

Démarche d'analyse et de prise en compte des contributions dans la V2 du projet

2. Investigations complémentaires en cours

Demandes formulées lors de l'atelier n°1

- **Mise en place d'un radar** : soit centre-bourg, soit entrée Nord, soit secteur école, ...
- **Mise en place de feux tricolores récompense / sanction** : traversée du centre, centre-bourg, ...
- **Mise en place de ralentisseurs et bandes rigides sur la chaussée**
- **Mise en place de signalétiques spécifiques** : vitesses dans la traversée, signaux lumineux sur les passages piétons, ...

- **Demandes qui nécessitent une investigation**
 - Compatibilité réglementaire
 - Faisabilité technique : emplacements possibles, modalités, ...

- **Décision de réaliser ces aménagements ne relève pas de la DREAL mais de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)**
 - Une 1^{ère} réunion s'est tenue le 11 octobre entre la DREAL et la DGITM
 - Les équipes de la DGITM étudient actuellement la compatibilité réglementaire
 - D'autres échanges à venir à l'issue de l'atelier n°2 → poursuite du travail engagé pour la conception du projet

- **Une fois connues, la position de la DGITM sera prise en compte dans le projet et partagée avec les habitants**

Démarche d'analyse et de prise en compte des contributions dans la V2 du projet

3. Ajustements / compléments intégrés au projet

Éléments intégrés dans la V2 du projet de requalification

- **Parmi les contributions formulées lors de l'atelier n°1 : des demandes de modifier le projet proposé par la DREAL**
 - Soit en ajustant le projet initial
 - Soit en proposant des variantes au projet initial

- **Ces demandes ont été analysées entre les ateliers 1 & 2 : les ajustements / variantes du projet sont partagés sur les panneaux, exposés dans la salle**
 - Chaque secteur du projet a fait l'objet d'ajustements
 - Certains secteurs ont fait l'objet de variantes

Atelier de travail en sous-groupes



65 minutes

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

- Prendre connaissance des ajustements / adaptations du projet → V2
- Formuler des contributions sur les points forts / faibles du projet de requalification V2 proposé
- Proposer des pistes d'amélioration du projet V2 proposé

Organisation de l'atelier (1/2)



- 6 espaces de travail
 1. Entrée Sud – Parking et camping du lac
 2. Centre-bourg : Option 1
 3. Centre-bourg : Option 2
 4. Traversée du centre-bourg et carrefour de l'école
 5. Entrée Nord : carrefours de la Ruine et de l'Ascension
 6. Vision globale du projet de requalification
- Les participants se répartissent équitablement sur les 6 espaces de travail

Organisation de l'atelier (2/2)

Entrée Sud
Parking et
camping du lac



Centre-bourg
Option 1



Centre-bourg
Option 2



Traversée centre-bourg
et carrefour de l'école



- Sur chaque espace de travail
 - 2 panneaux A0
 - Rappel des aménagements proposés lors de l'atelier n°1
 - Les ajustements / compléments apportés dans la V2
 - 1 hôte chargé de prendre en note les contributions des participants

Vision globale
du projet



Entrée Nord
Carrefours de la
Ruine et de
l'Ascension



Suites de cette étape de concertation



10 minutes

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

Prochaines étapes : études, gouvernance, concertation

- **Novembre 2024 : bilan de la concertation établi par la DREAL**
- **Décembre 2024 : COPIL**
 - Partage du bilan aux partenaires du projet
 - Arbitrages sur les composantes du projet
 - Suite de l'élaboration du projet
- **Janvier 2025**
 - Mise en ligne du bilan de la concertation sur le site internet du projet
 - Sur la base du projet validé en COPIL, engagement :
 - Des études préalables
 - Du processus d'ajustement du projet
 - Réunion publique : partage du bilan de concertation, du projet validé en COPIL et des prochaines étapes de travail (études + concertation continue)

Prochaines étapes réglementaires

| Date / période | Séquence |
|--|---|
| 2025 | <ul style="list-style-type: none"> • Procédures préalables à l'Enquête Publique |
| Fin 2025 | <ul style="list-style-type: none"> • Enquête d'Utilité Publique |
| Fin 2026 | <ul style="list-style-type: none"> • Déclaration d'Utilité Publique |
| 2027 | <ul style="list-style-type: none"> • Acquisitions foncières et études parcellaires • Engagement des premiers travaux (aménagement hors DUP et acquisitions foncières) |
| 2028 - 2029 | <ul style="list-style-type: none"> • Poursuite des travaux (aménagement nécessitant DUP et acquisitions foncières) |
| Fin 2029 | <ul style="list-style-type: none"> • Fin des travaux |
| Objectif : finalisation avant les JO d'hiver 2030 | |

**Avant la fin de l'atelier, un mot
d'appréciation de l'atelier / de
la démarche de concertation !**

**Nous vous invitons à écrire un mot
sur post-it, à coller à la sortie**



MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION !

Nous vous invitons à un moment de convivialité



COMPTE-RENDU : ATELIER N°2

DU 07 NOV. 2024





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



REQUALIFICATION DE LA TRAVERSEE DE LA ROCHE DE RAME

Concertation publique réglementaire Atelier de travail du 07/11/2024

Note de synthèse

22/01/2025 – V2

SOMMAIRE

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Rappels sur la concertation publique réglementaire..... | 3 |
| 2 | L'atelier n°2 du 07 septembre 2024..... | 4 |
| 2.1 | Objectifs..... | 4 |
| 2.2 | Déroulé..... | 4 |
| 2.3 | Synthèse des échanges en séance plénière | 5 |
| 2.4 | Synthèse des contributions des participants à l'atelier | 8 |
| 2.4.1 | Secteur Entrée Sud – parking et camping du lac | 10 |
| 2.4.2 | Secteur Centre-bourg – option 1 : Ouverture sur le parc du château | 11 |
| 2.4.3 | Secteur Centre-bourg – option 2 : Place du rocher d'escalade étendue | 12 |
| 2.4.4 | Secteur Traversée du centre et carrefour de l'école..... | 13 |
| 2.4.5 | Secteur Entrée Nord – carrefours de la Ruine et de l'Ascension | 14 |
| 3 | Synthèse de l'ensemble des contributions formulées lors de l'atelier n°2 | 18 |
| 4 | Suites de l'atelier n°2 du 07 novembre..... | 19 |
| 5 | Annexes | 20 |
| 5.1 | Contributions littérales des participants | 20 |
| 5.1.1 | Secteur Entrée Sud – parking et camping du lac | 20 |
| 5.1.2 | Centre-bourg option 1..... | 21 |
| 5.1.3 | Centre-bourg option 2 | 22 |
| 5.1.4 | Traversée du centre école | 23 |
| 5.1.5 | Carrefour de la ruine et de l'ascension | 24 |
| 5.1.6 | Vision globale | 26 |
| 5.2 | Liste des participants..... | 28 |

1 Rappels sur la concertation publique réglementaire

La commune de la Roche-de-Rame est traversée par la RN94, axe principal structurant du réseau routier des Hautes-Alpes. La route nationale est vécue comme une source de nuisances fortes par les habitants du village : flux routiers denses, nuisances sonores, dangerosité de certains points de passage, ...

Du 24 septembre au 07 novembre 2024, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Provence-Alpes-Côte d'Azur, maître d'ouvrage du projet de requalification de la traversée du village de la Roche-de-Rame, a organisé une concertation publique réglementaire ouverte à tous, qui avait pour objectifs :

- D'informer le public sur le projet de requalification de la traversée du village (et ses options de passage)
- De recueillir les avis et contributions du public
- De contribuer l'élaboration d'un projet de requalification de la traversée du village approprié, positif pour l'avenir du village

Le dispositif d'information et de recueil des avis du public mis en place par la DREAL était le suivant :

- S'informer sur le projet de requalification de la traversée du village
 - Un site internet dédié au projet : <https://www.traversee-roche-de-rame.com/>
 - Une page Facebook dédiée au projet : <https://www.facebook.com/share/UKqbkR8PRsFMXRyg/?mibextid=LQQJ4d>
 - Un dossier support de la concertation disponible en version papier en mairie et en téléchargement sur le site internet du projet
- Participer à la concertation
 - Deux ateliers de travail, jeudi 26/09 et jeudi 07/11 à 18h à la salle polyvalente de la Roche-de-Rame
 - 7 permanences individuelles avec la DREAL, à distance ou en mairie, tenues le 03 et le 04 octobre
 - Un registre papier disponible en mairie de la Roche-de-Rame, aux horaires d'ouverture habituels
 - L'adresse postale suivante : 16 rue Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille cedex 3
 - L'adresse e-mail suivante : rochederame@nicaya.com

2 L'atelier n°2 du 07 septembre 2024

2.1 Objectifs

Les objectifs de l'atelier n°2 étaient les suivants :

- Partager la démarche de travail engagée pour prendre en compte les contributions formulées lors de l'atelier 1
- Partager le projet de requalification de la traversée du village, adapté et ajusté à partir des contributions (version 2)
- Recueillir les contributions sur les points forts / faibles du projet V2 présenté par la DREAL en séance, ainsi que les propositions de piste d'amélioration

Cet atelier s'est tenu dans la salle polyvalente de la Roche-de-Rame, de 18h à 20h.

Un temps de convivialité a été organisé par la municipalité dans la salle, à l'issue de l'atelier.

2.2 Déroulé

L'atelier s'est déroulé comme suit :

- Propos introductifs
 - Michel FRISON, Maire de la Roche-de-Rame
 - Mathieu GICQUEL, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Partage d'informations en plénière
 - Rappels sur le projet de requalification et la concertation publique réglementaire
 - Retours sur les contributions issues de l'atelier n°1 du 26 septembre 2024
 - Démarche d'analyse et de prise en compte des contributions dans la V2 du projet
- Atelier de travail en sous-groupes sur la V2 du projet
- Suites et clôture de l'atelier
- Temps de convivialité

2.3 Synthèse des échanges en séance plénière

Introduction et déroulé de l'atelier

Diapositives 2 à 6

Michel FRISON, Maire de la Roche de Rame, remercie les participants pour leur présence en nombre, à l'image de l'atelier n°1 du 26 septembre. Il rappelle que cet atelier doit permettre de continuer à nourrir le projet et invite les habitants à formuler librement des propositions durant la séquence de travail en sous-groupes.

Mathieu GICQUEL, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, remercie Monsieur le Maire pour son accueil et présente l'équipe de la DREAL en charge de l'élaboration du projet de requalification de la traversée du village : le bureau d'études Verdi et le cabinet Nicaya conseil.

Samuel MAZZER, Nicaya conseil, partage ensuite le déroulé de l'atelier puis **Mathieu GICQUEL** partage les objectifs de l'atelier du soir.

Rappels : le projet de requalification de la traversée du village et la concertation publique réglementaire

Diapositives 7 à 14

Mathieu GICQUEL, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, rappelle les principaux objectifs du projet de requalification de la traversée du village ainsi que ses différents secteurs d'aménagement.

Il rappelle ensuite les objectifs de la concertation, le dispositif d'information / de participation du public mis en œuvre ainsi que le calendrier de la concertation. Il partage enfin des données quantitatives relatives à la participation à la concertation, à date.

Retour sur l'atelier n°1 du 26 septembre 2024

Diapositives 15 à 25

Mathieu GICQUEL, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, rappelle les objectifs et le déroulé de l'atelier n°2. Il partage ensuite une synthèse des contributions exprimées par les participants à l'atelier, sur l'ensemble des secteurs d'aménagement du projet. Il partage enfin les premiers enseignements tirés par la DREAL à l'issue de l'atelier n°1.

Démarche d'analyse et de prise en compte des contributions dans la V2 du projet

Diapositives 26 à 42

Mathieu GICQUEL, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, partage comment la DREAL a pris en compte les contributions formulées lors de l'atelier n°1 dans le projet de requalification :

- Il présente, en synthèse, des éléments visant à clarifier / préciser le projet proposé par la DREAL : consistance des chicanes, îlots centraux, voies douces et trottoirs, ...
- Il partage ensuite les investigations complémentaires actuellement menées par la DREAL afin de répondre à certaines contributions formulées lors de l'atelier du 26 sept.

Enfin, il invite les participants à prendre connaissances des ajustements du projet de requalification, sur la base des contributions de l'atelier n°1, lors de la phase de travail en sous-groupes.

Interventions des participants

Un participant partage son étonnement face à la proposition d'implanter des traversées piétonnes hors agglomération (entrée Nord du village) et un feu récompense dans la traversée du centre-bourg. Il estime que ces aménagements ne sont pas autorisés sur une route nationale : les conserver dans le projet entretient, selon lui, un faux espoir de réalisation.

Il rappelle que, lors de la réunion publique du 11 juillet 2024, Monsieur le Sénateur des Hautes-Alpes a fait un parallèle entre ce projet de requalification et les aménagements réalisés dans la commune de Tallard. Il précise que, dans cette commune, il s'agit d'une route départementale : la réglementation applicable n'est pas la même.

- **Guillaume DALMASSO, bureau d'études Verdi**, confirme que la mise en place d'un feu dit « sanction » (feu vert par défaut qui devient rouge lorsqu'une vitesse supérieure à la limitation est constatée) n'est effectivement pas autorisée sur route nationale depuis 2021.

Il précise que le projet de requalification de la traversée du village prévoit, quant à lui, la mise en place d'un feu dit « récompense » (feu rouge par défaut qui devient vert lorsque le respect de la limitation de vitesse est constaté).

- **Mathieu GICQUEL, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur**, indique que la mise en place d'un feu récompense et l'aménagement de passages piétons pour sécuriser la traversée au droit des arrêts de bus du Nord du village ont fait l'objet d'un partage à la Direction Interdépartementale des Routes (DIR), en charge de l'exploitation de la RN 94. Il précise que

ces aménagements doivent faire l'objet de prochains échanges avec la DIR pour affiner le projet.

Un participant rappelle que la protection de l'environnement est l'un des arguments ayant contribué à l'abandon par le COPIL, en mai 2024, des variantes en déviation au profit d'un projet de requalification de la traversée du village. Il indique que ce projet de requalification comporte lui-aussi des impacts sur l'environnement. Il souligne la présence d'espèces protégées sur le rocher de la Calla et d'hirondelles au sein de la maison Queyras.

- **Mathieu GICQUEL, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur**, rappelle que le projet de requalification met en oeuvre la démarche Éviter – Réduire – Compenser. Il souligne que la DREAL a préalablement identifié des secteurs à enjeux environnementaux : au droit du rocher de la Calla, de la chicane du secteur de l'école et du carrefour de la Ruine. Il précise que ces impacts seront objectivés lors des études détaillées du projet qui débiteront en 2025 (notamment, par des inventaires faune / flore).
Sur la base de ces diagnostics, le projet sera affiné et stabilisé selon les principes suivants :
 - Éviter les impacts sur les milieux naturels
 - Réduire au maximum les impacts ne pouvant être évités
 - Compenser les impacts définitifs du projet.

Des données détaillées seront mises à disposition du public lors de l'Enquête Publique du projet.

- **Michel FRISON, Maire de la Roche-de-Rame**, rappelle que les impacts environnementaux prévisionnels du projet de requalification de la traversée sont sans commune mesure avec les impacts projetés des variantes en déviation abandonnées en mai 2024. Il souligne que, parmi toutes les espèces vivantes présentes sur la commune, c'est avant tout le Rochon qui doit être protégé.

Une participante demande à la DREAL des précisions sur les composantes du projet : différence entre un îlot central et un terre-plein, principes d'une chicane, ...

- **Mathieu GICQUEL, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur**, indique que le terme « chicane » est ici utilisé pour désigner une sinuosité de la route nationale. Le projet prévoit ainsi de décaler l'emprise de la route par rapport à la situation actuelle afin de contraindre les véhicules à ralentir. Un tourne-à-gauche constitue une voie sécurisée pour permettre aux usagers de la route de traverser la route nationale sans gêner les véhicules suivants.
Un îlot central est un espace surélevé (8 cm) permettant de marquer la séparation entre les deux voies de circulation.
Il précise que ces aménagements contribuent également à ralentir les véhicules dans la traversée du village, c'est pourquoi le projet de

requalification propose leur mise en place sur l'ensemble du linéaire du projet.

Un participant interroge la DREAL sur le financement du projet.

- **Mathieu GICQUEL, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur**, rappelle que le projet de requalification de la traversée du village est inscrit au protocole de préfiguration du CPER 2021-2027 pour un montant de 5 M€. Il souligne que ce projet est soutenu par l'ensemble des membres du COPIL : État, Région, Département, Parlementaires, Communauté de communes et Commune. Il partage que cette unité des collectivités et acteurs locaux en faveur du projet est de bon augure pour garantir son financement total, estimé avant la concertation publique à 17 M€
- **Michel FRISON, Maire de la Roche-de-Rame**, rappelle que le CPER mentionné précédemment s'arrête en 2027, soit avant la finalisation du projet, ce qui permet de cranter le financement du projet jusqu'à cette date et permet de chercher d'autres financements pour finaliser le bouclage du financement du projet. Il rappelle que la Région s'est engagée à soutenir le projet jusqu'à son terme. Enfin, il souligne que le volet « projet communal » a également fait l'objet de garanties de l'État vis-à-vis de son financement.

2.4 Synthèse des contributions des participants à l'atelier

Lors de l'atelier, la DREAL a invité les participants à travailler sur **6 espaces de travail**, identiques à ceux de l'atelier n°1 :

1. Secteur Entrée Sud – parking et camping du lac
2. Secteur Centre-bourg – option 1 : Ouverture sur le parc du château
3. Secteur Centre-bourg – option 2 : Place du rocher d'escalade étendue
4. Secteur Traversée du centre et carrefour de l'école
5. Secteur Entrée Nord – carrefours de la Ruine et de l'Ascension
6. Vue globale du projet

Les éléments ci-après présentent une **synthèse des contributions formulées par les participants** lors de l'atelier du 07 novembre 2024 avec, pour chaque secteur :

- Les points forts identifiés par les participants
- Les points faibles identifiés par les participants
- Les propositions d'amélioration formulées par les participants

Les supports de travail (plans + visuels 3D) utilisés durant l'atelier sont diffusés avec cette synthèse, ainsi que le diaporama de la séance. Ces documents seront mis en ligne sur le site internet du projet : <https://www.traversee-roche-de-rame.com/>

Une retranscription littérale des contributions formulées est disponible en annexe de ce document.

2.4.1 Secteur Entrée Sud – parking et camping du lac Synthèse des contributions des participants

| POINTS FORTS selon les participants | POINTS FAIBLES selon les participants | PROPOSITIONS D'AJUSTEMENT selon les participants |
|---|--|--|
| <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terre-plein + tourne à gauche positifs <p>Tracé (camping)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Préférence pour la version de base ajustée : <ul style="list-style-type: none"> ○ Éloignement de la route par rapport au lac (avec impact sur le Rocher) ○ Entaille du rocher nécessaire pour une chicane efficace au droit du camping | <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trottoir entre camping et centre-bourg : trop peu d'espace disponible <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parking côté rocher dangereux <p>Impact environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impact sur Rocher : espèce protégée Dictamnus albus <p>Tracé (camping)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Variantes ne répondent pas à l'objectif et ne fonctionnent pas | <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mieux gérer les flux piétons / vélos pour l'entrée / sortie du parking du lac • Repenser l'aménagement cyclable côté lac : sur pilotis → éviter impact sur le Rocher <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Version de base ajustée : ajouter les stationnements côté Ouest • Éviter l'aménagement d'un parking côté Rocher → privilégier l'espace entre RN et camping |

2.4.2 Secteur Centre-bourg – option 1 : Ouverture sur le parc du château

Synthèse des contributions des participants

| POINTS FORTS selon les participants | POINTS FAIBLES selon les participants | PROPOSITIONS D'AJUSTEMENT selon les participants |
|--|--|--|
| <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zone à aménager entre la RN 94 et le chemin des Queyras : parking envisagé • Lieu de vie possible sur la place escalade | <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zone à aménager entre la RN et le chemin des Queyras : suppression d'un espace végétalisé pour y mettre potentiellement un parking → nuisances pour les riverains <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maison Metalp : trottoir trop étroit (1,5 m) et trop proche de la maison → beaucoup de passage pour aller au lac (notamment en été) <p>Impact bâti & environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> • Destruction maison Queyras : impact sur les hirondelles | <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Place de l'escalade : pas de parking → parc, bancs, tables, stationnement vélo, ... (lieu de rencontres) • Zone à aménager entre la RN et le chemin des Queyras : prévoir de la végétation + parking <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Point d'attention : en été, la circulation piétonne se fait majoritairement devant la maison du doyen (peu via le chemin du Ventoir) • Trottoir entre centre-bourg et camping : prévoir une largeur de 2m (notamment devant la maison Metalp) <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chemin des Queyras : améliorer la sortie sur la RN (déjà difficile aujourd'hui) • Débuter les travaux du projet par ce secteur |

2.4.3 Secteur Centre-bourg – option 2 : Place du rocher d'escalade étendue

Synthèse des contributions des participants

| POINTS FORTS selon les participants | POINTS FAIBLES selon les participants | PROPOSITIONS D'AJUSTEMENT selon les participants |
|---|--|--|
| <p>Tracé</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sinuosité marquée : plus de sécurité, moins de vitesse <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zone à aménager entre la RN et le chemin des Queyras • Place du rocher de l'escalade aérée : pizzeria valorisée | <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pas de proposition pour le feu récompense • Arrêt de bus déplacé devant une maison : nuisances <p>Impact bâti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Destruction ensemble bâti <i>Le Central</i> <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Absence de voie mixte au droit de la maison Metalp (en direction du lac) • Zone à aménager entre la RN et le chemin des Queyras : parking peu utile, endommagement zone végétalisée + crée un flux piéton dangereux vers le lac | <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Combiner un feu récompense + un feu pour passage piétons <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimiser parking existant (place du monument aux morts) : limiter les besoins de stationnement supplémentaires • Ne pas créer de stationnement sur toutes les zones à aménager du projet : privilégier l'espace entre la RN et le chemin des Queyras • Bien concerter les habitants sur la répartition des places de parking dans les espaces à aménager • Conserver l'« intimité » de l'activité d'escalade sur le rocher : végétalisation, ... • Place de l'escalade : mixer végétation, convivialité, parking et marché • Supprimer l'escalier de la maison Queyras : ne pas gêner les circulations |

2.4.4 Secteur Traversée du centre et carrefour de l'école Synthèse des contributions des participants

| POINTS FORTS selon les participants | POINTS FAIBLES selon les participants | PROPOSITIONS D'AJUSTEMENT selon les participants |
|--|--|--|
| <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piste cyclable au bon endroit • Piste cyclable et trottoir surélevés | <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carrefour du torrent de Bouchouse <ul style="list-style-type: none"> ○ Manque sécurité piéton ○ Difficulté à s'insérer sur la RN : très peu de visibilité (attente peut atteindre 10 minutes en été) ○ En arrivant de la RN, depuis le nord : manque de visibilité pour tourner (on ne sait pas si une voiture arrive d'en face) → dangereux <p>Impact environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impact de la chicane de l'école : zone humide | <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Installer un feu récompense : faire ralentir dans la ligne droite • Installer des poteaux blancs (en plastique et modulables, compatibles avec la viabilité hivernale) • Carrefour du torrent de Bouchouse : <ul style="list-style-type: none"> ○ Élargir la RN pour créer un tourne-à-gauche en direction de la mairie (par ex. tourne-à-gauche + chicane en « reculant le pont ») ○ Mettre en place un feu rouge pour permettre l'insertion sur la RN <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménager des terre-pleins centraux pour sécuriser les traversées piétonnes au niveau du chemin de Goudéron et de Bouchouse : réduire le trottoir / la voie mixte pour permettre cet aménagement • Aménager des barrières pour protéger les piétons sur le trottoir <p>Aménagements connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des stationnements pour kinés + arrêts minute (ex. garde d'enfants) |

2.4.5 Secteur Entrée Nord – carrefours de la Ruine et de l'Ascension

Synthèse des contributions des participants

| POINTS FORTS selon les participants | POINTS FAIBLES selon les participants | PROPOSITIONS D'AJUSTEMENT selon les participants |
|---|--|---|
| <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tourne à gauche au niveau du carrefour de la Ruine • Terre-pleins et îlots en relief : effet positif sur la diminution des vitesses <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création d'une piste cyclable • Variante n°3 : voie mixte sur le chemin des Gravières | <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carrefour de l'Ascension : bus scolaire gêné pour s'insérer vers le centre-bourg (terre-plein) (repère 4) • Pas de panneau de vitesse depuis l'Argentière • Absence de radar <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peu d'intérêt pour une piste cyclable <ul style="list-style-type: none"> ◦ Coût : acquisitions foncières nécessaires ◦ Impact sur zone humide (repère 2) • Passerelle sur le torrent de l'Ascension peu utile : coût élevé et routes existantes via les Bonnafés, les Gillis, Le Goutail, ... (repère 1) | <p>Vitesse / sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Installer des panneaux de vitesse depuis l'Argentière • Installation d'un radar : besoin d'une prise de décision du préfet → positionner le radar avant l'école, en venant de l'Argentière (repère 5) <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utiliser les cheminements existants pour la piste cyclable reliant le village-Nord / centre-bourg : passage sous la RN94 puis sous la voie ferrée (repère 3) <ul style="list-style-type: none"> ◦ Déjà sécurisé : les habitants l'empruntent naturellement ◦ Meilleure option pour le ruissellement des eaux ◦ Préserve les terres agricoles pour le futur • Éloigner les mobilités douces de la RN : ne pas créer une piste spécifique mais utiliser l'existant (repère 6) <p>Tracé</p> <ul style="list-style-type: none"> • Raccordement du chemin des Gravières : utiliser l'existant à l'Est (Le Goutail) • Mettre à jour / compléter études acoustiques (notamment augmentation trafic avec les JO + augmentation du tourisme) |

Repères indiqués sur les cartes, lors de l'atelier de travail



Repère 1 : alternative à la passerelle sur le torrent de l'Ascension via les routes existantes (les Bonnafés, les Gillis, Le Goutail, ...)



Repère 4 : bus scolaire gêné pour s'insérer vers le centre-bourg (terre-plein)



Repère 3 : liaison village-Nord / centre-bourg via les cheminements existants



Repère 2 : impact de la piste cyclable sur zone humide

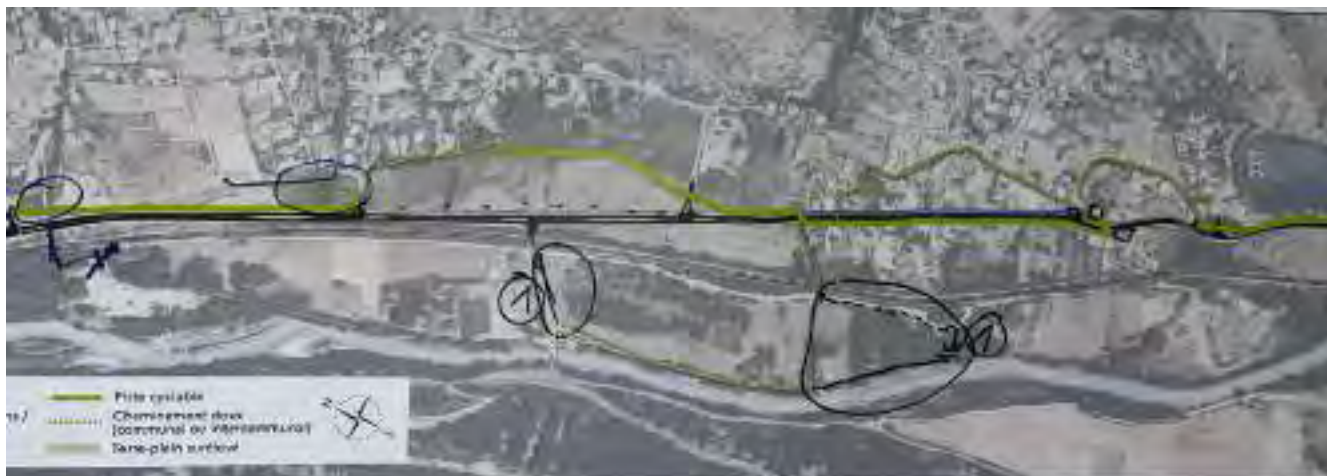
Repère 5 : positionnement du radar avant l'école, en venant de l'Argentière

Repère 6 : éloignements des mobilités douces de la RN

2.4.5.1 Vision globale du projet Synthèse des contributions des participants

| POINTS FORTS selon les participants | POINTS FAIBLES selon les participants | PROPOSITIONS D'AJUSTEMENT selon les participants |
|--|--|---|
| Modes doux <ul style="list-style-type: none">• Connexion avec la piste cyclable vers l'Argentière | Vitesse / sécurité <ul style="list-style-type: none">• Absence de terre-pleins pour l'ensemble des traversées piétonnes de la RN Modes doux <ul style="list-style-type: none">• Cheminement cyclable « naturel » pour relier le village-Nord se fait plus dans les hauteurs, non en bordure de RN• Piste cyclable entre la Ruine et l'Ascension ne concernera pas tout le monde : uniquement ceux qui habitent en bas de l'Ascension (Bonnafés et Géro) | Vitesse / sécurité <ul style="list-style-type: none">• Placer judicieusement le feu récompense et le radar sanction• Aménager un tourne-à-gauche / feu au niveau du torrent de Bouchouse Modes doux <ul style="list-style-type: none">• Aménager l'itinéraire cyclable le long de la voie ferrée : passage sous la voie ferrée au niveau du carrefour de l'Ascension (repère 1)• Sécuriser la traversée piétonne au niveau du chemin de Goudéron• Revêtement de route couleur claire : moins de chaleur |

Repères indiqués sur les cartes, lors de l'atelier de travail



Repère 1 : itinéraire cyclable aménagé le long de la voie ferrée (passage sous la voie ferrée au niveau du carrefour de l'Ascension)



Emplacements de zones humides (indiqué par un participant)

3 Synthèse de l'ensemble des contributions formulées lors de l'atelier n°2

- **Entrée Sud – Parking et Camping du lac :**
 - Terre-pleins et tourne-à-gauche appréciés
 - Camping du lac : variantes sans impact sur bâti habité jugées peu satisfaisantes (aménagement entre RN et camping réduit, ...) → majorité de participants confirme l'intérêt de la variante de base
 - Risques d'impact sur le Rocher rappelés (espèce protégée) : proposition d'aménagement piste cyclable sur pilotis
- **Centre-bourg – Option 1**
 - Avis divergents sur l'intérêt d'une zone à aménager entre Queyras / RN : demandes de limiter l'artificialisation du secteur
 - Point d'attention sur l'aménagement de la place de l'escalade : limiter le stationnement au profit d'aménagements de convivialité (bancs, tables, végétation, ...)
 - Proposition d'élargir le trottoir vers le camping : circulation piétonne importante en bord de RN (notamment en été)
 - Option 1
 - Impact sur la maison Queyras toujours regretté
 - Point d'attention sur la sortie du chemin des Queyras vers la RN
 - Option 2
 - Tracé apprécié : sinuosité, place du rocher aérée, ...
 - Impact sur l'ensemble Le Central toujours regretté
 - Attente d'un feu récompense
- **Traversée du centre-bourg et secteur école**
 - Attentes d'un renforcement des mesures de sécurisation / ralentissement : feu récompense, terre-pleins pour les traversées piétonnes, barrières sur trottoir, ...
 - Point d'attention au carrefour de Bouchouse : visibilité, sécurité piétons, ...
 - Impact de la chicane sur les espaces naturels regretté
 - Demandes de places de stationnement pour les commerces
- **Entrée Nord – Carrefours de la Ruine et de l'Ascension**
 - Terre-pleins, îlots centraux et tourne-à-gauche appréciés
 - Piste cyclable sur le chemin des Gravières appréciée : proposition de la renforcer
 - Attente de renforcement de la sécurité, notamment depuis l'Argentière
 - Quelques propositions de limiter la création de pistes cyclables nouvelles (proches de la RN), au profit des routes existantes traversant les différents quartiers du village

4 Suites de l'atelier n°2 du 07 novembre

- Mise en ligne du support de présentation et de la synthèse de l'atelier n°2 sur le site internet du projet : www.traversee-roche-de-rame.com
- Décembre 2024 : Comité de pilotage
 - Partage du bilan de la concertation aux partenaires du projet
 - Arbitrages sur les composantes du projet
 - Suite de l'élaboration du projet
- Janvier 2025
 - Mise en ligne du bilan de la concertation sur le site internet du projet
 - Sur la base du projet validé en COPIL, engagement :
 - Des études préalables
 - Du processus d'ajustement du projet
 - Mise en ligne d'un livret détaillé des clarifications / précisions partagées durant l'atelier n°2
 - Réunion publique : partage du bilan de la concertation, du projet valide en COPIL et des prochaines étapes de travail (études + concertation continue)

5 Annexes

5.1 Contributions littérales des participants

Les contributions ci-après ont été rédigées lors de l'atelier, par les différents hôtes des espaces de travail. Elles constituent la matière brute des contributions, à partir de laquelle la synthèse ci-dessus a été réalisée.

5.1.1 Secteur Entrée Sud – parking et camping du lac

Points forts :

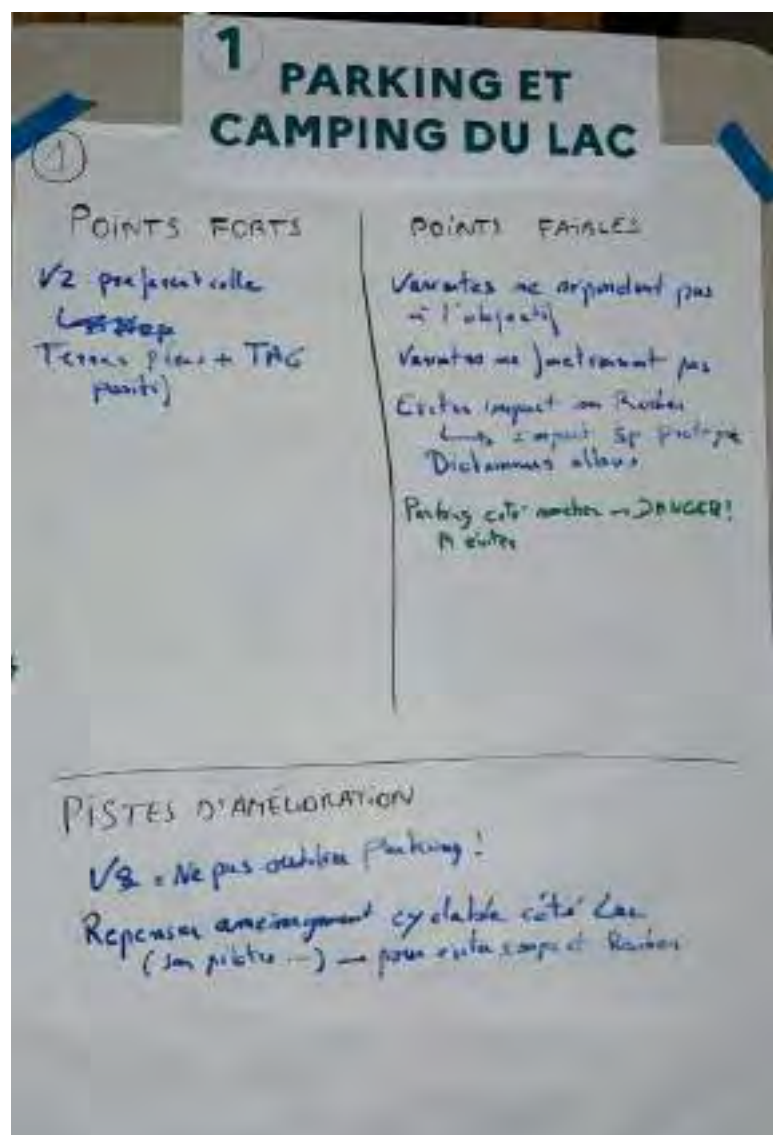
- V2 préférentielle
- Terre-plein + TAG positifs

Points faibles :

- Variantes ne répondent pas à l'objectif
- Variantes ne fonctionnent pas
- Éviter impact sur Rocher : impact espèce protégée : *Dictamnus albus*
- Parking cité rocher -> danger ! A éviter

Pistes d'amélioration :

- VS = ne pas oublier parking !
- Repenser aménagement cyclable côté lac (sur pilotis ...) pour éviter impact et Rocher



5.1.2 Centre-bourg option 1

Points forts :

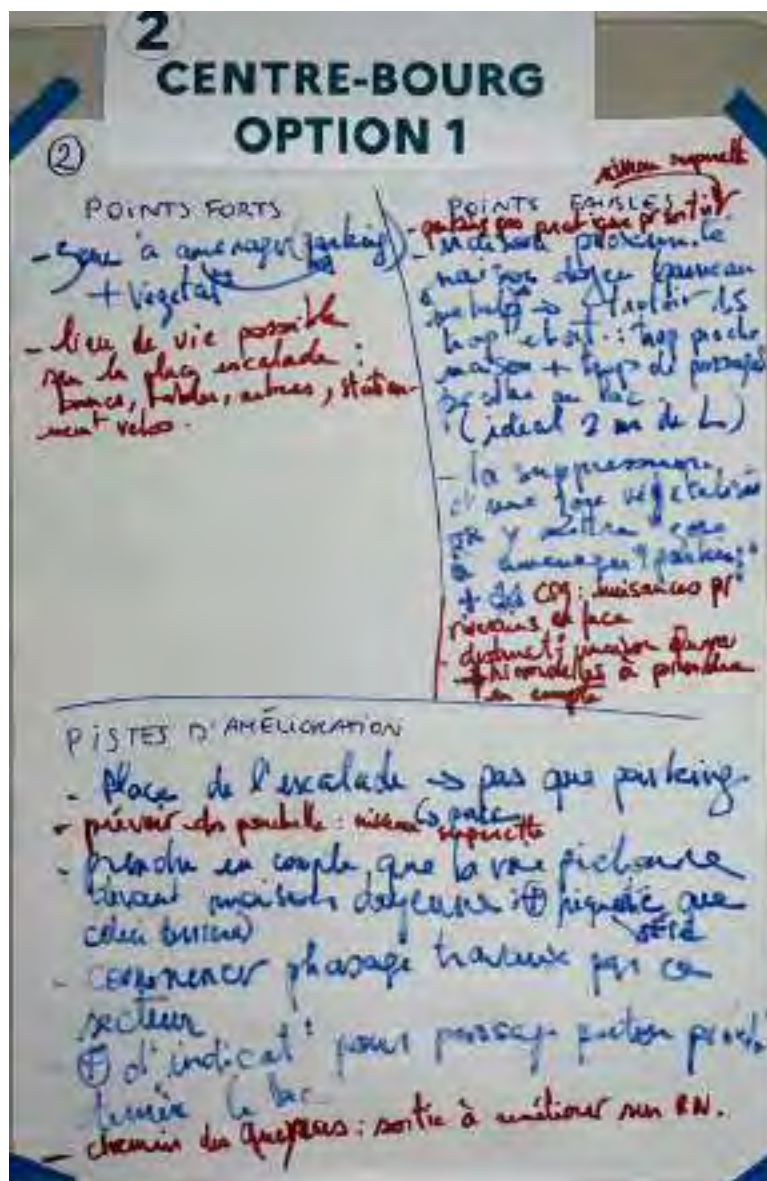
- Zone à aménager (parking) + végétation
- Lieu de vie possible sur la place escalade : bancs, tables, autres, stationnement vélo

Points faibles :

- Parking pas pratique pour sortir au niveau de la supérette
- Maison proximité
- Maison Metalp : trottoir 1,5 trop étroit : trop proche maison + trop de passage pour aller au lac (idéal 2m de large)
- La suppression d'une zone végétalisée pour y mettre « zone à aménager » parking » et conséquence : nuisance pour les riverains en face
- Destruction maison Queyras + hirondelles à prendre en compte

Pistes d'amélioration :

- Place de l'escalade : pas de parking, parc
- Prévoir des poubelles : niveau supérette
- Prendre en compte que la voie piétonne devant maison doyenne est plus fréquentée en été que celle derrière
- Commencer phasage travaux par ce secteur
- Plus d'indication pour passage piéton proximité derrière le lac
- Chemin des Queyras : sortie à améliorer sur RN



5.1.3 Centre-bourg option 2

Points forts :

- Sinuosité plus marquée sur cette option :
 - Plus de sécurité
 - Moins de vitesse
- Parking sur la nouvelle zone à aménager (face maison rouge)
- Place plus aérée, pizzeria plus valorisée

Points faibles :

- Toujours pas de solution pour le feu récompense : souhait récompense + piétons ?
- Nuisance de l'arrêt de bus déplacé devant une maison
- Regret destruction maison
- Regret absence de voie mixte au droit de la maison rouge (vers le lac)
- Regret parking ouest/sud à perte, zone végétalisée crée un flux piéton dangereux vers le lac

Pistes d'amélioration :

- Améliorer parking assistant (pas pratique)
- Ne pas faire du parking sur tous les espaces à aménager
- Aménagements (arbres ?) pour « intimité » de l'activité escalade de haut niveau (Rocher)
- Bien concerter les habitants sur la répartition des places de parking dans les espaces à aménager
- Suppression de l'escalier de la maison QUETRAS
- Place de l'escalade mixer verdure, convivialité et parking, marché ?



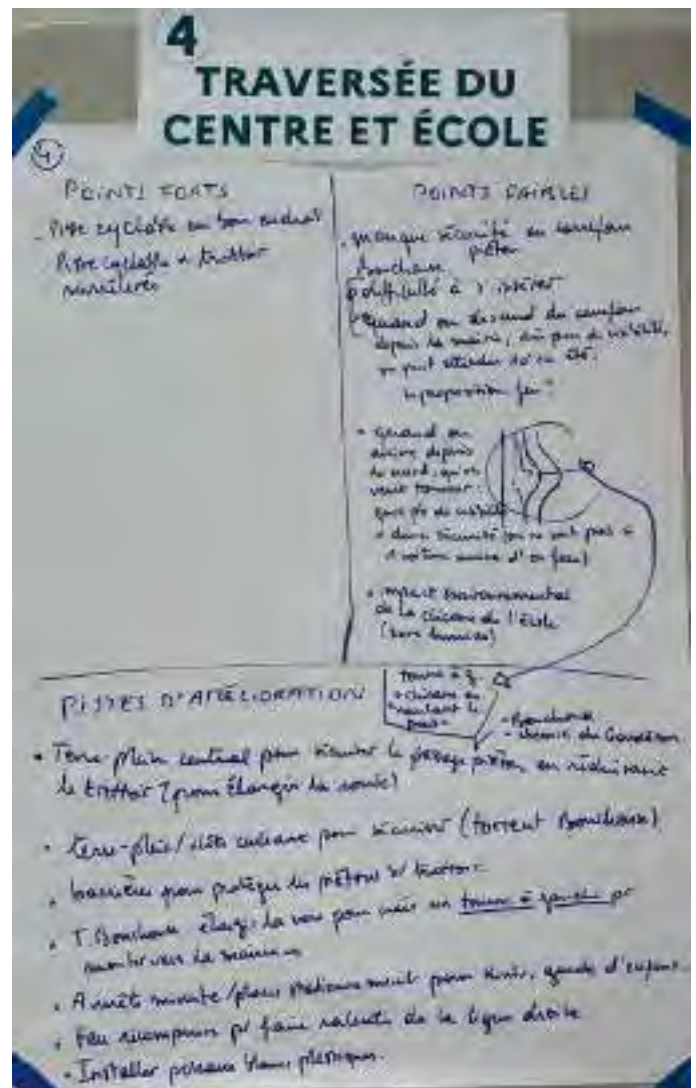
5.1.4 Traversée du centre école

Points forts :

- Piste cyclable au bon endroit
- Piste cyclable et trottoir surélevés

Points faibles :

- Manque sécurité piéton au carrefour Bouchouse
- Difficulté à s'insérer
- Quand on descend du carrefour depuis la mairie, très peu de visibilité, on peut attendre 10 minutes en été : proposition de feu ?
- Quand on arrive depuis le nord, qu'on veut tourner : gros problème de visibilité et donc de sécurité (on ne sait pas si une voiture arrive d'en face)
 - Tourne à gauche + chicane en « reculant le pont »



- Impact environnemental de la chicane de l'école (zone humide)

Pistes d'amélioration :

- Terre-plein central pour sécuriser le passage (Bouchouse, Chemin du Goudéron) piéton en réduisant le trottoir (pour élargir la route)
- Terre-plein / îlots centraux pour sécuriser (torrent Bouchouse)
- Barrières pour protéger les piétons sur le trottoir
- Torrent Bouchouse : élargir la voie pour créer un tourne à gauche pour monter vers la mairie
- Arrêts minute / place stationnement pour kinés, garde d'enfants
- Feu récompense pour faire ralentir dans la ligne droite
- Installer poteaux blancs plastiques

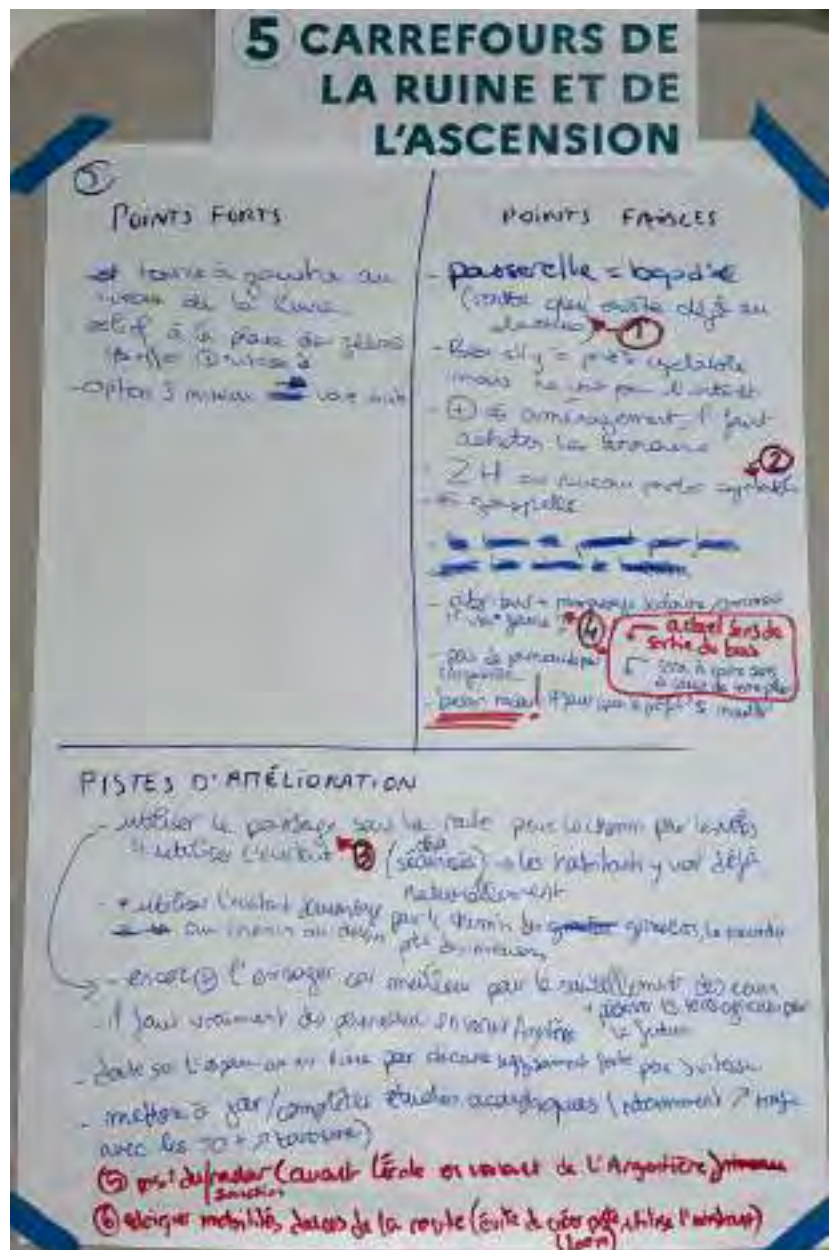
5.1.5 Carrefour de la ruine et de l'ascension

Points forts :

- Tourne à gauche au niveau de la ruine
- Relief à la place des zèbres : effet positif : vitesse diminue
- Option 3 mieux : voie mixte

Points faibles :

- Passerelle = beaucoup d'euros (route qui existe déjà au-dessus) (1)
- Bien s'il y a piste cyclable mais ne voit pas l'intérêt
- Coûte plus cher en aménagement, il faut acheter les terrains
- Zone humide au niveau des pistes cyclables (2)
- Argent gaspillé
- Abribus + ramassage scolaire, comment il va se faire ? actuel sens de sortie du bus, sera à contre-sens à cause du terre-plein (4)
- Pas de panneau depuis l'Argentière
- Besoin d'un radar ! Il faut que le préfet « se mouille »



Pistes d'amélioration :

- Utiliser le passage sous la route puis le chemin pour les vélos : utiliser l'existant (3) :
 - Déjà sécurisé : les habitants y vont déjà naturellement
 - Encore plus l'envisager car meilleur pour le ruissellement des eaux + préserver les terres agricoles pour le futur
- Utiliser l'existant davantage pour le chemin des gravières, le raccorder au chemin au-dessus près des maisons
- Il faut vraiment des panneaux venant de l'Argentière
- Doute sur l'espace au niveau ruine par chicane suffisamment forte pour diminuer la vitesse

- Mettre à jour / compléter études acoustiques (notamment augmentation trafic avec les JO + augmentation du tourisme)
- Positionnement du radar/sanction (avant l'école en venant de l'Argentière) (5)
- Éloigner mobilités douces de la route (évite de créer une piste, utilise l'existant (200m) (6)



5.1.6 Vision globale

Points forts :

- Connexion avec piste cyclable CC

Points faibles :

- Sécurisation de la traversée de la RN : terre-plein ?
- Le cheminement cyclable reliant les quartiers « Est » se ferait plus en à hauteur
- La piste cyclable entre la ruine et l'ascension » ne sert à rien
 - Pas pour tout le monde
 - Ceux qui habitent en bas de l'ascension à Bonnaffé

Pistes d'amélioration :

- Bien placer le feu récompense et le radar sanction
- Piste cyclable le long de la voie ferrée
- Passage sous la voie ferrée au niveau du carrefour de l'ascension
- Tourne à gauche du Bouchouse ou feu
- Revêtement de route couleur claire pour refléter la chaleur





5.2 Liste des participants

Nota : la liste des participants / participantes ci-après a été établie sur la base des signataires de la feuille d'émargement, proposée à chaque participant lors de son entrée dans la salle de réunion.

| LISTE DES PARTICIPANTS | | | |
|------------------------|------------|---------------|------------|
| 1. ALIVON | Stéphanie | 20.GRARD | Bernard |
| 2. BAINIER | Jocelyne | 21.LIBAUDIÈRE | Emmanuel |
| 3. BAVAIS | Yan | 22.MOKADEM | Aboudy |
| 4. BONNET | Véronique | 23.MOYNIER | Michel |
| 5. BOURNERIAS | Hélène | 24.PARDO | Sébastien |
| 6. BURELLIER | Mathieu | 25.PASQUALI | Frédérique |
| 7. CHANEY | Mathieu | 26.PEYRON | Steeve |
| 8. CHIENNO | Olivier | 27.PEYRON | Régine |
| 9. CHIENNO | Line-Marie | 28.PEYRON | Isabelle |
| 10.CHOPIN | Alain | 29.RICHE | Vincent |
| 11. CLAPAUD | Sylvie | 30.THAENS | Delphine |
| 12. CLAVEL | Elisabeth | | |
| 13.COSTA | Magalie | | |
| 14. DUC | Maurice | | |
| 15. FAUREBRAC | Jacques | | |
| 16. FAUREBRAC | Anne-Marie | | |
| 17. FOUCRAS | Jean | | |
| 18. FREIERMUTH | Sylvie | | |
| 19. FREIERMUTH | Eric | | |