



## **AMENAGEMENT DE LA RN94 AU NIVEAU DE LA COMMUNE DE LA ROCHE DE RAME**

**DOSSIER DE CONCERTATION PRÉALABLE A LA MISE EN  
COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME DE LA COMMUNE  
AVEC LE PROJET**

# SOMMAIRE

		<b>8 Liste des figures</b>	<b>16</b>
		<b>Liste des cartes</b>	<b>16</b>
	<b>1</b>		
SOMMAIRE	2		
<b>1 . Preambule</b>	<b>3</b>		
1.1 Qu'est-ce que la MECDU ?	3		
1.2 Pourquoi la mise en compatibilité est-elle nécessaire ?	3		
1.3 Déroulé de la procédure	3		
<b>2 . Objet du présent dossier</b>	<b>4</b>		
<b>3 . Contexte et présentation de l'opération</b>	<b>4</b>		
3.1 Contexte	4		
3.2 Objectifs et enjeux	6		
3.3 Le projet retenu	6		
<b>4 . Compatibilité du projet avec les documents de planification et l'affectation des sols</b>	<b>8</b>		
4.1 PLU de la Roche-de-Rame	8		
4.2 SRADDET Provence Alpes Cote d'Azur (PACA)	8		
4.3 SCOT du Pays des Ecrins	10		
4.4 SDAGE Rhône Méditerranée	11		
4.5 PGRI Rhône Méditerranée	12		
<b>5 . modalité de mise en compatibilité</b>	<b>13</b>		
5.1 Les éléments d'incompatibilité	13		
5.2 Mesures envisagées pour assurer la mise en compatibilité	14		
5.2.1 Zonage	14		
5.2.2 Règlement/OAP	14		
<b>6 . La concertation</b>	<b>15</b>		
6.1 Pour vous informer	15		
6.2 Pour donner votre avis	15		
6.3 Les suites de la concertation	15		
<b>7 . Prochaines étapes</b>	<b>15</b>		

# 1. PREAMBULE

## 1.1 QU'EST-CE QUE LA MECDU ?

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est une procédure qui garantit la cohérence entre un projet d'intérêt général et les documents d'urbanisme du territoire traversé. Elle permet d'adapter le document afin de lever les verrous réglementaires qui bloqueraient la réalisation de l'opération, sans avoir à recourir à la procédure lourde d'une révision classique.

En application du Code de l'urbanisme (art. L. 103-2), le dossier présenté au public intègre explicitement les besoins de mise en compatibilité. Cette démarche assure la transparence de l'information sur les effets prévisibles du projet sur le territoire pour rendre les documents d'urbanisme compatible avec le futur tracé ou aménagement.

Après le bilan de cette concertation et la finalisation des études, le dossier de MECDU sera soumis à un **examen conjoint** avec les Personnes Publiques Associées (PPA) et à l'avis de l'**Autorité Environnementale**. L'ensemble sera ensuite proposé à une **enquête publique unique portant simultanément sur la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet et sur la MECDU**. In fine, c'est l'acte déclaratif d'utilité publique (arrêté préfectoral) qui emportera formellement la mise en compatibilité du document d'urbanisme, après recueil de l'avis de la collectivité locale compétente.

## 1.2 POURQUOI LA MISE EN COMPATIBILITE EST-ELLE NECESSAIRE ?

La réalisation du projet d'aménagement de la RN94 à la Roche-de-Rame nécessite de faire évoluer le PLU de la commune pour le rendre compatible avec le projet : certaines de ses prescriptions sont incompatibles avec la présence d'une route et des équipements associés.

Les adaptations du PLU concernent uniquement des zones au sein du fuseau de déclaration d'utilité publique. C'est une bande plus large que le tracé du projet arrêté par l'État, afin de tenir compte d'ajustements mineurs qui pourraient intervenir dans les derniers temps d'étude.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme peut prendre plusieurs formes :

- Changement de zonage d'une parcelle ;
- Déclassement d'un espace boisé classé ;
- Modification du règlement écrit.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est régie par les articles L153-49 à L153-58, R123-1 à R123-14, R123-23 et R153-13 à R153-17.

## 1.3 DEROULE DE LA PROCEDURE

<b>Avant enquête publique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concertation préalable afin de recueillir l'avis du public sur les mesures de mise en compatibilité envisagées</li> <li>- Si nécessaire, le maître d'ouvrage ajuste les mesures de mise en compatibilité</li> <li>- L'Autorité environnementale rend un avis sur le projet ainsi que les mesures de mise en compatibilité envisagées</li> </ul>
<b>Enquête publique</b>	Le public donne son avis sur les mesures de mise en compatibilité prévues (avec de potentielles évolutions depuis la concertation préalable)
<b>Après enquête publique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le commissaire-enquêteur émet un avis sur l'utilité publique du projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme</li> <li>- Après délibération du conseil municipal, la modification des documents d'urbanisme devient effective à la publication de l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique qui entraîne l'approbation des nouvelles dispositions des documents d'urbanisme</li> </ul>

## 2. OBJET DU PRESENT DOSSIER

En amont de l'enquête publique, la DREAL organise une concertation réglementaire préalable, ouverte à tous, du 06 juillet au 20 juillet 2026. Elle porte uniquement sur la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme, non sur le projet technique en lui-même qui a déjà fait l'objet d'une concertation réglementaire à l'automne 2024.

La concertation préalable à la MECDU consiste à :

- Informer le public des principes d'adaptations envisagés sur le document d'urbanisme en vigueur de la commune de la Roche-de-Rame pour être en cohérence avec le projet requalification de la RN94 ;
- Permettre au public de donner son point de vue et de poser des questions sur ces orientations / principes de MECDU présentés, en amont de la présentation du projet à l'enquête publique.

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

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

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

## 3. CONTEXTE ET PRESENTATION DE L'OPERATION

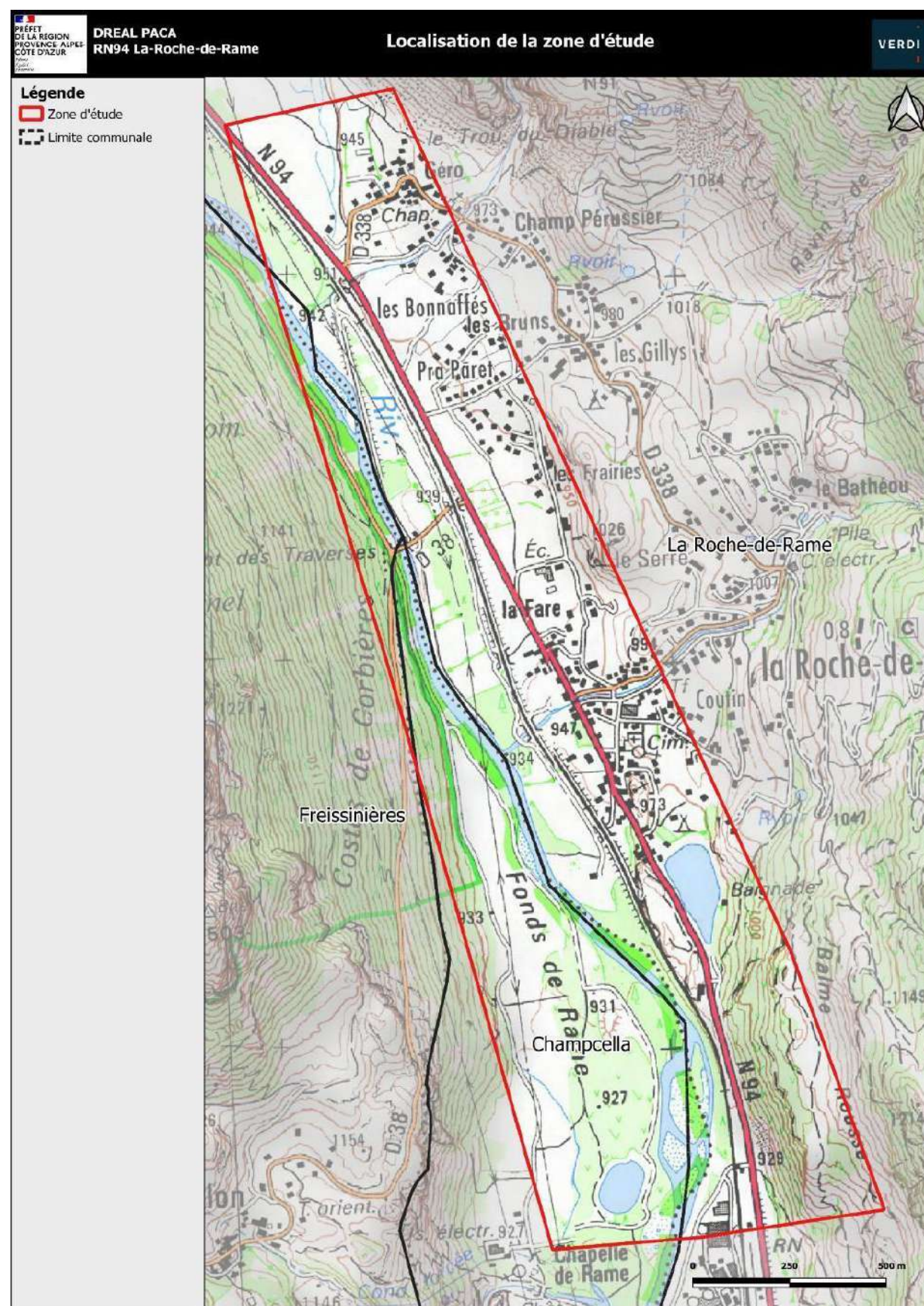
### 3.1 CONTEXTE

Le village de la Roche-de-Rame est situé dans la vallée de la Durance entre Guillestre et l'Argentière-la-Bessée, dans le département des Hautes-Alpes. Située dans l'aire d'attraction de Briançon, la commune est membre de la Communauté de Communes du Pays des Écrins, qui regroupe 8 communes pour environ 6 500 habitants.

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

La population du village est en croissance depuis plusieurs années, ce qui contraste avec la tendance sur le Briançonnais (à la baisse depuis 2010). La Roche-de-Rame est une commune majoritairement résidentielle. D'un point de vue économique, plusieurs types d'activités sont présents au sein du village :

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



Carte 1: Périmètre du projet de requalification de la RN94

### Urbansime

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

La commune est ainsi structurée en différents pôles :

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

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

Les aménagements urbains dans le village sont dans l'ensemble plutôt réduits, en particulier aux abords de la route nationale : pas d'espace piéton, manque de stationnement...

Au cours des dernières années, la municipalité a engagé une démarche d'amélioration de la qualité urbaine du centre-bourg notamment avec des aménagements autour de la place centrale et de l'église : places de stationnement, traitement différencié du revêtement...

### Déplacements et mobilité

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

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

Le trafic est d'environ 8 700 véhicules par jour, dont 9% de poids lourds. Le transit constitue la grande majorité de ce trafic (80%).

Ces flux augmentent fortement lors des périodes d'affluence touristique en particulier durant les vacances d'hiver et d'été.

La RN 94 connaît ainsi un trafic supérieur à 9 500 véhicules environ 60 jours par an (principalement en février & juillet / août) dont 30 jours avec un trafic supérieur à 12 000 véhicules / jour.

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

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

Cette situation entraîne différentes difficultés :

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

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

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

### 3.2 OBJECTIFS ET ENJEUX

Les objectifs de l'aménagement sont les suivants :

- Sécuriser les déplacements sur la RN 94 en traversée de la Roche de Rame pour tous, y compris piétons, cyclistes et riverains, notamment en réduisant fortement la vitesse dans la traversée de la commune et en sécurisant les arrêts de bus ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains : bruit, pollution, requalification de l'espace public ;
- Faciliter les déplacements dans la commune et favoriser les modes doux : cheminements piétons, cyclistes, stationnement ;
- Améliorer la desserte des Alpes du Sud dans le contexte des Jeux Olympiques d'Hiver 2030 ;
- Rendre possible le projet de revitalisation du centre-ville de la commune de la Roche-de-Rame (projet de développement communale de 2021) : attractivité commerciale, mise en valeur des atouts touristiques, développement de l'habitat, etc. en cohérence avec le SCOT en cours d'élaboration.

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

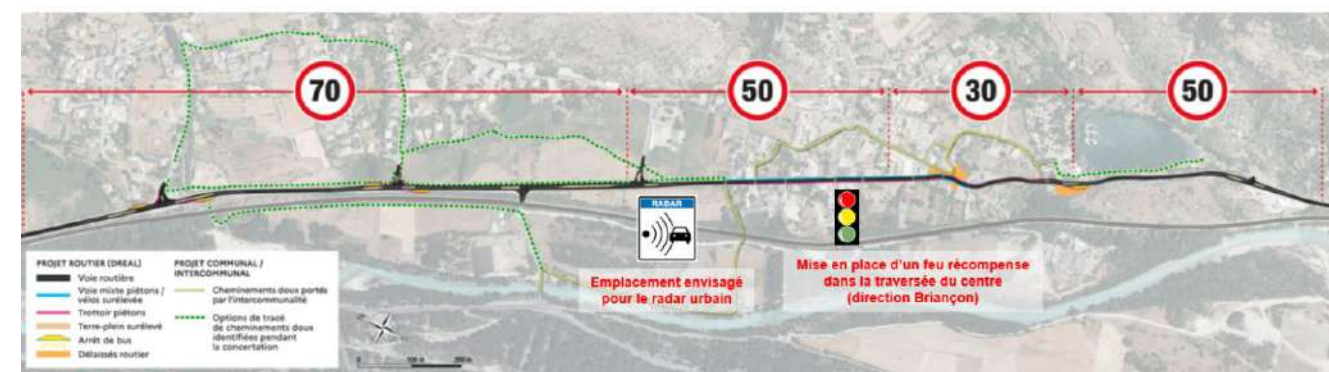


Figure 1: Schéma des vitesses

### 3.3 LE PROJET RETENU

Les aménagements proposés pour le réaménagement de la RN94 sont répartis en 6 secteurs différents :

- Secteur Nord – Carrefours de La Ruine et de l'Ascension
- Secteur Nord – Carrefours de l'école et carrefour RN94 / RD38
- Secteur centre Nord - Traversée du nord jusqu'à la mairie
- Secteur centre Sud - De la mairie au Queyras :
- Secteur Sud – Parking nord du lac
- Secteur Sud – Parking Sud du lac

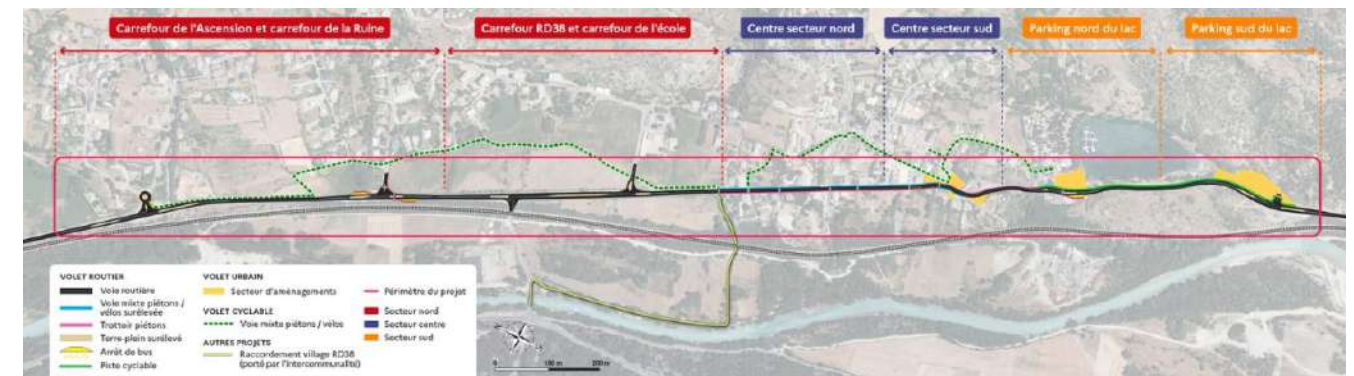


Figure 2: Plan d'ensemble du projet de requalification urbaine de la RN94

Le projet se décompose en plusieurs secteurs d'aménagement distincts, s'étendant du nord au sud de la commune :

**En approche Nord** (carrefours de La Ruine et de l'Ascension et entrée Nord – Carrefours de l'école et carrefour RN94 / RD38), les aménagements consistent à renforcer l'entrée de ville avec une réduction progressive des vitesses (70 km/h puis 50 km/h), à réaménager les carrefours de l'école et de l'Ascension avec création de voies de tourne-à-gauche et terre-pleins centraux, ainsi qu'à sécuriser les arrêts de car.

**Dans la traversée du centre bourg**, le projet maintient une chaussée bidirectionnelle de 6,50 m de large, minimum nécessaire pour permettre le croisement de deux poids-lourds, et aménage des trottoirs continus de part et d'autre ainsi que des zones de stationnement lorsque l'emprise le permet.

**Au niveau du centre ancien et du Queyras**, secteur le plus contraint, le projet prévoit la rectification du tracé de la RN94 avec élargissement de l'emprise routière permettant le croisement des véhicules à grands gabarits (voie de 6m50 avec surlargeurs en courbe) et la création de cheminements modes doux continus de part et d'autre de la voie. Cet aménagement nécessite la démolition de l'ancien hôtel du lac, du bâtiment abandonné « Annexe Fourrat » et de l'ensemble d'habitation « Bar le central », la chaussée actuelle ne faisant que 5,50 m à cet endroit. Une zone 30 est instaurée sur l'ensemble de cette section.

**En approche Sud**, les aménagements visent à renforcer l'arrivée en zone bâtie par des aménagements paysagers et à instaurer une limitation à 30 km/h depuis le camping du lac. Un trottoir côté Est assure la liaison entre le lac et le cœur de village, complété par des cheminements cyclables. Une chicane au droit du camping du lac permet de réduire les vitesses et de sécuriser l'accès, impactant toutefois une habitation et un garage.

**En entrée de ville Sud et aux abords du lac**, le projet prévoit la création d'une chicane nécessitant la relocalisation de l'entreprise CGA, l'aménagement d'un carrefour avec tourne-à-gauche et terre-pleins centraux pour sécuriser l'accès au parking du lac, et la création d'une piste cyclable en bordure de la RN94. Cette dernière nécessite de décaler la route d'environ 5m dans le rocher de la Calla, engendrant un volume de terrassement estimé à 31 000 m<sup>3</sup>. Cet aménagement permettra de relier le secteur de la plage au centre bourg et de se connecter au projet d'itinéraire cyclable prévu tout le long de la Durance.

La réalisation du réaménagement de la RN94 constitue également une opportunité pour la commune de la Roche-de-Rame de réaliser une **opération de valorisation urbaine du centre village**. En effet, la démolition nécessaire de 3 bâtiments au niveau du centre ancien libère des emprises foncières permettant la création de nouveaux espaces publics structurants (place Queyras, stationnements paysagers). Le réaménagement du parking du lac et du camping est également prévu dans le cadre du projet communal.



Figure 3 : Synoptique du projet dans la partie centrale

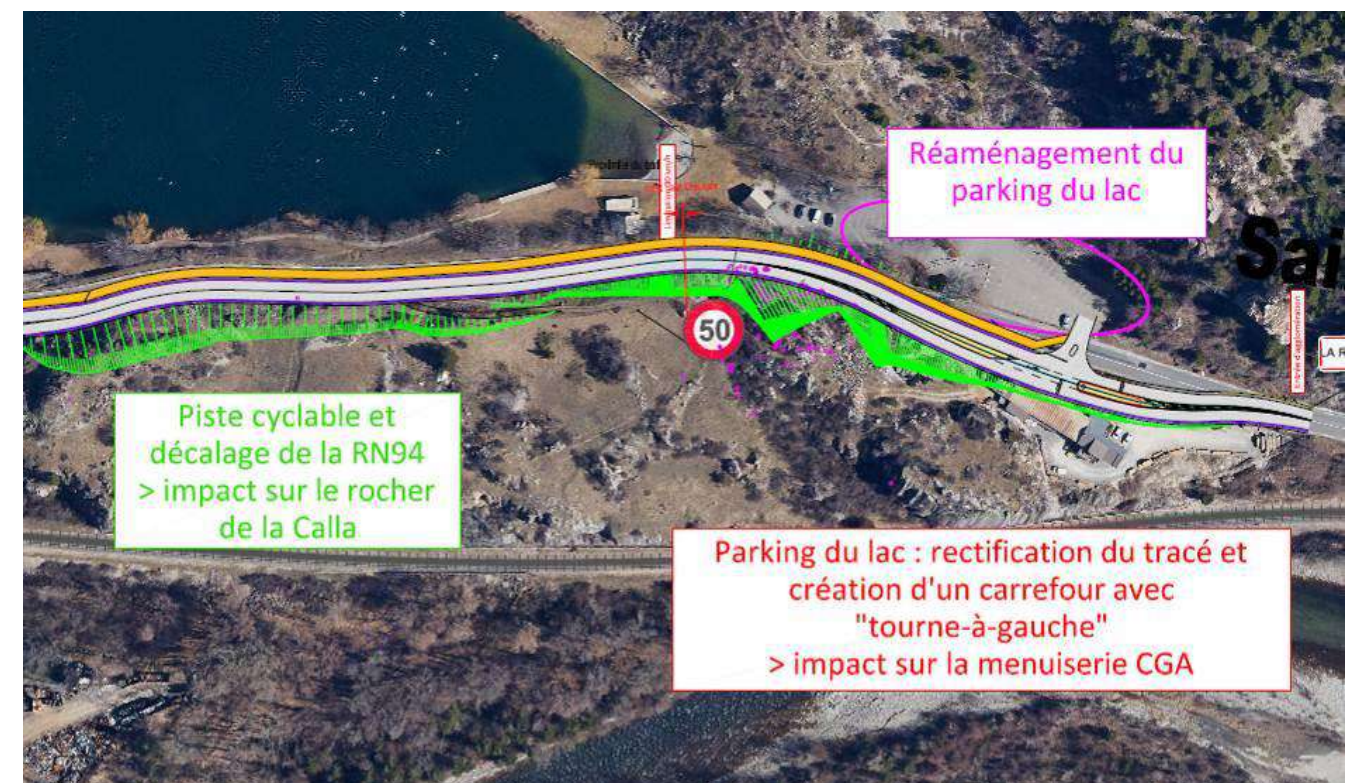


Figure 4 : Synoptique du projet sur la section entrée de ville sud et abords du lac

## 4. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET L’AFFECTATION DES SOLS

### 4.1 PLU DE LA ROCHE-DE-RAME

Secteurs impactés – PLU de la Roche-de-Rame	
A	zone à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.
N	Zone à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière ou pastorale ou des énergies renouvelables, soit de leur caractère d'espaces naturels.
Nj	Il s'agit des secteurs à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique.
Nn	Zone N ou les chalets d'alpage isolés ou groupés font l'objet d'un zonage particulier Nalp à partir d'un inventaire réalisé à cet effet et déposé en mairie. Ils sont soumis à l'article L.145-3 du code de l'Urbanisme.
UB2	Zone équipée et agglomérée de développement urbain
Ua	Centre ancien de village ou hameau

Le projet est compatible avec les règlements des zones évoquées ci-dessus. **En revanche, une inscription graphique « Espace boisé classé » est présente à la sortie nord du village de la Roche de Rame (voir partie 4).**

### 4.2 SRADDET PROVENCE ALPES COTE D’AZUR (PACA)

Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région PACA a été adopté le 26 juin 2019, et approuvé par arrêté préfectoral le 15 octobre 2019. Il définit une stratégie d'aménagement et de développement durable de la région aux horizons 2030 et 2050.

Le SRADDET repose sur une stratégie régionale territorialisée matérialisée au moyen de 68 objectifs et 52 règles à traduire dans les documents d'urbanisme du territoire. Déclinées en axes et orientations, les trois lignes directrices comportent des objectifs qualitatifs ou quantitatifs pour 2030 et 2050.

Axes stratégiques du SRADDET	Compatibilité du projet avec les axes stratégiques du SRADDET
<b>Ligne directrice 1 : Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional</b>	
<u>Axe 1 : Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un territoire connecté et plus accessible au niveau national, européen et international</li> <li>- Des pôles d'excellence économiques, universitaires, culturels et touristiques porteurs du rayonnement régional</li> <li>- La dimension européenne de la Région confortée au cœur du bassin méditerranéen, des projets collaboratifs renforcés avec les territoires frontaliers</li> </ul>	Sans objet
<u>Axe 2 : Concilier attractivité et aménagement durable du territoire</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un modèle d'aménagement durable et intégré à construire</li> <li>- Des ressources naturelles et paysagères préservées et valorisées, une identité renforcée</li> </ul>	Le projet, malgré la suppression de l'EBC, n'impactera pas le grand paysage car les arbres seront maintenus.
<u>Axe 3 : Conforter la transition environnementale et énergétique : vers une économie de la ressource</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vers un nouveau référentiel de production et de consommation, vers une société post-carbone</li> <li>- Améliorer la qualité de l'air et contribuer au développement de nouvelles pratiques de mobilité</li> <li>- Prévention et gestion des déchets : vers une économie circulaire plurielle</li> </ul>	Sans objet
<b>Ligne directrice 2 : Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau</b>	
<u>Axe 1 : Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une stratégie urbaine régionale à affirmer</li> <li>- Des modes de développement différenciés selon l'intensité urbaine</li> <li>- Des centres urbains réinvestis pour juguler l'étalement urbain, favoriser la proximité et le lien social</li> </ul>	Sans objet

<u>Axe 2 : Mettre en cohérence l'offre de mobilité et la stratégie urbaine</u> - Une intermodalité facilitée pour simplifier la vie du voyageur - Une offre de transport adaptée, simplifiée et performante pour tous et pour tous les territoires - Infrastructures : des réseaux consolidés, des pôles d'échanges hiérarchisés	Sans objet
<u>Axe 3 : Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques</u> - Les grands équilibres préservés et une organisation du territoire plus rationnelle - Les continuités écologiques restaurées	Le projet, malgré la suppression de l'EBC, n'impactera pas les continuités écologiques car les arbres seront maintenus.
<b>Ligne directrice 3 : Conjuguer égalité et diversité des territoires, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires</b>	
<u>Axe 1 : Cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires</u> - Des trajectoires de développement pour tous les territoires - Pour la réalisation du potentiel économique et humain de tous les territoires	Sans objet
<u>Axe 2 : Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie</u> - Une stratégie d'accès au logement et la réduction des inégalités - Une cohésion sociale renforcée pour une meilleure qualité de vie en région	Sans objet
<u>Axe 3 : Développer échanges et réciprocity entre territoires</u> - Des atouts diversifiés, des interdépendances, des coopérations - Connaissance, solidarités et dialogue comme leviers de la coopération	Sans objet

Le projet est compatible avec les axes stratégiques du SRADDET PACA.

### 4.3 SCOT DU PAYS DES ECRINS

Le SCOT du Pays des Ecrins a été arrêté le 26 novembre 2025. Il n'est pas encore approuvé.

La démarche a été relancée en novembre 2022, fixe les grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire du Pays des Ecrins ainsi que l'organisation de l'espace pour les 20 prochaines années.

Le rôle de ce document est de définir les prescriptions correspondant aux modalités d'action et de mise en œuvre des objectifs stratégiques. Proposer des recommandations relevant de grands principes, ou d'outils mobilisables, pour aboutir aux objectifs fixés.

Plus spécifiquement, le SCOT du Pays des Ecrins fixe les objectifs suivants, avec lesquels le projet doit être compatible.

Orientations stratégiques du SCOT	Compatibilité du projet avec les orientations stratégiques du SCOT
<b>Axe 1 : Une solidarité territoriale affirmée pour une vie à l'année renforcée</b>	
Une armature urbaine à affirmer autour de la vallée de la Durance	Sans objet
Dynamiser la démographie du territoire en s'assurant d'une production de logement adaptée	Sans objet
Consolider l'offre en équipements, services et commerces en cohérence avec l'armature urbaine, dans une recherche d'équilibre, de complémentarité et de solidarité entre les communes	Sans objet
Améliorer l'accès au territoire et le schéma des mobilités internes en cohérence avec les besoins de la population permanente et les objectifs de réduction de gaz à effet de serre	Sans objet
<b>Axe 2 : Une économie diversifiée s'inscrivant dans les transitions de demain en s'appuyant sur les forces et l'histoire du territoire</b>	
Renforcer le poids de l'économie industrielle et artisanale	Sans objet
Diversifier l'économie touristique pour l'inscrire dans la transition écologique et climatique	Sans objet
Développer la filière agricole pour tendre vers une autonomie alimentaire territoriale en cohérence avec les caractéristiques géographiques du territoire	Sans objet
<b>Axe 3 : Une transition environnementale engagée au bénéfice d'un cadre de vie de qualité</b>	
Protéger la biodiversité exceptionnelle du territoire	Le projet, malgré la suppression de l'EBC, n'impactera pas la biodiversité car les arbres seront maintenus.
Préserver et sécuriser la ressource en eau	Sans objet

Préserver le patrimoine paysager et architectural des écrins, vecteur d'attractivité résidentielle et touristique du territoire	Le projet, malgré la suppression de l'EBC, n'impactera pas le paysage car les arbres seront maintenus.
Inscrire le territoire dans la trajectoire du « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050 en cohérence avec les orientations du SRADET PACA	Sans objet
Améliorer la qualité de l'air en travaillant sur la rénovation énergétique et la production d'énergies renouvelables	Sans objet
Développer une économie circulaire autour des matériaux et des déchets	Sans objet
Travailler sur la résilience du territoire vis-à-vis du changement climatique et des aléas naturels ou industriels	Sans objet

Le projet est compatible avec les orientations du SCOT du Pays des Ecrins.

## 4.4 SDAGE RHONE MEDITERRANEE

Adopté le 18 mars 2022 pour la période 2022-2027, le SDAGE fixe la stratégie du bassin Rhône Méditerranée pour l'atteinte du bon état des milieux aquatiques ainsi que les actions à mener pour atteindre cet objectif.

Dans la lignée de la Directive Cadre sur l'eau, le SDAGE arrête des objectifs quantitatifs et qualitatifs des eaux et fixe des orientations afin de mettre en œuvre une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.

Le projet doit être compatible avec les orientations fondamentales du SDAGE. Ce dernier comprend neuf orientations fondamentales.

Orientations du SDAGE Rhône – Méditerranée	Compatibilité du projet avec le SDAGE
S'adapter aux effets du changement climatique	Le projet est basé sur la requalification de la RN94, ce qui limitera l'impact sur l'imperméabilisation (0.2 ha), et préservera alors les espaces perméables qui favorisent la régénération de la ressource en eau dans les nappes. De plus, des espaces seront désimperméabilisés (0,44ha – projet routier + projet urbain) La gestion des eaux pluviales sera assurée par des fossés, ce qui limitera le phénomène de ruissellement pluvial.
Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité	Dans le cadre du projet, des mesures seront prises pour limiter autant que possible les pollutions de la ressource en eau et des milieux naturels à la source.
Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques	Le projet prévoit la mise en œuvre de fossés de gestion des eaux pluviales, afin d'assurer le traitement des eaux de ruissellement du projet, afin d'épargner la dégradation des milieux aquatiques récepteurs.
Prendre en compte les enjeux sociaux et économiques des politiques de l'eau	Sans objet
Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux	Sans objet
Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé	Sans objet
Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides	Sans objet
Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir	Sans objet

Le projet est compatible avec le SDAGE Rhône-Méditerranée 2022 – 2027.

## 4.5 PGRI RHONE MEDITERRANEE

Le plan de gestion des risques d'inondation 2022 – 2027 du bassin Rhône-Méditerranée vise à mieux assurer la sécurité des populations, à réduire les dommages individuels et les coûts collectifs, et à permettre le redémarrage des territoires après la survenue d'une inondation.

Ce plan de gestion s'applique sur l'ensemble du bassin. Il s'impose entre autres, à différentes décisions administratives, aux documents de planification urbaine, aux SCOT et aux PPR.

Il comprend des dispositions spécifiques applicables aux territoires à risque important d'inondation.

Le PGRI a été arrêté le 21 mars 2022 par le préfet coordonnateur de bassin et est entré en vigueur le 8 avril au lendemain de sa parution au Journal officiel.

Le tableau ci-dessous analyse la compatibilité du projet avec les objectifs du PGRI.

Objectifs	Compatibilité avec le projet d'extension de la zone d'activités Rhône Varèze
OBJECTIF 1 : Renforcer les mesures de préventions des inondations en limitant l'urbanisation en zone inondable et en réduisant la vulnérabilité des enjeux déjà implantés, affirmer sur tous les territoires les principes fondamentaux de la prévention des inondations en tenant compte du décret PPRi du 5 juillet 2019.	Sans objet
OBJECTIF 2 : Développer les solutions fondées sur la nature alternative aux ouvrages de protection pour lutter contre les inondations plus souples et résilientes face au changement climatique (mise en place des Espaces de Bon Fonctionnement)	Sans objet
OBJECTIF 3 : Organiser la surveillance, la prévision et la transmission de l'information sur les crues et les submersions marines et passer de la prévision des crues à la prévision des inondations, pour tenir compte des évolutions récentes, notamment la structuration d'atlas de cartes de zones inondées potentielles (ZIP) et développer la culture du risque	Sans objet
OBJECTIF 4 : Intégrer les objectifs de la politique de gestion des risques d'inondation aux projets d'aménagement du territoire et associer les acteurs concernés le plus en amont possible et affirmer la nécessaire co-animation Etat / collectivités locales des SLGRI pour amplifier leur mise en œuvre opérationnelle	Sans objet
OBJECTIF 5 : Poursuivre le développement de la connaissance des phénomènes d'inondation et étudier les effets du changement climatique sur les aléas, particulièrement en zone de montagne et sur le littoral.	Sans objet

Le projet est compatible avec le PGRI Rhône-Méditerranée au regard des différents objectifs de celui-ci.

## 5. MODALITE DE MISE EN COMPATIBILITE

### 5.1 LES ELEMENTS D'INCOMPATIBILITE

Secteurs impactés – PLU de la Roche-de-Rame	
A	zone à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.
N	Zone à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière ou pastorale ou des énergies renouvelables, soit de leur caractère d'espaces naturels.
Nj	Il s'agit des secteurs à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique.
Nn	Zone N ou les chalets d'alpage isolés ou groupés font l'objet d'un zonage particulier Nalp à partir d'un inventaire réalisé à cet effet et déposé en mairie. Ils sont soumis à l'article L.145-3 du code de l'Urbanisme.
UB2	Zone équipée et agglomérée de développement urbain
Ua	Centre ancien de village ou hameau

Le projet est compatible avec les règlements des zones évoquées ci-dessus. En revanche, une inscription graphique « Espace boisé classé » est présente à la sortie nord du village de la Roche de Rame.

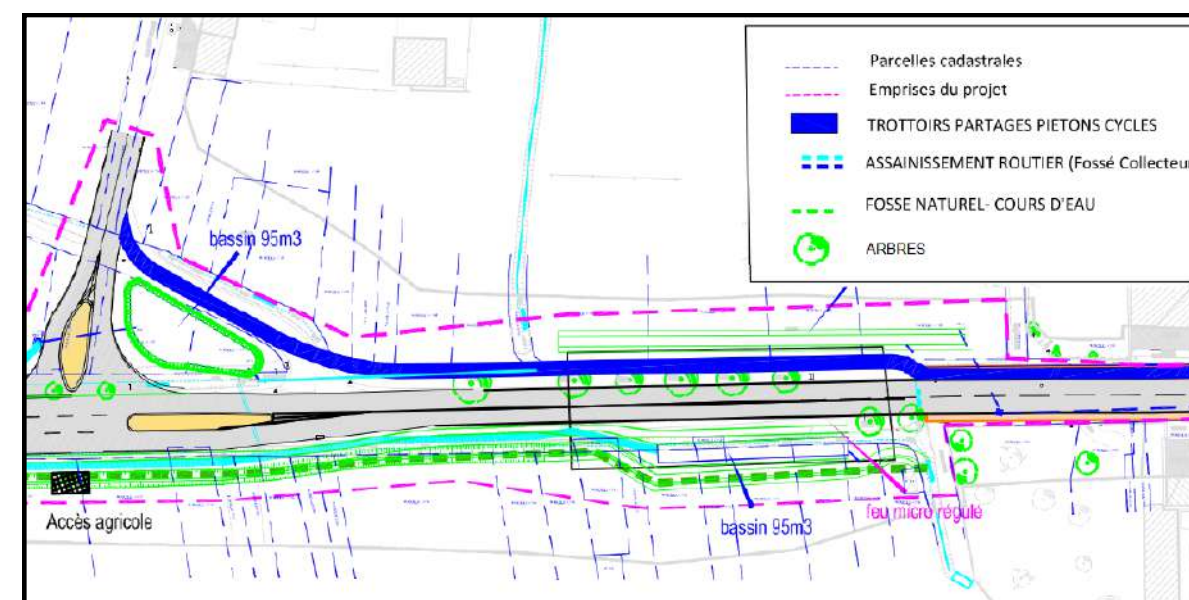
Le règlement associé est le suivant :

« les coupes et abattages d'arbres sont soumis à déclaration préalable dans les espaces boisés classés (EBC) figurant sur les documents graphiques conformément aux dispositions de l'article L. 130.1 du code de l'urbanisme. Les défrichements y sont interdits. »

Figure 5: Localisation de l'EBC (bande verte) - Géoportail de l'urbanisme



Figure 6: Aménagement prévu impactant l'EBC



Tout en s'insérant au sein de cet Espace Boisé Classé (EBC), il est important de souligner que le projet n'impactera pas l'alignement d'arbre présent.

Ainsi, pour permettre le projet, le PLU nécessite donc d'être mis en compatibilité via la DUP.

## 5.2 MESURES ENVISAGEES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE

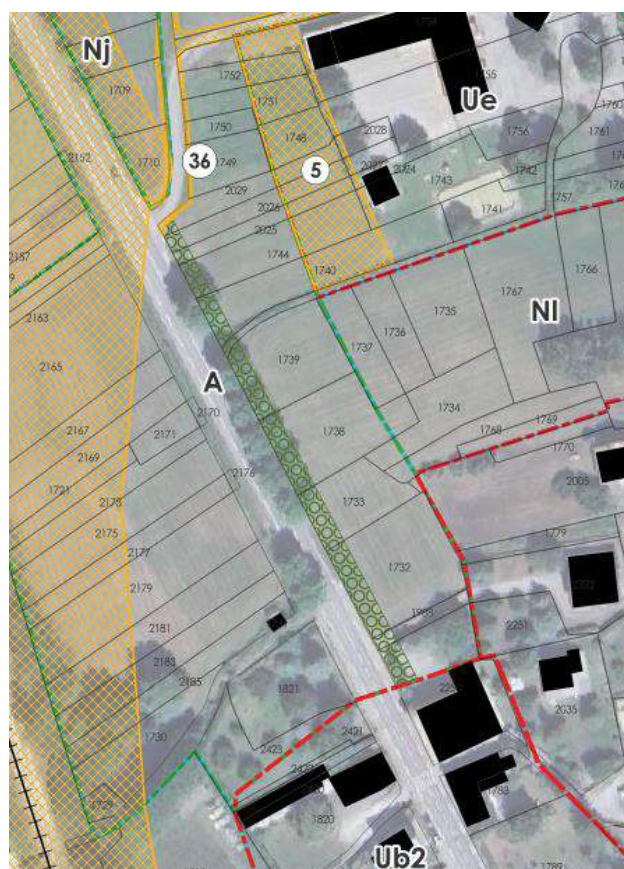
Comme évoqué ci-dessus, le projet est compatible avec les règlements des zones du PLU de la Roche-de-Rame évoquées ci-dessus. Seule l'inscription graphique « Espace boisé classé » présente à la sortie nord du village de la Roche de Rame, nécessite une mise en compatibilité.

### 5.2.1 ZONAGE

Pour permettre le projet, l'Espace Boisé Classé sera réduit et adapté à la réalité de l'alignement d'arbre présent sur site.

L'emplacement réservé n°1 dédié à la déviation prévue initialement est également supprimé dans un souci de cohérence.

Figure 7: Evolution du zonage EBC



Extrait zonage avant projet



Extrait zonage après projet

Les évolutions de zonage, plans avant et après, sont présentés en annexes 1 et 2 de ce document.

### 5.2.2 REGLEMENT/OAP

Aucune modification du règlement ou des OAP (Orientation d'aménagement et de programmation) n'est prévue.

## 6. LA CONCERTATION

### 6.1 POUR VOUS INFORMER

Pour informer le public sur le projet, la DREAL met en place les outils suivants :

- Le site internet de la DREAL : <https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/rn-94-amenagement-au-droit-de-la-roche-de-rame-r2951.html> ;
- Le présent dossier support de la concertation :
  - o Disponible en téléchargement sur le site internet de la DREAL
  - o Disponible en version papier disponible en version papier en mairie de la Roche-de-Rame, aux horaires d'ouverture habituels (à partir du 06/07) ;

### 6.2 POUR DONNER VOTRE AVIS

La DREAL met à disposition du public :

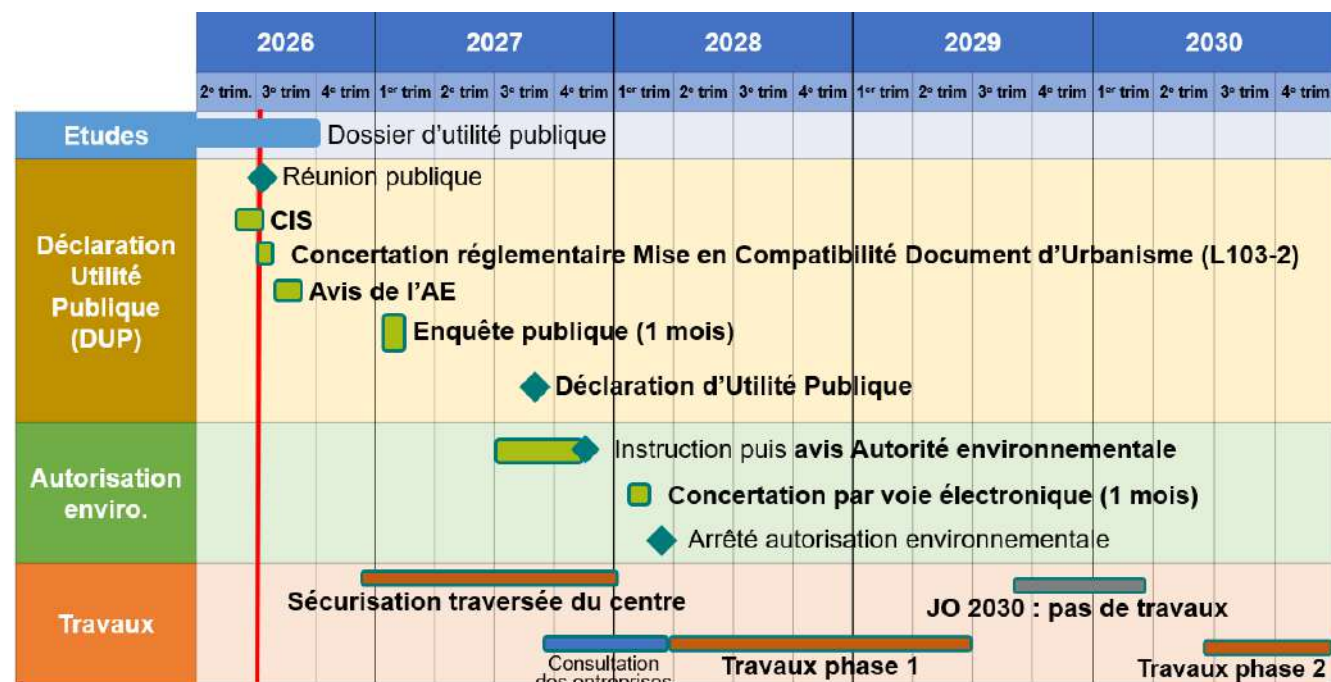
- Un registre papier disponible en mairie de la Roche-de-Rame, aux horaires d'ouverture habituels (à partir du 06/07) ;
- L'adresse postale suivante : 16 rue Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille cedex 3 ;
- L'adresse e-mail suivante : [rochederame@nicaya.com](mailto:rochederame@nicaya.com) ;

### 6.3 LES SUITES DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, un bilan sera réalisé et rendu public par la DREAL. Il permettra de compléter utilement le dossier réglementaire de Mise en Compatibilité des Documents présenté à l'enquête publique à horizon 2027.

Cette enquête constituera la dernière phase de consultation du public, sur la base du projet d'aménagement de la RN94 complet et stabilisé. Elle ouvrira la phase d'instruction par le préfet en vue de l'arrêté portant déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, acte qui emportera formellement la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

### 6.4 . PROCHAINES ETAPES



## 7 LISTE DES FIGURES

Figure 1: Schéma des vitesses .....	6
Figure 2: Plan d'ensemble du projet de requalification urbaine de la RN94.....	6
Figure 3 : Synoptique du projet dans la partie centrale .....	7
Figure 4 : Synoptique du projet sur la section entrée de ville sud et abords du lac .....	7
Figure 5: Localisation de l'EBC (bande verte) - Géoportail de l'urbanisme.....	13

## LISTE DES CARTES

Carte 1: Périmètre du projet de requalification de la RN94.....	5
---	---