



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 une 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
Modes doux <ul style="list-style-type: none">• Piste cyclable au bon endroit• Piste cyclable et trottoir surélevés	Vitesse / sécurité <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 Impact environnemental <ul style="list-style-type: none">• Impact de la chicane de l'école : zone humide	Vitesse / sécurité <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 Modes doux <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 Aménagements connexes <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)

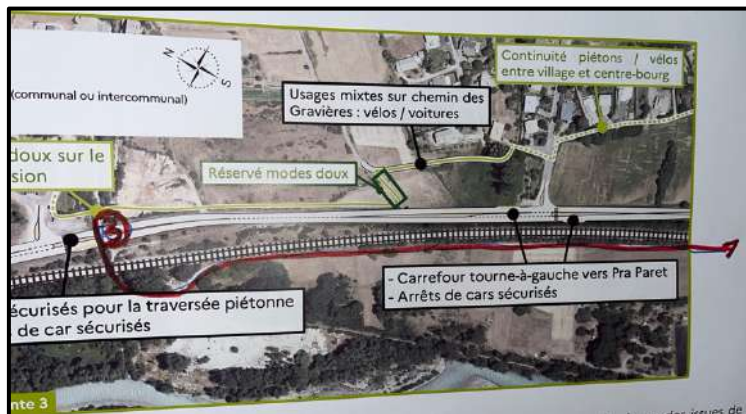
Repères indiqués sur les cartes, lors de l'atelier de travail



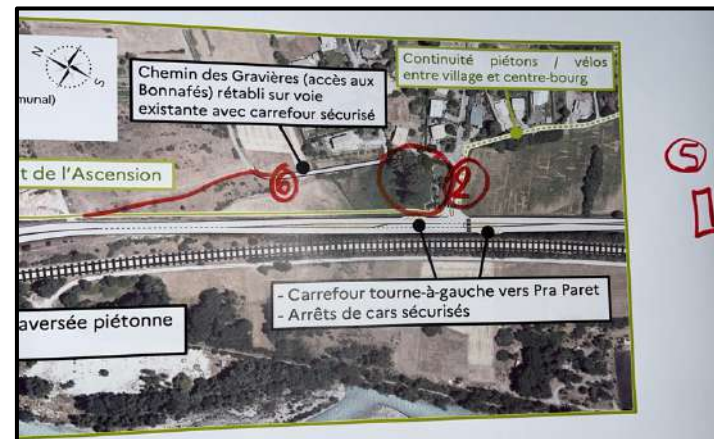
Repère 1 : alternative à la passerelle sur le torrent de l'Ascension via les routes existantes (les Bonnafés, les Gillis, Le Goutail, ...)



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

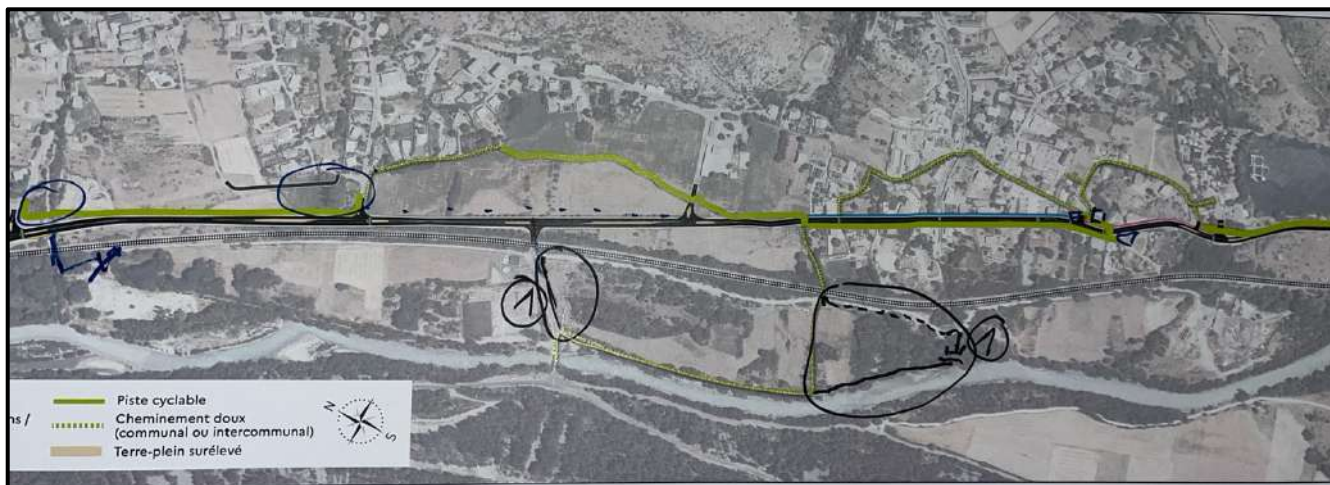
Repère 5 : positionnement du radar avant l'école, en venant de l'Argentière

Repère 6 : éloignements des mobilités douces de la RN

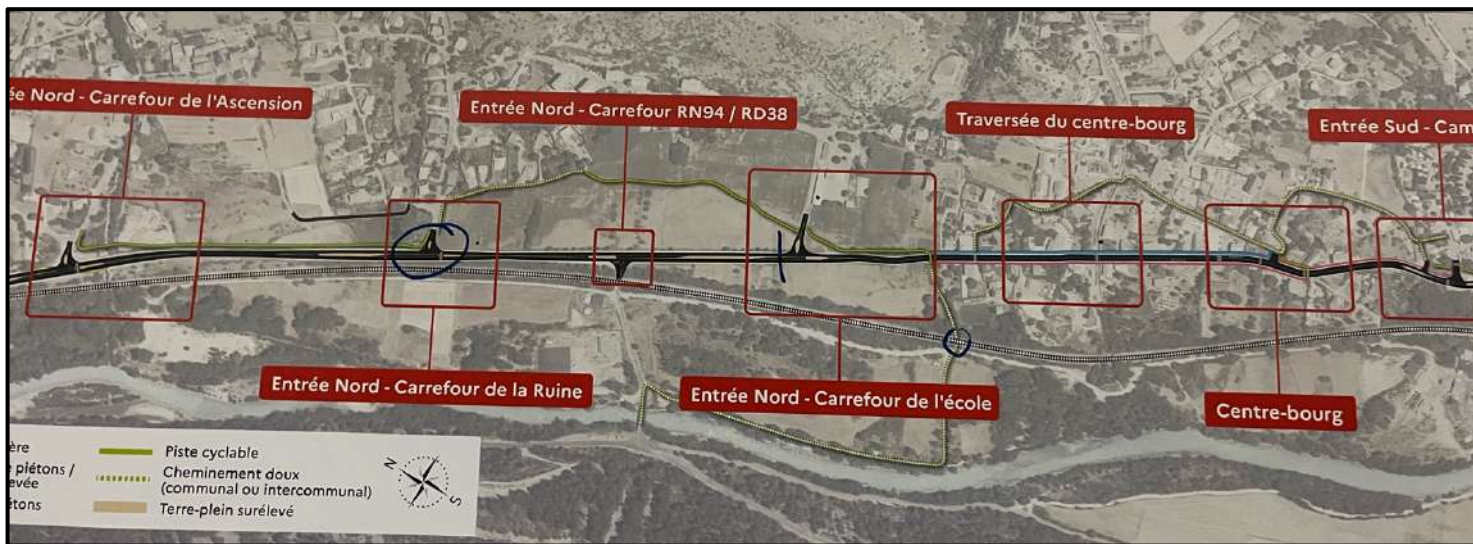
2.4.5.1 Vision globale du projet Synthèse des contributions des participants

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 :

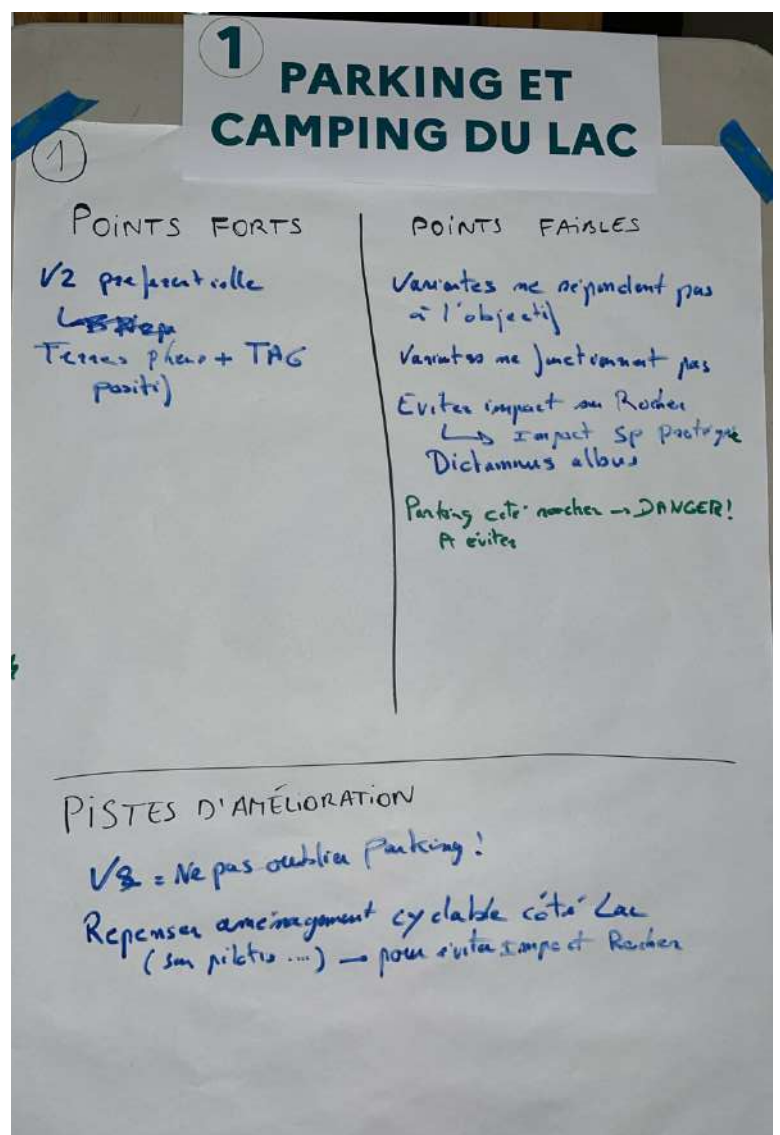
- V2 préférentielle
- Terre-plein + TAG positifs

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 :

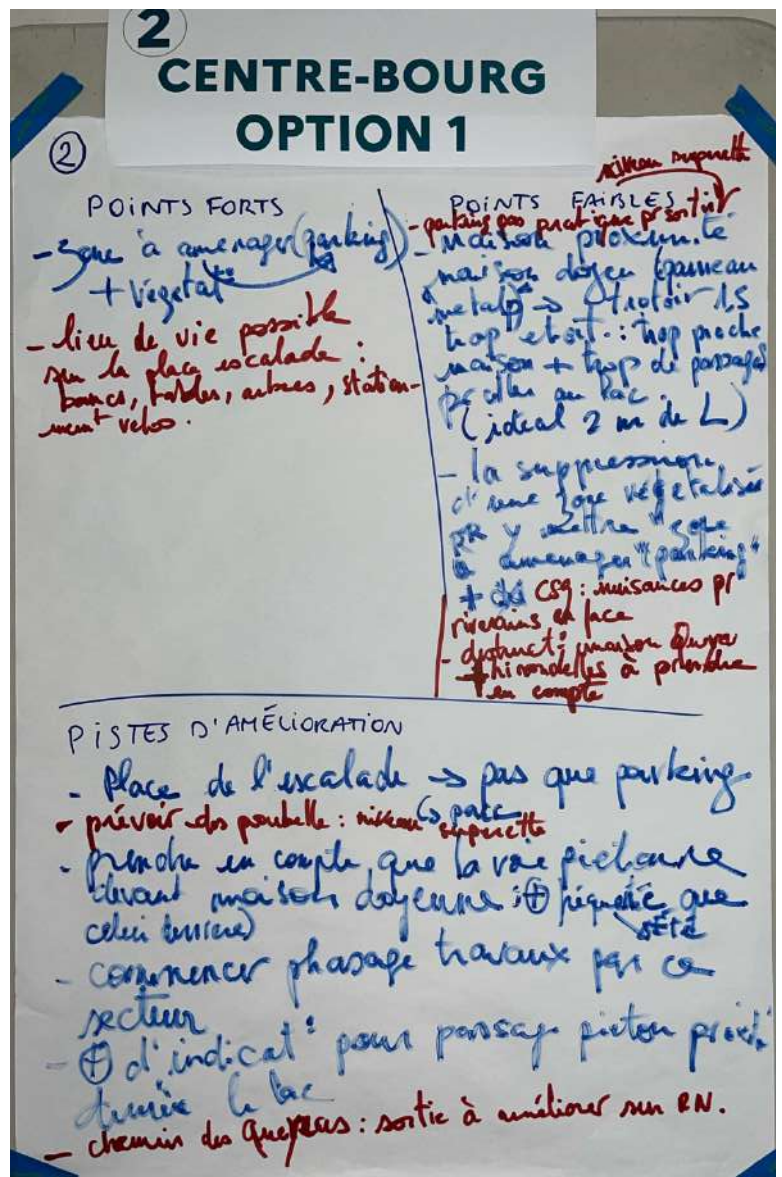
- Zone à aménager (parking) + végétation
- Lieu de vie possible sur la place escalade : bancs, tables, autres, stationnement vélo

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 :

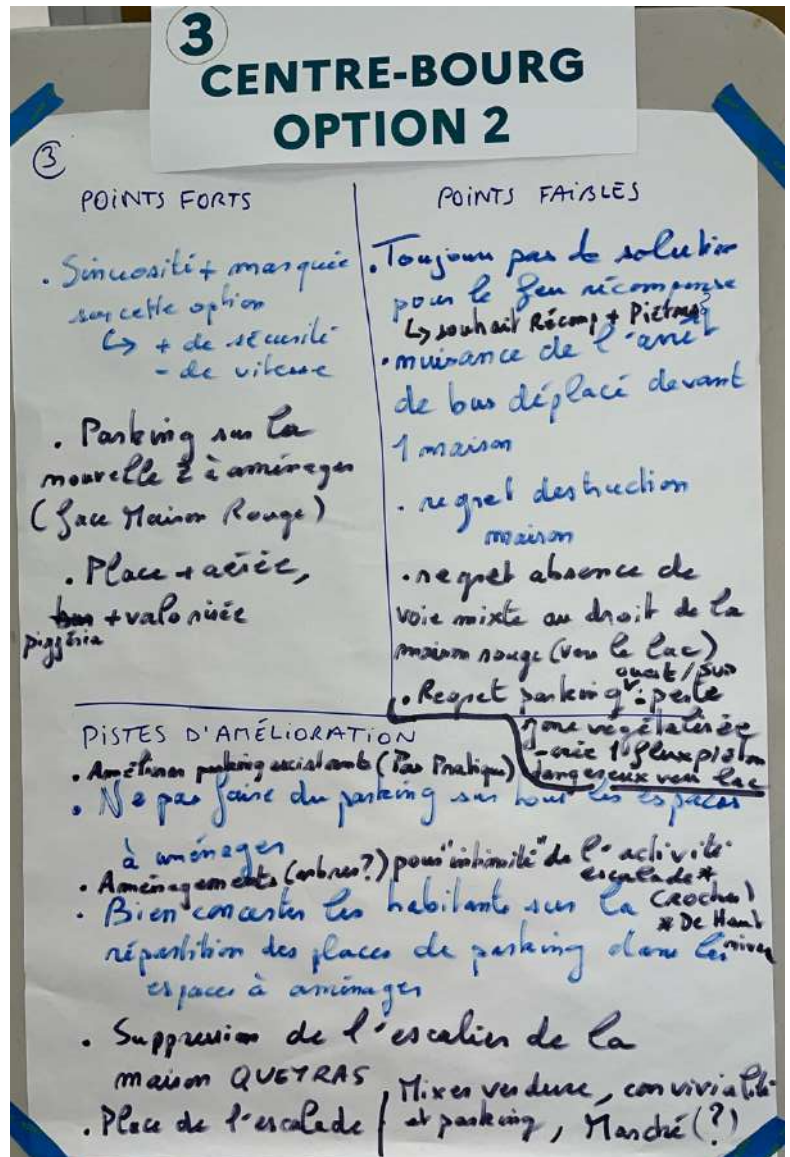
- Sinuosité plus marquée sur cette option :
 - Plus de sécurité
 - Moins de vitesse
- Parking sur la nouvelle zone à aménager (face maison rouge)
- Place plus aérée, pizzeria plus valorisée

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 QUEYRAS
- Place de l'escalade mixer verdure, convivialité et parking, marché ?



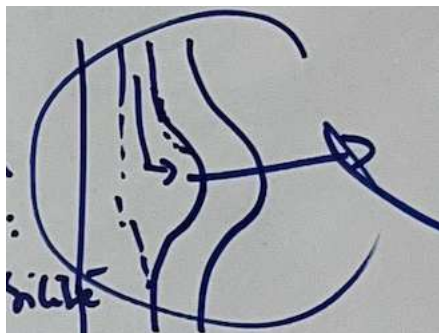
5.1.4 Traversée du centre école

Points forts :

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

Points faibles :

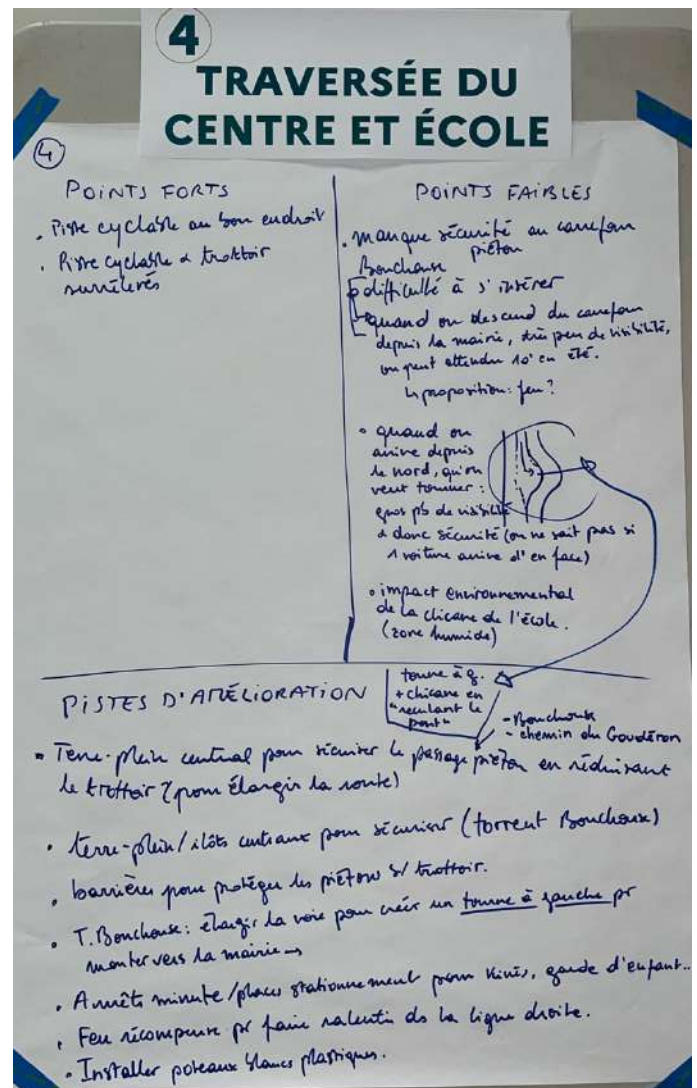
- Manque sécurité piéton au carrefour Bouchouse
- Difficulté à s'insérer
- Quand on descend du carrefour depuis la mairie, très peu de visibilité, on peut attendre 10 minutes en été : proposition de feu ?
- Quand on arrive depuis le nord, qu'on veut tourner : gros problème de visibilité et donc de sécurité (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 »

5 CARREFOURS DE LA RUINE ET DE L'ASCENSION

POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
<p>est tourné à gauche au niveau de la Ruine -</p> <p>- relief à la place des zèbres → effet + vitesse ↓</p> <p>- Option 3 mieux → voie mixte</p>	<p>- passerelle = beaucoup d'euros (route qui existe déjà au-dessus) (1)</p> <p>- Bien s'il y a piste cyclable mais ne voit pas l'intérêt</p> <p>- (+) ⇒ aménagement, il faut acheter les terrains (2)</p> <p>- ZH au niveau pistes cyclables</p> <p>- € gaspillé</p> <p>- abribus + ramassage scolaire, comment il va se faire ? (4)</p> <p>- pas de panneau depuis l'Argentière</p> <p>- besoin radar ! il faut que le préfet « se mouille »</p>

actuel sens de sortie du bus
→ sera à contre-sens à cause du terre-plein

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.
- utiliser l'existant davantage pour le chemin des gravières, le raccorder au chemin au-dessus près des maisons
- encore (+) l'envisager car meilleur pour le ruissellement des eaux + préserver les terres agricoles pour le futur.
- il faut vraiment des panneaux venant de l'Argentière
- doute sur l'espace au niveau ruine par chicane suffisamment forte pour vitesse.
- mettre à jour/compléter études acoustiques (notamment → trafic avec les 30 + → tourisme)
- ⑤ pos. de radar (avant l'école ou venant de l'Argentière) niveau sanction
- ⑥ éloigner mobilités dures de la route (éviter de créer piste, utiliser l'existant) (100m)

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 :

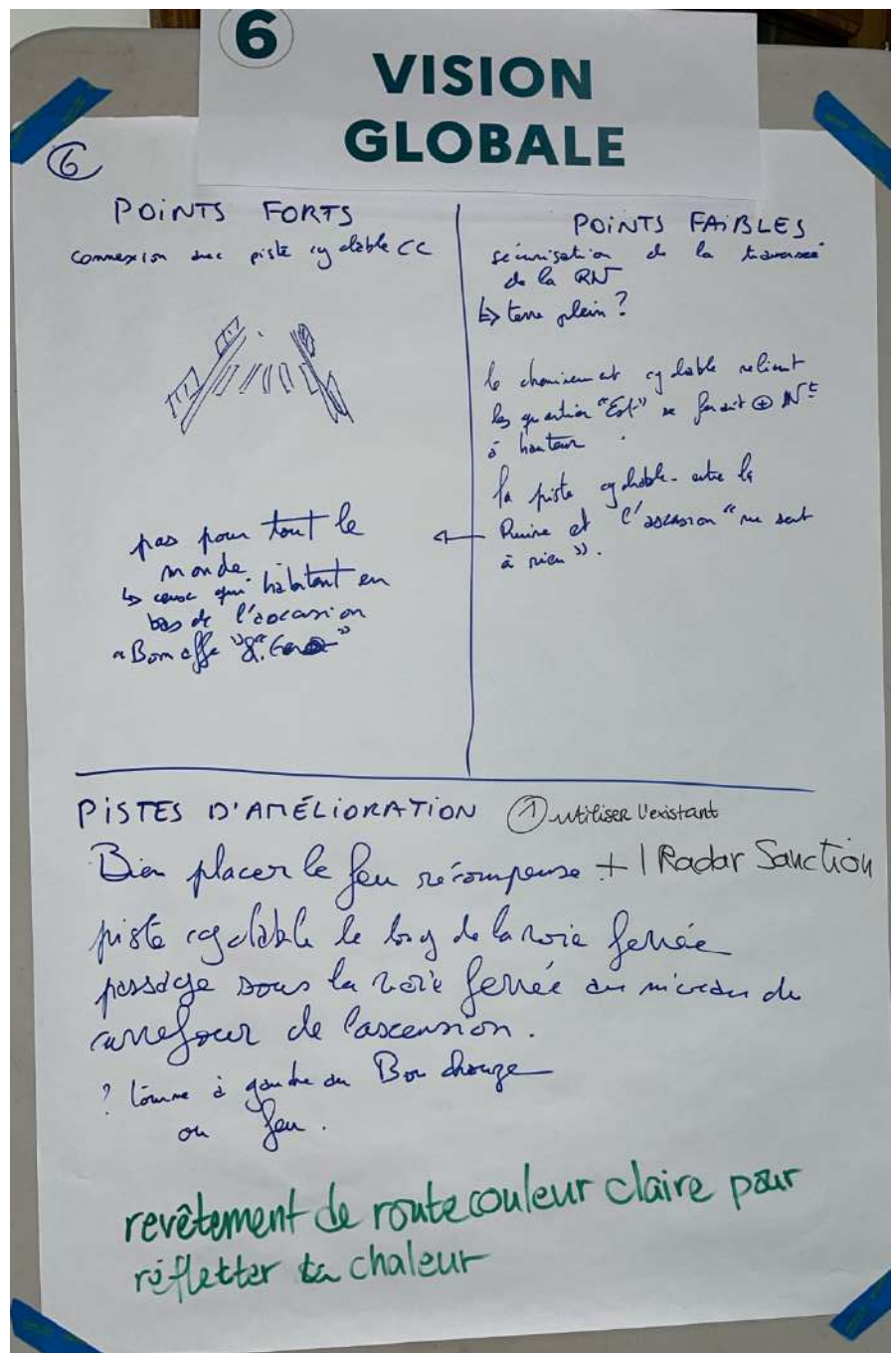
- Connexion avec piste cyclable CC

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		