



REQUALIFICATION DE LA TRAVERSEE DE LA ROCHE DE RAME

Livret explicatif des composantes du
projet proposé par la DREAL

20/02/2025 – V4

SOMMAIRE

1	Prérequis	3
2	Rappels	3
2.1	Contexte	3
2.2	La concertation publique réglementaire sur le projet de requalification de la RN 94	4
2.2.1	Objectifs de la concertation	4
2.2.2	Déroulement de la concertation	4
3	Objectifs du livret explicatif	5
4	Le projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame	5
4.1	Objectifs du projet	5
4.2	Composantes globales du projet	6
5	Précisions sur les composantes du projet	8
5.1	Îlot central séparateur	8
5.1.1	Caractéristiques des aménagements prévus par le projet	8
5.1.2	Effets attendus et efficacité de ces aménagements	9
5.2	Chicane	10
5.2.1	Caractéristiques des aménagements prévus par le projet	10
5.2.2	Effets attendus et efficacité de ces aménagements	11
5.3	Rétablissement des routes et accès privés sur la RN 94	12
5.3.1	Caractéristiques des aménagements prévus par le projet	12
5.3.2	Effets attendus et efficacité de ces aménagements	12
5.4	Piste cyclable, trottoir et voie mixte	13
5.4.1	Caractéristiques des aménagements prévus par le projet	13
5.4.2	Effets attendus et efficacité de ces aménagements	14
5.5	Arrêts de bus	15
5.5.1	Caractéristiques des aménagements prévus par le projet	15
5.5.2	Effets attendus et efficacité de ces aménagements	16
5.6	Effets attendus de la réduction des vitesses liée au projet de réaménagement de la RN 94 sur le bruit	16

1 Prérequis

Le projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame a fait l'objet d'une **concertation publique réglementaire**, menée par la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Durant les ateliers de concertations, certains participants ont exprimé des **incompréhension, demandes et interrogations sur différentes composantes du projet**, en lien avec les aménagements de **sécurisation et réduction des vitesses** proposés par la DREAL : îlots séparateurs ; sécurisation des voies douces, trottoirs et traversées piétonnes ; accès privés depuis la RN 94 ; arrêts de bus ; effets attendus de la réduction des vitesses sur le bruit.

Ce document, élaboré par la DREAL, vise à apporter de **premiers éléments de clarification** sur ces composantes du projet.

2 Rappels

2.1 Contexte

La commune de la Roche de Rame est traversée par la **RN 94, axe principal structurant du réseau routier du département 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 **différentes variantes d'aménagement de la RN 94** au droit du village : tracé en aménagement sur place et tracé en déviation.

En lien avec les **enjeux des différentes variantes de déviation étudiées** (environnementaux, financiers, ...) et à la suite de différentes **séquences de travail** associant les représentants de l'État, de la commune de la Roche de Rame et des collectivités concernées (Région, Département des Hautes-Alpes, Communauté de

communes du Pays des Ecrins) ainsi que les habitants du village, le **Comité de pilotage du projet** réuni le **14 mai 2024** a validé :

- La poursuite du projet dans le sens d'une **requalification de la traversée** du village (abandon des variantes en déviation) ;
- La tenue d'une **concertation publique réglementaire** sur le projet de requalification de la traversée à l'automne 2024.

2.2 La concertation publique réglementaire sur le projet de requalification de la RN 94

La concertation publique réglementaire sur le projet de requalification de la RN 94 s'est déroulée du 24 septembre au 7 novembre 2024.

2.2.1 Objectifs de la concertation

Les objectifs de la concertation étaient les suivants :

- **Informé le public** sur le projet de requalification de la traversée du village (et ses différentes options) proposé par la DREAL ;
- **Recueillir les avis et contributions** du public sur le projet : points forts / faibles et pistes d'amélioration ;
- Contribuer à aboutir à un projet de requalification de la traversée du village **consolidé et approprié**, contribuant positivement à l'avenir du village.

2.2.2 Déroulement de la concertation

La DREAL a proposé à la concertation publique une **première version du projet** de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame (**appelée V1**), élaborée sur la base d'études techniques et en relation avec la municipalité (cf. le dossier de concertation). La DREAL a également **partagé cette V1 lors d'un premier atelier** de travail avec le public organisé le 26 septembre 2024. Les participants ont pu formuler des contributions sur les points forts / faibles du projet ainsi que des pistes d'amélioration.

Les contributions des participants lors de ce premier atelier et via les autres canaux mis à la disposition du public ont ensuite été **analysées par la DREAL en cours de concertation** en vue d'enrichir et d'ajuster le projet de requalification.

Une version ajustée et consolidée du projet, **nommée V2**, a été présentée au public lors du **deuxième atelier de travail** du 07 novembre 2024. Les participants ont également **formulé des contributions** sur les points forts / faibles du projet V2 ainsi que des pistes d'amélioration.

3 Objectifs du livret explicatif

Après l'atelier de travail n°1 du 26 septembre 2024, la DREAL a analysé les contributions des participants et identifié des **incompréhensions / interrogations sur différentes composantes du projet**, en lien avec les aménagements de sécurisation et réduction des vitesses proposés par la DREAL.

La DREAL a apporté des **premiers éléments de clarification** sur ces composantes du projet proposé lors de l'atelier de travail n°2 du 07 novembre 2024. En complément, la DREAL s'est engagée auprès des participants à **réaliser un livret explicatif plus détaillé** de ces composantes du projet.

Le contenu du présent livret a été élaboré à partir des **points identifiés par la DREAL** comme ayant avantage à être clarifiés et explicités sur la base des contributions des participants à la concertation.

Nota : les composantes détaillées du projet seront encore précisées et consolidées lors des études détaillées du projet qui ont démarré à la suite de la concertation réglementaire de l'automne 2024.

4 Le projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame

4.1 Objectifs du projet

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**.

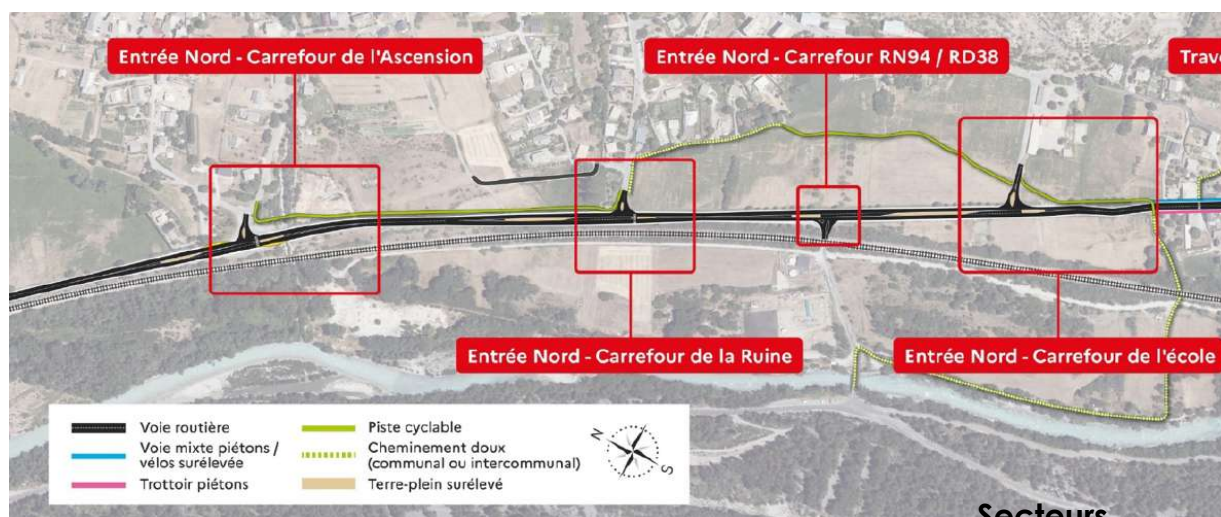
Dans cette perspective, le projet de requalification de la traversée du village a pour objectifs :

- D'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 ;
- **De mieux organiser les déplacements** dans la commune : piétons / cyclistes, stationnement ;

- De limiter autant que possible les impacts sur le bâti ;
- De contribuer au **développement** et à **l'attractivité de la commune** en cohérence avec les projets municipaux et inter-communaux : attractivité commerciale, mise en valeur touristique, développement de l'habitat, jonction avec le lac, ... ;
- De favoriser une **bonne insertion du projet dans son environnement** ;
- **D'améliorer les conditions de circulation** pour les usagers de la RN 94 : fluidité et fiabilité des temps de parcours.

4.2 Composantes globales du projet

Le périmètre du projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame proposé à la concertation publique se concentre **le long du linéaire de la RN 94** : il est compris **entre l'entrée sud du village** (panneau d'agglomération) et **l'entrée nord du village** (env. 70 mètres au nord du carrefour de l'Ascension).



La réduction des vitesses, unanimement attendue par les élus et habitants, est un enjeu majeur de sécurisation de la traversée du village : par des **ajustements du profil de la RN 94** (largeur de voie, terre-pleins, trottoirs, ...), le projet a notamment vocation à **faire diminuer les vitesses**. La **création de terre-pleins surélevés** sécurise également la quasi-totalité des carrefours afin d'assurer une **bonne desserte des différents pôles et services** du village.

Enfin, le projet a pour but d'**atténuer le rôle central de la RN 94** dans les déplacements internes au village, au profit des **mobilités douces** (vélos / piétons) : les aménagements proposés visent à créer un **maillage cohérent** de pistes cyclables et voies douces permettant une **circulation entièrement sécurisée entre le lac et le carrefour de l'Ascension** et intégré au réseau local déployé par la Communauté de communes.

5 Précisions sur les composantes du projet

Durant la concertation, des participants ont formulé des incompréhensions ou des attentes en matière d'explications complémentaires sur certaines composantes du projet proposé par la DREAL.

Le présent chapitre présente des propositions d'explications sur les éléments suivants :

- Ilot central séparateur ;
- Chicane ;
- Rétablissement des routes et accès privés sur la RN 94 ;
- Piste cyclable, trottoir et voie mixte ;
- Arrêts de bus.

5.1 Îlot central séparateur

5.1.1 Caractéristiques des aménagements prévus par le projet

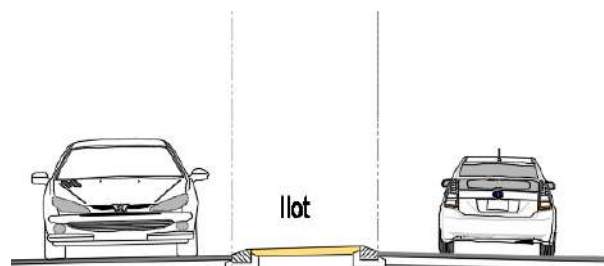
Le linéaire de la RN 94 compris dans le projet de requalification de la traversée du village comprend **9 carrefours** reliés à la voirie départementale et communale.

La DREAL propose l'aménagement d'**îlots centraux séparateurs sur 6 carrefours** :

- Parking du lac
- Camping du lac
- Route de l'école
- Carrefour de la RD 38
- Carrefour de la Ruine
- Carrefour de l'Ascension

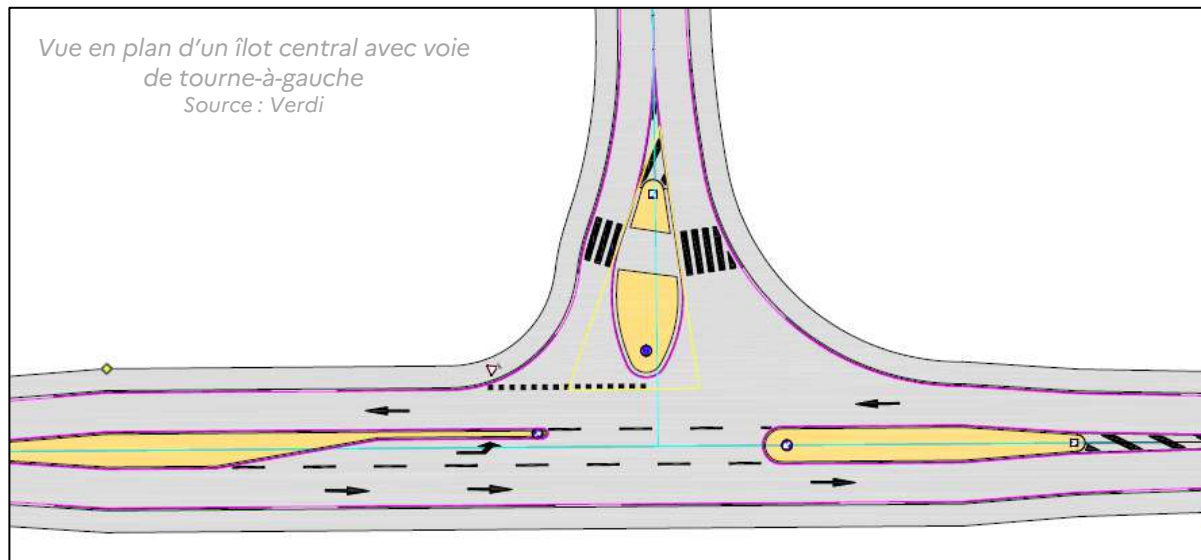
Ces îlots, également appelés terre-pleins, constituent une **bande rigide séparant les 2 voies** de circulation de la chaussée. Dans le cadre du projet, chaque îlot est **surélevé par rapport à la route : +8 cm**.

Dans le cadre du projet, l'intégralité des carrefours aménagés avec îlot central prévoient d'inclure une **voie de tourne-à-gauche** : au sein de l'îlot une voie qui **protège les véhicules** tournant à gauche est aménagée.



Coupe schématique d'un îlot central surélevé
Source : Verdi

Concernant les îlots centraux des carrefours du parking et du camping du lac, du carrefour de la Ruine et du carrefour de l'Ascension la DREAL prévoit également d'intégrer des **traversées piétonnes**, permettant aux personnes de **traverser la RN 94 en deux temps**.



5.1.2 Effets attendus et efficacité de ces aménagements

Sur une **route rectiligne**, comme c'est le cas dans la majorité de la traversée de la Roche-de-Rame, les aménagements de l'îlot central **permettent d'attirer l'attention** du conducteur pour lui permettre de **mieux percevoir l'approche d'un carrefour**.

L'îlot surélevé crée un « **effet de paroi** » qui conduit à la **baisse de vitesse** des automobilistes.

Agissant comme séparateur des flux de circulation, l'îlot **empêche également les dépassements** : dans le cadre du projet de requalification, leur positionnement au droit des carrefours du village (zones de croisement des flux) contribue donc à renforcer la sécurité des usagers de la route.

Lorsqu'il comprend une traversée piétonne, l'îlot central permet de **diminuer le temps d'exposition au risque des piétons** sur la chaussée : ce dispositif s'avère efficace pour la traversée sécurisée des Personnes à Mobilités Réduites.

5.2 Chicane

5.2.1 Caractéristiques des aménagements prévus par le projet

Pour le projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame, la DREAL prévoit également, en complément des îlots centraux surélevés, de créer des **dépôts de la RN 94** (chicanes) par rapport à son tracé actuel afin de « rompre » la linéarité de l'infrastructure.

La DREAL propose de réaliser 4 chicanes dans le périmètre du projet, **de part et d'autre du centre-bourg** (leur mise en place dans le secteur dense du centre bourg s'avérant complexe en raison du nombre important d'habitations en bordure de RN 94) :

- 2 chicanes couplées avec un îlot central surélevé (cf. éléments de présentation ci-dessus) :
 - Au carrefour du camping du lac ;
 - À l'entrée du parking du lac.
- 2 chicanes sans îlot central surélevé :
 - Entre la sortie actuelle du village et le carrefour de l'école ;
 - Au niveau de la future place du rocher d'escalade ;

Ces chicanes seront **optimisées selon la vitesse maximale autorisée** dans chaque secteur : largeur des voies dans la chicane, déport par rapport au tracé actuel de la RN, ...

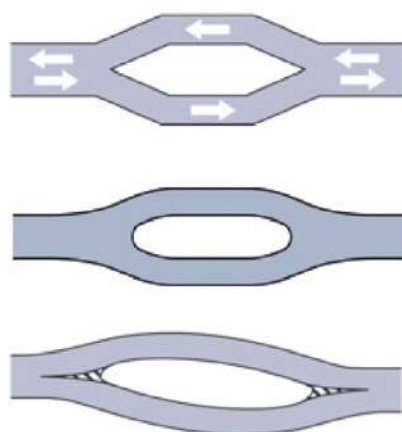
La conception et l'optimisation des chicanes repose sur des règles précises. En particulier :

- Une courbe de chicane qui serait peu accentuée n'entraînerait pas de ralentissement des véhicules : ils « traceraient tout droit » comme si elle n'existait pas ;
- Une courbe de chicane qui serait trop accentuée pourrait conduire les véhicules à frotter / percuter les terre-pleins surélevés de la chicane, entraînant des risques d'accident dans le cœur du village.



Exemple de chicane en sortie d'agglomération
Source : CEREMA

Symétrique



Source : CEREMA

5.2.2 Effets attendus et efficacité de ces aménagements

Les chicanes favorisent la **réduction des vitesses** des véhicules, en rompant l'**alignement visuel** de la chaussée et en contraignant la **géométrie de la route**. Ce dispositif est efficace pour imposer une vitesse plus modérée durant leur traversée. Les chicanes sont ainsi particulièrement adaptées en entrée / sortie d'agglomération car **visibles et lisibles** pour les conducteurs : elles permettent notamment de favoriser une **transition de comportement et de vitesse des automobilistes entre le milieu bâti et non-bâti**.

Des évaluations acoustiques¹ ont montré qu'à trafic égal, l'ambiance sonore à proximité d'une chicane est **systematiquement plus faible qu'avant** leur réalisation (**jusqu'à -4 dB**). Ces résultats peuvent s'expliquer par une allure des véhicules moins saccadée, par une meilleure fluidité de circulation et des vitesses moins importantes qu'en situation normale.

¹ Source : CEREMA

5.3 Rétablissement des routes et accès privés sur la RN 94

5.3.1 Caractéristiques des aménagements prévus par le projet

Pour le projet de requalification de la traversée de la Roche-de-Rame, la DREAL propose de rétablir **l'intégralité des cheminements sur la RN 94** : voiries départementales, communales et chemins privés.

Deux types de rétablissement sont prévus par la DREAL :

- **Rétablissement direct** : l'emplacement du rétablissement de la voirie est identique à la situation avant-projet → c'est le cas pour la quasi-totalité des voiries reliées à la RN 94 rétablies dans le cadre du projet de requalification ;
- **Rétablissement indirect** : l'emplacement du rétablissement de la voirie est modifié par rapport à la situation avant-projet (pour des raisons de sécurité, d'amélioration des circulations, ...) → dans le cadre du projet, la DREAL propose que le chemin des Gravières, situé entre les carrefours de la Ruine et de l'Ascension, soit rétabli de façon indirecte (les études détaillées du projet, en cours, permettront de préciser les modalités d'un rétablissement du chemin des Gravières).

La DREAL propose que les **accès riverains** à la RN 94, notamment dans la traversée du centre-bourg, soient également **maintenus**. De plus, la DREAL propose de **faciliter l'insertion des véhicules sur la route nationale** par des « bateaux » (abaissement du trottoir permettant l'entrée / sortie des véhicules sans dommage).



Accès à rétablir dans la traversée du centre-bourg
Source : Google Street View



Accès rétabli avec mise en place de bateaux
Source : Google Street View

5.3.2 Effets attendus et efficacité de ces aménagements

Le rétablissement direct de la quasi-totalité des voiries dans le cadre du projet a vocation à permettre de maintenir la **bonne connexion de la RN 94 avec la voirie locale** et de maintenir voire d'améliorer la **bonne desserte des différents secteurs de la commune** de la Roche-de-Rame.

Le rétablissement indirect du chemin des Gravières permet de supprimer l'actuel carrefour sur la RN 94 qui est aujourd'hui **dangereux compte-tenu des conditions**

de visibilité et d'accès. Le trafic pourra ainsi être renvoyé vers les carrefours de la Ruine et de l'Ascension, traités par le projet et réaménagés afin d'assurer des conditions optimales de sécurité (tourne-à-gauche, îlot central, ...).

Le traitement spécifique sur le trottoir, au droit des accès riverains, a vocation à permettre d'**améliorer les conditions d'entrée / sortie des véhicules** : meilleure **lisibilité des emplacements** pour les véhicules sur la RN 94 ; meilleure **visibilité pour les riverains souhaitant s'insérer** sur la route nationale (mobilier urbain sur trottoirs installé en cohérence). Cette meilleure visibilité doit également favoriser la **sécurité des piétons** circulant sur les trottoirs.

5.4 Piste cyclable, trottoir et voie mixte

5.4.1 Caractéristiques des aménagements prévus par le projet

Pour le projet de requalification, la DREAL propose d'aménager des **itinéraires réservés aux modes doux** (piétons & vélos) et de les **sécuriser** vis-à-vis de la circulation routière par des séparations physiques.

Trois types d'aménagements sont ainsi proposés :

▪ Trottoir piéton

- Dans la traversée du centre-bourg et jusqu'au camping : habitations proches de la RN 94 ;
- **Largeur minimale de 1m20** permettant le cheminement des personnes en situation de handicap ;
- **Surélevé (+15 cm) et séparé** de la chaussée par des bordures / du mobilier (potelets, barrières de rue, ...);



Trottoir surélevé
Source : Google Street View

▪ **Voie mixte** : espaces où les piétons et cyclistes cohabitent à vitesse réduite

- Dans la traversée du centre-bourg, en bordure de RN 94 ;
- **Largeur minimale de 2m50** ;
- **Surélevée (+15 cm) et séparée** de la chaussée par des bordures / du mobilier (potelets, barrières de rue, ...)



Voie mixte piéton / vélo
Source : Google Street View

▪ **Pistes cyclables**

- Aménagées **hors du centre-bourg** et permettant de **compléter le maillage** d'itinéraires piétons / vélos reliant le village du Nord au Sud (dans le cadre du périmètre du projet) ;
- **Largeur de 3m** ;
- **Séparées de la chaussée** par une bande paysagère ou une noue.



Piste cyclable sécurisée et séparée de la route
Source : Google Street View



Dalle podotactile avec bordure abaissée
Source : CEREMA

La DREAL propose également d'améliorer la **sécurité des passages piétons** (existantes et nouvelles créées par le projet). Ces passages piétons pourront également être **adaptés aux personnes à mobilité réduite**.

5.4.2 Effets attendus et efficacité de ces aménagements

L'aménagement d'itinéraires spécifiques aux modes actifs et séparés de la circulation routière a vocation à contribuer à **sécuriser les déplacements des piétons / vélos** dans la traversée du village : en bordure de route nationale, surélévation des trottoirs et de la voie mixte par rapport à la RN ; protection complémentaire via du mobilier urbain (barrières), ...

Ces aménagements de trottoirs, voie mixte et pistes cyclables contribueront également au **renforcement du maillage d'itinéraires modes doux du village**. Ils permettront de **relier les hameaux nord au lac** par une liaison sécurisée continue, de contribuer à la **diversification des moyens de déplacement** des Rochons (au profit des modes doux) et participer à la **diminution des trafics routiers locaux** sur la RN 94 et les voiries communales.

Les bandes paysagères le long des pistes cyclables contribueront également à **l'embellissement des abords de la RN 94** et **amélioreront l'expérience des usagers** des modes doux sur ces itinéraires : séparation visuelle avec la route, traitement paysager esthétique et agréable, ...

5.5 Arrêts de bus

5.5.1 Caractéristiques des aménagements prévus par le projet

La commune de la Roche-de-Rame comprend 4 **arrêts de bus** qui permettent la desserte des principaux pôles du village (bus scolaires, bus régionaux).

La DREAL a identifié 2 types d'arrêt :

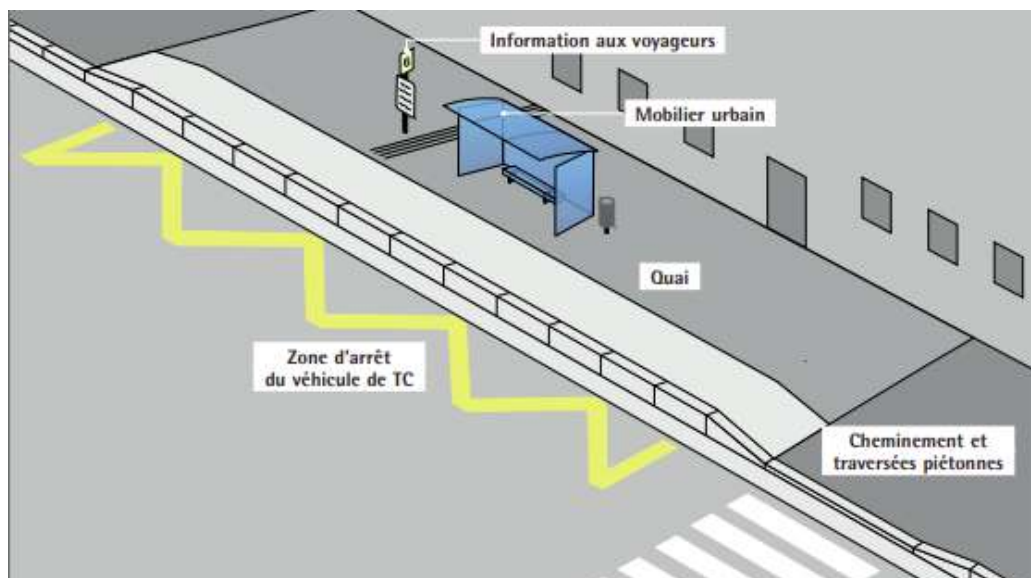
- Arrêts sur chaussée ;
- Arrêts en encoche (décalé par rapport à la RN 94).



Aménagements relatifs aux personnes à mobilité réduite
Source : CEREMA



Pour le projet de requalification de la traversée du village la DREAL propose **de maintenir tous les arrêts de bus existants** ce qui permettra leur **mise aux normes** (conception repensée pour être adaptée aux réglementations de sécurité en vigueur).



Vue schématique d'un arrêt de bus sur chaussée réaménagé
Source : CEREMA

Dans le cadre des **arrêts de bus situés hors-agglomération** (nord du village), la DREAL propose de créer des **passages piétons sécurisés**, permettant de bonnes conditions de traversée : visibilité, signaux lumineux incitant les automobilistes à ralentir, ... Le projet permettra également d'aménager des **trottoirs reliant l'arrêt de bus à la voirie communale** la plus proche.



Arrêt de bus en encoche (hors circulation)
Source : Google Street View



Arrêt sur chaussée
Source : Google Street View

5.5.2 Effets attendus et efficacité de ces aménagements

La mise aux normes des arrêts de bus de la Roche-de-Rame a vocation à permettre d'améliorer la **sécurité des usagers des bus ainsi que des automobilistes** de la RN 94 : **amélioration de la visibilité** pour les automobilistes, prise en compte des **personnes à mobilité réduite** pour l'accès aux arrêts ainsi que la montée / descente des bus (pente maximum, ...), **meilleur confort des usagers des bus** (protection contre les intempéries, amélioration de l'affichage, ...).

5.6 Effets attendus de la réduction des vitesses liée au projet de réaménagement de la RN 94 sur le bruit

Le projet de requalification a vocation à permettre de réduire les vitesses :

- En entrée d'agglomération ;
- Dans la traversée du centre-bourg ;
- Au droit de chaque carrefour.

La **réduction généralisée de la vitesse** dans la traversée de la Roche-de-Rame aura pour effet direct la **diminution des nuisances sonores** causées par les véhicules.

De plus, le projet comprend la **réfection complète du revêtement** de la RN 94 : un revêtement neuf contribuera à la diminution du bruit de roulement des pneumatiques des véhicules (suppression des nids de poule, ornières, ...).