



**Association Les Croquignards**  
Hameau les Queyras  
05310 LA ROCHE DE RAME

**Association DÉVIATION-LRDR**  
Le Crozet  
175, chemin du Ventoir  
05310 LA ROCHE DE RAME

1ère partie

### **La maison Croquignards**

2e partie

### **Dossier de présentation concernant l'aménagement (déviation et aménagement sur place) de la RN 94 au niveau de La Roche de Rame :**

**Courriers, délibérations, études, concertation avec la population,  
articles de presse, pétition, informations à la population, manifestations...**

1ère partie

## La maison Croquignards



Association Les Croquignards  
Mairie, le Clos  
05310 LA ROCHE DE RAME

Monsieur le Maire  
Le Clos  
05310 LA ROCHE DE RAME

La Roche de Rame, le 27 février 2017

Objet : proposition d'achat de la maison Queyras

Monsieur le Maire,

Nous désirons nous porter acquéreur de la maison Queyras située en bord de nationale.

Depuis près de deux ans, nous cherchons une maison qui puisse accueillir notre projet de lieu collectif. L'état d'avancement de celui-ci montre que nous avons besoin d'espaces intérieurs et extérieurs et nos différentes activités ou services nécessitent des espaces distincts.

Après avoir visité plusieurs endroits susceptibles de nous convenir, nous avons retenu ce site pour plusieurs raisons :

- son intérêt patrimonial et architectural ;
- sa localisation ; situé au centre du village, en bord de route, il est visible et accessible ;
- sa taille et sa composition offrent un potentiel d'aménagement qui correspond aux besoins de nos activités ;
- son espace extérieur ;
- le caractère réalisable de sa rénovation ;
- et comme nous vous l'avons déjà confié, il y a des choses qui s'expliquent difficilement avec des mots, le lieu nous plaît, nous parle, nous correspond !

Vous trouverez ci-joint une nouvelle présentation de notre projet.

Nous pouvons désormais assumer la charge financière inhérente à l'acquisition de ce lieu.

Nous sommes ainsi en mesure de vous faire une offre d'achat à hauteur de 50 000 €.

Nous restons bien entendu à votre disposition pour toutes informations complémentaires.

En espérant que vous donnerez une suite favorable à notre proposition, veuillez accepter, Monsieur le Maire, nos salutations.

# LA MAISON QUEYRAS,

## UN LIEU COLLECTIF POUR LES CROQUIGNARDS



### PRESENTATION DU PROJET

- Concept
- Activités et services proposés
- Genèse du projet et spécificité de l'association
- Équipe fondatrice

### POSITIONNEMENT

### APPORT ECONOMIQUE ET SOCIAL POUR LA ROCHE DE RAME ET LE PAYS DES ECRINS

- Le contexte local
- L'apport économique et social pour la commune

### ENVIRONNEMENT LEGISLATIF

### FINANCEMENT DU PROJET

- Acquisition
- Rénovation
- Fonctionnement

### ANNEXES

- Parution au Journal Officiel
- Statuts
- Statuts modifiés
- Photos

Porteur du projet : Association les Croquignards n° W051001677  
Mairie – Le Clos 05310 LA ROCHE DE RAME

# PRESENTATION DU PROJET

## • Concept

L'association « LES CROQUIGNARDS » se propose de créer en plein cœur du village de La Roche de Rame un lieu collectif pour développer autour de plusieurs pôles permanents une série d'actions et de projets encourageant la solidarité, l'échange, l'entraide, le respect, le développement artistique et culturel, la mixité sociale, la convivialité. Elle favorise l'éducation populaire, l'émancipation sociale et politique et contribue à la vitalité sociale et culturelle en diffusant des savoir-faire, des connaissances, des expérimentations.

En plus des statuts légaux, un règlement intérieur définit plus précisément le fonctionnement de l'association et une Charte énonce nos valeurs.

Nous voulons construire un projet solidaire, respectueux des hommes, des femmes et de notre environnement, ouvert, qui se développe de façon réaliste et viable.

Ce lieu collectif sera ouvert à toutes et tous. La gestion et l'animation seront assurées par les adhérents bénévoles et les associations ou groupements partenaires. Nous souhaitons que les habitants et les partenaires locaux s'emparent aussi du projet. Les espaces de décisions de l'association leur sont ouverts pour faciliter leur participation.

## • Activités et services proposés

Ces activités et services représentent les moyens grâce auxquels nous espérons réaliser nos objectifs. Nous les développerons peu à peu.

### 1. Un lieu de rencontre, de réunion et de convivialité

le café associatif	Pour créer du lien social et favoriser les rencontres entre habitants de tous âges et de toutes origines sociales et culturelles (mixité sociale et inter-générationnelle), le café asso sera un lieu convivial de proximité où les habitants pourront se retrouver autour d'un verre. Il s'inscrit dans une logique d'échange et de gestion collective.
la salle de spectacle	Pouvant accueillir concert, expo, projection de films, conférence etc ...
la salle de réunion	Mise à disposition pour celles et ceux qui sont dépourvus d'endroits pour se rencontrer, organiser des débats, etc. Choix d'accueillir telle ou telle réunion en accord avec la charte intérieure du lieu collectif « Les Croquignards ».
la bouquinerie	Espace chaleureux dans lequel chacun peut venir lire et discuter de ses lectures, mais aussi s'informer grâce à des abonnements contractés par l'asso de journaux papiers ou numériques. Vente de livres neufs « militants » et vente de livres d'occasion de tous horizons.

la cantine	Proposer un repas par semaine pour pouvoir échanger autour d'un repas à petit prix. Mettre à disposition une cuisine à tous ceux qui ont envie de cuisiner pour de nombreuses personnes, faire ou apprendre une cuisine économe, privilégier une nourriture locale et de saison avec des partenariats avec des maraîchers, échanger les compétences culinaires entre les différentes communautés, utiliser le four à pain du lieu régulièrement.
la zone de gratuité	Don ou échanges de biens, de services, de savoirs, d'annonces, mutualisation de matériels... Principe des SEL et des RERS.

## 2. Un lieu d'animations

les animations	Ateliers divers permanents ou non, proposés et réalisés par des bénévoles. Les projets sont très variés et ne peuvent être listés ici. Ils répondent pleinement aux objectifs de convivialité, d'échanges, de facilitation d'une certaine indépendance matérielle. Gratuits ou à prix libre.
la résidence d'artistes	Lieu d'accueil permettant à des artistes de formations diverses d'élaborer et de réaliser des projets dans la régularité ou dans la ponctualité. Restitution gratuite au lieu par une représentation.
la radio	Outil d'information et de communication en Haute-Durance grâce à un petit studio. Émettre en collaboration directe avec une radio associative existante, une grille de programmes hebdomadaires (à raison d'une émission par semaine). Ceci permettra de montrer par les ondes, une autre réalité de nos territoires.

## 3. la conception du lieu est complétée et enrichie par :

la micro-brasserie	Déjà existante ailleurs, elle produira une bière de qualité pour le café et les événements, et participera grandement au financement et au fonctionnement du lieu. Proposition d'un atelier de brassage amateur (apprendre à boire moins et mieux).
le jardin collectif	Rencontre, échange de pratiques et d'expériences, entraide autour d'un potager, un espace fleuri. Auto-gestion des semences et échanges. Ateliers de jardinage pour tout public.
le four à pain	Alimenter la cantine en pain, vendre une partie de la production, former des volontaires. Et faire des soirées pizza.

## • Genèse du projet et spécificité de l'association

L'association est née de la volonté d'habitants des Hautes-Alpes, notamment des Écrins. A l'image du projet qu'elle défend, elle regroupe des familles, des hommes et des femmes actifs ou non, des retraités, d'âges, d'origines et d'histoires très disparates. Tous se rassemblent pour essayer de lutter contre certaines dérives d'une société individualiste et consumériste, et mettre en œuvre leur vision du monde de demain. Peu à peu, des bénévoles l'ont

rejoint, intéressés par la perspective de créer ce lieu.

'Les Croquignards' est une association loi 1901 créée en 2016, sous forme collégiale. Une collégiale est une variante pleinement reconnue par la loi de plus en plus usitée, qui signifie que la vie et la responsabilité de la structure sont partagées. Il n'y a pas de 'bureau'. Un groupe (ici, le 'groupe coordonnateur', composé à ce jour des 12 membres fondateurs) représente légalement et solidairement l'association. Cette forme juridique responsabilise ses acteurs, valorise un mode de gouvernance 'horizontal' où chacun peut s'exprimer et facilite l'implication des membres.

## Positionnement

De nombreuses animations/activités/services sont proposés dans notre vallée. Cependant la plupart sont organisées pour satisfaire une clientèle touristique, souvent tournées vers le sport et le divertissement éphémère et ne répondent pas forcément aux besoins de lien social, de solidarité et d'émancipation des habitants. En ce sens, notre choix est d'être d'attentif autant à la teneur de nos interventions qu'à leur temporalité, pour faire vivre le village en inter-saison. Les résidents permanents sont alors disponibles, les résidents secondaires sont en partie présents ... Certaines manifestations issues du milieu associatif se veulent plus culturelles ou militantes mais n'ont lieu que ponctuellement. L'offre des lieux institutionnels types centre social ou théâtre se révèlent souvent difficilement accessible financièrement pour celles et ceux qui en auraient le plus besoin. De plus la gouvernance de ces structures laisse peu de place aux habitants dans la prise de décisions ou même dans l'orientation à leur donner. Ils répondent la plupart du temps aux lignes budgétaires des donneurs d'ordre et sont donc soumis à des critères qui n'autorisent pas l'expérimentation et la remise en cause d'un certain ordre établi.

Notre but est que la culture, l'émancipation, la formation, l'ouverture sur le monde soit accessible au plus grand nombre, dans un contexte non marchand et en conformité avec les valeurs énoncées dans notre charte.

De nombreuses idées d'activités, portées ou non par des associations ne peuvent pas voir le jour faute d'un lieu pour les accueillir et les dynamiser. Aussi ce lieu nous permettra de cristalliser bon nombre de désirs en fournissant les moyens matériels et humains nécessaires à leur concrétisation.

Nous proposons aux associations une adhésion à l'année pour accéder à nos locaux. Les individuels pourront également investir le lieu pour organiser une activité, sous réserve qu'elle réponde à la charte.

Le prix libre sera la règle en ce qui concerne les activités et les services, afin que chacun contribue au lieu selon ces moyens. Toutefois, pour assurer une assise financière indispensable, une micro brasserie associative sera implantée sur le lieu. Sa production sera vendue sur place à prix fixe.

Nous voulons évidemment un lieu convivial, chaleureux. Cela signifie que l'accueil, la disponibilité des bénévoles, l'agencement des lieux font que chaque personne qui franchisse notre porte se sente chez elle et y trouve sa place.

# APPORT ECONOMIQUE ET SOCIAL POUR LA ROCHE DE RAME ET LE PAYS DES ECRINS

## • Le contexte local

Si des comités des fêtes, centres sociaux, autres associations et entreprises privées proposent des animations, **il n'existe pourtant pas un tel lieu rassembleur sur l'ensemble du Pays des Ecrins.**

Nous savons qu'une partie de la population locale a (voire exprime) des besoins qui correspondent au projet. Les profils de ceux que nous touchons sont très divers, de l'ancien qui a vécu l'industrialisation au nouvel arrivant qui vit de la montagne, de l'entrepreneur au retraité qui n'a plus les capacités de se déplacer, de celui pour qui sa terre est un ancrage à celui qui sillonne le monde et atterrit dans les Hautes-Alpes, des gens d'ici depuis longtemps aux gens d'ailleurs (et de partout d'ailleurs).

Le 25 février dernier, lors de la journée des '100 ans des Baudissards', dont l'association les Croquignards était le maître d'ouvrage, 250 personnes ont participé à cet événement culturel et festif, drainant des générations différentes, rassemblées en un même lieu le même jour et démontrant par la même qu'il existe réellement une attente de ce type de projet.

Au-delà de la population et de ses attentes, c'est le projet d'aménagement global du village qui est propice au projet. Le village semble devoir et pouvoir se revitaliser.

Devoir revitaliser: fermeture du bar, du restaurant et de l'épicerie heureusement repris récemment, ouverture saisonnière des sites du lac, le cœur de la Roche est en berne.

Pouvoir revitaliser : la volonté de la commune s'est exprimée dans son programme et dans ses actions, notamment par la préemption de terrains et de bâtiments, et dans le projet qui en est la source, tel qu'il est présenté dans les compte-rendu de conseils. Il existe des possibilités de lieux à restaurer et la revitalisation nécessite des projets innovants et porteurs de nouvelles collaborations émanant de l'envie des habitants de se saisir des enjeux prioritaires de leur territoire.

## • L'apport économique et social pour la commune

Développer ce projet ne peut être que bénéfique pour une commune comme La Roche de Rame, pour plusieurs raisons :

- ce lieu aura rapidement une renommée qui attirera de nombreux visiteurs, qui séjourneront dans le village ou à proximité (stages, résidences d'artistes, concerts etc.) ;
- ces visiteurs amèneront une clientèle supplémentaire aux différents acteurs économiques du village (campings , restaurants, épicerie, bars, etc ..) et ceci tout au long de l'année ;
- loin d'être une concurrence pour les commerces existants, ce lieu sera plutôt un nouvel attrait pour venir et résider dans le village. L'offre de services et d'animations sera enrichie, l'image et la notoriété de la commune seront transformées. De village mort et enlaidi par la la nationale, le village aura la réputation d'un village qui a permis que se crée un tel lieu, en capacité de créer du bien commun.

Nous ne répondons certes pas aux critères habituels de rentabilité et de création de richesses. Notre vision de la richesse créée ne se résume pas au nombre d'emplois créés ou au bénéfice net, mais à ce que nous pouvons apporter en qualité de vie, de bonheur et de liberté. Soyez néanmoins assurés que nous sommes plus qu'attentifs à l'équilibre financier de notre projet.

Nous ne serons pas les premiers à fonctionner de cette manière.

Voici quelques liens vers d'autres lieux, d'autres structures...

A Briançon, le Chapoul café: <https://fr-fr.facebook.com/cafeassobriancon/>

A Angers, l'étincelle 20 ans d'existence : <https://etincelleangers.wordpress.com/les-permanences-des-collectifs-et-orgas/>

A Nantes : <http://bellamy17.free.fr/>

Sur le plateau des Millevaches : <https://espacespossibles.org/2015/05/04/trois-exemples-de-lieux-danimations-autogeres-en-centre-bourg/>

A Montreuil : <https://laparoledemain.jimdo.com/saison-2016-17/centre-social/>

et enfin à Nantes encore, l'adda : <https://sites.google.com/a/adda.asso.fr/adda/>

Sachez aussi que l'événement du 25 février est largement bénéficiaire. Preuve que nos thèmes d'interventions, nos choix de festivités et notre principe du « tarif libre »... fonctionnent !

## ENVIRONNEMENT LEGISLATIF

Conscients des règles en vigueur (*normes de sécurité, d'hygiène traçabilité des produits*), nous nous conformerons aux obligations et aux recommandations qui incombent à ce type d'établissement.

## FINANCEMENT DU PROJET

### • Acquisition

Nous disposons de fonds propres à hauteur de 50 000 euros, plus les frais de notaire, pour l'achat de la maison.

### • Rénovation

L'association Les Croquignards possède en interne les compétences pour évaluer les coûts des travaux de rénovation. Mais au regard des impératifs juridiques, nous prévoyons en plus de solliciter les services d'un architecte pour définir exactement le montant de ces travaux et déposer un dossier de demande de permis de construire au vu du changement de destination du bâtiment.

Depuis l'automne 2016, nous avons sollicités et rencontrés plusieurs co-financeurs très intéressés par notre projet (Fondation de France dans le cadre de l'appel à projet Hors-Piste spécifique au département des Hautes-Alpes , France active, fondation privée E.F., Longo Mai), l'un d'eux au moins étant présent le 25 février dernier.

Ces fonds ne peuvent être disponibles aujourd'hui et seront donc utilisés pour les investissements et travaux. Ils seront complétés par un appel à financement participatif.

Les travaux peuvent être phasés par priorité. En effet, il existe une cohérence évidente entre les espaces à réhabiliter en priorité et l'occupation du site tel qu'imaginée pour développer les activités peu à peu.

La main d'œuvre qualifiée disponible chez les Croquignards, ainsi que celle que l'association peut en plus mobiliser temporairement grâce à ses réseaux permet d'envisager la réalisation des travaux par nos propres moyens.

Nos ressources humaines sont compétentes en charpente, maçonnerie, plomberie, électricité, etc., pour assurer la rénovation, la valorisation et la mise aux normes des bâtiments.

Par ailleurs, les connaissances techniques de ces personnes ainsi que notre « sensibilité », permettent de connaître de nombreuses alternatives aux matériaux utilisables et de répondre à notre volonté d'être exemplaire en la matière.

**Ouverture** : .... printemps 2018 ? !

## • **Fonctionnement**

Notre fonctionnement ne s'attache pas à procurer des bénéfices grâce aux animations. Notre objectif est d'assurer le paiement des frais fixes liés aux charges du bâtiment, que nous avons établi à environ 8 000 euro par an. Ce montant intègre également la création d'un emploi aidé et le remboursement de certaines avances financières. Des bénévoles se sont d'ores et déjà engagés à verser mensuellement de l'argent pour couvrir cette somme.

Vous comprendrez aisément que dans l'attente d'une réponse sur notre proposition d'achat, nous ne pouvons engager les démarches ultérieures (évaluation précise du montant des travaux, budget de fonctionnement des diverses activités, etc.).

## **ANNEXES** -en pièces jointes-

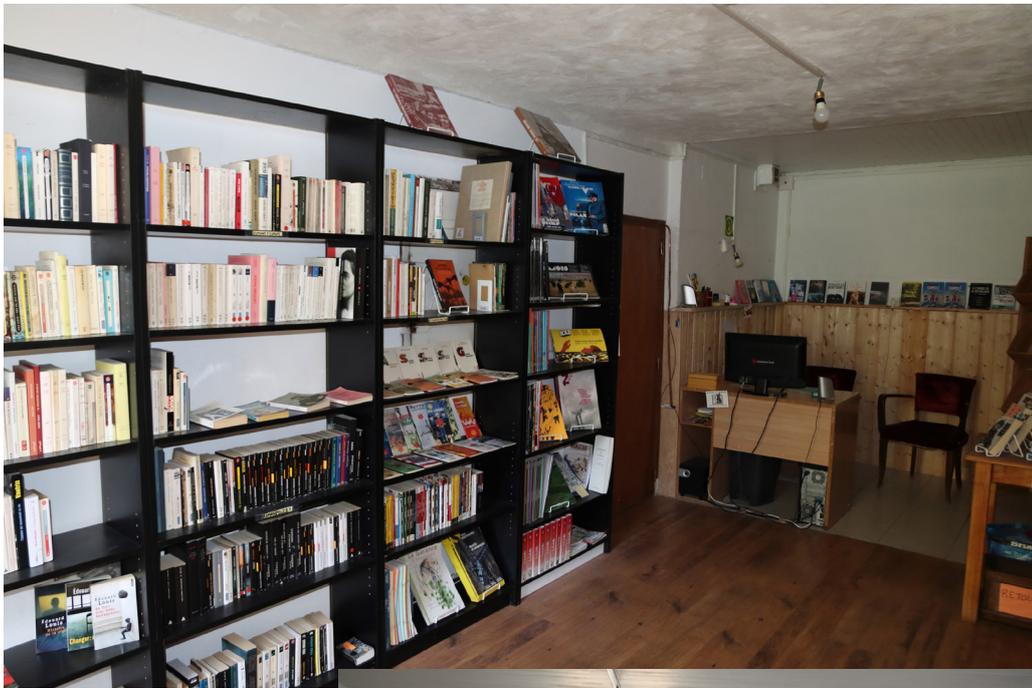
- Extrait du Journal Officiel du 27 août 2016
- Statuts de l'association, toujours en vigueur
- Statuts modifiés de l'association Les Croquignards, approuvés en Assemblée générale extraordinaire du 23 janvier 2017, en cours d'enregistrement auprès de la Préfecture
- Quelques images de la première animation que nous avons organisée.











## Bribes d'histoire de la maison Queyras pendant la seconde guerre mondiale



Cette croix de Lorraine, flanquée du V de la victoire a été découverte fortuitement sur le portail de la maison Croquignards (en haut à droite).

Plusieurs questions se sont alors posées à nous... Elle semble avoir été peinte lors de la venue de De Gaulle à la Roche de Rame le 15 septembre 1948. Mais pourquoi donc?

Nous avons tenté de reconstituer un bout de son histoire.

Suite aux réquisitions du STO (Service du Travail Obligatoire), plusieurs jeunes hommes de la Roche de Rame prennent le maquis en fin d'année 1943.

L'un des fils Queyras, de son prénom Jean, alors âgé d'une vingtaine d'année fut l'un d'eux.

Le camp se situe dans les hauteurs de la Roche de Rame, le long du torrent de Bouchouse, sur le site dit « le Lauzet ». Le maquis était rattaché à celui plus vaste de Galetti (Gilbert Galetti) ayant pour secteur le Queyras (Bramousse). L'un des frères de Jean, Fernand, accompagné de Marie Jeanne Melquiond, ravitaillèrent de nuit de nombreuses fois les maquisards. On peut bien évidemment imaginer la famille Queyras, alors agricultrice, alimenter en jambon, oeufs, pains... les jeunes hommes en planque dans l'attente d'actions d'envergure.

En fin d'année 43, le double sabotage des conduites forcées de l'Argentière fut l'une des opérations remarquables auquel ces jeunes ont probablement pris part sous la conduite d'Héraud et Galetti.

A partir de mars 44, de nombreux parachutages sont réceptionnés par les jeunes du Lauzet afin d'alimenter en armes le maquis du Queyras. Les opérations s'organisèrent en étroite collaboration avec les officiers britanniques du SOE dans le cadre de l'opération secrète dite « Toplink ». De nombreux combats eurent lieu, en particulier sur le col de la Mayt.



L'opération « Toplink » visait à unifier les partisans italiens et maquisards haut-alpins dans la conduite des combats afin de bloquer l'accès aux cols alpins.

source: La guerre secrète dans les Alpes du sud - édition du fournel - Antoine Arnoux

*Photo du maquis du Lauzet de gauche à droite :*

*En haut:*

*Jean Queyras, Emile Paulet, Albert Allard, ?, Bergamin, ?*

*En bas :*

*Léon Melquiond, Albrand, Gaston Courcier, Aymé Albrand*

## Sabotages à l'Argentière

L'usine de l'Argentière fournit chaque mois 9 tonnes d'aluminium et 400 tonnes de chlorates (pour les explosifs). Pour arrêter la marche de l'usine, les Alliés envisagent un bombardement.

La 1<sup>ère</sup> tentative de sabotage des conduites forcées des usines de l'Argentière est partielle. Insuffisante pour les Américains qui veulent bombarder l'usine. Le commando de Paul Héraud réussira sa seconde tentative.

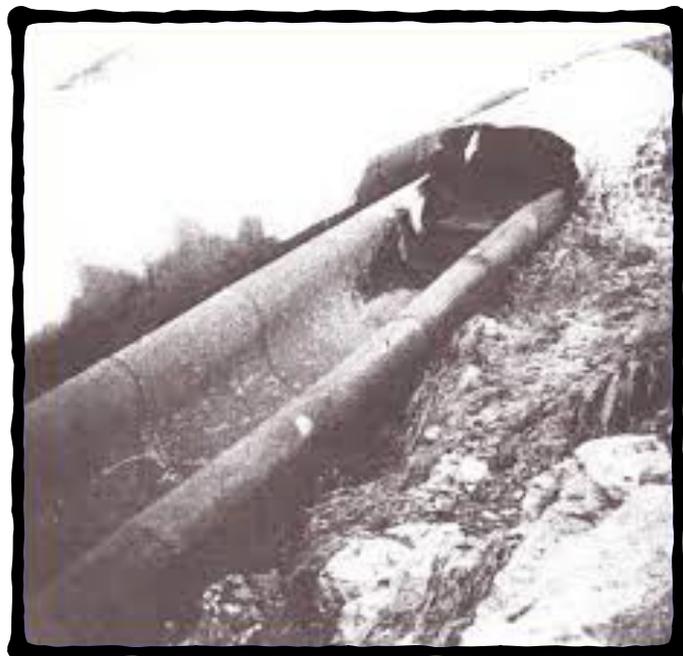
Paul Héraud sait qu'un bombardement fera de nombreux tués dans la population. Il propose les commandos de Résistance aux Alliés pour faire sauter les conduites forcées. Les Américains sont sceptiques et veulent que les destructions se voient du ciel. Une 1<sup>ère</sup> tentative échoue dans la nuit du 14 au 15 novembre 1943. Une seule conduite est détruite. Les Américains lui donnent jusqu'au 31 décembre pour une nouvelle tentative. La seconde tentative réussira dans la nuit du 23 au 24 décembre 1943. La menace des bombardements est écartée et la production chute de 50 %.

Source: [www.embrun3945.wordpress.com](http://www.embrun3945.wordpress.com)

**Paul Héraud** alias Commandant Dumont. Ce chaisier de Gap fut un Résistant actif avant de devenir commandant FFI des Hautes-Alpes. Il mourut tragiquement peu de temps avant la Libération, abattu lors d'un contrôle allemand près de Tallard. Il venait de participer à une réunion secrète pour la libération de Gap et préparait celle de Briançon.

**De mémoire de Maurice Duc alors âgé d'une dizaine d'années:**

*Un jour de juillet 1943 : « Tous les habitants de la Roche de Rame ont été sorti de chez eux et mis sur le bord de la route pour protéger un convoi allemand de passage, servant ainsi de bouclier humain. Des soldats les tenaient en joue. Le convoi avait été attaqué par les maquisards peu de temps avant. Les enfants de la Roche de Rame ramenaient des cruches d'eau pour abreuver du matin au soir les habitants exténués. »*



Gilbert Galetti participera au 1<sup>er</sup> sabotage de l'usine de l'Argentière en novembre 1943 aux côtés de Paul Héraud (cf photo), et pour le second de décembre 1943, fera diversion en coupant des lignes téléphoniques avant de rejoindre le commando qui cette fois-ci réussira son opération.

**Gilbert Galetti**, Chef de maquis, il part pour l'Angleterre en février 43 faire un stage où il s'initie au maniement des explosifs, en particulier à utiliser le plastic alors inconnu en France. Il s'entraîne aux sabotages mais également à la réception des parachutages. Il est opérationnel et doit se débrouiller sous l'égide de la SAP (Service Action Parachutage) créée par Paul Héraud venu le voir dans sa maison d'Eygliers

*« Dans l'automne 43, j'ai reçu mes premières instructions en vue des sabotages, puis en mars 44, on m'a demandé de proposer des terrains de parachutage et camoufler un important dépôt d'essence. En avril, ce fut le début des parachutages. Nous avons dû travailler jour et nuit, durant cette période, pour placer le matériel en lieu sûr. En juin ont commencé les sabotages des lignes électriques et téléphoniques ainsi que des voies ferrées. Cela a duré tout l'été »*

**Gilbert Galetti**

## Généalogie partielle de la maison Queyras du 18ème siècle jusqu'à nos jours

Légendes:

= Symbolise la date de naissance

+ Symbolise la date de décès

X Symbolise la date de mariage

Le nom Queyras est à l'origine Queyrasses

**François Jean QUEYRAS** (Châtelain)  
 =1692  
 +01/05/1752

X

**Marguerite GILLY**

10/02/1716



**Jean François QUEYRAS**  
 =17/08/1722  
 +21/12/1788

X

**Marie MAUREL**

19/11/1745



**Jean François QUEYRAS** (Commissaire du canton) X  
 =27/11/1759  
 +05/02/1800

X

**Victoire ROSSIGNOL**

19/02/1790



**Jean François QUEYRAS** (Aubergiste)  
 =12/09/1791  
 +26/07/1863

X

**Catherine BOREL**

=1793 à Villar Saint Pancrace  
 +06/06/1870

08/01/1812

**Enfants:**

**Jean François** (=1812)  
 Magdeleine (=1818)  
 Marguerite (=1821)  
 Joseph (=1824)  
 Eugène (=1826)

Michel (=1829)  
 Adolphe (=1831)  
 Victoire (=1834 +1836)  
 Louis (=1836 +1837)  
 Victoire (=1840 +1840)



**Jean François QUEYRAS** (Marchand de vin-Voiturier) X **Marie Marguerite ABEIL** (Négociante)  
=27/12/1812 =1822  
+03/08/1864 29/07/1841 +29/06/1891

**Enfants:**

Alexandrine (=1844) Victoire (=1854)  
Jean François (=1847) Louise (=1856 +1857)  
Josephine (=1850) Eugène (=1857 +1859)  
**Joseph** (=1851) Emma (=1862 +1863)

**Domestiques (étalé sur plusieurs années\*):**

Giraud Etienne - Ardouin Auguste - Rossignol - Painu Marie



**Joseph QUEYRAS** (Entrepreneur TP) X **Clothilde GIRAUD**  
=23/07/1851 =15/12/1853 à L'Argentière  
+17/08/1934 20/05/1874 +08/05/1919

**Enfants:**

Josephine (=1876) Marie (=1888)  
Emma (=1878) Louise (=1891)  
Alexandrine (=1878) Louis (=1893)  
Victorine (=1880) Joseph (=1897)  
François (=1883) Marguerite (=1899)  
**Eugène** (=1884)

**Domestiques(\*):**

Imbert Jacques - Alise Marie - Iron Justin - Bathélemy Joseph - Pons Léon - Peticard Joseph



**Eugène QUEYRAS** (Cultivateur) X **Josephine FAURE**  
=31/10/1884 =12/12/1892 à Savines  
+07/04/1969 28/07/1921 +30/07/1964

**Enfants:**

Jean (=1922 +2004)  
**Adolphe** (=1925 +2015)  
Fernand (=1927 +2023)  
Marie (=1930 +2014)



**Adolphe QUEYRAS**  
=17/12/1925  
+18/09/2015



**Association Les Croquignards**  
Née en 2016 autour d'une table  
Le 26/04/2018 devient propriétaire de la maison Queyras

# Histoire d'une belle maison



Dans la haute vallée de la Durance, à 946 mètres d'altitude sur la voie royale, actuellement route Nationale 94, à l'entrée du village de La Roche de Rame côté sud, s'étale, sur 35 mètres, une ancienne et belle maison d'une superficie de 1108 m<sup>2</sup>, fief de la famille Queyras. De nombreuses générations de cette famille s'y sont succédées. En 1424, l'un d'entre eux, Jean Queyras était Consul, en 1621 un autre Jean Queyras était également consul (c'est-à-dire maire). En 1646, Jean-François Queyras fils de François est aussi consul.

La maison se présente comme une solide masse rectangulaire, pas de bois dans l'ossature mais une solide maçonnerie. C'était une ancienne auberge où "ON LOGEAIT A PIED ET A CHEVAL" inscription tracée sur le mur. La toiture était en tuile, mais à la suite d'un incendie de quartier, en 1911, elle fut remplacée par des tôles de zinc. Elle était ornée d'un superbe perron en marbre rose qui donnait sur la route nationale, où vacanciers et habitants du quartier se retrouvaient pour bavarder, les soirs d'été. Ce perron servait aussi de décors lors des photos de mariages. Mais hélas ! Trop encombrant pour nos temps modernes, il fut sacrifié par les Ponts et Chaussées en 1985.

Sur ce même côté, une belle porte d'entrée en bois avec heurtoir s'ouvrait sur un corridor. A droite, une grande cuisine pourvue d'un poêle à quatre trous pouvant contenir d'énormes bûches était l'élément le plus important. A côté, "la pile" en pierre où on lavait la vaisselle dans une bassine d'eau chaude. Une grande table en bois massif, des bancs contre le mur et dans le fond un dressoir d'étagère occupé par des chaudrons et des seaux en cuivre bien astiqués, ainsi que des chandeliers et lampes complétaient le mobilier. Dans un coin l'horloge comptait les heures. A gauche, la salle à manger, grande pièce où l'on devait servir les repas à la table d'hôte, avec vaisselier, grande table et chaises.

Sur le même plan, six chambres à coucher avec lit bateau en noyer et armoire (souvent amenée en dot), qui renfermait le linge et les vêtements.

Le rez-de-chaussée était occupé à gauche par l'écurie voûtée, car il y avait des chevaux. Les jeunes hommes étaient "rouliers", allant à Marseille porter le minerai d'argent et remontant de la marchandise pour la vallée. En cours de route, ils s'arrêtaient dans les auberges et c'est ainsi que plusieurs se sont mariés avec les filles du relais.

Les animaux allaient boire à la fontaine du hameau des Queyras qui servait aussi de lavoir, où le linge était battu et rincé après la "bua" qui se déroulait dans la cour de la maison. A droite donnant sur la cour, le cellier avec le coffre pour le sel, la farine et les grains ; au plafond pendaient saucisses et jambon. Dans une pièce, le pressoir car on cultivait la vigne et la cave avec légumes et pommes de terre.

La volaille et les lapins étaient à part dans la cour. La grange occupe le niveau supérieur du bâtiment, on y accédait de plein pied par un plan incliné, une porte à deux battants ouvrait sur l'aire à battre permettant le déchargement pour "les ramasses" chargées de "trousses" de foin et de bourras (toile de chanvre) et céréales. Le foin était rentré en vrac, ou roulé en ballots et stocké dans une partie de la grange. Deux étapes de construction sont apparentes dans cette maison.

Il y avait un magasin épicerie au bout du bâtiment au Nord tenu jusqu'en 1880 par la famille et un petit appartement avec une grande terrasse.

Dans la cour, un four banal et un atelier avec forge et outillage et une grande remise pour les chariots et les tombereaux.

Derrière, un jardin potager avec arbres fruitiers et champs qui s'étirait jusqu'à la Durance et qui a été coupé par le chemin de fer en 1886.

Cette maison avait une inscription lapidaire que le fils aîné qui se prénomait Jean-François, comme tous les aînés de cette famille, a placé dans sa nouvelle maison, actuellement le château, devenu propriété de la commune en 1989. Cette inscription, en vieux français date de 1572 "AYMER DIEU ET SON PROCHAIN".

C'est là que mon grand-père a élevé sa nombreuse famille, 7 filles et 4 garçons. Il était entrepreneur et travaillait pour les Forts du Briançonnais notamment au Janus à 3136 mètres d'altitude. Il rentrait le samedi soir et sa petite famille se portait dans le jardin pour voir passer le papa qui envoyait des friandises par la portière du wagon, la gare étant à plus d'un kilomètre de la maison, un domestique attaché à la ferme, allait le chercher en voiture à cheval.

Texte écrit par Louise Abeil secrétaire de mairie à La Roche de Rame d'août 1928 au 31 janvier 1959.

Louise a quitté la Roche de Rame le 4 août 2016 à l'âge de 104 ans.

Cette maison est celle qu'habitait Adolphe Queyras, dont le père Eugène était l'oncle de Louise Abeil.

## Introduction :

Toutes les maisons n'ont pas une histoire. La maison Queyras en a une et pas des moindres. Elle est longue, semée de vie et de mort entre ses murs. Pas moins de 8 générations s'y sont succédées depuis la fameuse date frappée au ciseau à bois sur la sablière de la charpente (1801). Elle a accompagné au cours des siècles le bruit des fers à cheval battants le pavé, les roues des diligences claquantes sur la chaussée, les odeurs de soupes et de ragoûts en tout genre envahir les narines des voyageurs. Elle a pu écouter les ronflements de ces derniers envahissants l'antre de la bâtisse après s'être endormis, bercés par le roucoulement des pigeons voyageurs à l'étage.

Une auberge, un relais de diligence, un relais postal... elle est devenue aujourd'hui salle de spectacle et de création politique.



Cadastre de 1840

2e partie

**Dossier de présentation**  
**concernant l'aménagement**  
**(déviation et aménagement sur place)**  
**de la RN 94 au niveau de La Roche de Rame :**  
**Courriers, délibérations, études,**  
**concertation avec la population,**  
**articles de presse, pétition, informations à la population,**  
**manifestations...**

Département des Hautes-Alpes  
*Mairie de La Roche de Rame*



*République Française*

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement  
Service STIM  
Transports Infrastructures et Mobilité  
A l'attention de Monsieur TEISSIER  
16 Rue Zattara  
13331 Marseille Cedex

[olivier.teissier@developpement-durable.gouv.fr](mailto:olivier.teissier@developpement-durable.gouv.fr)

La Roche de Rame, le 6 Juillet 2020

Monsieur,

Les élections municipales de Mars 2020 ont confirmé, par son élection dès le premier tour, le soutien des habitants de La Roche de Rame à l'équipe municipale en place. Cette équipe avait mis en tête de son programme le projet de déviation, confirmant ainsi que ce projet était devenu prioritaire pour le développement de notre village.

Les actions conjuguées de l'association déviation LRDR, de la municipalité, de notre député Joël Giraud ainsi que votre accompagnement dans nos démarches, ont permis les avancées de ces deux dernières années avec pour aboutissement l'étude programmée prochainement.

Je tenais à vous confirmer que le conseil municipal prendra désormais la place qui est la sienne sur le suivi de ce projet, conscient que désormais le portage politique et le soutien du plus grand nombre sera déterminant dans les décisions qui seront prises dans les prochains mois.

Je souhaitais par la présente vous réaffirmer notre volonté d'être l'interlocuteur privilégié de ce dossier et vous remercie par avance de nous transmettre les informations que vous détenez et plus particulièrement le choix du bureau d'études.

Nous souhaiterions également prendre connaissance dès que possible du cahier des charges de cette première phase.

Mes adjoints en charge de ce projet et moi-même souhaiterions vous rencontrer le plus rapidement possible aux lieux et dates qui vous conviennent afin de faire un premier point d'étape.

Comptant sur votre diligence,

Je vous prie d'agréer, Monsieur Teissier, l'expression de mes sincères salutations.

M. Le Maire  
Michel FRISON



Le Clot - 05310 La Roche de Rame - ☎ 04 92 20 90 10 - Fax 04 92 20 96 19  
e-mail : [mairie.rochederame@orange.fr](mailto:mairie.rochederame@orange.fr)

## **Le premier point de notre programme électoral sur la bonne voie**

Mercredi 18 novembre était le point de départ des études d'opportunités de la déviation de La Roche de Rame. En effet, la municipalité recevait sur sa commune deux personnes de la DREAL PACA, une personne de la société Verdi-ingenierie (bureau d'études à qui a été attribué la mission de maîtrise d'œuvre), le secrétaire général de la sous-préfecture et trois personnes de l'association Déviation-Lrdr.

Après une rapide présentation du contexte (objectifs et historique) nous sommes revenus sur la réunion en préfecture du 22 février 2019 où 4 variantes avaient été sélectionnées :

- la variante n° 5, dite déviation plaine, franchissant la Durance et empruntant partiellement les communes de Champcella et Freissinières ;
- La variante n° 6, dite déviation plaine 1 sens, idem n° 5 mais en sens unique ;
- La variante n° 7, dite déviation Durance, passant au-dessus de la voie ferrée puis entre la voie ferrée et la Durance, d'une longueur d'environ 2 km ;
- Et enfin la variante n° 8, aménagement sur place ou aménagement de la traversée. Cette variante est le projet de référence auquel les autres variantes doivent être obligatoirement comparées. La non étude de l'aménagement sur place rendrait caduque l'ensemble de la procédure. Il est toutefois rappelé par l'association et la municipalité que cette variante ne pourrait être acceptée.

Un comité de pilotage (instance décisionnaire), un comité de suivi (représentants des différentes parties prenantes) et des ateliers de travail seront mis en place.

Les études débutent dès ce mois de novembre, avec une phase de concertation et d'analyse de contexte.

Le choix de la variante préférentielle interviendra à l'automne 2021, puis s'en suivra à partir du premier trimestre 2022 l'étude d'impact, les études préalables et un dialogue avec les acteurs locaux pour arriver à l'enquête publique, une procédure qui devrait prendre entre 12 et 18 mois. L'inscription au Contrat de Plan État Région 2021-2027 pourrait se faire en 2023 pour une possible réalisation dès 2024.

Un échéancier plus précis nous sera transmis par la société Verdi d'ici quelques temps.

Nous avons rappelé les délibérations de soutien prise par la Communauté de Communes du Pays des Écrins, les communes des Vigneaux, de Vallouise-Pelvoux et de L'Argentière La Bessée, notre rencontre avec Marcel Cannat, vice-président au Conseil Départemental en charge des routes et notre volonté de rencontrer d'autres élus du département.

La réunion s'est poursuivie par une visite de terrain, afin d'appréhender la situation actuelle en longeant la route nationale jusqu'au lac (inventaire rapide des bâtiments), puis en se rendant sur la rocher de la Cala afin d'avoir une vue d'ensemble de la vallée et donc du passage des éventuels tracés.

Plus d'infos à retrouver sur notre site internet : <https://www.larochederame.fr/vie-municipale/d%C3%A9viation/>

À Marseille, le 8 décembre 2020

Monsieur Frison,

Le projet de déviation de la RN 94 au droit de la Roche de Rame a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 1999, inscrite au CPER 2001-2006. Mais la solution initialement retenue a dû être abandonnée compte tenu du surcoût important lié au déplacement de la voie ferrée.

L'intérêt du projet a été réaffirmé par une commande ministérielle du 7 juillet 2017 qui définit une nouvelle zone d'étude et mandate la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur pour :

- Approfondir le diagnostic et les causes de dysfonctionnement actuel et à venir ;
- Étudier les possibilités d'aménagement d'une déviation en tracé neuf et d'un aménagement en traversée.

Il s'agit désormais d'étudier les options nouvellement proposées et retenues lors de la réunion de concertation du 22 février 2019.

Afin de l'accompagner dans cette mission, la DREAL PACA a mobilisé une équipe projet et initié les démarches nécessaires à l'approfondissement de variantes d'aménagement avec :

- Le groupement Verdi pour la maîtrise d'œuvre technique du projet ;
- Le cabinet Nicaya conseil, pour l'animation de la concertation.

En parallèle au lancement des études, la DREAL PACA souhaite qu'une phase d'écoute et de compréhension du territoire et des enjeux liés au projet de déviation de la RN94 puisse avoir lieu. Cette phase repose sur la conduite d'entretiens avec différents acteurs clés du projet et du territoire. Elle permettra de concevoir une démarche de travail concertée associant les différentes parties prenantes selon des modalités adaptées à la situation et au contexte.

A ce titre, j'ai souhaité que vous puissiez être interviewé par le cabinet Nicaya conseil dans le cadre d'un entretien individuel sur une durée d'environ une heure.

L'entretien aura vocation à partager votre vision des dynamiques d'évolution du territoire de la Roche de Rame et des projets qui vous paraissent structurants pour son avenir. Il s'agira également que vous puissiez faire part de votre point de vue sur le projet de déviation de la Roche de Rame et sur la manière dont la concertation pourrait être conduite pour favoriser un projet approprié.

Dans cette perspective, vous serez sollicité par le cabinet Nicaya conseil dans les prochains jours afin de convenir d'une date de rendez-vous en lien avec vos disponibilités.

Je vous saurais gré de bien vouloir donner une suite favorable à cette demande en lien avec vos disponibilités.

Je me tiens à votre disposition pour tout complément d'information que vous souhaiteriez.

Vous remerciant par avance pour l'attention que vous voudrez bien porter à notre sollicitation, je vous prie d'agréer, Monsieur Frison, l'expression de mes salutations distinguées.

**Corinne TOURRASSE**  
Directrice DREAL PACA

Département des Hautes-Alpes  
*Mairie de La Roche de Rame*



*République Française*

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL  
SÉANCE ORDINAIRE DU 29 SEPTEMBRE 2020  
CONSEILLERS EN EXERCICE : 15**

L'an deux mille vingt, le vingt-neuf septembre à dix-huit heures trente, le Conseil Municipal, convoqué le vingt et un septembre deux mille vingt, s'est réuni en séance ordinaire à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Michel FRISON, Maire.

**Présents :** Michel FRISON, Bruno LAROCHE, Michel MOYNIER, Paul BASSA, Frédérique PASQUALI BARTHELEMY, Olivier CHIENNO, Steeve PEYRON, Vincent RICHE, Amandine FIOT, Isabelle LAMICHE.

**Pouvoirs :**  
Daniel ALLARD donne pouvoir à Frédérique PASQUALI BARTHELEMY  
Mélanie COURCIER donne pouvoir à Isabelle LAMICHE  
Marie BAILLARD donne pouvoir à Michel FRISON

**Excusé(e)s :** Delphine THAENS, Geneviève MARTIN

**Secrétaire de séance :**  
Bruno LAROCHE (élu à l'unanimité)

**Délibération n° 2020.92**

**Objet : AVIS ET PRINCIPES DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE PROJET DE DÉVIATION DE LA ROCHE DE RAME**

M. Le Maire rappelle aux conseillers municipaux le projet de déviation du centre village, projet majeur pour la commune et le département ainsi que la nomination du cabinet d'études dont la mission débutera à l'automne 2020.

Il rappelle l'absence de bénéfices d'un aménagement in-situ et le refus de celui-ci.

Le Conseil Municipal,  
Considérant :

- La nécessité de fluidifier le trafic routier sur un axe majeur pour le département : route nationale desservant le nord du département et ses stations de ski, territoire ayant un fort attrait touristique, avec un trafic international important ;
- La nécessité de voir aboutir ce projet afin de permettre le développement déjà engagé du centre village mais également les perspectives de développement des activités économiques et touristiques autour du pôle que constitue le lac, son camping, les

commerces et les différentes activités participant ainsi à la diversité de l'offre touristique du Pays des Écrins ;

- Le potentiel de logements que constitue les nombreux immeubles délaissés et aujourd'hui vides de toute occupation, qui rénovés participeront à l'offre de logements sur le territoire ;
- L'indispensable prise en compte de la sécurité et de l'ensemble des nuisances occasionnées par le trafic de la RN 94 à la traversée de l'agglomération ;
- Le nécessaire équilibre coût/bénéfice que doit présenter la déviation de la commune de La Roche de Rame pour en permettre l'inscription au futur contrat de Plan État Région et le soutien du plus grand nombre.

Le Conseil Municipal, à l'unanimité :

Souhaite que tout soit mis en œuvre pour permettre l'inscription au prochain contrat de Plan Etat Région 2021-2027 afin de voir aboutir la déviation du village de La Roche de Rame

Ainsi fait et délibéré, les jours, mois et an que dessus

Au registre sont les signatures

Pour extrait conforme

<u>Sens du vote</u>	
Contre :	0
Abstention :	0
Pour	13

**Le Maire**  
**Michel FRISON**





République Française  
Département des Hautes-Alpes  
Communauté de communes du Pays des Écrins

## DELIBERATION N° 4

## CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 22 OCTOBRE 2020

**Objet :** Avis et principes du Conseil Communautaire sur le projet de déviation de la Roche de Rame.

**Secrétaire de séance :** Marie-José SAVOLDELLI

Nombre de conseils en exercice : 25

**Nombre de voix**

Présents : 21

Absents : 1

Pouvoir : 3

Excusés :

Pour : 24

Contre :

Abstention :

**Nomenclature acte :** 9-1

**Certifié exécutoire**

Reçu en Préfecture le : 04/11/2020

Publié ou notifié le : 04/11/2020

**Présents :** Dominique BARNEOUD, Marie-Noëlle DISDIER, Marie-Pierre HAMMES, Sandrine REYMOND, Marie-José SAVOLDELLI, Christian CANTON, Michel CHEYLAN, Marcel CHAUD, Jean CONREAU, Cyrille DRUJON D'ASTROS, Camille FAURE, Martin FAURE, Michel FRISON, Serge GIORDANO, Bruno LAROCHE, Gilles PIERRE, Didier PLUQUET, François ROTH, Alain SANCHEZ, Laurent VERNET, Patrick VIGNE.

**Pouvoirs :** Alice PRUD'HOMME à Cyrille DRUJON D'ASTROS.  
Carine QUILICI à Patrick VIGNE ;  
Florence TORRENT à Serge GIORDANO.

**Excusés :** Marie BAILLARD.

L'an deux mille vingt, le vingt-deux octobre à 19 h 00, la Communauté de Communes du Pays des Écrins étant assemblée en session ordinaire, au Foyer Culturel de L'Argentière-La Bessée, après convocation légale du 15 octobre 2020, sous la Présidence de Monsieur Cyrille DRUJON D'ASTROS, Président de la Communauté de Communes du Pays des Écrins.

**Délibération présentée par :** Cyrille DRUJON D'ASTROS.

Le Président rappelle aux Conseillers Communautaires le projet de déviation du centre village, projet majeur pour la Commune de la Roche de Rame et le Département ainsi que la nomination du cabinet d'études dont la mission débutera à l'automne 2020.

Il rappelle l'absence de bénéfices d'un aménagement in-situ et le refus de celui-ci.

Le Conseil Communautaire :

**Considérant :**

- La nécessité de fluidifier le trafic routier sur un axe majeur pour le département : route nationale desservant le nord du département et ses stations de ski, territoire ayant un fort attrait touristique, avec un trafic international important.
- La nécessité de voir aboutir ce projet afin de permettre le développement déjà engagé du centre village mais également les perspectives de développement des activités économiques et touristiques autour du pôle que constitue le lac, son camping, les commerces et les différentes activités participant ainsi à la diversité de l'offre touristique du Pays des Écrins.
- Le potentiel de logements que constitue les nombreux immeubles délaissés et aujourd'hui vides de toute occupation, qui rénovés participeront à l'offre de logements sur le territoire.
- L'indispensable prise en compte de la sécurité et de l'ensemble des nuisances occasionnées par le trafic de la RN 94 à la traversée de l'agglomération.
- Le nécessaire équilibre coût / bénéfice que doit présenter la déviation de la Commune de la Roche de Rame pour en permettre l'inscription au futur contrat de Plan État Région et le soutien du plus grand nombre.

**Après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire :**

- Approuve l'exposé du Président.
- Soutient la Commune de la Roche de Rame en défendant le projet de déviation du village afin d'en permettre l'inscription au prochain Contrat de Plan État / Région 2021 - 2027.

Ainsi fait et délibéré les jours, mois et an susdits.

Pour copie conforme  
Le Président  
Cyrille DRUJON D'ASTROS



The image shows a blue ink signature of Cyrille Drujon d'Astros written over a circular official stamp. The stamp contains the text 'COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS DES ÉCRINS' around the perimeter and a small star at the bottom.

## LA ROCHE-DE-RAME

## Projet de déviation : l'étude lancée

Le Comité référent pour la déviation (CRD) a été créé par le conseil municipal et par l'association déviation-LRDR. Il a pour objectif d'être attentif au bon déroulement des études pour la déviation et d'être d'une vigilance extrême quant au respect des exigences de la municipalité et de l'association.

Ce comité a accueilli, mardi 18 novembre, les représentants de la sous-préfecture de Briançon, de la mairie de Champcella, de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) et du Groupement des bureaux d'études sélectionnés pour l'étude du projet. Le but de cette réunion était de présenter l'organisation et le déroulement prévu pour l'étude.



Au centre du village, le passage le plus problématique.

Photo Le DL/Jean-Francois ALBRAND

Ces études ont démarré cet automne et s'étendront jusqu'à la fin de l'année 2021 pour un coût de 477 171 €. Une société spécialisée sera chargée de veiller au respect des principes de transparence et d'association des acteurs locaux, principes

promis par la ministre Élisabeth Borne en septembre 2018. Selon le CRD, les bureaux d'études correspondent bien, par leur spécialité et leur professionnalisme, à ses exigences. Il rappelle que « seule une vraie déviation permettra de revaloriser le village. Un simple aménagement de la RN ne ferait qu'accroître les nuisances et tuerait définitivement les chances de vie touristique, sociale et économique du village, porte d'entrée du Pays des Écrins et du Briançonnais. La déviation sera l'investissement porteur de nombreux fruits au profit et pour la sécurité de tous : usagers professionnels et privés de la route, habitants des Hautes-Alpes, touristes, acteurs économiques ».

LE DAUPHINÉ LIBÉRÉ | VENDREDI 30 AVRIL 2021 | 9

## VOS COMMUNES

## LA ROCHE DE RAME

## Une réflexion ouverte au public pour une future déviation

Les habitants du village (surtout les riverains de la route nationale) attendent depuis des lustres une déviation qui éviterait l'asphyxie du village.

Les efforts conjoints de la municipalité et de l'association Déviation LRDR ont permis la mise en œuvre d'une étude destinée à projeter plusieurs scénarii. Celle-ci a débuté par une phase d'écoute et de compréhension des enjeux autour du projet d'aménagement de la RN 94 au droit de la Roche de Rame conduit par la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) Paca.



Le quotidien du centre du village : deux camions ne peuvent pas se croiser.

Photo Le DL/Jean-Francois ALBRAND

La société en charge de l'étude, Nicaya conseil, a proposé à la Dreal d'engager une concertation afin d'associer les différentes parties

prenantes.

Le pire serait, aux yeux de certains villageois, l'aménagement du point noir situé au cœur du village par la

suppression de quelques maisons. La volonté de la municipalité et de l'association Déviation LRDR est de défendre la réalisation d'une

véritable déviation.

L'étude porte actuellement sur plusieurs tracés possibles. C'est dans ce cadre qu'une concertation publique est lancée par l'invitation, à toutes les personnes intéressées, à une réunion publique en visioconférence (crise sanitaire oblige) qui se tiendra le 6 mai à 18 h 30. Cette réunion se poursuivra par des ateliers participatifs en juin et septembre prochain.

J.-F.A.

Il est indispensable de s'inscrire au préalable soit en tapant <https://vu.fr/Concertation-RN94-RochedeRame> ou au 06 41 47 64 11 afin de recevoir le lien de connexion.

## Concertation publique

# AMÉNAGEMENT DE LA RN94 AU DROIT DE LA ROCHE DE RAME

ENTRE MAI ET SEPTEMBRE 2021  
CONTRIBUEZ À LA RÉFLEXION SUR  
**LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RN 94  
ET LES VARIANTES DE TRACÉS PROPOSÉES**

## **PARTICIPEZ À L'ATELIER N°1**

le jeudi 17 juin - 18h  
à la Roche de Rame  
**SALLE POLYVALENTE**

**POUR PARTICIPER : INSCRIVEZ-VOUS**



Lien d'inscription :

<https://forms.office.com/r/zWnCemLgfs>

Contact tel : 06 41 17 64 11

## Atelier participatif n°1

### Suite de la démarche de concertation continue.

Après la réunion publique du 6 mai, jeudi 17 juin avait lieu le premier atelier participatif organisé par la DREAL PACA, animé par NICAYA CONSEIL et en présence du cabinet d'études VERDI. Une première partie de cette réunion a été consacrée aux rappels généraux du projet et son état d'avancement (rappel des décisions du COPIL de février 2019 validant le choix de 3 variantes, calendrier de la concertation continue, calendrier des études, objectifs du projet, attentes communales, enjeux techniques...). Dans un second temps un état des lieux est fait avec l'ensemble des participants sur la base de l'étude de programmation urbaine, réalisée elle aussi avec la population lors de deux ateliers participatifs. Il est demandé aux participants d'actualiser et de compléter les atouts et faiblesses du village. Le troisième temps s'est déroulé en groupe de travail, visant à identifier les conditions de réussite du projet ou les risques liés à celui-ci, tant dans la variante d'aménagement sur place que dans celle d'une déviation. Une restitution a ensuite été faite par un référent de chaque groupe.

Il ne fait aucun doute pour l'ensemble des participants, comme pour la municipalité, comme l'a d'ailleurs rappelé Monsieur le Maire à plusieurs reprises, que seule une déviation pourra répondre aux attentes d'aménagements du village identifiées dans l'étude de programmation.

La municipalité remercie tous les participants pour les échanges et le travail fourni lors de cet atelier et donne rendez-vous en septembre pour un deuxième atelier qui aura pour objectif d'identifier les points forts et les points faibles des variantes proposées.





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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

DREAL PACA

AMENAGEMENT RN 94 AU DROIT DE LA  
ROCHE DE RAME

Atelier n°1

17/06/2021

Synthèse

22/07/2021– V2b

# TABLE DES MATIERES

<b>1 Rappels</b> .....	<b>3</b>
1.1 Contexte du projet .....	3
<b>2 Synthèse</b> .....	<b>4</b>
2.1 Déroulement de l'atelier .....	4
2.2 Synthèse des échanges en plénière .....	4
2.2.1 Concernant les attentes et besoins .....	4
2.2.2 Concernant les études techniques .....	5
2.2.3 Concernant l'état des lieux de la Roche de Rame .....	6
2.3 Synthèse des productions des ateliers .....	6
2.3.1 Conditions d'une déviation réussies .....	6
2.3.2 Risques d'une déviation .....	7
2.3.3 Conditions pour un aménagement sur place réussi .....	7
2.3.4 Risques d'un aménagement sur place .....	7
2.4 Compléments aux échanges en ateliers .....	8
<b>3 Les suites du processus</b> .....	<b>8</b>
<b>4 Annexes</b> .....	<b>9</b>
4.1 Restitution littérale des attentes / besoins des participants .....	9
4.2 Restitution littérale des compléments apportés à l'état des lieux de la Roche de Rame .....	9
4.3 Restitution littérale des contributions en atelier .....	10
4.4 Liste des 36 participants .....	13

# 1 Rappels

---

## 1.1 Contexte du projet

La commune de la Roche de Rame est traversée par la RN94, axe principal structurant du réseau routier des Hautes-Alpes qui dessert la haute vallée de la Durance, assure la liaison entre Gap et Briançon et constitue une des liaisons avec le Nord et l'Italie.

L'objectif principal du projet d'**aménagement de la RN94** est de moderniser cet axe au niveau de la **traversée de la commune de la Roche de Rame**, selon les objectifs suivants :

- Assurer aux usagers de la RN94 et aux riverains des conditions de sécurité satisfaisantes ;
- Assurer aux usagers de la RN94 des conditions de circulation satisfaisantes en termes de fluidité et de fiabilité des temps de parcours ;
- Maintenir une insertion dans l'environnement correcte ;
- Améliorer la qualité de vie des riverains et favoriser les activités touristiques du territoire.

En 2017, une commande ministérielle a mandaté la DREAL PACA pour étudier les suites du projet.

Le Comité de Pilotage du 22 février 2019 a entériné le choix de trois variantes de tracé. La **Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL PACA)**, maître d'ouvrage du projet, s'est engagée dans l'approfondissement des études d'opportunités pour valider la faisabilité des variantes retenues.

En parallèle, une démarche de travail concerté avec les élus, les acteurs locaux et la population est engagée entre mai et septembre 2021 :

- 6 mai 2021 : **réunion publique** de lancement et de présentation des modalités de la concertation au grand public ;
- 17 juin 2021 : **atelier n°1** - approfondissement et enrichissement des orientations prioritaires de développement de la commune
- Septembre 2021 : **atelier n°2** - qualification des propositions de variantes

Les contributions issues de la concertation continue permettront au maître d'ouvrage d'adapter et d'ajuster les différentes variantes étudiées avant leur validation en Comité de Suivi.

*Les éléments ci-dessous présentent la synthèse des principaux points qui ont émergé des échanges en plénière et en atelier. Les productions littérales de l'ensemble des ateliers sont jointes en annexe.*

## 2 Synthèse

---

### 2.1 Déroulement de l'atelier

L'atelier n°1 qui s'est déroulé le **17 juin 2021** à la salle polyvalente de la Roche de Rame, a réuni **36 participants** (cf. liste des participants en annexe).

Après un accueil de M. Frison, Maire de la Roche de Rame, et Cédric Mary, DREAL PACA, les échanges se sont organisés autour de 3 principaux temps :

- Expression des attentes et craintes de participants vis à vis de la démarche ;
- Présentation de la démarche de concertation et des études techniques ;
- Enrichissement de l'état des lieux issus de l'étude de programmation urbaine conduite par la mairie de la Roche de Rame et partage des orientations de développement de la Roche de Rame ;
- Travail en sous-groupes et restitution des productions en plénière sur les 4 thématiques suivantes :
  - Quels seraient les risques d'un aménagement sur place ?
  - Quels seraient les risques d'une déviation ?
  - Quelles seraient les conditions d'une déviation réussie ?
  - Quelles seraient les conditions d'un aménagement sur place réussi ?

### 2.2 Synthèse des échanges en plénière

#### 2.2.1 Concernant les attentes et besoins

- L'ensemble des participants qui ont pris la parole ont exprimé leur soutien à la déviation du village de la Roche de Rame et leur attente de voir le projet se réaliser ;
- Il apparaît également important pour les participants que les décideurs et pouvoirs publics comprennent que la déviation est une demande de longue date. Ils attendent en ce sens :
  - D'aller rapidement sur les tracés envisageables pour la déviation ;
  - De connaître la position des politiques et co-financeurs sur le projet.
- Des précisions sur les caractéristiques techniques et financière du projet sont également demandées : enveloppe financière, débouchés par rapport aux hameaux...
- L'intégration de la déviation du projet dans son environnement est également mentionnée et notamment :
  - L'impact sur les terrains agricoles et le traitement de la traversée de la vallée ;
  - Les appuis et aides possibles pour accompagner la requalification de la traversée du village après la déviation.
- Plus largement la concertation est l'occasion pour les participants d'entendre et d'échanger sur les arguments de tout le monde.

## 2.2.2 Concernant les études techniques

- Plusieurs participants, estimant qu'une majorité d'habitants sont favorables à la déviation, **questionnent la pertinence d'étudier un aménagement sur place.**
  - Le maître d'ouvrage rappelle que toutes les variantes d'aménagement de la RN94 doivent être envisagées afin de permettre leur comparaison et d'assurer la bonne tenue réglementaire du dossier qui sera déposé à l'Enquête Publique.
  - Ainsi, les études techniques menées actuellement prennent en compte trois situations :
    - Situation dans laquelle aucun aménagement ne serait réalisé.
    - Situation dans laquelle une déviation serait réalisée.
    - Situation dans laquelle un aménagement sur place serait réalisé.
- S'agissant des mesures liées au bruit menées sur la RN94, plusieurs participants ont interrogé le maître d'ouvrage sur ses **méthodes de calcul et de modélisation du niveau sonore**. Certains, témoignant subir des nuisances sonores dès 5h du matin, ont également émis des doutes sur les dates retenues pour réaliser ces mesures, compte-tenu du contexte sanitaire exceptionnel et de la baisse du trafic qu'il entraîne.
  - Le bureau d'étude Verdi a rappelé que ces mesures liées au bruit sont analysées conjointement avec des mesures de trafic et de circulation, afin d'établir des modélisations représentatives en fonction du niveau de trafic.
  - Ces modélisations distinguent les nuisances liées aux poids lourds de celles liées aux autres véhicules.
  - La DREAL PACA précise qu'au-delà de 65 dB, des mesures compensatoires doivent être prévues. S'agissant des mesures effectuées à la Roche de Rame, les premiers résultats révèlent des mesures de 68 dB sur 24h, soit un seuil supérieur au seuil réglementaire autorisé.
- Des participants s'interrogent sur les **espèces animales et florales potentiellement affectées par le projet** (chauve-souris, zones humides, ...)
  - La DREAL a indiqué qu'un inventaire faune / flore est obligatoirement mené dans le cadre des études environnementales et actuellement en cours (décembre 2020 à janvier 2022) ;
  - Suivant les résultats de ces études des mesures « éviter, réduire, compenser » devront être mise en place.
- Des **précisions ont enfin été demandées sur le tracé des trois variantes étudiées.**
  - La DREAL PACA précise que la variante Plaine retenue en 2019 est constituée de deux sous-variantes, dont une impliquant la traversée du village pour un sens de circulation. **Aujourd'hui, les études en cours laissent penser que cette solution ne serait pas viable, ce que la suite des investigations permettra de confirmer le cas échéant.**
  - Le maître d'ouvrage souligne que l'atelier n°2, qui se déroulera en septembre 2021, sera spécifiquement centré sur l'étude des différentes variantes de tracé.

### 2.2.3 Concernant l'état des lieux de la Roche de Rame

Suite au rappel de l'état des lieux issu de l'étude de programmation menée en 2019 par le cabinet Alpicité, les participants ont confirmé les atouts et enrichis les faiblesses des points suivants :

- Localisation d'une casse à proximité du cœur de village ;
- Parc de logements en location insuffisant ;
- Risque de pollution en cas d'accident de camion de matières dangereuses ;
- Vitesses excessives en traversée de village, pas de radar punitif.

## 2.3 Synthèse des productions des ateliers

### 2.3.1 Conditions d'une déviation réussies

Sur la thématique des conditions liées à une déviation réussie, les participants ont relevé les éléments suivants :

- Une insertion paysagère en harmonie avec le terrain (attractive et esthétique), en limitant au maximum l'impact environnemental
- La mise en œuvre d'un plan de déplacement interne au village favorisant les mobilités douces et permettant de relier les hameaux : aménagement des voies, sécurisation des axes, ...
- Concernant le raccordement :
  - Au Sud : avant la zone artisanale du Planet
  - Au Nord : au niveau du Torrent de l'Ascension
- Un accès au village facilité :
  - Aménagement de ronds-points ou bretelles d'accès
  - Signalisation attractive pour le village
- Une régulation de la vitesse en amont de la déviation, afin notamment de fluidifier le trafic en période d'affluence
- Un aménagement des capacités d'accueil du village (hôtel, agrandissement du camping, création de places de parking, réhabilitation de logements le long de la RN, ...) et une réouverture des commerces, afin de développer la vie sociale
- Une mise en avant du cadre local : proximité du Queyras, mise en avant de la Porte des Écrins, ...
- Une limitation des nuisances, si nécessaire pas des ouvrages de protection. Plus largement, un impact minime de la déviation sur les habitants
- La mise en place de navette de proximité vers L'Argentière, St-Crépin, ... : en période estivale pour le lac et en période hivernale pour les stations de ski
- Une mise en concordance avec le nouveau rond-point de St-Crépin

### 2.3.2 Risques d'une déviation

Sur de cette thématique, les participants ont mentionné les éléments suivants :

- L'impact environnemental de la construction de la déviation et les risques de dégradation du milieu naturel
- La perte de l'attractivité du village redoutée par certains du fait d'une baisse de la fréquentation liée à la diminution du flux routier : risque d'un « village mort » néanmoins relativisé par une absence de commerces actuellement, hormis dans le secteur du lac)
- L'augmentation des nuisances du fait d'une mauvaise conception de la déviation (nuisances sonores, impact visuel, ...)
- La mise en péril de la fluidité du trafic, lié à un mauvais positionnement et proportionnement des ronds-points et entrées / sorties de la déviation
- Que la déviation n'englobe pas tous les hameaux du Nord du village

### 2.3.3 Conditions pour un aménagement sur place réussi

Concernant la thématique des conditions liées à un aménagement sur place réussi, les participants ont évoqué les éléments suivants :

- Le bon écoulement de la circulation, en sécurité : réduction de la vitesse, installation de dispositifs incitatifs et punitifs
- La limitation des nuisances sonores
- L'amélioration de la qualité de l'air
- Le développement du centre-bourg : commerces / habitat / environnement
- L'amélioration de l'accueil touristique au niveau du lac
- Le développement de places de parking (lac, commerces, ...)
- Le renforcement des cheminements doux : piétons, vélos, poussettes, ...

### 2.3.4 Risques d'un aménagement sur place

Sur cette thématique, les participants ont relevé les éléments suivants :

- La destruction, la dégradation et / ou l'abandon du bâti aux alentours de la RN (destruction de maisons, disparition d'éléments de patrimoine touristique, ...)
- L'augmentation des pollutions, de toutes catégories
- L'aggravation de la vitesse (et des nuisances sonores) sur la ligne droite jusqu'à l'Argentière (notamment en raison de la disparition du « goulot d'étranglement » actuel, qui permet un ralentissement)

- Risque accru d'accidents et de blocage complet de l'axe
- Dangerosité d'insertion sur la RN94 pour les cyclistes, piétons et véhicules venant des voies perpendiculaires
- Les difficultés d'aménagement de trottoirs et, plus largement, d'infrastructures permettant la traversée de la RN 94
- L'absence de places de parking pour les commerces, le marché et le lac
- Les perspectives d'augmentation de circulation à prendre en compte, en raison de l'agrandissement des stations de ski et du développement du tourisme vert
- L'impossibilité de développer une attractivité touristique pour le village en raison de l'absence de valorisation paysagère et économique du lac
- L'impossibilité de réaliser les projets municipaux d'aménagement du centre-village (cœur de village) : absence de qualité de vie
- L'accentuation de la division du village

## 2.4 Compléments aux échanges en ateliers

Lors de la restitution des échanges en plénière, les participants ont pu compléter / préciser les contributions apportées lors des travaux en sous-groupes. Les échanges ont fait émerger les points suivants :

- La nécessité de limiter l'impact environnemental pendant et après les travaux de la déviation
- Une interrogation au sujet des aménagements prévus pour compenser les nuisances sonores d'une déviation en contrebas du village
- La demande de réglementer l'accès au village et notamment en interdisant aux poids lourds de traverser le village, une fois la déviation faite
- Une interrogation au sujet des aménagements sur place pouvant être, dès à présent, mis en place pour limiter l'impact des flux sur le village : radars, feu de récompense...

## 3 Les suites du processus

---

- Juillet – août 2021 : poursuite des études techniques
- Septembre 2021 : atelier n°2 - qualification des variantes
- Travail de conception, d'adaptation et d'ajustement des différentes variantes suite à l'atelier n°2
- Partage des résultats de la concertation continue
- Partage des variantes préférentielles

## 4 Annexes

---

### 4.1 Restitution littérale des attentes / besoins des participants

- Une vraie déviation et pas une moitié
- Les débouchés, notamment par rapport aux hameaux
- Enveloppe du projet
- Appui pour accompagner le redéveloppement après la déviation
- Entendre les arguments de tout le monde
- Que les pouvoirs publics prennent conscience qu'il ne s'agit pas d'un caprice
- Impact sur les terrains agricoles
- Traversée / transversalité de la vallée par rapport à la déviation
- Ressenti politique / financeurs
- Aller au tracé, à l'essentiel

### 4.2 Restitution littérale des compléments apportés à l'état des lieux de la Roche de Rame

- Parc de logements en location insuffisant
- Accident de camion : perte d'une cargaison d'huile de ricin → risque de pollution en cas d'accident lié au transport de matières dangereuses
- Situation de la casse, dans le village : une déviation serait l'occasion de la relocaliser
- Pas de radar punitif : vitesse excessive liée à la ligne droite

### 4.3 Restitution littérale des contributions en atelier

#### Quelles seraient les conditions d'une déviation réussie ? – Groupe 1

- Raccordement des flux réussi
  - Accès village facile : rond-point ou bretelle
  - Fluidité du trafic (période d'affluence)
  - Aménagements très en amont afin de réguler la vitesse suffisamment en avance
- Accès au village
  - Signalisation attractive (village de la Roche de Rame et village avoisinants)
  - Sécurité et développement des voies douces
  - Liaison entre les différents hameaux de la Roche
  - Navette de proximité (L'Argentière, St-Crépin, ...) : en période estivale : lac, en période hivernale : stations
  - Création de places de parking
- Paysager
  - Entrée et sortie de déviation attractive, esthétique
  - Déviation intégrée dans l'environnement
- Économique
  - Mise en avant de la Porte des Écrins
  - Proximité du Queyras (randonnées, ski, ...)
  - Développement de structures d'accueil (hôtel, agrandissement du camping, commerces...)
  - Réhabilitation de logements existants
- Qualité de vie
  - Sécurité, sérénité, diminution des nuisances
  - Penser aux enfants
  - Vie sociale accrue dans le village
- Que ce soit une véritable déviation du village

#### Quelles seraient les conditions d'une déviation réussie ? – Groupe 2

- C'est qu'elle existe
- Raccordement deux sens : Nord/ Sud
  - Avant la montée / zone artisanale du Planet / avant pour Pra Reboul
  - Rond-point (2)
  - Sortie Nord : pisciculture – Torrent de l'Ascension, extrémité de la localité
- Concordance sur le flux avec le nouveau rond-point de St-Crépin
- Une sortie pour Fressinières / Champcella
- Projet routier interne au village : aménagement des voies et des carrefours, aménagements des voies cyclables / piétons
- Intégrer au paysage / harmonisation avec le terrain en limitant l'impact environnemental
- Coût sans augmentation des impôts
- Réouverture des commerces
- Que la déviation n'impacte personne
- Limiter l'impact du bruit via des constructions

**Quels seraient les risques liés à une déviation ? – groupe 1**

- Baisse du flux entraînant une baisse de la fréquentation
- Devenir un village mort
- Risque d'augmentation des nuisances du fait d'une mauvaise conception de la déviation (bruits, freinages, accélération aux nœuds de connexion...)
- Impacts visuel et sonore de la déviation
- Impact environnemental de la construction de la déviation

**Quels seraient les risques liés à une déviation ? – groupe 2**

- Ronds-points entrée et sortie suffisamment proportionnés pour une bonne fluidité
- Que la déviation n'englobe pas tous les hameaux du Nord du village
- Réglementation des poids lourds
- Dégradation du milieu naturel
- Perte de l'attractivité qui n'est pas justifiée

**Quelles seraient les conditions d'un aménagement sur place réussi ?**

- « Il suffit de démolir 3 maisons et ça passe ... »
- Trafic : bon écoulement en sécurité
- Cette solution doit :
  - Limiter les nuisances sonores
  - Améliorer la qualité de l'air (sécurité sanitaire des riverains)
- Améliorer le centre-bourg : commerces / habitat / environnement
- Au niveau du lac : meilleur accueil touristique, places de parking
- Parkings +++
- Privilégier les transports doux (piétons, vélos, poussettes, ...)
- Vitesse réduite au minimum, avec feux tricolores récompense
- On n'en veut pas

**Quels seraient les risques liés à un aménagement sur place ? – Groupe 1**

- Augmentation de la vitesse, des nuisances sonores, pollution et air
- Insécurité des piétons, cyclistes, véhicules qui s'engagent
- Aucune amélioration, situation qui empire
- Pas de rénovation du bâti le long de la RN
- Destruction de maisons
- Pas de valorisation paysagère et économique du lac
- Pas de places de parking pour les commerces, le marché, le lac
- Pas de qualité de vie
- Division du village accentuée
- Augmentation des nuisances sonores, visuelles, environnementales

**Quels seraient les risques liés à un aménagement sur place ?** Groupe 2

- Importantes emprises foncières, d'où disparition importante d'éléments touristiques du patrimoine et d'habitations actuellement occupées (présence des chauves-souris dans ces bâtiments-là)
- Aggravation du comportement routier car le goulot d'étranglement actuel permet un semblant de ralentissement  
Cela reviendrait à transformer la traversée du village en une véritable voie rapide en ligne droite jusqu'à L'Argentière
- La probabilité des accidents sera accrue et entraînera un blocage important du seul axe stratégique (déjà arrivé)
- Aucune perspective d'aménagement du centre du village souhaitée par les habitants  
Aucune évolution du bâti, voire dégradation
- Dangerosité accrue pour les utilisateurs des voies perpendiculaires  
Impossibilité d'aménager des trottoirs : prévoir des infrastructures pour améliorer la traversée
- Augmentation des pollutions de toutes catégories
- Prendre en compte l'augmentation de circulation due à l'agrandissement des stations – du développement du tourisme vert
- Aucune attractivité touristique envisageable
- Tous les projets d'aménagement du centre-village (cœur de village) ne seront pas réalisés
- Village dortoir. Aucune vie de village

## LA ROCHE-DE-RAME

### Les habitants se penchent sur le projet de déviation



**Une quarantaine de participants ont planché sur le projet de déviation.** Photo Le DL/Jean-François ALBRAND

Ce jeudi 17 juin avait lieu le premier atelier participatif organisé dans le cadre de l'étude sur le projet de déviation. Il a été demandé aux participants d'actualiser et de compléter les atouts et faiblesses du village. Ensuite, les groupes de travail visaient à identifier les conditions de réussite du projet ou les risques liés à celui-ci, tant dans la variante d'aménagement sur place que dans celle d'une déviation. Pour l'ensemble des participants, comme pour la municipalité, seule une déviation pourra répondre aux attentes d'aménagements du village identifiées dans l'étude de programmation. Le prochain atelier aura lieu en septembre avec l'objectif d'identifier les points forts et les points faibles des variantes proposées.

## Concertation publique

# AMÉNAGEMENT DE LA RN94 AU DROIT DE LA ROCHE DE RAME

## DEUX NOUVELLES DATES :

Mercredi 29 septembre - 18h :  
**réunion publique présentation des variantes**

Mardi 12 octobre - 18h :  
**atelier de comparaison des variantes**

à la salle polyvalente de la Roche de Rame

**Pour participer, inscrivez-vous !**  
**<https://forms.office.com/r/zWnCemLgfs>**

*En raison des précautions sanitaires, le port du masque sera obligatoire et du gel hydroalcoolique mis à disposition dans la salle. Vous êtes priés de respecter les gestes barrières et les règles de distanciation sociale. Le passe-sanitaire ne vous sera pas demandé (sous réserve d'évolution des dispositions réglementaires).*

**En cas de difficultés, vous pouvez contacter le 06 41 17 64 11**



**Mercredi 29 septembre** avait lieu la **réunion publique de présentation des variantes d'aménagement de la RN94** (4 variantes de déviation et une d'aménagement sur place).

**Un diaporama a été projeté et commenté** par la Dreal, le cabinet Verdi et Nicaya conseil.

**Afin que chacun puisse prendre connaissance des différentes variantes étudiées et en prévision de l'atelier du 12 octobre (lien d'inscription ci-dessous) nous vous proposons de pouvoir télécharger le diaporama.**

Celui-ci se décompose de la manière suivante :

- Rappels du projet
- État des lieux de la RN 94
  - Rappels de l'état des lieux des participants à l'atelier n°1
  - Partage des premiers résultats des études techniques
  
- Enjeux de l'aménagement de la RN 94
- Présentation des aménagements proposés
  - Aménagements étudiés
    - Variantes déviation
    - Variante aménagement sur place
  
  - Impact des différentes variantes
  
- Suites

**Lors de la réunion publique, de nombreuses explications techniques complémentaires ont été données par la Dreal et le cabinet Verdi, explications permettant de mieux comprendre les solutions proposées, les types d'ouvrages envisagés pour le franchissement de la voie ferrée et/ou de la Durance... Si vous avez des questions, vous pouvez les adresser par mail à : [rochederame@nicaya.com](mailto:rochederame@nicaya.com)**



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

DREAL PACA

AMENAGEMENT RN 94 AU DROIT DE LA  
ROCHE DE RAME

Réunion publique de présentation des  
variantes du 29/09/2021

Synthèse

11/10/2021– V2

# TABLE DES MATIERES

<b>1</b>	<b>Rappels.....</b>	<b>3</b>
1.1	Contexte du projet .....	3
1.2	Concertation .....	3
<b>2</b>	<b>Synthèse des échanges.....</b>	<b>4</b>
2.1	Concernant l'état des lieux.....	4
2.1.1	Usages de la RN 94 - trafics, vitesse, circulation .....	4
2.1.2	Accidentologie .....	5
2.1.3	Situation acoustique.....	5
2.2	Concernant la présentation des variantes .....	6
2.2.1	Variantes de déviation en tracé neuf .....	6
2.2.2	Variante d'aménagement sur place .....	9
2.2.3	Concernant les premiers éléments de comparaison des variantes .....	10
2.3	Demandes formulées en prévision de l'atelier du 12/10 .....	11
<b>3</b>	<b>Les suites du processus.....</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Annexe – Liste des participants.....</b>	<b>12</b>

# 1 Rappels

---

## 1.1 Contexte du projet

La commune de la Roche de Rame est traversée par la RN94, axe principal structurant du réseau routier des Hautes-Alpes qui dessert la haute vallée de la Durance, assure la liaison entre Gap et Briançon et constitue une des liaisons avec le Nord et l'Italie.

L'objectif principal du projet d'**aménagement de la RN94** est de moderniser cet axe au niveau de la **traversée de la commune de la Roche de Rame**, selon les objectifs suivants :

- Assurer aux riverains des conditions de sécurité appropriées et aux usagers de la RN94 des conditions de circulation satisfaisantes ;
- Garantir une bonne insertion du projet dans son environnement ;
- Améliorer la qualité de vie des habitants et favoriser les activités économiques et l'attractivité touristique du territoire.

En 2017, une commande ministérielle a mandaté la DREAL PACA pour actualiser les études d'opportunité du projet à savoir : approfondir le diagnostic et les causes de dysfonctionnement de l'axe en traversée de la Roche de Rame et étudier les possibilités d'aménagement d'une déviation en tracé neuf et d'un aménagement en traversée.

Le Comité de Pilotage du 22 février 2019 a acté le choix de variantes de tracé à approfondir. La **Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL PACA)** poursuit aujourd'hui le travail sur le projet avec :

- La réalisation des études d'opportunité de phase 2
- La réalisation des études préalables à l'enquête publique
- L'organisation de la concertation auprès des habitants et parties prenantes du territoire

## 1.2 Concertation

En parallèle de la réalisation des études techniques, et pour alimenter ces dernières, la DREAL PACA a fait le choix de mettre en place une phase de concertation volontaire. Cette concertation dite continue a pour objectif de préparer la concertation publique réglementaire L 103.2 prévue au 1<sup>er</sup> trimestre 2022. Elle vise notamment à :

- Dialoguer sur les enjeux et objectifs du projet et les principes d'aménagement envisagés ;
- Assurer la meilleure intégration possible des variantes dans l'environnement
- Alimenter le dossier porté à la concertation publique L 103.2

Cette démarche de travail concerté avec les élus, les acteurs locaux et la population est engagée entre mai et octobre 2021, selon le calendrier suivant :

- 6 mai 2021 : **réunion publique** de lancement de la concertation continue
- 17 juin 2021 : **atelier n°1** - approfondissement et enrichissement des orientations prioritaires de développement de la commune
- 29 septembre 2021 : **réunion publique** de partage des variantes étudiées
- 12 octobre 2021 : **atelier n°2** de comparaison des variantes

Les contributions issues de la concertation continue permettront au maître d'ouvrage d'adapter et d'ajuster les différentes variantes étudiées avant leur validation en Comité de Suivi.

*La présente synthèse restitue les échanges qui ont eu lieu lors de la réunion publique du 29 septembre 2021 qui a réuni 36 participants (nota : la liste des participants présents est disponible en annexe).*

## 2 Synthèse des échanges

---

Après un accueil de M. FRISON, maire de la Roche de Rame et Cédric MARY de la DREAL PACA, les échanges se sont organisés autour de 5 principaux temps :

1. Rappels de la démarche
2. État des lieux de la RN 94
3. Enjeux de l'aménagement de la RN 94
4. Présentation des aménagements proposés
5. Suites

La synthèse reprend l'expression des participants suivant les différentes thématiques abordées. Les réponses apportées en séance par le maître d'ouvrage et son maître d'œuvre sont indiquées en bleu.

### 2.1 Concernant l'état des lieux

*Diapositives 13 à 32 du support de présentation*

#### 2.1.1 Usages de la RN 94 - trafics, vitesse, circulation

- Une participante souligne que les poids lourds respectent rarement les limitations de vitesse, en particulier la nuit. Le trafic poids lourds reste d'ailleurs élevé à cette période.
- Une participante précise que la tendance à la diminution du trafic relevée entre 2016 et 2019 est à modérer car contrebalancée aujourd'hui par :
  - Le développement des lignes de bus, notamment des bus qui suppléent le trafic ferroviaire.
  - L'augmentation des livraisons à domicile avec la crise sanitaire : de nombreux véhicules utilitaires traversent ainsi le village.

### 2.1.2 Accidentologie

- Une participante estime que le relevé des accidents officiels ne permet pas de faire ressortir la zone la plus dangereuse du village, située au niveau du rétrécissement du centre ancien.
  - Plusieurs incidents / accidents pouvant aboutir à des drames sont régulièrement évités (en particulier pendant la période estivale) par la vigilance accrue des habitants.
  - Ces incidents / accidents sont notamment liés aux comportements des automobilistes qui ne respectent pas les règles : vitesse excessive, dépassement en traversée de village...

### 2.1.3 Situation acoustique

- Une participante indique que les relevés acoustiques présentés ne rendent pas état de la réalité vécue par les riverains de la RN94.
  - Le résultat des études en traversée du centre ancien semble en deçà du ressenti des riverains ;
  - Il convient de passer une nuit en bordure de la RN 94, afin de se rendre compte des nuisances sonores subies par les riverains de l'axe routier.
- Un participant souligne que les nuisances acoustiques sont fortement accentuées par la traversée de nuit de poids lourds qui passent à grande vitesse et qui n'hésitent pas à klaxonner.
- Une participante ajoute que les nuisances sonores sont également liées à la vitesse de circulation : les véhicules roulent à une vitesse plus élevée que les vitesses autorisées.
- Une participante souhaite savoir s'il est possible de comparer les nuisances selon les différentes variantes proposées. Elle indique que certaines habitations éloignées de la RN 94 subissent également des nuisances du fait de la topographie de la vallée (répercussions du bruit bien au-delà de l'axe routier).
- Cédric MARY, de la DREAL PACA, précise que les relevés acoustiques présentés ont pour but de dresser un état initial de la situation. Une fois la variante préférentielle retenue, les études techniques permettront de mesurer plus précisément, sur chaque habitation, le niveau sonore.
- Cet état initial permet notamment :
  - D'évaluer par la suite l'apport de chaque variante d'aménagement sur la réduction du bruit.
  - De définir des mesures de protections contre le bruit à prendre sur les habitations qui se retrouveraient dans des secteurs au-dessus des seuils acoustiques après réalisation de l'aménagement.
- Guillaume DALMASSO, du cabinet d'études Verdi, précise que les mesures acoustiques prennent bien en compte la topographie, les trafics, les vitesses et les distances : le phénomène de « caisse de résonance » de la vallée est donc pris en compte par le modèle d'études.

## 2.2 Concernant la présentation des variantes

### 2.2.1 Variantes de déviation en tracé neuf

*Diapositives 37 à 63 du support de présentation.*

- Michel FRISON, maire de la Roche de Rame, indique que la voie ferrée au nord du village est située en-dessous du niveau de la RN 94. La hauteur des ouvrages nord de franchissement de la voie ferrée des variantes longues devrait en conséquence être moins importante que celle des variantes courtes qui se raccordent plus en amont.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, indique que des vérifications et précisions seront apportées sur la hauteur des ouvrages de franchissement Nord pour l'atelier du 12 octobre.
- Un participant s'interroge sur l'impact des variantes de déviation sur le devenir de l'entreprise CGA – chalets bois.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, indique que l'entreprise CGA est située dans une zone où l'emprise entre la voie ferrée et la Durance est faible, ce qui est favorable au démarrage d'une déviation : toutes les variantes de déviation impliquent donc un déménagement de l'entreprise ;
  - Michel FRISON précise que l'entreprise était informée de la situation quand elle a fait le choix de s'implanter à cet endroit.
- Un participant s'interroge sur l'impact des variantes de déviation vis-à-vis du rocher de la Calla.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, précise que toutes les variantes de déviation auront un impact sur le rocher. Il sera nécessaire de le creuser en partie afin de permettre à la déviation d'être au même niveau que la RN 94 actuelle.
  - Des études géologiques et hydrogéologiques seront réalisées pour identifier les liens entre le rocher et le lac et s'assurer de ne pas impacter ce dernier en creusant le rocher.
- Une participante s'interroge sur l'intérêt de présenter des variantes de déviation ayant un impact sur le rocher de la Calla avant même que les études géologiques d'impact sur le lac n'aient été conduites.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, rappelle que sur les deux déviations Plaine, l'impact sur le rocher de la Calla est moins important que sur les variantes Durance Voie Ferrée.
  - Des études existent sur les liens du rocher de la Calla avec son environnement proche : la faisabilité d'une déviation creusant le rocher est donc avérée.
  - D'autres données doivent compléter ces études, les sondages n'ont pas été réalisés pendant l'été afin d'éviter de causer des nuisances pour les habitants et les touristes. Ces nouvelles données seront intégrées dans l'avancement des études.

- Isabelle LAMICHE, élue de la Roche de Rame, souligne que le passage de la déviation derrière le rocher de la Calla via le creusement du rocher va permettre notamment de limiter les nuisances sonores sur le lac.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, confirme que les impacts visuels et sonores seraient limités pour le lac.
  - Une coupe détaillée des impacts sur le rocher pourra être présentée lors du prochain atelier.
- Un participant souhaite savoir si le passage en encorbellement au-dessus de la voie ferrée plutôt qu'un creusement du rocher de la Calla a été étudié.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, rappelle que les variantes de déviation sont tenues de respecter des contraintes routières : la démolition d'une partie du rocher plutôt que l'encorbellement est nécessaire pour respecter les contraintes de rayon de ces variantes.
  - Toute dérogation à ces contraintes nécessite une « étude sécurité » conjointe avec le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) avant un arbitrage du ministère des Transports.
  - Ces dérogations sont rares et dépendent fortement du profil routier en amont / aval de l'ouvrage : la RN 94 présente un profil routier (bonne visibilité, vitesse majoritairement à 80 km/h) peu favorable à une telle dérogation.
  - Une dérogation aux contraintes routières serait susceptible de rendre le trafic routier sur la déviation moins sûr et pourrait limiter son utilisation. Or, le report du trafic de transit est l'objectif central des variantes de déviation.
- Un participant souhaite savoir pourquoi aucune variante de déviation ne démarre avant le rocher de la Calla.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi indique que des études préalables ont été menées dans cette perspective.
  - Dans le secteur de la Z.A du Planet où la voie ferrée est au même niveau que la RN 94, cela nécessiterait :
    - De commencer une déviation très en amont pour franchir la voie ferrée
    - De ne pas affecter la Z.A du Planet
    - De traverser la Durance par des ouvrages de franchissement très importants au regard de son lit : impacts hydrauliques forts induisant des mesures de compensation renforcées
  - Dans le secteur entre la Z.A du Planet et l'entreprise CGA où la voie ferrée est au-dessus du niveau de la RN 94, cela nécessiterait :
    - Un ouvrage de franchissement très élevé
    - La construction d'un ouvrage de franchissement avec déplacement de la voie ferrée ou impact sur la Durance, en raison de la faible emprise de l'axe routier

- Un participant souligne qu'il n'est donc pas envisageable, selon les éléments présentés, que les déviations aient un quelconque impact sur la voie ferrée ou la Durance.
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, rappelle que les déviations auront un impact sur la voie ferrée. Des ponts routes seront créés pour la franchir.
  - Le lit majeur de la Durance (champ d'expansion des crues) sera également affecté par des ouvrages de franchissement :
  - Des études sont actuellement menées pour vérifier la cohérence de ces ouvrages avec les écoulements de la Durance et limiter leur impact, notamment en développant des ouvrages de décharge
- Un participant souhaite connaître le niveau des déviations par rapport à la voie ferrée, entre les ouvrages Nord et Sud
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, indique que les passages au-dessus de la voie ferrée nécessitent la création de remblais afin que les déviations soient 12 mètres au-dessus de la voie ferrée.
  - En-dehors de ces franchissements, les déviations seraient approximativement au niveau de la voie ferrée existante.
- Un participant s'interroge sur la nature des ouvrages prévus, en-dehors des ouvrages de franchissement nord de la voie ferrée
  - Louis VANUXEEM, du cabinet Verdi, indique que ce sont des ponts-poutres qui seront créés pour le franchissement de la Durance, du torrent de Bouchouse et de la D38 ;
  - Des précisions seront apportées sur ces ouvrages lors de l'atelier du 12 octobre.
- Un participant estime que la variante n°2 (Durance voie ferrée longue) sera vraisemblablement la plus économique pour le maître d'ouvrage. Il considère que le montant des travaux aura un impact décisif sur le choix de la variante.
- Un participant demande les différences de coûts entre les variantes de déviation présentées.
  - Louis VANUXEEM, indique que les différentes variantes n'ont pas de coût stabilisé, à ce jour :
    - La phase d'études actuelle ne permet pas de déterminer l'ensemble des impacts et mesures compensatoires prévues, qui peuvent engendrer des coûts importants.
    - La longueur des variantes, le nombre d'ouvrages de franchissement de la Durance et les voies de rétablissement seront des facteurs importants pour déterminer le coût de chaque variante.
  - Cédric MARY, de la DREAL PACA, indique que le maître d'ouvrage ne souhaite pas présenter de coûts non-stabilisés, susceptibles d'évoluer fortement au fur et à mesure des études :
    - Le cabinet d'études Verdi doit préalablement réaliser un chiffrage précis et stabilisé des différentes variantes, qui sera vérifié et consolidé par le maître d'ouvrage.

- À ce stade il apparaît toutefois que la variante d'aménagement sur place sera certainement moins coûteuse qu'une variante de déviation. Une déviation courte moins coûteuse qu'une déviation longue.
- Les différences de coûts entre les différentes variantes de déviation seront vraisemblablement peu significatives pour être au cœur des échanges, dans le cadre de la concertation.
- Des éléments de coût seront présentés lors de la concertation réglementaire, au début de l'année 2022.

### 2.2.2 Variante d'aménagement sur place

*Diapositives 64 à 73 du support de présentation.*

- Une participante rappelle que des vitesses excessives sont régulièrement enregistrées en traversée du village, malgré des limitations de vitesse. Elle s'interroge sur les outils permettant de faire respecter la limitation de vitesse en traversée de village, notamment dans le cadre de la zone 30 agrandie présentée.
  - Guillaume DALMASSO, du cabinet d'études Verdi, indique que la variante d'aménagement sur place devrait prendre en compte ces éléments et à la fois concilier les usages liés à un trafic de transit et ceux liés à l'apaisement de la traversée.
  - Les nuisances que ces usages engendrent, dans la traversée du village, devront être prises en compte, notamment dans les secteurs les plus habités : les aménagements pourront prévoir des rétrécissements de voiries, des aménagements paysagers réduisant la vitesse, des ralentisseurs, ...
- Isabelle LAMICHE, élue de la Roche de Rame, souligne que les modélisations acoustiques présentées dans le cadre de la variante d'aménagement sur place seront uniquement représentatives en cas de respect des limitations de vitesse, ce qui actuellement n'est pas le cas.
- Une participante indique que la réalisation d'un aménagement sur place ne ferait qu'aggraver la situation actuelle en traversée du village.
- Un participant s'interroge sur l'utilité d'étudier une variante d'aménagement sur place, au vu du peu d'intérêt qu'elle suscite chez les habitants.
  - Cédric MARY, de la DREAL PACA, indique que le maître d'ouvrage a conscience que la variante d'aménagement sur place n'est pas plébiscitée par les habitants de la Roche de Rame.
  - Toutes les variantes d'aménagement de la RN94 doivent être envisagées afin de permettre leur comparaison, d'assurer la bonne tenue réglementaire du dossier qui sera déposé à l'Enquête Publique et de permettre au ministère des Transport d'acter, en toute connaissance de cause, le choix d'une variante dans le cadre du projet. Les études techniques menées actuellement prennent donc en compte trois situations :
    - Situation dans laquelle aucun aménagement ne serait réalisé.
    - Situation dans laquelle une déviation serait réalisée.
    - Situation dans laquelle un aménagement sur place serait réalisé.

### 2.2.3 Concernant les premiers éléments de comparaison des variantes

Diapositives 74 à 84 du support de présentation.

- Une participante souhaite savoir si les études réalisées en amont de la précédente Déclaration d'Utilité Publique ont été reprises dans le cadre de la phase d'études actuelle.
  - Cédric MARY, de la DREAL PACA, rappelle que les précédentes études sur le projet ont été réalisées il y a 20 ans de ça. Ce socle d'études a été repris par le cabinet d'études Verdi pour la phase d'études actuelle.
  - Des actualisations ont été nécessaires, au regard de l'évolution forte de la réglementation, notamment concernant :
    - Les référentiels routiers
    - Les contraintes environnementales
    - Les enjeux hydrauliques
    - Les impacts sur le milieu humain
  - Certains projets porteurs d'une DUP ancienne sont parfois remis en question du fait de nouvelles réglementations : le cadre d'opération post-DUP du projet d'aménagement de la RN 94 devra donc être optimisé afin d'éviter cela.
- Un participant souhaite savoir si des plans de relocalisation pour les deux entreprises potentiellement affectées par les variantes de déviation existent et quelles sont leurs modalités.
  - Cédric MARY, de la DREAL PACA, indique que si l'impact des variantes de déviation sur les entreprises est quasiment certains, le calendrier des travaux et le degré d'impact des différentes variantes reste pour l'instant inconnu.
    - C'est le porteur du projet qui mettra en œuvre, à l'issue de la DUP, ces procédures d'acquisition et d'indemnisation : elles doivent permettre aux entreprises concernées de se relocaliser et de poursuivre leur activité.
    - À ces procédures peuvent également s'ajouter des mesures d'accompagnement de la part de la commune ou de la communauté de communes
  - Michel FRISON, maire de la Roche de Rame, rappelle qu'au moment de l'acquisition des locaux par l'entreprise CGA, les propriétaires ont été avertis des enjeux du projet d'aménagement de la RN 94 et du positionnement de la parcelle sur les éventuelles emprises d'une déviation.
    - Dans une perspective de valorisation touristique du village de la Roche de Rame, la relocalisation de ces entreprises est à mettre au crédit du projet.
    - Ces entreprises pourraient d'ailleurs bénéficier du travail actuellement mené par la communauté de communes sur le réaménagement de la Z.A du Planet.

- Par ailleurs, l'emplacement de la casse automobile, dans le lit majeur de la Durance, la place déjà dans une situation périlleuse et remet en question son maintien dans cette parcelle, à moyen-terme.
- Michel FRISON, apporte des précisions concernant les attentes de la mairie sur le raccordement de la déviation à la RN 94 :
  - Au sud volonté de privilégier la solution du rond-point au carrefour en T, au niveau du raccordement. Les emprises laissées libres permettraient de réaménager le parking du lac.
  - Au nord, limiter les impacts du raccordement sur les espaces agricoles.
- La commune étudie actuellement un projet d'extension et de réhabilitation du groupe scolaire : une attention particulière sera portée sur les nuisances sonores dans ce secteur.
  - Cédric MARY, de la DREAL PACA, précise que les mesures acoustiques seront plus contraignantes à proximité du groupe scolaire qui est un établissement sensible.

### 2.3 Demandes formulées en prévision de l'atelier du 12/10

- Compléter les tracés par des coupes reprenant les relevés altimétriques (creusements, remblais, ...).
  - Guillaume DALMASSO, du cabinet d'études Verdi, indique que des profils en long pourront être réalisés, reprenant le terrain naturel et l'ouvrage routier.
  - Une coupe détaillée des impacts sur le rocher pourra également être réalisée.
  - De nouvelles visualisations de l'insertion des ouvrages, dans le cadre des variantes de déviation longues, pourront être réalisées.
- Présenter un maximum de vues des différentes variantes, depuis l'ensemble des secteurs du village.
- Représenter un pont poutre.

## 3 Les suites du processus

---

- 12 octobre 2021 : atelier n°2 – comparaison des variantes
- Partage des résultats de la concertation continue
- Préparation du dossier de concertation publique
- Début 2022 : concertation publique réglementaire

## ALPES DU SUD

LA ROCHE-DE-RAME

## Le village ne dévie pas de son combat contre la RN 94

Une étude sur des scénarii de déviation de la route nationale traversant le village a été lancée l'an passé. Ils étaient présentés à la population cette semaine.

Quand on discute avec Monique Giffard depuis l'arrière de sa terrasse, il faut souvent hausser le ton. Voir s'interrompre quelques instants avant de reprendre le fil. Attendre que des voitures, des motos ou des camions passent sur la route nationale 94 et s'éloignent de sa maison. « Là, vous voyez, lui, il n'est pas à 50 km/h », dit-elle en désignant un poids lourd roulant vers Briançon. Avec son mari, ils ont racheté la bâtisse, située à la sortie nord de La Roche-de-Rame, en 2015. « En connaissance de cause » : l'artère principale des Hautes-Alpes traverse le village des Écrins de part en part, juste sous leurs fenêtres.

## « Les murs tremblent »

En cette dernière semaine de septembre, en milieu d'après-midi, le trafic n'est pas le plus dense qui soit sur la RN 94. Mais c'est déjà bien suffisant pour les habitants. Le flux de véhicules est quasi ininterrompu. « Et ils roulent vite ! En été, les touristes roulent plus doucement, ils regardent. Là, les gens accélèrent avant même la sortie du village », déplore Monique Giffard, adhérente de l'association Déviation LRDR. Conséquences : du bruit, beaucoup de bruit ;

des voies piétonnes pas très sûres ; de la pollution, aussi. « La nuit, quand les poids lourds passent, j'ai les murs qui tremblent, tellement ils vont vite. Il faudrait un vrai radar [deux radars pédagogiques sont installés aux entrées de la commune, NDLR] et une ligne continue », pointe la retraitée, dont le père est né à La Roche-de-Rame. Elle vient dans le village pour les vacances depuis 1964. Depuis l'achat de la maison, son couple y réside une grande partie de l'année.

Monique Giffard interpelle le voisin d'en face, Damien, de l'autre côté de la RN : « Raconte-lui ce qui t'est arrivé cet été ! » Le père de famille a racheté et rénové une maison à l'abandon depuis des années. Comme sur d'autres maisons, des banderoles rouges « Déviation urgente » ornent sa clôture. Damien et ses deux filles rentrent du centre-bourg. « Au passage piéton, un bus a fini par nous laisser passer. Mais, alors qu'on allait le dépasser, deux voitures l'ont doublé à pleine vitesse. J'ai cru mourir », raconte-t-il. « Voilà ce qu'on vit au quotidien, commente Monique Giffard. Mais j'ai choisi de vivre ici, donc je le vis. »

## « J'ai fait un pari sur l'avenir »

En remontant la longue ligne droite vers le centre de La Roche-de-Rame, d'autres banderoles. Des maisons délaissées. Jusqu'à la place flambant neuve faisant face au bâtiment



Les habitants de La Roche de Rame espèrent toujours une déviation de la route nationale 94. Comme Monique Giffard, même si elle pense qu'aucun scénario ne sera retenu : « On aura droit à un élargissement de la RN dans le village... » Photo Le DL/J.M.

de Luceo, une pépinière d'entreprises. Après, c'est le goulot d'étranglement. À l'exception de la vieille maison reprise par une association d'habitants, Les Croquignards, et d'un ancien du village, toutes les bâtisses sont vides. Plus de tabac-presses et bars, plus de garage, plus de boucherie. Juste leurs fantômes, que les habitants ont habillés d'ombres d'activités jadis. Dans ce goulet, les voitures se frôlent. Les poids lourds s'arrêtent net : impossible de passer à deux de front. En plein centre du village, la route nationale n'est pas plus large qu'une petite route communale.

Pourtant, c'est non loin de là que Cyril a racheté l'ancienne poste, il y a trois ans. « Un pari », dit celui

qui continue de rattraper sa propriété. « Je savais que la municipalité avait un programme de requalification du centre, avec cette place notamment. Et que des nouvelles études allaient

être lancées pour une déviation : j'ai fait un pari sur l'avenir », sourit Cyril, qui s'est laissé cinq à dix ans pour voir l'évolution de la situation.

Justin MOUREZ

## Le maire Michel Frison optimiste

« On ne mènerait pas des études avec un tel coût si le sujet n'était pas pris au sérieux. » Le maire de La Roche de Rame se veut optimiste sur une déviation de la RN 94 d'ici quelques années. « Les politiques du département ont bien compris l'enjeu, ils s'en sont emparés. On n'aura peut-être pas le projet parfait, mais il y aura moins de nuisances, espère Michel Frison. Et on pourra entrevoir des perspectives pour le village, envisager l'après-déviation. » Notamment redensifier le bourg, où 87 logements sont vacants.



Comme le « bar fantôme » : de nombreuses activités et habitations ont été abandonnées. Photo Le DL/J.M.

## Quatre scénarii et une variante rejetée

Mercredi 29 septembre en soirée, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Paca, le cabinet Verdi et Nicaya conseil ont présenté aux habitants les quatre variantes d'une déviation et les aménagements nécessaires de la RN 94 sans que celle-ci soit déviée.

En 2016, des fonds (quelque 470 000 euros tout de même) avaient été alloués à des études sur une éventuelle déviation de la route nationale. Un dossier relancé après visite en septembre 2018 de la ministre des Transports Élisabeth Borne.

## ■ 7 700 véhicules par jour

Ces études, sous maîtrise d'ouvrage de la Dreal, ont démarré il y a un an. Elles doivent s'achever d'ici la fin de l'année et présenter un dossier solide aux minis-

tères.

« Cela fait presque 20 ans que l'on attendait cette réunion », a souligné devant l'assemblée le maire de La Roche-de-Rame, Michel Frison. Rappel des nuisances (bruit, pollution, vitesse...), point sur le trafic (7 700 véhicules par jour en moyenne traversent le village, dont 5 à 6 % de poids lourds), puis présentation des scénarii.

Deux envisagent une déviation depuis l'entreprise de chalets, à l'entrée sud du village, suivant la voie ferrée. Seulement, cela nécessitera un ouvrage d'art passant sur le chemin de fer, soit directement à la sortie nord, soit un peu plus loin. À la découverte du visuel du pont, les habitants sont stupéfaits : celui-ci devrait avoir un arc-boutant de 35 mètres de haut. De quoi boucher la vue sur la montagne...

Les deux autres variantes envisagent de passer par-delà la voie ferrée et la Durance. Il faudrait là deux ponts supplémentaires au-dessus de la rivière sans endommager son lit.

Il y a aussi le scénario sans déviation : avec une portion agrandie à 30 km/h et plusieurs bâtiments rasés au niveau du goulet d'étranglement. « Mais on a bien compris que vous ne voulez pas de cette version, tempèrent les intervenants. Mais nous n'avons pas le choix, il faut l'étudier aussi. »

J.M.



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

DREAL PACA

AMENAGEMENT RN 94 AU DROIT DE LA  
ROCHE DE RAME

Atelier n°2

12/10/2021

Synthèse

# TABLE DES MATIERES

<b>1</b>	<b>Rappels.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Synthèse.....</b>	<b>4</b>
2.1	Déroulement de l'atelier .....	4
2.2	Synthèse des échanges en plénière .....	4
2.3	Synthèse des ateliers.....	6
2.3.1	<i>Variantes en déviation en tracé neuf</i> .....	6
2.3.2	<i>Variante aménagement sur place</i> .....	7
<b>3</b>	<b>Les suites du processus.....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Annexes.....</b>	<b>9</b>
4.1	Restitution littérale variante 1 – Durance voie ferrée courte.....	9
4.2	Restitution littérale variante 2 – Durance voie ferrée longue .....	10
4.3	Restitution littérale variante 3 – Plaine longue .....	11
4.4	Restitution littérale variante 4 – Plaine courte .....	11
4.5	Restitution littérale aménagement sur place .....	12
4.6	Liste des 36 participants.....	13

# 1 Rappels

---

La commune de la Roche de Rame est traversée par la RN94, axe principal structurant du réseau routier des Hautes-Alpes qui dessert la haute vallée de la Durance, assure la liaison entre Gap et Briançon et constitue une des liaisons avec le Nord et l'Italie.

L'objectif principal du projet d'**aménagement de la RN94** est de moderniser cet axe au niveau de la **traversée de la commune de la Roche de Rame**, selon les objectifs suivants :

- Assurer aux usagers de la RN94 et aux riverains des conditions de sécurité satisfaisantes ;
- Assurer aux usagers de la RN94 des conditions de circulation satisfaisantes en termes de fluidité et de fiabilité des temps de parcours ;
- Maintenir une insertion dans l'environnement correcte ;
- Améliorer la qualité de vie des riverains et favoriser les activités touristiques du territoire.

En 2017, une commande ministérielle a mandaté la DREAL PACA pour étudier les suites du projet.

Le Comité de Pilotage du 22 février 2019 a entériné le choix de trois variantes de tracé. La **Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL PACA)**, maître d'ouvrage du projet, s'est engagée dans l'approfondissement des études d'opportunités pour valider la faisabilité des variantes retenues.

En parallèle, une démarche de travail concerté avec les élus, les acteurs locaux et la population est engagée entre mai et septembre 2021 :

- 6 mai 2021 : **réunion publique** de lancement et de présentation des modalités de la concertation au grand public ;
- 17 juin 2021 : **atelier n°1** - approfondissement et enrichissement des orientations prioritaires de développement de la commune
- 29 septembre 2021 : **réunion publique** de présentation des variantes
- 12 octobre 2021 : **atelier n°2** - qualification des propositions de variantes

Les contributions issues de la concertation continue permettront au maître d'ouvrage d'adapter et d'ajuster les différentes variantes étudiées avant leur validation en Comité de Suivi.

*Les éléments ci-dessous présentent la synthèse des principaux points qui ont émergé des échanges en plénière et en atelier. Les productions littérales de l'ensemble des ateliers sont jointes en annexe.*

## 2 Synthèse

---

### 2.1 Déroulement de l'atelier

L'atelier n°2 qui s'est déroulé le 12 octobre 2021 à la salle polyvalente de la Roche de Rame a réuni 36 participants (*cf. liste des participants en annexe*).

Après un accueil de M. Frison, Maire de la Roche de Rame, les échanges se sont organisés autour de 3 principaux temps :

- Rappel en plénière des variantes d'aménagement étudiées et complément d'information à la suite de la réunion publique du 29/09/2021 ;
- Travail en atelier de qualification des variantes ;
- Partage en plénière des résultats des ateliers et enrichissement par les participants.

La synthèse ci-dessous restitue les échanges qui ont eu lieu en plénière et les principaux éléments émergents des ateliers.

### 2.2 Synthèse des échanges en plénière

#### Concernant les raccordements et carrefours

- Les participants souhaiteraient avoir des précisions sur le type de raccordement prévu pour accéder à Champcella / Freissinières dans les différentes variantes d'aménagement en déviation.
  - Le choix d'un carrefour en T semble relativement dangereux pour certains, voire impossible à utiliser en cas de forte circulation ;
  - Ils rappellent qu'au-delà d'un accès routier à Champcella / Freissinières, cette voie permet également de raccorder la voie verte.
- *Louis Vanuxem, du bureau d'étude Verdi, précise que si l'étude comprend à ce stade le principe du maintien de l'accès, le type d'accès n'est pas encore figé. Deux solutions sont effectivement possibles :*
  - *Option 1 : rétablir le point d'échange avec un carrefour en T*
  - *Option 2 : réaliser un passage inférieur avec raccordement au nord*
- Des participants s'interrogent sur la capacité des ronds-points par rapport à un carrefour T à permettre la fluidité du trafic en période de forte fréquentation.
- *Louis Vanuxem souligne que quel soit les types de raccordements retenus, ces derniers devront être dimensionnés en cohérence avec le trafic attendu pour assurer un bon écoulement des flux et une déviation attractive.*
- Michel Moynier, élu à la Roche de Rame, ajoute que les carrefours aménagés, notamment au sud, devront également prendre en compte :
  - L'accès au lac, en lien avec la typologie des personnes qui le fréquente (famille avec enfants)
  - Un accès facilité à la Roche de Rame

- Un participant souhaite savoir si deux ronds-points sont envisageables sur une même commune, à savoir en entrée nord et en entrée sud de déviation.
  - *Cédric Mary, précise qu'il est possible d'avoir plusieurs ronds-points sur à condition de respecter les normes et l'inter-distance réglementaire ;*
  - *Au besoin, l'accès à Champcella pourra être rétabli sur un des deux ronds-points.*

### **Durée des travaux et horizon de mise en service**

- En réponse à une question des participants Cédric Mary, DREAL PACA, rappelle que la date de démarrage des travaux, et donc de livraison des aménagements, dépend de plusieurs facteurs et notamment :
  - Du choix de la variante retenu
  - Du résultat des études (environnementales notamment)
  - De l'accord des partenaires financiers...
- À ce stade, le maître d'ouvrage et son maître d'œuvre planifient 3 à 4 ans de chantier pour une mise en service à l'horizon 2030.

### **Coût des aménagements**

- Les participants souhaitent savoir si les coûts des différentes variantes seront présentés à la concertation, notamment en raison de l'impact que ce dernier pourrait avoir sur le choix d'une variante préférentielle.
- *Cédric Mary confirme que les coûts feront partie des différents critères de comparaison des variantes et de positionnement des co-financiers.*
  - *Le chiffrage des variantes est en cours. Il reste notamment à évaluer le montant des ouvrages d'art et des ouvrages de décharge liés ;*
  - *Une première évaluation des coûts sera établie pour le comité de pilotage ;*
  - *Ces éléments seront présentés en concertation L103.2 / enquête publique.*

### **Mesures anti-bruit**

- Un participant questionne le maître d'œuvre sur les horizons d'intégration des aménagements anti-bruit dans le projet ;
- Louis Vanuxem, Verdi, précise que les mesures anti-bruit doivent être présentées dans le dossier d'enquête publique. La réalisation des aménagements anti-bruit se fait elle en fin de travaux.

### **Relocalisation des entreprises**

- L'ensemble des aménagements en déviation vont avoir un impact sur les entreprises CGA Chalet bois et Lelièvre recyclage et nécessiter leur relocalisation ;
- Michel Frison, Maire de la Roche de Rame, rappelle que si la délocalisation des entreprises est souhaitable, celle-ci doit être travaillée avec la Communauté de communes et la commune. Un important travail d'accompagnement sera ainsi à conduire auprès de ces acteurs économiques.

## 2.3 Synthèse des ateliers

Au cours des ateliers, les participants ont pu donner leur avis sur les points forts / points faibles de chaque variante étudiée et proposer des pistes d'amélioration.

Les qualifications portées sur chaque variante sont restituées en annexe. Les éléments ci-dessous présentent une synthèse des points portés à l'attention du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre dans le travail sur les variantes.

### 2.3.1 Variantes en déviation en tracé neuf

#### Remarques et pistes d'amélioration générales

- L'ensemble des variantes étudiées apportent une solution aux problématiques rencontrées actuellement dans le centre-ancien en traversée de la Roche de Rame ;
  - Éloignement des nuisances du centre du village ;
  - Sécurisation des entrées nord et sud.
- Les variantes de déviation courtes « v1 Durance voie ferrée » et « v4 Plaine » n'apparaissent pas, pour certains participants, comme des déviations complètes :
  - Elles ne permettent pas de résoudre les problématiques de sécurisation des carrefours accidentogènes, notamment de Géro et de la Ruine ;
  - Elles reportent des nuisances, sonores notamment, sur les hameaux Bonnaffés, Pra Paret, Frairies ;
  - Proximité d'un ouvrage d'art qui va fortement impacter le paysage
- Les variantes de déviation longues « V2 Durance voie ferrée » et « V3 Plaine » sont en comparaison des variantes courtes plus complètes :
  - Elles prennent mieux en compte l'ensemble du linéaire de la Roche de Rame, à savoir le centre ancien et les hameaux.
  - Pour certains, ces variantes pourraient être améliorées en positionnant plus en amont l'entrée nord de la déviation (*cf. remarques et pistes d'amélioration sur l'entrée nord de la déviation*) pour éloigner le tracé des hameaux.
- Intégrer dans le projet les mesures d'accompagnement, notamment de protection anti-bruit.
- Les participants s'interrogent sur le coût des différentes variantes et notamment des variantes longues.
- Pour faciliter la compréhension et la visualisation des différentes variantes, des participants demandent à avoir des coupes altimétriques sur la totalité du linéaire en complément des coupes présentées sur les ouvrages d'art.

#### Remarques et pistes d'amélioration sur l'entrée Sud de la déviation

- Proposer des variantes avec un démarrage de la déviation au niveau de la zone d'activité du Planet
- Privilégier une option de raccordement avec giratoire à une option de raccordement en carrefour en T :

- Un giratoire permet de limiter l'impact sur le rocher de la Calla, de faciliter l'accès au lac et de libérer des places de parking ;
- Il est noté que le giratoire proposé dans les 2 variantes « Plaine » est le moins impactant ;
- Important de prendre en compte dans cet accès la fluidité de la circulation en cas de fort trafic et l'accessibilité au lac depuis le nord.

### **Remarques et pistes d'amélioration sur l'entrée Nord de la déviation**

- Traitement du raccordement Nord déviation / RN 94
  - Limiter au maximum la consommation de terres agricoles cultivées :
    - Consommer un minimum de terres agricoles ;
    - Rétablir les accès des terres agricoles pour limiter les délaissés agricoles ;
  - Réduire l'emprise du raccordement et l'envergure des rétablissements : étudier la réalisation d'un carrefour en T en plan plutôt qu'un giratoire ;
  - Étudier un raccordement plus au nord, en faisant se raccorder la déviation dans la plaine entre les derniers hameaux de la Roche de Rame et la pisciculture pour limiter l'impact sonore et visuel sur les hameaux (altimétrie moins haute → ouvrage d'art moins imposant).
- Intégrer dans le projet la sécurisation des carrefours accidentogènes : Géro, Bonnaffés, la Ruine ;
- Montrer les mesures de protection acoustiques qui seront mises en place pour la déviation ;

### **Remarques et pistes d'amélioration sur les connexions**

- Travailler un accès direct voiture sécurisé à Champcella ;
- Prendre en compte la continuité modes doux et voies vélos :
  - Assurer la continuité mode doux et la connexion à la route des espagnols / voie verte de l'Argentièrre via un passage souterrain sécurisé au niveau de la route du pont des traverses ;
  - Intégrer dans l'aménagement, le projet de la mairie de poursuite de la voie verte et piste cyclable jusqu'à Saint-Crépin.
- Étudier la possibilité de création d'un accès direct au site gallo-romain de la Rama

#### **2.3.2 Variante aménagement sur place**

- Les participants ne soulignent pas de points positifs sur cet aménagement :
  - L'aménagement sur place vient de leur point de vue aggraver les problèmes et nuisances existantes : sécurité, pollution, bruit, aspect touristique du lac...
  - Il ne permet pas de valoriser, voire dévalorise, les investissements réalisés ;
  - De fortes résistances sont exprimées face à la démolition de bâtiments, bâtiment des Croquignards notamment.
  - Pas de valorisation, voire dévalorisation des investissements réalisés

- Parmi les mesures d'accompagnement de l'aménagement sur place :
  - Des participants soulignent l'intérêt de certaines mesures intéressantes : radar tronçon, traitement des carrefours dangereux de Géro et la Ruine ;
  - Au-delà des panneaux, le projet pourrait être amélioré pour intégrer des mesures pour contraindre les conducteurs à respecter réellement les limitations de vitesses ex. ronds-points en entrée de village pour inciter au ralentissement.
- Les participants s'interrogent sur le devenir des habitants des bâtiments démolis. Le maître d'ouvrage précise que toutes démolitions impliquent au préalable des procédures d'acquisition et si nécessaire de relogement des locataires.

### 3 Les suites du processus

---

- Poursuite du travail technique
  - Études techniques
  - Travail d'enrichissement / ajustement des variantes suite à la concertation continue
  - Préparation du dossier de concertation publique
- Comité de pilotage
- Comité de suivi
- Concertation publique : 1er trimestre 2022

## 4 Annexes

---

### 4.1 Restitution littérale variante 1 – Durance voie ferrée courte

#### Points positifs

- Raccordement en T au sud plus pertinent qu'un giratoire → de risque de congestion
- Variante qui apporte une solution aux problèmes du centre-bourg
- Giratoire au sud plus pertinent pour l'accès au lac

#### Points négatifs

- Variante courte n'est pas une déviation complète : ne comprend qu'une moitié de village
- Ouvrage si proche va défigurer le village
- Raccordement en T au sud est dangereux → idem au nord (congestion, danger)
- Plus de nuisances sonores
- Sécurisation du carrefour de la Ruine
- Consommation de terres agricoles actuellement cultivées
- Rapprochement du tracé des Frairies

#### Pistes d'amélioration

- Présenter une coupe altimétrique de la variante entière (pas uniquement des ouvrages) → découpe avec relevé altimétrique
- Mettre en place un giratoire en raccordement nord / ou un échangeur
- Pas de tourne à gauche possible vers le lac, lorsqu'on arrive du nord

## 4.2 Restitution littérale variante 2 – Durance voie ferrée longue

### Points positifs

- Meilleur rapport qualité / prix
- Une vraie déviation : va au nord du village
- Rond-point au Sud facilite l'accès au lac
- Permet de restituer de l'espace de stationnement
- Tracé plus régulier
- Ponts moins élevés

### Points négatifs

- Bruit Pra Paret
- Question du traitement de l'accès du planet
- Emplacement du carrefour Bonnafès / Gero pas pris en compte (accidentogène)
- Impact visuel pour les hameaux
- Raccordement mode doux route des espagnols
- Question de bouchons en cas de rond-point en lien avec le fort trafic
- Sécurité traversée accès Champcella

### Pistes d'amélioration

- Rétablir les accès des terres agricoles
- Travailler l'accès en voiture à Champcella
- Continuité de la piste cyclable : passage en souterrain
- Remonter plus au nord le point de raccordement : faire sortir la déviation dans la plaine entre les hameaux et la pisciculture et sans rond-point
- Au nord créer un échangeur / carrefour plan plutôt qu'un rond-point
- Mesures de protection acoustique
- Raccordement plus au Sud pour intégrer le Planet
- Carrefour plan au nord
- Consommer moins d'espaces agricoles

### 4.3 Restitution littérale variante 3 – Plaine longue

#### Points positifs

- Rond-point nord permet diminution de la vitesse
- Entrée nord et sud sécurisées
- Éloignement des nuisances pour le centre du village

#### Points négatifs

- Nuisances acoustiques aux Bonnaffés et Pra Paret
- Pourquoi rond-point pas plus au nord → mise à l'écart des hameaux nord
- Trop d'ouvrages
- Passe sur le territoire du Champcella

#### Pistes d'amélioration

- Prévoir un ouvrage pour mobilités douces – route pont des Traverses

### 4.4 Restitution littérale variante 4 – Plaine courte

#### Points positifs

- Moins d'impact sur Calla
- Baisse du bruit sur centre-bourg

#### Points négatifs

- Attention risque coût
- Hameaux Nord non pris en compte (hameaux Pra Paret et Bonnaffés)
- Impact agricole
- Accès ZA Planet non pris en compte
- Gestion et sécurisation des carrefours Nord (Géro / Bonnaffés) et Ruine, non prise en compte

#### Pistes d'amélioration / risques et points de vigilance (attention)

- Attention aux délaissés agricoles et des liaisons agricoles
- Liaisons modes doux
- Accès direct Rama (site gallo-romain) ?
- Accès giratoires (facilités accès RdR) Sud et Nord
- Baisse des caractéristiques des rétablissements de la RN94 pour diminuer les impacts agricoles ?
- Liaison accès pistes cyclables Argentières ?
- Poids lourds + coupes sur l'ensemble des variantes

## 4.5 Restitution littérale aménagement sur place

### Points positifs

- Pas d'avis positifs relevé sur l'aménagement sur place
- Nota MOA :
  - Radar tronçon
  - Réduction des nuisances sonores existantes
- Amélioration du transport scolaire au nord
- Traitement des carrefours dangereux : Géro, la Ruine

### Points négatifs

- Aggravation de la sécurité des habitants
- Aggravation de la pollution
- Aggravation du bruit
- Maintien dangerosité transport matières dangereuses
- Dégradation urbaine
- Suppression du masque bâti pour quartier des ducs / Frairie
- Idem en vis à vis + parc
- Maintien ou aggravation d'une situation difficile au niveau du marché
- Aspect touristique du lac
- Forte résistance à la destruction des Croquignards

### Pistes d'amélioration

- Création de ronds-points d'entrée de village

# COMPTE-RENDU DE LA MUNICIPALITÉ SUITE À L'ATELIER DE COMPARAISON DES VARIANTES DU 12 OCTOBRE 2022.



Faisant suite à la réunion publique du mercredi 29 septembre lors de laquelle les variantes d'aménagement avaient été présentées aux participants, l'atelier de ce mardi 12 octobre a permis, après un rapide retour sur le contexte et la synthèse de la réunion publique, de travailler sous la forme d'un forum ouvert sur les 5 variantes proposées (4 de déviation et 1 d'aménagement sur place).

Le plan de chaque variante était affiché en grand format et divers documents issus du diaporama présenté en amont de l'atelier (diaporama incluant les observations de la réunion publique du 29 septembre) étaient disposés sur une table permettant ainsi aux 40 personnes présentes de disposer d'un maximum d'éléments afin de pouvoir s'exprimer sur les points forts, les points faibles et les améliorations à apporter sur chacune des variantes.

**À l'issue de cet atelier il apparaît que la variante 2, dite «Durance voie ferrée longue» est la variante qui reçoit l'adhésion du plus grand nombre.** Cependant, de nombreuses questions sont posées sur les carrefours Sud et Nord (carrefour en T ou rond-point, positionnement de ceux-ci), sur l'accès à Freissinières et Champcella... des éléments qui devront être étudiés afin de proposer une variante la plus adaptée possible à la circulation (fluidité, sécurité, facilité d'entrée et de sortie du village et des hameaux desservis par la déviation).

La municipalité remercie la population pour sa participation active lors de cet atelier.

La concertation publique règlementaire se déroulera dans le courant du premier trimestre 2022 afin de valider la variante préférentielle.

Cette concertation fera l'objet d'une réunion publique.

# Considérants pris en compte

## Conditions de réussites

- **Impact minime sur les habitants**
  - Insertion paysagère en harmonie avec le terrain : impact environnemental limité
  - Limitation des nuisances
- **Aménagement de ronds points ou bretelles et signalisation attractive**
  - Mise en avant du cadre local
  - Régulation de la vitesse en amont de la déviation : fluidifier le trafic en période d'affluence
- **Mise en œuvre d'un plan de déplacement interne : mobilités douces et liaison entre hameaux**
- **Aménagement des capacités d'accueil du village et réouverture des commerces**
- **Raccordement au Sud avant la ZA du Planet et au Nord au niveau du Torrent de l'Ascension**
- **Être mis à l'écart des flux tout en pouvant accéder facilement à la Roche de Rame**

## Risques

- **Impact environnemental (construction) et risques de dégradation du milieu naturel**
- **Augmentation des nuisances : sonores, impact visuel...**
- **Mise en péril de la fluidité du trafic : mauvais positionnement et proportionnement des entrées / sorties**
- *Risque de perte de l'attractivité du village si les connexions ne sont pas bien traitées : baisse de la fréquentation liée à la diminution du flux routier*
- *Que la déviation n'englobe pas tous les hameaux du nord du village*

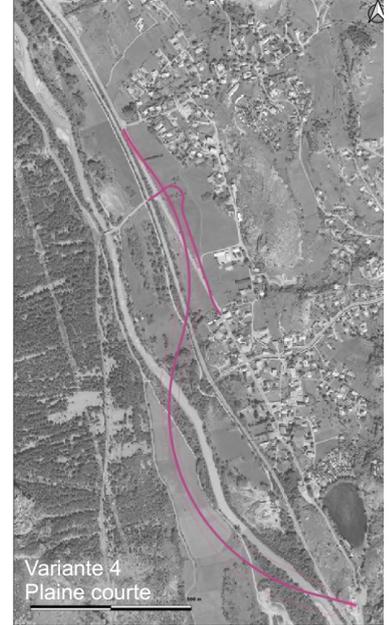
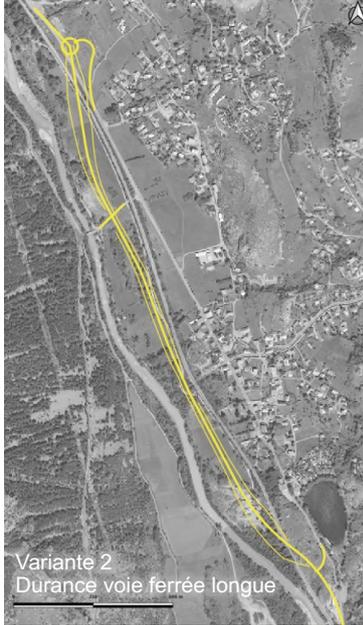
19

# Considérants techniques pris en compte

- **Zone inondable de la Durance**
  - Transparence des ouvrages
  - Pérennité de l'infrastructure nouvelle
- **Normes routières**
  - Respect des caractéristiques routières : rayons, déclivité, carrefours...
  - Création d'une infrastructure sûre et lisible pour maximiser le report de la circulation sur la déviation
- **Contraintes ferroviaires :**
  - Un minimum d'impact sur le domaine ferroviaire et son exploitation
  - Ne pas affecter la stabilité de la voie

20

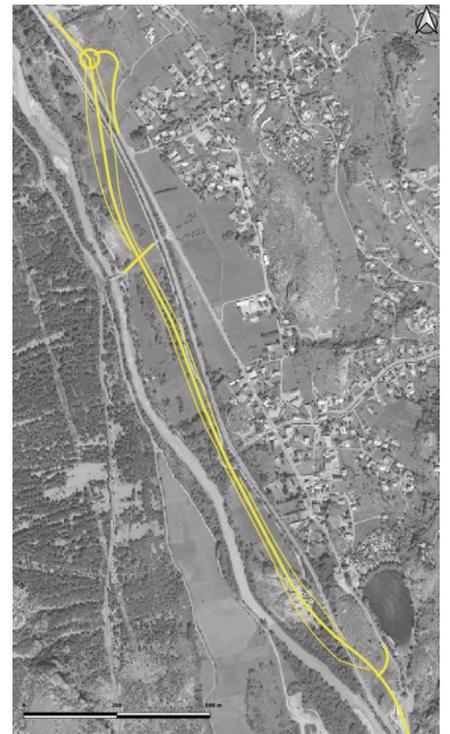
## 4 variantes de déviation en tracé neuf



### Variante 2 : Déviation Durance voie ferrée longue

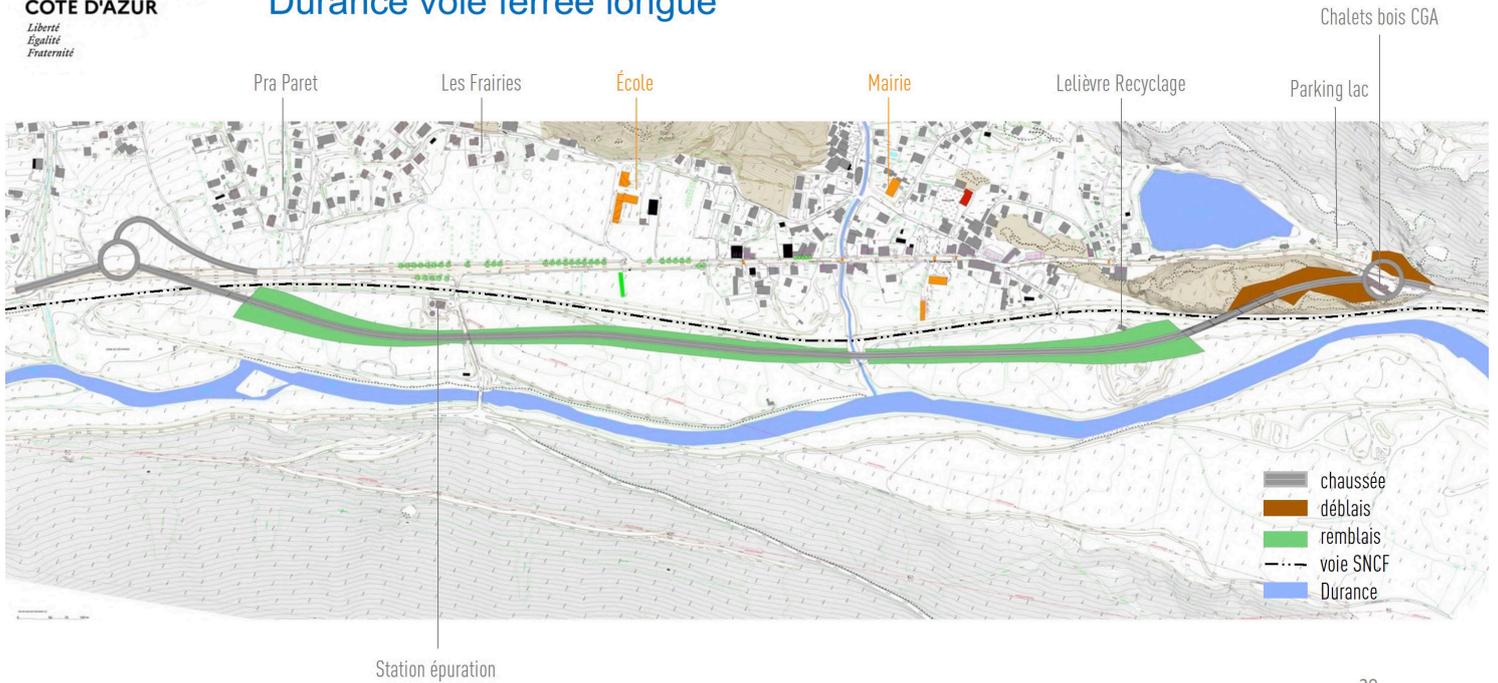
#### Principales caractéristiques

- Passage le long de la voie ferrée, de l'autre côté du village avec 2 ouvrages majeurs de franchissement de la voie ferrée
- « Traversée » de l'entreprise Lelièvre (= variante 1)
- Raccordement à la RN94 existante :
  - Au nord, au niveau des Bonnaffés par un carrefour giratoire
  - Au Sud, au niveau de l'entreprise de chalets CGA par une traversée du rocher de la Calla (= variante 1)
- Rétablissement du carrefour avec la RD38 (Pont des Traverses)



## Variante 2 : déviation

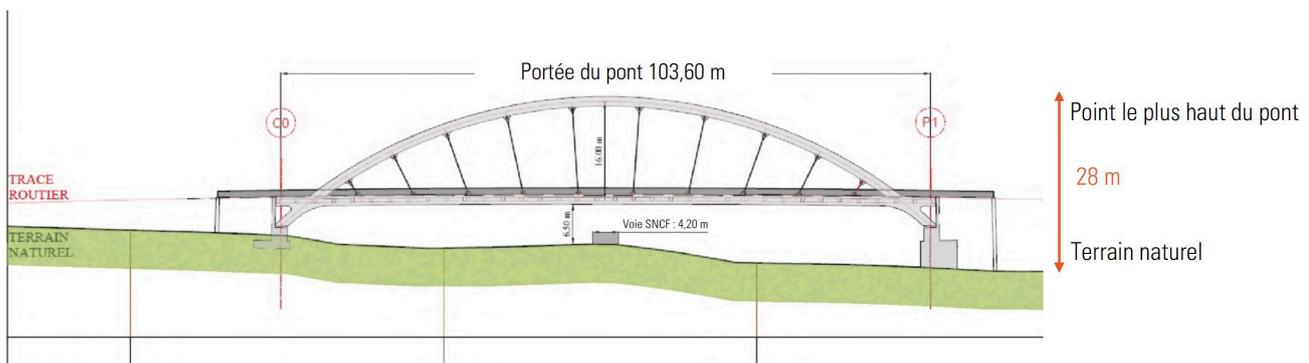
### Durance voie ferrée longue



29

## Variante 2

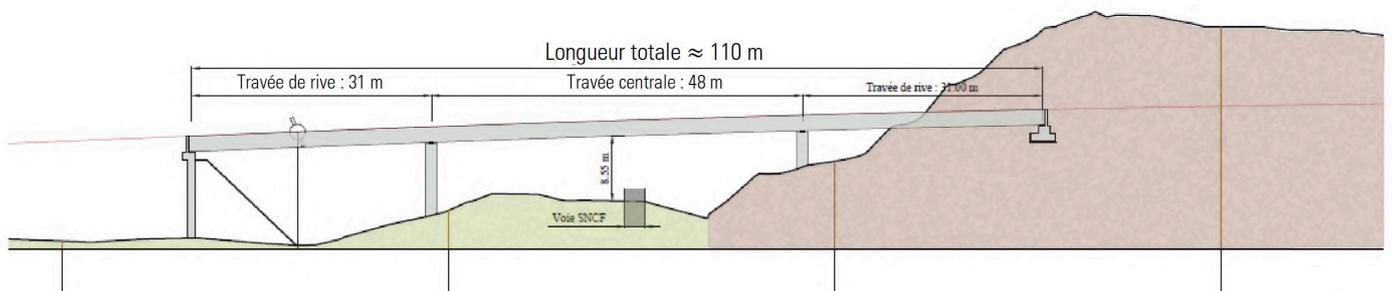
### Durance voie ferrée longue – ouvrage nord



30

## Variantes 2

### Durance voie ferrée longue – ouvrage sud



31

## Précisions choix ouvrage d'art en traversée nord de voie ferrée

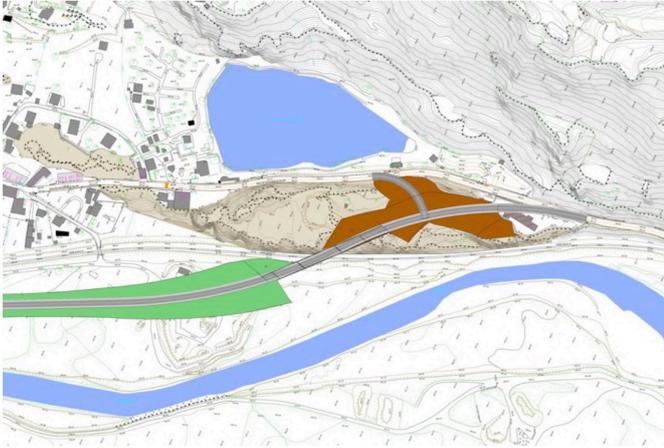
- Le maître d'œuvre recommande le choix d'un ouvrage type « bow-string » plutôt que « pont poutre » pour le franchissement nord de la voie ferrée
- Ce choix est lié :
  - À la portée des ouvrages (longueurs de franchissement) dépendant des contraintes de jumelage avec la voie ferrée pour l'implantation des appuis
  - Au respect du gabarit SNCF
  - Aux contraintes de raccordement au niveau des voies existantes et notamment la RN94
  - À l'insertion de l'ouvrage dans son environnement
- À titre informatif :
  - Épaisseur de tablier nécessaire : Bowstring  $\approx$  1,5 à 2 m. - Pont poutre  $\approx$  6 à 8 m.
  - Implique en cas de pont poutre de rehausser le niveau de la déviation pour maintenir le gabarit SNCF
  - Induit des talus plus importants et des conséquences sur les possibilités de raccordement

32

## Variante 2 : déviation

Durance voie ferrée longue – 2 options de raccordement sud

Carrefour en T



Giratoire



*Nota : à la demande de la municipalité, en fonction de la variante retenue, un raccordement plus au sud du carrefour en T pour faciliter l'accès au parking du lac pourra être étudié ultérieurement avec l'avancée des études*

33

## Variante 2 : déviation

Durance voie ferrée longue – insertion paysagère



### Dimension ouvrage

Hauteur 28 m (point le plus haut)

Hauteur 12 m (entre la plaine et le tablier du pont)

34

## Illustrations / intégration paysagère

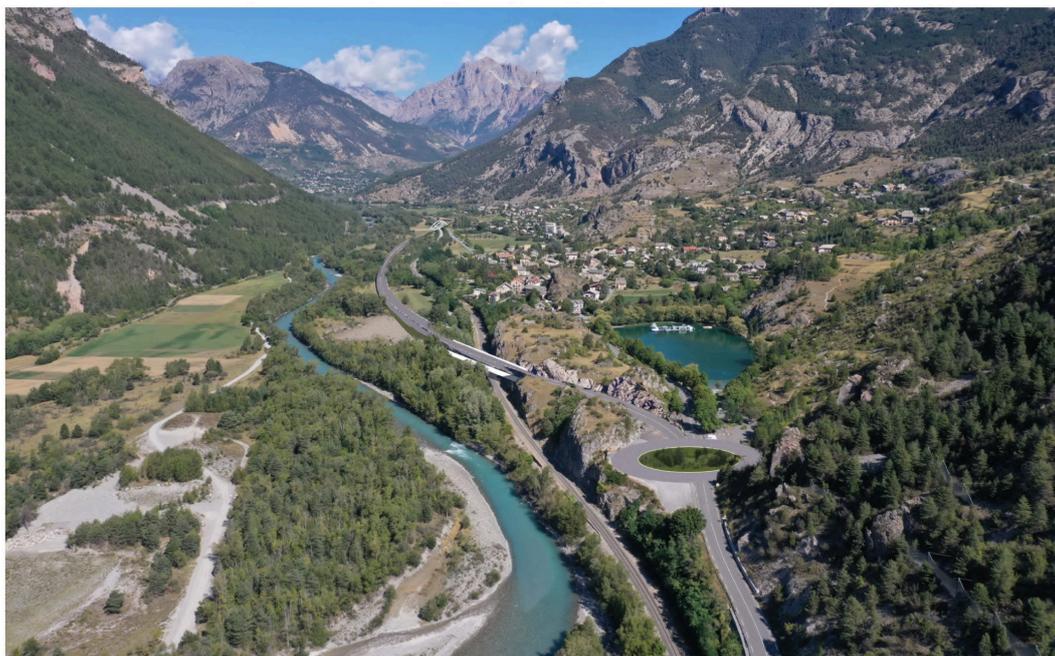
Vue depuis le pont des Bonnaffés vers le sud – déviations longues



52

## Illustrations / intégration paysagère

Vue depuis l'entrée Sud – déviation « Durance voie ferrée » longue (v2)  
avec option rond-point



58

# VARIANTE 1

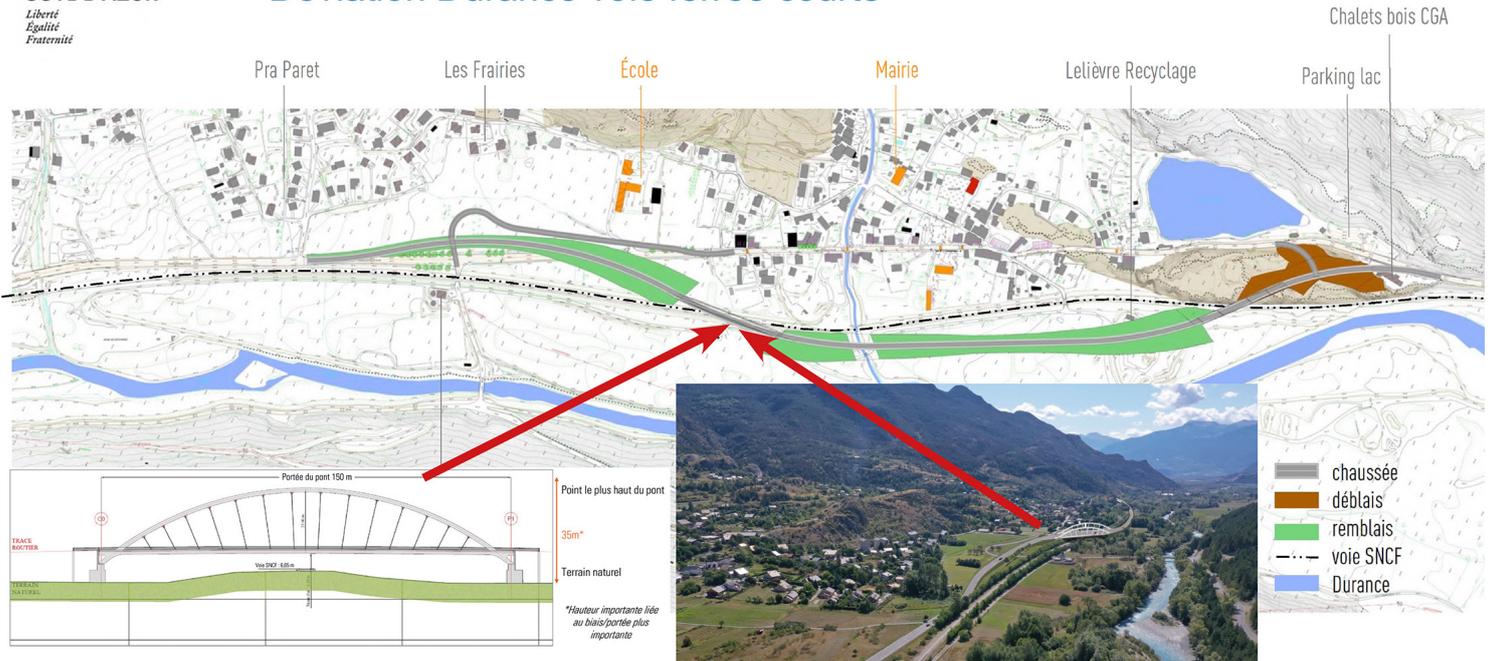
## FORT IMPACT VISUEL SUR LE VILLAGE DE L'OUVRAGE D'ART AU NORD

### SITUATION TROP PROCHE DU GROUPE SCOLAIRE

PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR  
Liberté  
Égalité  
Fraternité

## Variante 1

### Déviation Durance voie ferrée courte



PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR  
Liberté  
Égalité  
Fraternité

## Illustrations / intégration paysagère

### Vue depuis la sortie Nord du village – déviations courtes





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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

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

CLIMAT -  
AIR -  
ENERGIE

BIODIVERSITÉ -  
EAU - PAYSAGES

PRÉVENTION  
DES RISQUES

AUTORITÉ  
ENVIRONNEMENTALE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE

TRANSPORTS -  
INFRASTRUCTURES -  
VÉHICULES

LOGE  
CONSTR  
FON

Accueil > Transports - Infrastructures - Véhicules > Les projets d'infrastructures routières > Opérations routières en cours et en droit de la Roche de Rame > Présentation de l'opération

## TRANSPORTS - INFRASTRUCTURES - VÉHICULES

Espace Transport public routier

Réception (homologation) des  
véhicules  
et surveillance des centres de  
contrôle technique

Les projets d'infrastructures  
routières

Notre organisation

Opérations routières en  
cours et en projet

Demi-Echangeur A55-Jas  
de Rode

Modernisation des RN85 et  
RD1075 entre Grenoble et  
Sisteron

LEO - Liaison Est Ouest à  
Avignon

A 54 Contournement  
autoroutier d'Arles

Contournement de  
Martigues / Port-de-Bouc

RN85 - Aménagement de

### Présentation de l'opération



publié le 15 avril 2022

Le projet consiste à réaménager la RN 94 au droit de la Roche de Rame, en répondant aux objectifs suivants :

- Assurer aux habitants et usagers de la RN94 des conditions de sécurité satisfaisantes ;
- Assurer aux usagers de la RN94 des conditions de circulation satisfaisantes en termes de fluidité et de fiabilité des temps de parcours ;
- Garantir une bonne insertion du projet dans son environnement ;
- Améliorer la qualité de vie des habitants et favoriser l'attractivité touristique du village.

Le projet d'aménagement de la RN94 au droit de la Roche de Rame est cadré par des contraintes intangibles, telles que la présence du lit mineur de la Durance et de la voie ferrée Paris/Briançon. Plusieurs variantes sont donc en cours d'étude et de conception afin de répondre aux enjeux environnementaux, de prendre en compte les demandes locales et contraintes du site.

Des études techniques de trafic, acoustiques et hydrauliques permettent de vérifier la faisabilité et l'opportunité des différentes variantes. En parallèle une démarche de concertation continue est engagée pour venir alimenter la réflexion sur l'opportunité des différentes variantes. Ces dernières sont au nombre de cinq : 4 variantes de déviation dans la plaine de la Durance et une variante d'aménagement en place de la RN 94.

Retrouvez plus d'informations sur l'opération de la Roche de Rame sur la fiche d'opération :

[ROCHE DE RAME - Fiche d'opération](#) (format pdf - 232.3 ko - 18/03/2022)

# RN 94 / TRAVERSÉE DE LA ROCHE DE RAME

Objectifs de l'opération.....	<u>1</u>
Contexte territorial.....	<u>1</u>
Description de l'opération.....	<u>2</u>
Caractéristiques techniques.....	<u>2</u>
Avancement de l'opération et échéances prévisionnelles.....	<u>3</u>
Volet financier.....	<u>4</u>

## Objectifs de l'opération

La commune de la Roche de Rame est traversée par la RN94, axe principal structurant du réseau routier des Hautes-Alpes qui dessert la haute vallée de la Durance, assure la liaison entre Gap et Briançon et constitue une des liaisons avec le Nord et l'Italie.

Le projet vise à réaménager la RN94 au droit de la Roche de Rame, en répondant aux objectifs suivants :

- Assurer aux habitants et usagers de la RN94 des conditions de sécurité satisfaisantes ;
- Assurer aux usagers de la RN94 des conditions de circulation satisfaisantes en termes de fluidité et de fiabilité des temps de parcours ;
- Garantir une bonne insertion du projet dans son environnement ;
- Améliorer la qualité de vie des habitants et favoriser l'attractivité touristique du village.

## Contexte territorial

### Le territoire en quelques mots

- Localisée dans les Hautes-Alpes, la **Roche de Rame appartient à la communauté de communes du Pays des Écrins**. Elle bénéficie d'une **situation géographique privilégiée et d'un environnement de qualité** : vallée de la Durance, localisation entre le Parc national des Écrins et le Parc naturel régional du Queyras, présence d'un lac d'origine glaciaire, espaces naturels préservés, ...
- Dans cette commune rurale de 813 habitants<sup>1</sup>, **l'urbanisation s'est principalement développée en fond de vallée en rive gauche de la Durance, le long de l'axe routier et autour de différents hameaux** qui composent aujourd'hui le village de la Roche de Rame ;
- **Majoritairement résidentielle, la commune abrite quelques PME** (ZA du Planet, recyclage carrosserie) **et TPE** qui interviennent notamment dans les secteurs du BTP et de l'artisanat. Le **secteur touristique est lui en développement autour du sport et des activités de pleine nature** ;
- La RN 94, qui traverse le village, est identifiée comme une importante source de nuisances par les habitants (flux routiers, problème de régulation de vitesse, manque de stationnements, nuisances sonores...).

<sup>1</sup> Source : Insee, RP 2018

## Les enjeux socio-économiques

Le projet s'inscrit sur un axe principal structurant du réseau routier des Hautes Alpes, la RN94, dont le trafic, globalement en hausse, s'intensifie annuellement lors de pics saisonniers (estival et hivernal).

Les enjeux du réaménagement de la RN94 au droit de la Roche de Rame sont, notamment :

- L'**apaisement de la traversée de la Roche de Rame** pour les habitants et les visiteurs de passage ;
- La **résolution des difficultés de croisement** engendrée par le goulot d'étranglement au secteur « Les Queyras »
- La **contribution au projet de développement local** : requalification du cœur de village, développement de mobilités douces, développement touristique... ;
- La **maîtrise des enjeux techniques** : géotechnique, hydraulique (zone inondable Durance et affluents), hydrogéologique (fonctionnement du lac)...
- La **préservation** de la richesse écologique des espaces naturels et du cadre de vie.

## Description de l'opération

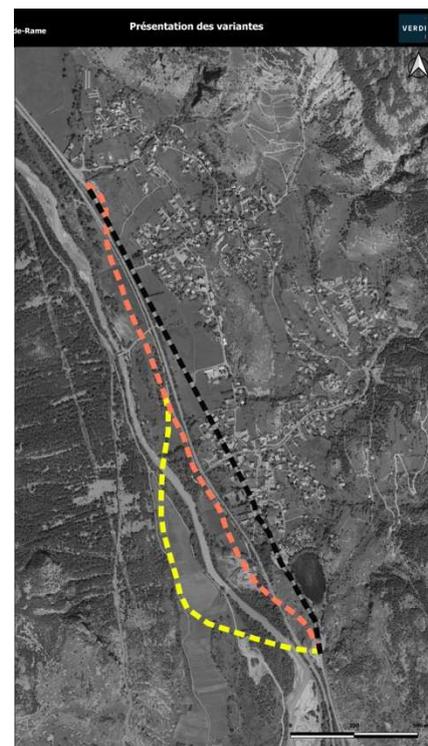
### Description générale

En 1999, une Déclaration d'Utilité Publique a été obtenue pour réaliser une déviation de la RN94 sur la commune de la Roche de Rame. Inscrite au CPER 2001-2006 pour 19,4 M€, la DUP du projet est rendue caduque en 2005 en raison de l'augmentation du coût de l'opération à 50M€ (voie ferrée à dévier).

En 2017, une nouvelle commande ministérielle a mandaté la DREAL PACA pour étudier les suites du projet.

Le Comité de Pilotage du 22 février 2019 a entériné l'étude de trois variantes de tracé que la DREAL PACA s'est engagée à approfondir à travers des études d'opportunités qui vise à valider leur faisabilité :

- Variante n°1 : **déviati on plaine (tracé jaune)**
  - Sous-variante n°1 : **déviati on plaine 2 sens**
  - Sous-variante n°2 : **déviati on plaine 1 sens<sup>2</sup>**
- Variante n°3 : **déviati on Durance voie ferrée (tracé orange)**
- Variante n°4 : **aménage ment sur place (tracé noir)**



## Caractéristiques techniques

Le projet d'aménagement de la RN94 au droit de la Roche de Rame cadré par des contraintes intangibles, telles que la présence du lit mineur de la Durance et de la voie ferrée existante. Plusieurs variantes sont donc en cours d'étude et de conception afin de répondre aux enjeux environnementaux, de prendre en compte les demandes locales et contraintes du site.

<sup>2</sup> Cette sous-variante n°2 a été abandonnée suite aux résultats des premières études d'opportunités. La déviation plaine 1 sens ne fait plus partie aujourd'hui des variantes proposées.

Des études techniques de trafic, acoustiques et hydrauliques permettent de vérifier la faisabilité et l'opportunité des différentes variantes. En parallèle une démarche de concertation continue est engagée pour venir alimenter la réflexion sur l'opportunité des différentes variantes.

Une comparaison technique des variantes étudiée par le maître d'œuvre a été réalisée en 2021, en vue de l'engagement de la concertation L103.2 dont l'objectif est de définir une variante préférentielle.

## Avancement de l'opération et échéances prévisionnelles

### Dispositif de concertation du public

Une démarche de travail concerté avec les élus, les acteurs locaux et la population est engagée entre mai et octobre 2021. Les échanges avec les acteurs locaux ont pour but d'affiner les variantes qui seront présentées à la concertation L103.2 qui se tiendra début 2022 :

- **6 mai 2021** : réunion publique de lancement et de présentation des modalités de la concertation au grand public ;
- **17 juin 2021** : atelier n°1 - approfondissement et enrichissement des orientations prioritaires de développement de la commune ;
- **Septembre - octobre 2021** : qualification des propositions de variantes.

### Étapes clés

<b>1999</b>	Obtention d'une DUP pour une déviation de la RN94 sur la commune
<b>2000</b>	Inscription au CPER 2001-2006
<b>2005</b>	DUP caduque
<b>7 juillet 2017</b>	Nouvelle commande ministérielle qui mandate la DREAL pour étudier de nouvelles variantes
<b>2018</b>	Mise à jour des études de faisabilité et analyse de variantes nouvelles
<b>2019</b>	COFIL : choix de 3 variantes à approfondir dans les études d'opportunité n°2 et porter à la concertation
<b>Déc 2020</b>	Engagement des études d'opportunité n°2
<b>Mars à octobre 2021</b>	Concertation continue : Réunion publique n°1 et atelier n°1 – orientations prioritaires de développement de la commune Réunion publique n°2 et atelier n°2 – qualification et comparaison des variantes

### Étapes prévisionnelles

<b>Nov. 2021– Janvier 2021</b>	Finalisation des études d'opportunité par le maître d'œuvre
<b>Juin/juillet 2022</b>	Lancement de la concertation réglementaire L. 103-2 : choix de la variante préférentielle
<b>Septembre 2022</b>	Analyse technique de la variante préférentielle pour validation par le comité de pilotage
<b>Octobre 2022 – Mars 2023</b>	Études préalables à l'enquête publique

## Volet financier

Les études en cours sur le projet d'aménagement de la RN94 au droit de la Roche de Rame sont portées et financées à 100% par l'État jusqu'à la fin de la DUP.

La conception détaillée, les acquisitions foncières et les travaux feront l'objet d'une inscription dans le cadre du prochain Contrat de Plan-État Région 2023/2027.

## ALPES DU SUD



Quatre scénarios de déviation ont été étudiés pour limiter l'impact de la circulation dans la traversée du village.

Archives Photo Le DL/V.O.

## Comment dévier du centre-bourg 7700 véhicules par jour ?

“Patience et longueur de temps font plus que force ni que rage”. À La Roche de Rame, on suit à la lettre les préceptes imagés de La Fontaine. Depuis trente ans le village du Pays des Ecrins attend patiemment une déviation pour désengorger le centre-bourg, miné par les conséquences du trafic routier sur la RN94. En 1999, ce projet a même été reconnu « d'utilité publique ». Mais, à force de traîner en longueur, la procédure est devenue caduque en 2005 !

Estimés entre 30 et 50 millions d'euros selon le scénario retenu, les travaux n'ont donc jamais été engagés. Et les 7700 véhicules qui circulent sur cet axe en moyenne chaque jour continuent de générer des nuisances (bruit, odeur, pollution, danger) qui freinent le développement local et perturbent le quotidien des habitants de la commune. Si bien que 87 logements sont actuellement vacants le long de la RN 94. La désertification guette et la colère des rive-

rains monte. Au milieu de ce sombre tableau, une éclaircie est apparue en 2019 : l'État a relancé une étude d'opportunité afin de déterminer si, oui ou non, ce projet peut, de nouveau, être considéré comme « d'utilité publique ».

Vingt ans après la première procédure, 470 000 euros ont ainsi été débloqués. Selon le calendrier établi par la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Dreal), le choix du scénario retenu pourrait être annoncé à la rentrée de septembre 2022. S'en suivront alors 18 mois d'études techniques pour calibrer les travaux à réaliser le long du tracé. Il faudra, ensuite... s'armer de patience. Encore. « La conception détaillée, les acquisitions foncières et les travaux feront l'objet d'une inscription dans le cadre du prochain Contrat de Plan-État Région 2023/2027 », prévient la Dreal.

Y.G.

# ALPES DU SUD

LA ROCHE DE RAME

## Déviation : le tracé n°2 a les faveurs des élus locaux



Le scénario 2 qui longe l'actuelle voie ferrée déboucherait au nord vers un pont à construire. Illustration Dreal

**La municipalité fait entendre sa préférence pour un scénario en particulier afin que les financeurs soient sensibles à la parole des Rochons.**

Le payeur sera le décideur. Dans le cas présent, c'est bien l'État qui, *in fine*, aura le dernier mot. C'est bien l'État qui choisira le tracé *ad hoc* pour contourner le centre-bourg de La Roche-de-Rame. C'est bien l'État qui définira l'itinéraire censé dévier la circulation de l'actuelle RN94. Mais comme l'État ne sera sûrement pas le seul payeur, les autres collectivités territoriales ont aussi leur mot à dire.

Ainsi, le maire de La Roche-de-Rame s'est récemment entretenu avec Chantal Eyméoud (vice-présidente de la Région Paca) pour qu'elle porte la parole des élus locaux au sein du futur pool de financeurs publics, sûrement dans le cadre du Plan État-Région. Et ces élus locaux ont fait valoir leur préférence pour le scénario numéro 2 (sur les quatre étudiés). « C'est le choix du conseil municipal mais c'est aussi le choix qui est ressorti de la première réu-

nion de concertation avec la population, explique le maire Michel Frison. Pour le moment, c'est ce tracé qui tient la corde car c'est celui qui impacte le moins les paysages et qui semble apporté le meilleur ratio bénéfice/coût. »

### ■ Objectif 2030

Pour le moment, l'État, lui, n'a pas encore fait connaître sa préférence parmi les quatre scénarii proposés. Mais d'ores et déjà, les partenaires financiers peuvent se préparer à une dépense d'investissement d'environ 50 millions d'euros. « L'objectif, c'est de lancer l'enquête publique en 2023 pour une réalisation d'ici 2030 », espère Michel Frison.

Pour dévier le flux moyen de 7 700 véhicules par jour au cœur de La Roche-de-Rame, le tracé n° 2 longerait la voie ferrée et la Durance, depuis le lac (au sud) jusqu'au torrent de l'Ascension (au nord) et impliquerait la construction de deux ouvrages d'art. Deux ponts en l'occurrence : l'un de 104 mètres de long et 28 mètres de haut (au nord), l'autre de 110 mètres de long et 8 mètres de haut (au sud).

Y.G.

# BRIANÇON

LA ROCHE-DE-RAME

## Un ultimatum pour des réponses sur le projet de déviation

Vendredi 9 décembre, l'importante chute de neige n'a pas empêché la tenue de l'assemblée générale de l'association Déviation-LRDR.

Même s'il n'y avait que 19 membres présents, les 31 pouvoirs ont permis de respecter le quorum (nombre minimum de membres présents pour qu'une assemblée puisse valablement délibérer).

La présidente sortante, Martine Battu, a relevé le silence de l'administration à la suite de l'étude concernant la déviation qui devait être remise avant la fin de l'année. De ce fait, le comité de pilotage ne s'est plus réuni depuis un an. Si un consensus semble instauré entre l'association et les élus sur la variante numéro deux élaborée parmi les différents tracés, l'association

s'interroge sur le blocage constaté. Personne n'est en mesure de confirmer si la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) a communiqué les résultats de l'étude au Ministère des transports. Tout ce que Michel Frison, maire, peut annoncer, c'est le coût complet des travaux évalués à 62 millions d'euros.

D'autre part, des adhérents s'interrogent sur l'éventuel transfert de la route nationale 94 au département. Rémi Roux, conseiller départemental, affirme avoir été le seul à voter contre un tel projet. « Il a été décidé d'étudier une telle éventualité mais cela ne veut pas dire que cela se réalisera. » Des adhérents estiment qu'un aménagement de ce type ne serait pas souhaitable.



Déviation-LRDR continue le combat pour obtenir une déviation sur la commune.

Photo Le DL/Jean-François ALBRAND

### L'association envisage des actions concrètes

Face au silence de l'administration, les membres sont de plus en plus déterminés à se mobiliser davantage. Il a été décidé qu'un courrier serait adressé au responsable du service administratif en charge de l'étude en indiquant une date limite pour la réponse.

Passé ce délai et sans réponse de la part de l'administration, l'association envisage d'organiser des actions dès le mois de février qui, tout en respectant la réglementation et la sécurité, seront de nature à attirer l'attention des décideurs sur la nécessité de programmer la déviation.

J.-F.A.

### REPÈRES

La présidente sortante, Martine Battu, ne se représentant pas, le conseil d'administration élira un nouveau bureau début janvier avec un ou une président ou présidente qui aura la charge de coordonner l'action des adhérents.

**Objet : Communiqué de Joël Giraud, député des Hautes-Alpes**

08/02/23



**Déviations de la Roche-de-Rame, transfert des routes nationales : Joël Giraud fait bouger les lignes auprès du gouvernement !**

Ce mercredi matin, le ministre des transports Clément Beaune a reçu longuement l'ancien ministre de la cohésion des territoires et député des Hautes-Alpes Joël Giraud.

Au menu de cette rencontre, le souhait du conseil départemental de transférer les routes nationales 85 et 94 dans son patrimoine routier tout en maintenant le pont de Savines dans le giron de l'État, étant donné qu'il doit faire l'objet d'une importante rénovation. Même si le guichet ouvert à cet effet est désormais clos, une réouverture concernant la dizaine de départements concernés par une telle problématique n'est pas exclue par le gouvernement. Elle ne pourrait passer que par la création d'un fonds dédié dans la prochaine loi de finances.

Concernant le dossier de La Roche-de-Rame, le ministre va rappeler au Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) **la nécessité de n'écarter aucune option, y compris la déviation**, une solution favorisée par l'ensemble des acteurs locaux par rapport à un simple aménagement. Cet engagement va être formalisé par une lettre du ministre au DREAL.

La question du financement étant posée, Joël Giraud a rappelé que les 80 millions d'euros initialement prévus sur le Contrat de plan Etat-Région PACA étaient insuffisants. Il est indispensable que l'enveloppe puisse à la fois financer les engagements de l'ancien premier ministre Jean Castex sur la rocade de gap (à hauteur de 20 millions d'euros) et la moitié des 65 millions d'euros nécessaires à la déviation de La Roche-de-Rame.

**Joël GIRAUD**

Député des Hautes-Alpes, Ancien Ministre de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales  
126 rue de l'université 75355 PARIS 07 SP  
10, avenue de Vallouise, 05120 L'ARGENTIERE-LA BESSÉE  
01.40.63.00.98 / [joel.giraud@assemblee-nationale.fr](mailto:joel.giraud@assemblee-nationale.fr)

## ALPES DU SUD

LA ROCHE-DE-RAME

## Des bouchons sur les passages piétons pour obtenir une déviation

Habitants et élus de La Roche-de-Rame ont manifesté ce samedi 18 février dans la matinée pour obtenir une déviation de la route nationale 94. Les manifestants ont traversé sans interruption et deux heures durant les passages piétons de la commune, afin de perturber la circulation en plein chassé-croisé de vacanciers.

Sur la RN94, ce samedi 18 janvier en fin de matinée, les voitures se sont vite retrouvées pare-chocs contre pare-chocs. De part et d'autre de La Roche-de-Rame. Au plus fort de la manifestation, il y avait près de six kilomètres cumulés de bouchons sur la route nationale, axe majeur des Hautes-Alpes. C'est que les habitants de la commune et leurs soutiens ont choisi leur jour : celui d'un des plus gros chassés-croisés des vacances d'hiver.

Les vacanciers, qu'ils partent des stations haut-alpines ou qu'ils les rejoignent, ont dû prendre leur mal en patience. Certains se sont bien un peu énervés, pilant devant ces piétons aux t-shirts rouges qui osent s'avancer sur les passages cloutés. D'autres ont salué. Beaucoup avaient le regard hagard d'un début de voyage qui s'annonce long ou d'un périple décidé sans fin. Mais avec le temps d'admirer la décoration maison : banderoles sur les balcons et les murs, usés et gris de pollution, volets fermés... De quoi égarer les bouchons, ou pas.

« Il paraît que ça bouhonne jusqu'à Pra Reoul »

S'il y en avait un de gai, ce samedi matin, c'est Emmanuel Libaudière. Le président de Déviation LRDR [pour La Roche-de-Rame, NDRL] est au four et au moulin et satisfait de l'action fomentée par son association. « Il paraît que ça bouhonne jusqu'à Pra Reoul », glisse-t-il.



Sans entraver totalement la circulation, très dense ce samedi, les manifestants ont traversé à de multiples reprises les passages piétons de la commune, ralentissant le flot de véhicules. Photo Le DL/Justin MOUREZ

À l'initiative de Déviation LRDR, les habitants se sont échinés à traverser sans cesse, entre 10 heures et midi, les passages piétons de la commune. L'objectif étant de montrer aux automobilistes « et de rappeler aux pouvoirs publics » qu'ils veulent que cette satanée RN 94 fasse un détour le temps du village.

Une cinquantaine de personnes s'est répartie en petits groupes aux passages cloutés. Et font des allers-retours d'un côté à l'autre de la voirie. « Au départ, on ne devait faire ça qu'au feu tricolore, mais le minuteur a été changé et il faut attendre plus longtemps pour que le feu passe au vert pour les piétons », assure un habitant à l'entrée nord du village d'un peu plus de 800 âmes.

Au centre du village, face à la place du monument aux morts et à la sortie « du goulot d'étranglement » de la RN94, trône en effet l'unique feu tricolore de la commune. Installé il y a quelques an-

nées, il permet une traversée sécurisée avec un bouton d'appel piéton. « Il faut 53 secondes pour que le bonhomme passe au vert », annonce un manifestant. Faute de référence antérieure, impossible de savoir si le feu a été trafiqué en vue de l'événement. Qu'à cela ne tienne, les traversées répétées des bipèdes font leur effet : les quatre roues roulent au pas !

L'aménagement en cœur de village, c'est non

« On manifeste, explique Elisabeth Clavel, parce qu'à l'issue de la longue étude menée par la commune et l'État, on avait espoir que le processus irait jusqu'au bout. » À savoir, une déviation et non un aménagement en cœur de village. « Mais on nous a dit : circulez, il n'y a pas d'argent », s'agace la secrétaire de Déviation LRDR.

Le maire de La Roche-de-Rame, Michel Frison, est plus calme dans son propos mais tout aussi déterminé à dévier le flot de véhicules du pas de la porte des administrés. « La déviation comme on la souhaiterait est insoutenable financièrement selon la Dreal [Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, maître d'œuvre des études, NDRL] qui a émis un avis défavorable », rappelle l'élu. L'instance opte pour un aménagement de la voirie, avec un élargissement dans le centre du village. Ce qui nécessiterait de démolir quelques maisons là où les véhicules ont bien du mal à se croiser.

« Mais ce n'est pas sûr que ça va améliorer la sécurité, puisqu'au moins dans cet étrangement, les gens ralentissent », souligne Marie-Claude. Retraite de l'Éducation nationale, elle habite le village depuis 45 ans. « Je suis à la sortie, là où les gens accélè-

rent », décrit-elle, dépitée. L'aménagement plutôt que la déviation, c'est hors de question : « Et puis, démolir des maisons pour mettre des camions, ce n'est quand même pas dans l'air du temps... »

Du temps, il en faudra certainement encore beaucoup pour que l'une ou l'autre solution soit aménagée. « La première demande pour dévier la route date de 1891 : cela fait donc plus d'un siècle que l'on bataille pour cette fichue déviation. » Emmanuel Libaudière et l'association Déviation LRDR prendront le temps qu'il faudra. Tout en mettant fin, à midi pile, à l'attente insupportable des touristes, pressés de skier ou de rentrer chez eux.

Justin MOUREZ



## La Dreal a douché certains espoirs



La Dreal préfère un aménagement de la RN 94 en cœur de village : notamment au goulot d'étranglement, en démolissant des maisons. Photo Le DL/Justin MOUREZ

En 2021, l'espoir était revenu dans la commune avec la reprise des études pour dévier le flux de 7 700 véhicules par jour en moyenne, ou au moins aménager la RN 94. La Dreal, maître d'ouvrage pour ces études, a enchaîné réunion publique sur réunion publique, atelier sur atelier. Et, l'an passé, un scénario avait été retenu par les habitants et les élus de La Roche-de-Rame : celui d'une déviation, évidemment. Grosso modo, la RN 94 pourrait s'insérer entre la voie ferrée et la Durance depuis le lac, au sud, jusqu'au torrent de l'Ascension, au nord. Deux ponts au-dessus des rails et le tour est joué. « L'objectif, c'est de lancer l'enquête publique en 2023 pour une réalisation d'ici 2030 », espérait dans nos colonnes en mai 2022, le maire Michel Frison.

Seulement voilà, cela coûterait cher. Très cher, même ! Au moins 62 millions. Alors, début février dernier, la Dreal a émis un avis défavorable et fortement suggéré l'aménagement en cœur de village. Au grand dam des habitants et élus qui ont fait appel au député de la majorité présidentielle, Joël Giraud. Le voisin de L'Argentière-la-Bessée en a touché un mot au ministre des Transports Clément Beaune, qui a promis de glisser une lettre à la Dreal...

## LA PHRASE

« On veut un projet qui éloigne le flux du centre du village : on est à 40 jours par an avec 10 000 passages de véhicules et 30 jours avec 13 000. C'est de plus en plus difficilement conciliable avec une vie sereine au centre du village. Mais avoir une déviation pour avoir une déviation, ce n'est pas la finalité : on souhaite un projet pour notre village. Celui-ci consiste à bien vivre, à retrouver une tranquillité et une sécurité, à ne pas avoir de pollution. C'est aussi un projet de développement économique, pour retrouver des commerces dans le centre, et touristique avec le lac. »

Michel Frison, maire de La Roche-de-Rame



L'objectif des habitants mobilisés était de montrer aux automobilistes « et de rappeler aux pouvoirs publics » qu'ils veulent que cette satanée RN 94 fasse un détour le temps du village. Photo Le DL/Justin MOUREZ

**Association Les Croquignards**

Propriétaire de la maison

**Association Chez les Croquignards**

Gestionnaire du lieu

Maison Les Croquignards

Les Queyras

05310 LA ROCHE DE RAME

Monsieur le Maire,  
Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux

Nous vous remettons aujourd'hui, mardi 19 septembre 2023, au nom des 4150 signataires, la pétition contre l'aménagement de la route nationale traversant le village et entraînant la destruction de maisons.

Il y a 5 ans votre municipalité décidait de vendre la maison « Queyras » à l'association « Les Croquignards » dans le but de dynamiser le village afin d'empêcher un aménagement.

En 2020 lors des élections municipales votre liste inscrivait au premier point de son programme « Soutenir activement la déviation ».

Puis le 29 septembre 2020, votre conseil municipal, à l'unanimité, prenait une délibération :

**« Objet: AVIS ET PRINCIPES DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE PROJET DE DÉVIATION DE LA ROCHE DE RAME**

*M. Le Maire rappelle aux conseillers municipaux le projet de déviation du centre village, projet majeur pour la commune et le département ainsi que la nomination du cabinet d'études dont la mission débutera à l'automne 2020.*

***Il rappelle l'absence de bénéfices d'un aménagement in-situ et le refus de celui-ci.***

*Le Conseil Municipal,*

*Considérant :*

- La nécessité de fluidifier le trafic routier sur un axe majeur pour le département (route nationale desservant le nord du département et ses stations de ski, territoire ayant un fort attrait touristique, avec un trafic international important) ;*
- La nécessité de voir aboutir ce projet afin de permettre le développement déjà engagé du centre village mais également les perspectives de développement des activités économiques et touristiques autour du pôle que constitue le lac, son camping, les commerces et les différentes activités participant ainsi à la diversité de l'offre touristique du Pays des Écrins ;*
- Le potentiel de logements que constitue les nombreux immeubles délaissés et aujourd'hui vides de toute occupation, qui rénovés participeront à l'offre de logements sur le territoire ;*
- L'indispensable prise en compte de la sécurité et de l'ensemble des nuisances occasionnées par le trafic de la RN 94 à la traversée de l'agglomération ;*
- Le nécessaire équilibre coût/bénéfice que doit présenter la déviation de la commune de La Roche de Rame pour en permettre l'inscription au futur contrat de Plan État Région et le soutien du plus grand nombre.*

***Le Conseil Municipal, à l'unanimité :***

***Souhaite que tout soit mis en œuvre pour permettre l'inscription au prochain contrat de Plan État Région 2021-2027 afin de voir aboutir la déviation du village de La Roche de Rame ».***

Délibération reprise par la Communauté de Communes et plusieurs communes du Pays des Écrins.

Aujourd'hui, la municipalité souhaite un aménagement de la route nationale qui entraîne la destruction de maisons.

Nous sommes persuadés que cette solution ne réglera qu'un problème de fluidité du trafic et n'apportera aucun bénéfice concernant le bruit et la pollution puisque la vitesse, contrairement à ce que les services de l'État veulent faire croire, ne pourra qu'augmenter par rapport à aujourd'hui (zone 30 très courte et pourtant quasiment jamais respectée, suppression du seul passage limitant réellement la vitesse).

Par ailleurs, la commune va être soumise aux restrictions en terme de surface constructible (diminution par 2 pour la période 2021/2031 par rapport à la période 2011/2021 jusqu'à 0% à l'échéance 2050). Est-il raisonnable de vouloir détruire des bâtiments et donc supprimer des possibilités de réhabilitation ?

Depuis 5 ans, la maison des Croquignards a été réhabilitée avec passion et beaucoup d'investissement (financier et humain), elle a su apporter une dynamique dans la vallée, et au-delà, en y organisant de très nombreux événements, engagés ou non, pour beaucoup à destination de tout public.

Il est pour nous inenvisageable de voir tout ce travail réduit à néant pour un projet qui n'aura aucun bénéfice sur la vie du village, sur la qualité de vie des riverains et des habitants.

Les Croquignards seront aux côtés des habitants concernés par la destruction de maisons et défendront la maison Croquignards par tous les moyens. Aucun arrangement à l'amiable ne sera accepté.

**Le projet d'aménagement ne pourra se faire contre la volonté de la municipalité, aussi nous vous demandons, dès aujourd'hui, d'abandonner toute idée d'aménagement entraînant la destruction de maisons.**

**Nous demandons à l'État, à la Région et au Département de prendre leurs responsabilités : laisser un village en l'état ou choisir de financer une véritable déviation.**

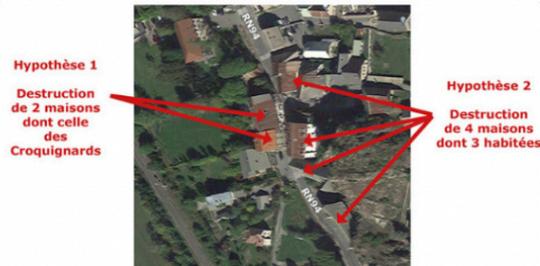
*Fait à La Roche de Rame, le 19 septembre 2023*

*Association « Les Croquignards »*

*Association « Chez les Croquignards »*

Courrier adressé par mail (avec la pétition) à l'ensemble des conseillers municipaux.

## POUR AMENAGER CETTE ROUTE ILS VEULENT DETRUIRE NOS MAISONS ON VEUT UNE VRAIE DEVIATION ET RIEN D'AUTRE !



### Contre l'aménagement de la RN94 à la Roche de Rame entraînant la destruction de maisons !

Auteur : Association Les Croquignards

Créée le 05/05/2023

4.149 signatures

Destinataire(s) : Commune de La Roche de Rame, Association Déviation-LRDR

#### PÉTITION CONTRE L'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE NATIONALE À LA ROCHE DE RAME ENTRAÎNANT LA DESTRUCTION DE MAISONS

##### L'HEURE EST À LA MOBILISATION

Alors qu'on pensait que l'éventualité d'un aménagement de la route nationale traversant le village, entraînant la destruction de maisons, était écartée, voilà qu'il devient RÉEL.

**La variante 2 d'une véritable déviation avait pourtant été choisie par la municipalité, l'association Déviation-Lrdr et la population** lors des différents ateliers qui se sont déroulés en 2021 lors de la concertation continue. **L'aménagement sur place de la route nationale, consistant à détruire des maisons, avait pour sa part été rejeté par l'ensemble des participants.**

La municipalité avait mis en point principal de son programme lors des élections de 2020 le soutien actif à la déviation.

Un adjoint en charge de la déviation, ancien secrétaire de l'association Déviation-LRDR durant 5 ans, avait même été désigné, montrant la priorité donnée par la municipalité à ce projet.

**Le 29 septembre 2020 le conseil municipal avait délibéré**, à l'unanimité, afin que « **tout soit mis en œuvre pour permettre l'inscription au prochain contrat de Plan État Région 2021-2027 afin de voir aboutir la déviation du village de La Roche de Rame** ».

**L'association Déviation-Lrdr a quand à elle des statuts très clair, pourtant sa position depuis quelques mois n'est pas conforme à ceux-ci puisqu'elle est prête à accepter l'aménagement**  
« Article 2 - objet de l'association : L'objet de l'association est d'obtenir dans les meilleurs délais, la réalisation d'une véritable déviation de la nationale 94, afin d'éviter la traversée de La Roche-de-Rame 05310 et participer au désenclavement du nord du département des Hautes-Alpes. Les principes fondamentaux de la déviation prendront en compte l'aspect humain et environnemental (sécurisation des accès, desserte sécurisée des bourgs, diminution de la pollution et des nuisances sonores, revitalisation du cœur-village, protection des environs du lac, respect du bâti existant...) et l'aspect économique (développement des commerces du village et de la ZA du Planet, optimisation de son accès). L'association n'acceptera pas la solution alternative qui consisterait à aménager la nationale 94 ».

**Cependant, aujourd'hui, ni la municipalité, ni l'association ne respectent leurs engagements.**

Après le comité de pilotage qui s'est tenu le 27 janvier 2023, en présence du Préfet du département et des décideurs/financeurs (Région et Département), le Préfet a demandé à la municipalité, en raison d'un fort risque d'échec de la déviation (pour des raisons budgétaires et écologiques), d'étudier « en même temps » la solution de l'aménagement sur place (destruction de maisons).

Demande acceptée par la municipalité et l'association.

À la suite de cette décision, l'adjoint en charge de la déviation a décidé de ne plus être en charge du dossier, comprenant le risque que cette décision allait entraîner.

Accepter d'étudier un aménagement sur place revenait à faire une croix sur le projet de déviation, tout ce que l'État, la Région et le département attendaient. Pour eux, seul compte de régler un problème de trafic, 2 poids lourds ne peuvent se croiser au point le plus étroit du village. L'insécurité, les nuisances et l'absence de possibilité de développement du centre village ne comptant pas.

**L'aménagement sur place va entraîner la destruction de maisons, soit la maison des Croquignards et le bâtiment attenant, soit plusieurs maisons de l'autre côté de la route, cela en fonction du scénario qui sera choisi.**

**TOUTE DESTRUCTION EST INADMISSIBLE, INTOLÉRABLE ET INACCEPTABLE.**

L'association Les Croquignards, propriétaire de la maison s'opposera fermement à la destruction de

maisons, d'un côté comme de l'autre, quel qu'en soit les compensations proposées.

**La municipalité avait posé 2 conditions afin de pouvoir acquérir l'ancienne maison Queyras dans l'appel à projet.**

- **Faire vivre le village** : l'association s'efforce depuis maintenant 6 ans à organiser différentes animations, en créant un lieu incontournable pour le haut du département, accueillant un public toujours plus nombreux et varié.

- **Et le point important du projet de vente : empêcher par cette réhabilitation, la destruction de la maison à des fins d'aménagement de la nationale.**

La maison Croquignards fait partie du patrimoine du village, elle a été restaurée dans les règles de l'art en lui gardant son cachet, et fait part entière désormais, avec le parc et le Lucéo, qui risquent d'être amputés, alors que ce genre de lieux doivent être protégés.

**Les Croquignards respecteront leurs engagements, pris envers la municipalité.**

**Les Croquignards perçoivent le potentiel du village et d'une déviation.**

**Ils savent qu'en acceptant un aménagement, il n'y aura plus de retour en arrière.**

**Plus d'espoir pour les générations futures.**

**Il n'y a aucune urgence d'aménagement et demandons garder le status-quo si la déviation n'est pas à l'ordre du jour.**

**NOUS DEMANDONS À LA MUNICIPALITÉ DE RESPECTER SES ENGAGEMENTS, CEUX POUR LESQUELS ELLE A ÉTÉ ÉLUE, NOUS DEMANDONS À L'ASSOCIATION DÉVIATION-LRDR DE RESPECTER SES STATUTS, NOUS DEMANDONS À CE QUE L'AMÉNAGEMENT SUR PLACE SOIT REFUSÉ CATÉGORIQUEMENT AFIN DE METTRE L'ÉTAT, LA RÉGION ET LE DÉPARTEMENT DEVANT LEURS RESPONSABILITÉS.**

**POUR L'AVENIR DU VILLAGE, NOUS DEMANDONS UNE DÉVIATION... OU RIEN D'AUTRE.**



## Tout ça pour ça !!!

- Non respect du mandat électoral, non respect de la délibération, non respect du choix de la population.
- 3 démissions (1 adjoint et 2 conseillers).
- Aucune communication auprès de la population en 1 an (depuis le choix d'accepter la solution de l'aménagement).

**Nous apprenons que le projet d'aménagement routier de la Mairie n'est pas finançable.**

L'État et la Région ont fait croire à la municipalité qu'elle pourrait aménager la traversée du village en plus des 9 M€ qui était prévu initialement. Résultat, au 19 septembre, après une réunion en mairie avec les services de la préfecture c'est un projet global de presque 17 M€ qui était présenté (voir tableau en page 3).

**Aujourd'hui c'est la douche froide**, dans le compte-rendu du conseil municipal du 15 décembre 2023 on peut lire que c'est **seulement 8M€ qui sont inscrits au Contrat de Plan État Région**.

***De 17 M€ nous sommes passés à 8 M€!  
Ils croyaient au Père Noël, ils ont eu le père Fouettard***

Les 5 a 6 M€ d'euros prévus en aménagements connexes (destruction de l'hôtel Abeil, aménagement de la place du rocher d'escalade, aménagement de l'entrée sud...) **ne seront pas financés dans ce CPER**. Il sera impossible pour la commune de financer ces aménagements, une part d'autofinancement est toujours de mise même avec des subventions et le seul crédit qu'elle puisse faire jusqu'à la fin de son mandat est celui destiné à la réfection de l'école.

**Nous demandons donc au conseil municipal de revenir à la raison**, devant :

- l'impossibilité de mener à son terme «son» projet d'aménagement, tel qu'il l'avait imaginé ;
- la certitude d'un aménagement au rabais, au seul bénéfice de la voiture et des camions ;
- le sacrifice d'un village en saccageant son centre historique ;
- la certitude d'une opposition forte et déterminée ;
- un projet d'un autre âge qui hypothèque l'Avenir.

Parfois il est sage de savoir s'arrêter à temps, les sujets à traiter dans la commune sont nombreux et pour certains délicats (carrière de Pra-Reboul, hôtel Fourrat où l'on apprend aussi dans ce compte-rendu que le projet de 44 appartements a été refusé par les Bâtiments de France, commerce multi-services pas encore ouvert...).

Aujourd'hui la municipalité a perdu toute crédibilité en ne respectant pas ses engagements sur le dossier de la déviation, elle ne pourra plus faire croire à une quelconque volonté de démocratie tant qu'elle ne sera pas revenue sur sa décision.

---

***Extrait du compte-rendu du conseil municipal du 15/12/2023*** (<https://www.laroche-derame.fr/vie-municipale/conseil-municipal/compte-rendu-des-cm>), ***sujet évoqué en «questions diverses» :***



Point sur le projet de requalification urbaine de la RN 94 à La Roche de Rame.

Le volet Mobilités du Contrat de Plan Etat Région a été signé le 1er décembre en présence du Ministre des Transports Clément BEAUNE et du Président de la Région Renaud MUSELIER. Le Maire de la Roche de Rame était invité et présent. Le volet routier

fait parti des grandes victimes du changement d'orientation avec une réduction de moitié de l'enveloppe de financement par rapport au précédent contrat de Plan, le gros des investissements va vers le volet ferroviaire. Sur la liste des programmes et finances dédiée au désenclavement et à la modernisation des itinéraires Alpains, on recense de nombreux projets : la modernisation de la liai-

son Grenoble - Sisteron, la fin de la construction de la rocade de Gap, de la desserte de Digne, les aménagements de la RN 94 et de la RN 85.

Le budget total alloué à tous ces projets n'est que d'environ 100 millions d'euros, la requalification urbaine de la RN 94 à la Roche de Rame, autrement dit l'aménagement de la traversée en fait partie selon le choix de l'Etat, la Région et le Département, les orientations s'inscrivent en cohérence avec le plan des mobilités décarbonées. Il faut se saisir de l'opportunité de l'effet levier des Jeux Olympiques pour la commune et encore enrichir le projet avec pour objectif de permettre la réalisation des travaux pour 2030. Une réunion publique d'informations de la population va avoir lieu en présence du Préfet, de la Région et du Conseil Départemental, les différents services concernés qui devront être présents sont en train d'accorder leurs agendas. Une enveloppe de 8 millions d'Euros figure au CPER pour l'aménagement de la Roche de Rame mais le Préfet travaille sur l'inscription totale du projet dans ce contrat, tout en sachant que 4 à 5 millions d'Euros de travaux sont hors contrat de plan.

Michel FRISON a rencontré l'entreprise CGA et une habitante dont la maison est impactée par ce projet afin de leur expliquer le projet d'aménagement, leurs propriétés sont concernées par l'acquisition indispensable à la réalisation de ce projet. Ils ne s'opposent pas au projet étant conscients d'une nécessaire et juste compensation financière.

La municipalité travaille actuellement sur la diffusion d'un document d'information à la population qui sera distribué dans les boîtes aux lettres afin de l'informer sur l'avancée du dossier.

## Estimation prévisionnelle

Postes / Sections	Projet global	Réaménagement de la RN	Aménagements connexes
Etude et direction des travaux (7% des travaux)	750 000 €	550 000 €	200 000 €
1. Section Entrée Nord - Accès Hameaux	1 090 000 €	1 090 000 € (dont 0,44 M€ pour piste cyclable + passerelle)	
2. Section entrée Nord – Accès école	660 000 €	660 000 €	
3. Section entrée de bourg	440 000 €	440 000 €	
4. Section place du village - camping	3 770 000 €	2 270 000 € (dont acquisitions de 4 bâtiments)	1 500 000 € (aménagement place)
5. Section entrée sud	4 250 000 €	2 745 000 € (dont acquisition locaux entreprise CGA)	1 500 000 € (parkings lac et camping)
6. Réseaux divers	250 000 €	250 000 €	
7. Aménagements paysagers	500 000 €	500 000 €	
Aléas 20%	2 342 000 €	1 700 000 €	640 000 €
TOTAL HT	14 050 000 €	10 200 000 €	3 850 000 €
<b>TOTAL TTC</b>	<b>16 870 000 €</b>	<b>12 250 000 €</b>	<b>4 620 000 €</b>

# Les vœux du maire auront lieu le 12 janvier à 18h30 à la salle polyvalente.

Afin que vous sachiez à quoi vous en tenir, voici ci-dessous les vœux de la municipalité de l'année dernière, des vœux spécifiques à la déviation, avec un montage où celle-ci est visible en haut à droite, malheureusement le 29 janvier 2023 la municipalité renonçait déjà.



La Roche de Rame



NOUS SOUHAITONS QUE, COMME POUR NOUS, VOS VŒUX SE RÉALISENT !

# Samedi 4 novembre

## JOURNÉE DE MOBILISATION

# CONTRÔLE

## L'AMÉNAGEMENT DE LA RN94

**Maison menacée**  
**Patrimoine en danger!**

L'association «**Chez les Croquignards**» a pour objet de mener une série d'actions et de projets encourageant la solidarité, l'échange, l'entraide, le respect, le développement artistique et culturel, la mixité sociale, la convivialité.



**Rendez-vous dès 10h devant la mairie de La Roche de Rame**  
pour la permanence de M. le maire

**14H - Chez les Croquignards**  
discussion sur le projet d'aménagement et la lutte à venir

**16H :**  
déambulation en fanfare dans le village

**à partir de 20H :**  
**FANFARE et DIALCALOIZ**

**Midi et soir : repas prix libre**





## DES NOUVELLES DE LA MAISON CROQUIGNARDS

# Opposons-nous aux destructions de maisons à La Roche de Rame

**6 maisons et bâtiments risquent d'être détruits à l'entrée de la Roche de Rame pour « aménager » le centre du village, dixit la mairie. Elargir la route, garder la même sinuosité, y apposer 4 chicanes... Et roulez jeunesse!**

« Que les semi-remorques n'aient plus à s'arrêter pour se croiser et que les voitures ne soient plus ralenties par ces manœuvres dues à l'étréitesse du passage », serait le seul avantage de ces destructions. En quoi cela profitera-t-il aux riverains et à l'ensemble des Rochons ? Moins de vitesse ? Moins de bruit ? Moins de pollution ? Un accès aux deux rives de la N.94 facilité pour les enfants allant à l'école ?

On peut en douter...sans oublier que les poussettes seront pile à hauteur des pots d'échappement, des camions, des voitures et des motos.

**C'est le choix de favoriser le trafic aux détriments des habitants, de leur santé et de leur intégrité physique.**

La logique des coûts a tranché : on ne fait pas ce qui serait « le » mieux, on fait ce qui sera « le » moins cher, quitte à faire « le » pire.

**Pour les décideurs, c'est la politique du bulldozer pour la modique somme de 19 millions d'euros.**

**Pour les opposants c'est le moment de résister pour gagner un centre village vivable pour les habitants.**



La maison Queyras, abandonnée depuis de longues années a été vendue par la Mairie à l'association « Les Croquignards » il y a 7 ans. Cet ancien relais de poste et de diligence au XIX<sup>e</sup> siècle, aujourd'hui rénové, est devenu un lieu de culture et d'échanges sur le territoire actif tout au long de l'année.

Faire revivre ce lieu « historique » était aussi l'occasion pour la Mairie et l'association de renforcer le projet de déviation du centre village et ainsi éviter un destructeur aménagement de la N 94 .

L'actuel projet, s'il est mené à sa fin, conduira à sa destruction ainsi que celle d'autres bâtiments: la maison qui la prolonge au sud, la maison avec les garages face au chalet du lac, l'entreprise de charpente face au parking du lac, ainsi que l'Hôtel du lac, ouvrage datant du début du tourisme des années 1870.

Dans le cadre de la loi contre l'artificialisation des sols, dès 2027, la Roche de Rame sera amputée de plus de 80% de sa surface constructible. Ces bâtiments représentent donc de possibles habitations.

**C'est un carnage aussi inutile que contre productif à une époque où les moyens de transport des marchandises et des touristes sont appelés à se transformer.**

Plus d'infos sur: <https://chezlescroquignards.wordpress.com/2023/09/26/sauvons-la-maison-croquignards/>  
<https://www.facebook.com/chezlescroquignards/>

## LA REBOULINE

Association  
pour le « bien vivre ensemble »  
dans le hameau de Pra-Reboul



Pour la déviation du village  
de La Roche de Rame



## Informations à la population

Le 12 janvier, Monsieur le maire de La Roche de Rame a présenté ses vœux à la population.

S'il s'agit d'un rituel, il n'en reste pas moins un moment important pour la municipalité puisque cela lui permet de faire le bilan des actions passées et de présenter les projets à venir.

Les vœux sont l'occasion d'afficher une unité au sein du conseil municipal sur sa politique ; cependant cette année c'est un échec. Après trois démissions en 2023, la réalité aujourd'hui est un constat sans appel, seulement cinq élus présents (dont le maire et la première adjointe) sur douze pour des vœux à la population qui se déroulent dans un climat d'opposition à deux projets importants pour l'avenir de la commune : l'aménagement de la RN94 et la carrière de Pra-Reboul.

M. le maire et une partie de son conseil ont donc décidé d'ignorer les critiques, les oppositions, les avis, les démissions, les engagements passés...

**Devant l'obstination de la municipalité à faire aboutir ces 2 projets sans aucun respect pour la démocratie, les associations Les Croquignards, Déviation-Lrdr et La Rebouline se sont rencontrées afin de faire un point de situation sur les dossiers d'aménagement de la RN94 et de la carrière (extraction de matériaux) de Pra-Reboul.** Si la municipalité annonce dans sa dernière communication ne trahir personne ou encore être à l'écoute de tous, la confiance n'est plus au rendez-vous.

# LA REBOULINE

Association pour le « bien vivre ensemble » dans le hameau de Pra-Reboul



## Non au projet de carrière dans l'Isclé de Pra Reboul

L'association La Rebouline rassemble la quasi-totalité des habitants du village de Pra Reboul. Créée pour nous rassembler autour d'actions d'amélioration de notre cadre de vie et organiser des événements conviviaux, nous sommes aujourd'hui tous mobilisés et unis contre le projet de carrière par extraction alluvionnaire dans l'Isclé de Pra Reboul. Notre inquiétude, déjà grande à la découverte du projet, a encore grandi en découvrant sa présentation dans le dernier numéro d'Entre lacs et Durance.

L'aspect irréversible des dégradations envisagées nous alerte tout particulièrement. Le projet consisterait en effet à évacuer la végétation de surface, donc abattre les arbres, pousser la terre végétale sur le périmètre d'extraction (périmètre de 7000 m<sup>2</sup> par campagne), puis extraire le gravier sur une profondeur de 9 mètres, pour en faire du béton. Par la suite, les immenses fosses créées seraient comblées par des matériaux de remblai, puis le couvert végétal « remis en état ». La « remise en état » promise est proprement impossible à réaliser : le rebouchage des fosses et la revégétalisation ne remplaceraient jamais l'écosystème détruit, sans parler de la fragilisation face aux inondations. Le paysage actuel des Fonds de Rame où le même projet a été réalisé n'est pas pour nous rassurer sur le soin apporté à la remise en état future du site...

Pour mémoire, le secteur concerné, les « Iles de Pra-Reboul », s'inscrit dans un périmètre Natura 2000, correspond à une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Floristique et Faunistique, et est classifié Nn au P.L.U de la commune (c'est-à-dire protection naturelle forte). Un pré-diagnostic environnemental présenté comme favorable au projet de carrière a pourtant été effectué par un cabinet mandaté par l'entreprise Allamanno. Nous ne pouvons pas croire que creuser des casiers 9 mètres de profondeur sur des milliers de mètres carrés dans le lit majeur de la Durance soit sans gravité ni incidence pour les quelques dizaines d'années à venir, en admettant que l'écosystème puisse se reconstituer un jour. Est-ce que l'importance de ce projet et son caractère impactant définitif n'auraient pas mérité plus d'information et de consultation ? Cet empressement à vouloir vendre en quelques années un sous-sol formé en plusieurs millénaires ne fait que renforcer notre détermination à nous opposer à ce projet d'extraction.

Nous connaissons l'origine et l'implantation locales des entreprises Allamanno et Agrégats briançonnais, mais il nous semble bien que nous aussi, habitants et usagers, pouvons revendiquer une forte implantation locale d'entretien, culture, reboisement et fréquentation de l'Île de Pra Reboul... Lieu de promenades, l'Île porte bien son nom, havre de nature entre la Durance et la montagne. Pour préserver cet espace naturel, un arrêté communal réserve actuellement l'usage de la piste aux piétons, cyclistes, poussettes, et autres engins non motorisés. Le chantier changerait sans aucun doute l'ambiance des promenades, et les interdirait pendant de longues périodes. Nous nous interrogeons d'ailleurs sur la signification de la phrase « les périodes d'exploitation se feront 2 années sur 3 au maximum et/ou (en fonction des besoins) en période hivernale »... Voilà qui laisse à l'exploitant le champ libre à toute interprétation.

Certes, les nuisances sonores de la nouvelle carrière envisagée seraient moindres que celles de la carrière de Barrachin en face du village, dont nous « profitons » déjà largement. En effet, les tirs de mine, l'extraction au brise-roche, le bruit des concasseurs et des godets, les alarmes de recul, font malheureusement partie du paysage sonore au quotidien. Quant au paysage visuel, il suffit d'observer l'état de la falaise depuis la route, pour constater la catastrophe environnementale liée à l'activité industrielle sur le site.

Nous avons dernièrement remis officiellement au maire et au conseil municipal la pétition NON AU PROJET DE CARRIÈRE DANS L'ISCLÉ DE PRA-REBOUL lancée par notre association. Aujourd'hui forte de 1700 signatures,

et toujours active, notre pétition montre que nous ne sommes pas les seuls à considérer ce projet comme dangereux pour l'environnement et pour la qualité de vie des habitants.

Nous sommes conscients de la nécessité pour la commune de trouver des financements pour réaliser les différents projets en cours ; est-ce que cette nécessité justifie tous les moyens, y compris celui de détruire un biotope et de dégrader le cadre de vie d'une partie des habitants de la commune ? Vous qui vivez et votez comme nous sur cette commune de la Roche de Rame, nous vous demandons votre soutien en allant signer notre pétition en ligne, et surtout, en interpellant nos élus avant qu'ils ne commettent l'irréparable en votant pour ce projet.

**Nous comptons sur votre bon sens et votre solidarité, vos voisins de Pra-Reboul.**





## Contre l'aménagement, pour une déviation

Il y a un peu plus d'un an le préfet demandait à la municipalité de continuer à défendre le projet de déviation. « En même temps » il exigeait l'étude du projet dit d'aménagement en étant très clair sur le fait que le projet initial présenté lors de la concertation pouvait être amélioré. La municipalité a immédiatement accepté cette proposition et a commencé à travailler sur un projet intégrant des aménagements de divers carrefours de la commune (la Ruine, l'école) et des aménagements connexes tels que la place du rocher d'escalade ou de parkings au niveau du lac. **En décembre 2023 l'État n'a pourtant inscrit que 8 M€ au CPER (Contrat Plan Etat Région) sur les 17 M€ du projet porté par la municipalité.** Si Monsieur le maire comptait sur sa signature de soutien à la candidature des Alpes aux JO de 2030 pour disposer d'un financement supplémentaire, il devra cependant trouver d'autres moyens pour financer les 5 M€ des aménagements connexes prévus dans son projet. **En effet ce montant ne pourra être financé ni par le CPER, ni par les JO. Aujourd'hui aucune information n'est donnée sur le montage financier porté par la commune.** Cela est plus que surprenant puisqu'il s'agit d'une énorme opération financière pour cette dernière. La municipalité avait d'ailleurs été contrainte de voter en 2021 l'augmentation de la taxe foncière de près de 24% (soit une moyenne de 200 euros par foyer) suite à des problèmes financiers. **La municipalité sera-t-elle prête à accepter un projet au rabais, sans les aménagements connexes qui à ses yeux justifiait l'abandon de porter et défendre la Déviation?**

**La municipalité va-t-elle à nouveau trahir ses engagements auprès de ses administrés?**

**Nous souhaiterions qu'elle ait le courage et la décence de renoncer devant des financeurs qui ont abusé de sa confiance et de celle de toute la population.**

### De contradiction en contradiction.

**Après avoir vendu en 2018 la maison à l'association Les Croquignards pour en faire un lieu de vie social et culturel, la municipalité compte désormais la détruire et amputer le village d'une partie de son centre historique.**

Lors du conseil municipal du mois de janvier 2024, nous avons appris que la municipalité refusait à SNCF Réseau le permis de démolir de l'ancienne gare du village au prétexte que ce bâtiment pourrait accueillir un logement. Pourtant, **lors de l'étude de programmation urbaine, la conclusion était de privilégier la densification de l'urbanisation du centre du village afin de créer les conditions optimales pour le futur commerce et de la dynamique en son sein. Monsieur Frison, Madame Baillard pourquoi vous obstinez-vous donc à détruire le bâti existant du hameau des Queyras?**

M. le maire souhaite pourtant ne pas voir le village de la Roche de Rame se déclasser : extrait de la permanence en mairie en date du 21 octobre 2023 à propos de l'aménagement :

*(Le maire) ça va simplement éviter que la Roche de Rame continue son déclassement*

*(Une habitante) c'est quoi le déclassement ?*

*(Le maire) ben euh*

La réponse est sans appel, aussi lucide qu'elle puisse l'être.

**Reclasser la Roche de Rame c'est donc faire place nette aux camions, à l'accélération et réduire à un tas gravats plus de 300 ans d'histoire du village.**

Pourtant il y'a de la vie dans le hameau des Queyras. **Chez les Croquignards entame sa huitième année d'exis-**

tence. En 2023 dans la maison s'est tenue près d'une cinquantaine d'évènements (concerts, pièces de théâtre, conférences, projections de films, résidences d'artistes...) mais la maison des Croquignards c'est aussi une dizaine d'activités hebdomadaires ou mensuelles en ses murs (sportive, culturelle, artistique...).

M. Muselier, président de la Région PACA déclare au Dauphiné Libéré en ce début d'année 2024 vouloir supprimer les bouchons dans le département en prévision des JO de 2030. Il décrit le village de la Roche de Rame comme étant un nœud routier. Avant de parler il devrait au préalable se renseigner, à La Roche de Rame ce ne sont pas les bouchons le problème, il n'y en a pas ! C'est la route nationale et son trafic incessant, apportant son lot de nuisances pour les habitants.

Nous ne laisserons pas ce projet inutile et obscurantiste se réaliser. Nous empêcherons la destruction des maisons et défendrons la maison Croquignards jusqu'au bout. Nous conserverons par tous les moyens ce lieu de vie essentiel pour toute une vallée, à l'heure où ces mêmes politiques réduisent comme peau de chagrin les financements des centres sociaux et culturels du département.

Le patrimoine est un vecteur de cohésion sociale, le préserver, le raconter est donc un acte de résistance.

*Rochons et rochonnes, nous avons besoin de vous.*



## **Non à la destruction de la maison Croquignards**

Votre contribution permettra de financer  
les honoraires de l'avocat qui nous accompagnera  
tout au long des divers recours  
que nous engagerons contre la municipalité.

[https://www.helloasso.com/associations/les-croquignards/  
collectes/non-a-la-destruction-de-la-maison-croquignards](https://www.helloasso.com/associations/les-croquignards/collectes/non-a-la-destruction-de-la-maison-croquignards)



## Bribes d'histoire de la maison Queyras pendant la seconde guerre mondiale



Cette croix de Lorraine, flanquée du V de la victoire a été découverte fortuitement sur le portail de la maison Croquignards (en haut à droite).

Plusieurs questions se sont alors posées à nous... Elle semble avoir été peinte lors de la venue de De Gaulle à la Roche de Rame le 15 septembre 1948. Mais pourquoi donc?

Nous avons tenté de reconstituer un bout de son histoire.

Suite aux réquisitions du STO (Service du Travail Obligatoire), plusieurs jeunes hommes de la Roche de Rame prennent le maquis en fin d'année 1943. L'un des fils Queyras, de son prénom Jean, alors âgé d'une vingtaine d'année fut l'un d'eux.

Le camp se situe dans les hauteurs de la Roche de Rame, le long du torrent de Bouchouse, sur le site dit « le Lauzet ». Le maquis était rattaché à celui plus vaste de Galetti (Gilbert Galetti) ayant pour secteur le Queyras (Bramousse). L'un des frères de Jean, Fernand, accompagné de Marie Jeanne Melquiond, ravitaillèrent de nuit de nombreuses fois les maquisards. On peut bien évidemment imaginer la famille Queyras, alors agricultrice, alimenter en jambon, oeufs, pains... les jeunes hommes en planque dans l'attente d'actions d'envergure.

En fin d'année 43, le double sabotage des conduites forcées de l'Argentière fut l'une des opérations remarquables auquel ces jeunes ont probablement pris part sous la conduite d'Héraud et Galetti.

A partir de mars 44, de nombreux parachutages sont réceptionnés par les jeunes du Lauzet afin d'alimenter en armes le maquis du Queyras. Les opérations s'organisèrent en étroite collaboration avec les officiers britanniques du SOE dans le cadre de l'opération secrète dite « Toplink ». De nombreux combats eurent lieu, en particulier sur le col de la Mayt.

L'opération « Toplink » visait à unifier les partisans italiens et maquisards haut-alpins dans la conduite des combats afin de bloquer l'accès aux cols alpins.

source: La guerre secrète dans les Alpes du sud - édition du fournel - Antoine Arnoux

*Photo du maquis du Lauzet de gauche à droite :*

*En haut:  
Jean Queyras, Emile Paulet,  
Albert Allard, ?, Bergamin, ?*

*En bas :  
Léon Melquiond, Albrand,  
Gaston Courcier, Aymé  
Albrand*



## Sabotages à l'Argentière

L'usine de l'Argentière fournit chaque mois 9 tonnes d'aluminium et 400 tonnes de chlorates (pour les explosifs). Pour arrêter la marche de l'usine, les Alliés envisagent un bombardement.

La 1<sup>ère</sup> tentative de sabotage des conduites forcées des usines de l'Argentière est partielle. Insuffisante pour les Américains qui veulent bombarder l'usine. Le commando de Paul Héraud réussira sa seconde tentative.

Paul Héraud sait qu'un bombardement fera de nombreux tués dans la population. Il propose les commandos de Résistance aux Alliés pour faire sauter les conduites forcées. Les Américains sont sceptiques et veulent que les destructions se voient du ciel. Une 1<sup>ère</sup> tentative échoue dans la nuit du 14 au 15 novembre 1943. Une seule conduite est détruite. Les Américains lui donnent jusqu'au 31 décembre pour une nouvelle tentative. La seconde tentative réussira dans la nuit du 23 au 24 décembre 1943. La menace des bombardements est écartée et la production chute de 50 %.

Source: [www.embrun3945.wordpress.com](http://www.embrun3945.wordpress.com)



Gilbert Galetti participera au 1<sup>er</sup> sabotage de l'usine de l'Argentière en novembre 1943 aux côtés de Paul Héraud (cf photo), et pour le second de décembre 1943, fera diversion en coupant des lignes téléphoniques avant de rejoindre le commando qui cette fois-ci réussira son opération.

**Paul Héraud** alias Commandant Dumont. Ce chaisier de Gap fut un Résistant actif avant de devenir commandant FFI des Hautes-Alpes. Il mourut tragiquement peu de temps avant la Libération, abattu lors d'un contrôle allemand près de Tallard. Il venait de participer à une réunion secrète pour la libération de Gap et préparait celle de Briançon.

**Gilbert Galetti**, Chef de maquis, il part pour l'Angleterre en février 43 faire un stage où il s'initie au maniement des explosifs, en particulier à utiliser le plastic alors inconnu en France. Il s'entraîne aux sabotages mais également à la réception des parachutages. Il est opérationnel et doit se débrouiller sous l'égide de la SAP (Service Action Parachutage) créée par Paul Héraud venu le voir dans sa maison d'Eygliers

**De mémoire de Maurice Duc alors âgé d'une dizaine d'années:**

*Un jour de juillet 1943 : « Tous les habitants de la Roche de Rame ont été sorti de chez eux et mis sur le bord de la route pour protéger un convoi allemand de passage, servant ainsi de bouclier humain. Des soldats les tenaient en joue. Le convoi avait été attaqué par les maquisards peu de temps avant. Les enfants de la Roche de Rame ramenaient des cruches d'eau pour abreuver du matin au soir les habitants exténués. »*

*« Dans l'automne 43, j'ai reçu mes premières instructions en vue des sabotages, puis en mars 44, on m'a demandé de proposer des terrains de parachutage et camoufler un important dépôt d'essence. En avril, ce fut le début des parachutages. Nous avons dû travailler jour et nuit, durant cette période, pour placer le matériel en lieu sûr. En juin ont commencé les sabotages des lignes électriques et téléphoniques ainsi que des voies ferrées. Cela a duré tout l'été »*

**Gilbert Galetti**

# LA REBOULINE

Association  
pour le « bien vivre ensemble »  
dans le hameau de Pra-Reboul



Pour la déviation du village  
de La Roche de Rame



Le constat est unanime concernant la gestion autoritaire et méprisante dont fait part la municipalité depuis maintenant plus d'un an, cela n'est pas admissible.

Nous rappelons l'article premier de la Constitution :

***La France est une République indivisible, laïque, démocratique et sociale.***

Sur les deux derniers points, nous pouvons nous interroger, puisque les personnes concernées ne sont pas entendues et que leurs intérêts sont directement menacés.

**Nos associations demandent à la municipalité d'abandonner ces deux projets, et de se consacrer UNIQUEMENT à ceux pour lesquels elle s'était engagée dans son programme électoral.** Le travail est considérable (aménagement du lac, commerce multiservices, rénovation de l'école...), de quoi occuper tout le monde jusqu'à la fin du mandat.

**Nos associations sont déterminées à tout mettre en œuvre pour empêcher ces projets.**

## Infos et contacts :



### Association La Rebouline

Mail : [larebouline@gmail.com](mailto:larebouline@gmail.com)

Plus d'infos/pétition : <https://www.change.org/p/non-au-projet-de-carriere-dans-l-isle-de-pra-reboul>

### Association Déviation-Lrdr

Mail : [frairie2@hotmail.fr](mailto:frairie2@hotmail.fr) - Site : [www.deviation-lrdr.fr](http://www.deviation-lrdr.fr)

Facebook : La Deviation de la Roche de Rame

### Association Chez les Croquignards

Mail : [chezlescroquignards@chezlescroquignards.org](mailto:chezlescroquignards@chezlescroquignards.org)

Site : [www.chezlescroquignards.fr](http://www.chezlescroquignards.fr) - Facebook : [chezlescroquignards](https://www.facebook.com/chezlescroquignards)

Pétition : <https://www.mesopinions.com/petition/social/contre-amenagement-rn94-roche-rame-entraignant/206807>

