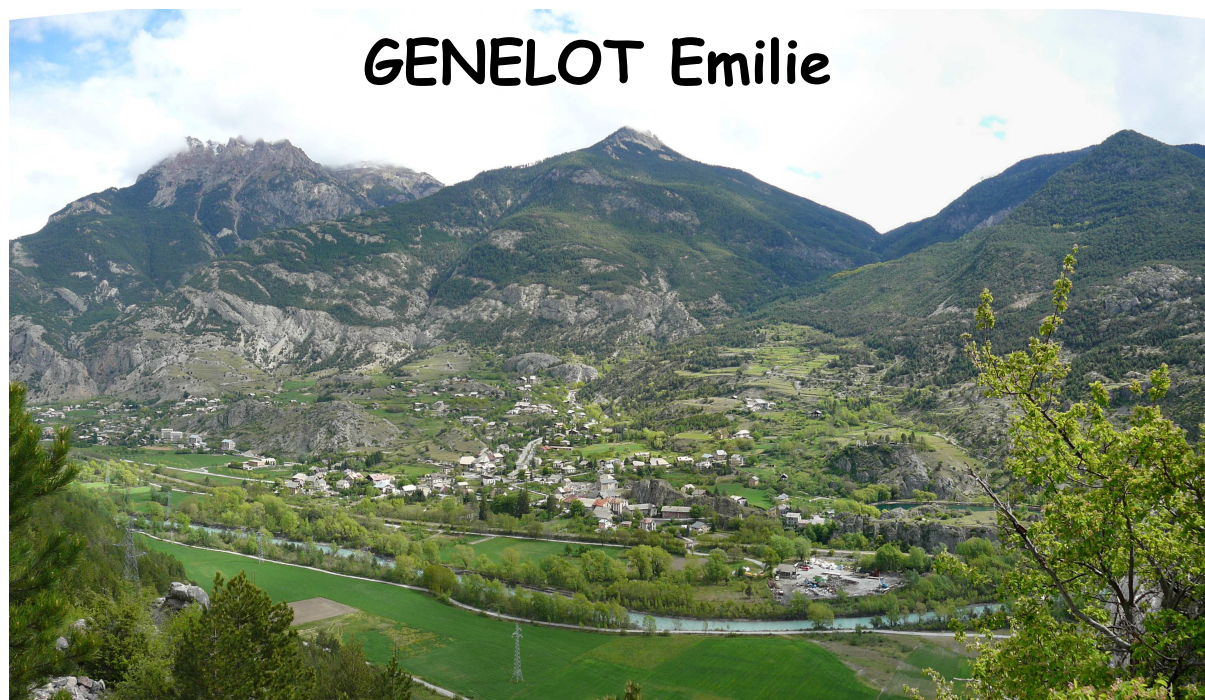


Projet Individuel

2007

Réhabilitation de la traversée et du cœur de village de la commune de la Roche de Rame

La Roche de Rame, une commune de montagne face
aux problèmes dus à des infrastructures de
communication inadaptées au contexte actuel



Tuteur : J. Benabdallah

Photos de l'auteur

Polytech'Tours
Département Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
37200 Tours

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
Introduction	3
1. La Roche de Rame, une commune à fort potentiel mais sans cohésion apparente	5
A. Un patrimoine naturel très riche.....	5
B. Un fort potentiel touristique.....	8
C. Des hameaux sans lien ni cœur de village.....	10
2. La traversée de la Roche de Rame : un problème de nationale	13
A. Contexte de la demande de déviation.....	13
B. Les problèmes posés par l'état actuel de la traversée	15
3. Propositions d'aménagements de la traversée en elle même	18
A. Les objectifs généraux à atteindre	18
B. Les différentes actions à réaliser	19
4. Autres propositions d'aménagements	26
A. Le skate park et sa rue.....	26
B. La place de l'église.....	28
C. La place du monument aux morts	30
D. La place « du restaurant »	32
E. Château et son parc	34
Prévisions budgétaires	36
CONCLUSION	37
Webographie	39
Remerciements	40
Table des illustrations	38
Résumé	41

Introduction

Localisation de la commune :

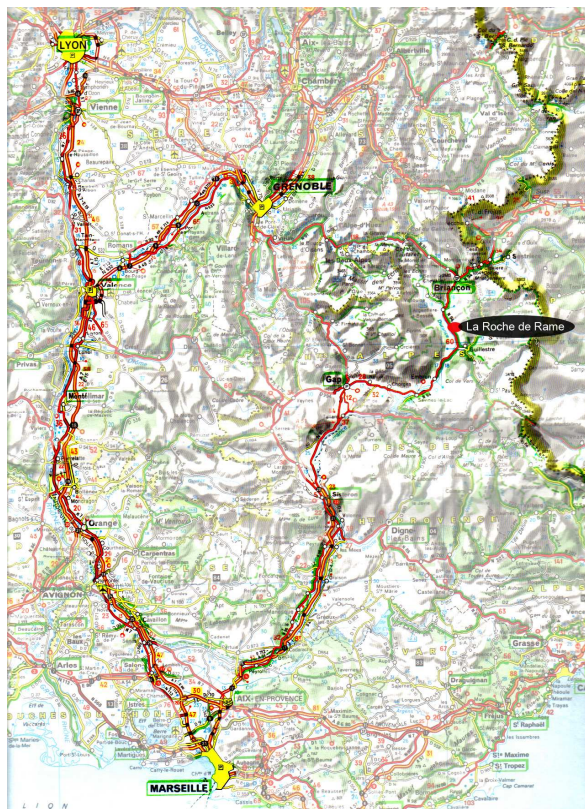
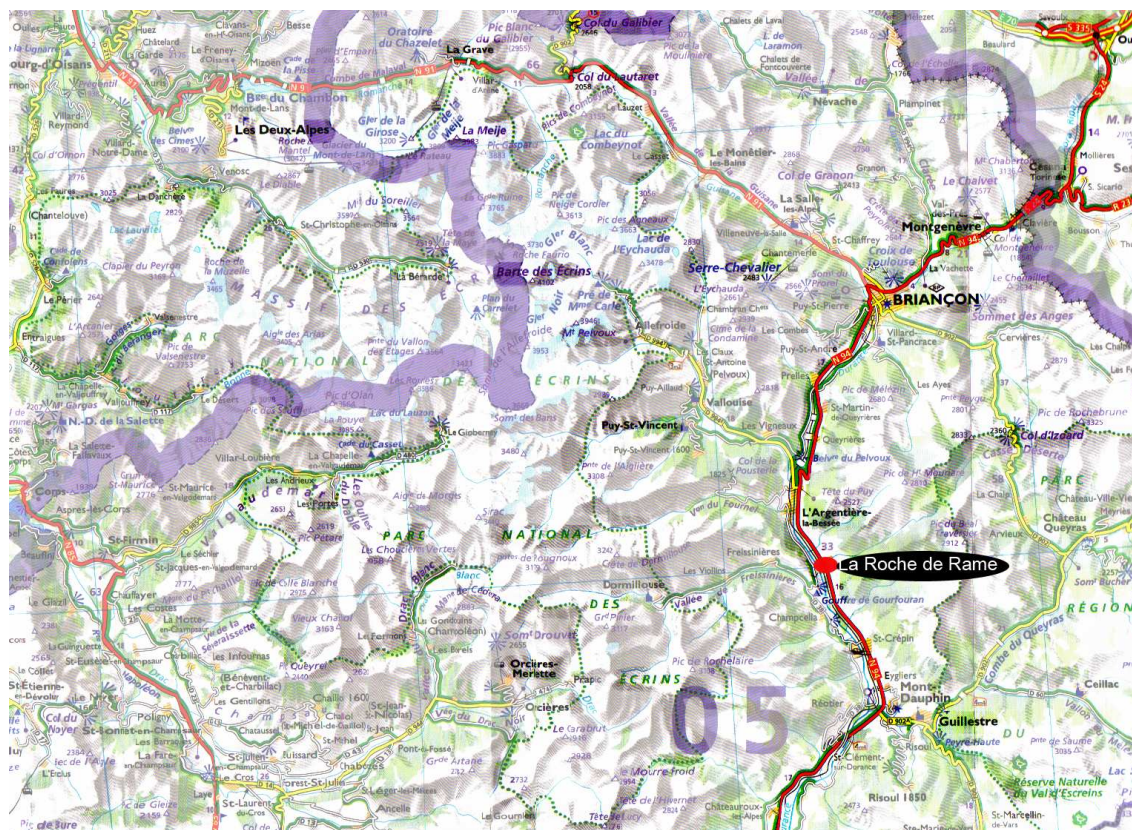


Figure 1: carte de localisation à l'échelle du quart Sud-Est français

Figure 2: carte proposée par l'Office de Promotion du Pays des Ecrins



Figure 3 : Carte de localisation à l'échelle départementale



La Roche de Rame est une commune de la région Provence Alpes Côtes d'Azur, située au cœur du département des Hautes Alpes. Elle appartient à la communauté de commune du Pays des Ecrins et en bordure Est de la zone d'adhésion du Parc National des Ecrins. Délimitée à l'Ouest se trouve par la Durance, à mi chemin entre Guillestre et Briançon, elle est à cheval sur le Queyras et les Ecrins. Sa situation de point de passage entre des territoires d'influences diverses confère à ce territoire une identité montagnarde particulièrement intéressante aussi bien sur le plan historique et culturel que sur le plan naturel.

La Roche de Rame se situe sur un axe de communication majeur du département, puisque la Route Nationale 94, qui traverse la commune, permet de relier Gap et une bonne partie des Alpes du Sud à l'Italie via le col de Montgenèvre. Il n'existe en effet pas d'autre point de passage à proximité : le col de la Madeleine entraîne un grand détour par le Sud, le tunnel de Fréjus un détour encore plus grand passant par le col du Lautaret (le col Agnel est loin d'être tout le temps praticable). C'est précisément ce trafic important, qui, ajouté à l'étroitesse de la vallée, est problématique pour les Rochons. En effet, la traversée du village, en son état actuel, est totalement inadaptée au trafic qu'elle supporte, et cela crée d'importantes nuisances, que ce soit pour les riverains, les touristes, ou l'environnement. Une déviation devrait être réalisée dans un délai encore inconnu, et les études sont déjà nombreuses à ce sujet.

L'objectif de ce projet sera de proposer des aménagements de la traversée et du centre du village, réalisables une fois la déviation créée, ou immédiatement pour ceux ne concernant pas le tracé actuel de la RN94. Leur but est de recréer un cadre de vie agréable et fonctionnel pour les Rochons comme pour les usagers de passage, et de contribuer à la création d'un cœur de village cohérent.

1. La Roche de Rame, une commune à fort potentiel mais sans cohésion apparente

A. Un patrimoine naturel très riche

Des espaces naturels nombreux et préservés

La Roche de Rame possède un patrimoine naturel très riche du fait de sa situation géographique associant les influences méditerranéenne et alpine, et ce patrimoine fait l'objet de nombreuses mesures de protection.

La commune est limitrophe du Parc National des Ecrins, et est aux portes du Parc Naturel régional du Queyras (Arvieux, commune à l'est de la Roche de Rame).

On y trouve une faune et une flore très intéressantes, grâce à des écosystèmes très divers :

- zones humides de la plaine alluviale de la Durance et sa ripisylve (peuplier noir, saule blanc, aulne blanchâtre,...)
- landes et pelouses steppiques mêlant des groupements steppiques d'origine eurasiatique, d'Afrique du nord et d'Espagne
- zones forestières (pins à crochet, pins sylvestres, mélèzes)
- falaises

On trouve 2 espèces protégées : la Nonée brune (*Nonea erecta*) protégée au niveau national, et la Fraxinelle (*Dictamnus albus*) protégée au niveau régional.

Plusieurs zones sont particulièrement intéressantes : site d'intérêt communautaire Natura 2000 « steppique durancien et queyrassien », 2 ZNIEFF (celle de la Haute Durance et celle des coteaux steppiques en rive gauche de la Durance), ZICO.

Des unités paysagères à l'appréciable variété

Le relief montagneux marque et structure le paysage. La vallée de la Durance au niveau de la Roche de Rame est orientée Nord-Nord-Ouest/Sud-Sud-Est et a une largeur de l'ordre de 500m. Elle sépare le massif des Ecrins, à l'Ouest, où le versant est raide et où les sommets s'échelonnent de 1500m en bordure de vallée à 2500m en retrait ; du massif du Queyras à l'Est, où le relief est moins accidenté, du moins à proximité du village. Le versant Ouest est marqué par le tracé de la rampe permettant d'accéder à Champcella et à la vallée de Fressinière.



Figure 4 : Vue panoramique du versant Ouest. On distingue nettement le trait oblique que forme la rampe d'accès à la vallée de Fressinière.



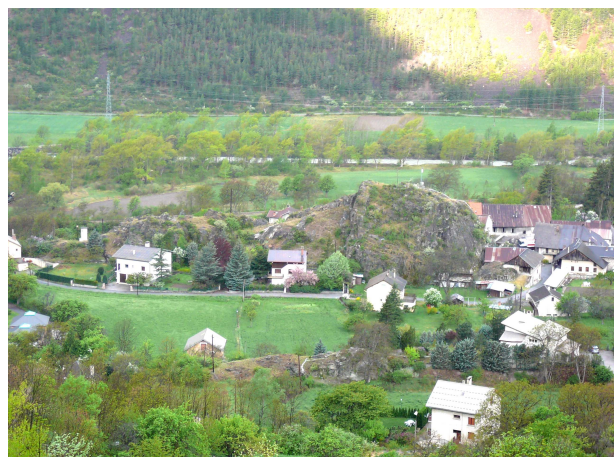
Figure 5 : versant Est, vu depuis la rampe de Fressinière.

Deux pointements rocheux, un au lieu-dit les Fraines, et l'autre au niveau du centre du village marquent fortement le paysage.



Figure 6 : Pointement rocheux le plus important

Figure 7 : Pointement rocheux du centre du village



Au niveau de la commune à proprement parler, on peut distinguer 4 paysages :

- le fond de vallée, occupé par la Durance et sa ripisylve
- la rive droite, au versant raide mêlant falaise et forêt
- le bas du versant rive gauche, avec de l'habitat regroupé en hameaux dispersés et séparés par des terres agricoles
- le reste du versant rive gauche, où sont mêlés forêts et alpages



Figure 8 : Restes de terrasses cultivées au milieu de la forêt

Figure 9 : Parcelles cultivées et maisons dispersées



Figure 10 : au centre l'opulente ripisylve de la Durance et à droite les falaises du versant Ouest de la vallée.



B. Un fort potentiel touristique

Tourisme à dominante sportive

Etant données les qualités exceptionnelles de son environnement et des paysages qu'elle offre, la Roche de Rame possède un potentiel touristique conséquent.

C'est en effet un excellent point de départ pour la pratique des sports de montagne : randonnée pédestre, ski de randonnée, cascade de glace dans la vallée voisine, alpinisme à quelques kilomètres, escalade sur et autour de la commune, canyon (torrent de l'Ascension, torrent de Pra Reboul), sports d'eau vive, ...

La commune dispose également d'un lac naturel (lac de verrou glacière) où la baignade est sécurisée. Le camping municipal est installé à côté de celui-ci.

Enfin, les stations de Puy St Vincent et de Pelvoux, cumulant à elles deux une centaine de kilomètres de piste (dont une bonne partie enneigée artificiellement) et de jolies possibilités de hors pistes, sont à une demi heure de route. Sans oublier les kilomètres de ski de fond rayonnant des stations aux fonds des vallées.

Tourisme à dominante culturelle

La Roche de Rame est située à mi chemin entre Briançon, ville fortifiée par Vauban chargée d'histoire (candidate au patrimoine mondial de l'UNESCO), et Guillestre, « capitale » du Queyras. L'Italie n'est qu'à 35 km par le col de Montgenèvre, 130 km pour Turin. Que ce soit le Briançonnais et ses forts, la Vallouise et ses cadrans solaires, ou le Queyras, avec Saint Veran, plus haute commune d'Europe, les alentours de la Roche de Rame ne sont pas dépourvus de charme. On trouve même des sources thermales, comme à la fontaine pétrifiante de Réotier (à 10 km) ou au Monêtier-les-Bains (30km).

Plusieurs sites archéologiques sont répertoriés sur le territoire communal et à proximité: site d'inhumation préhistorique, grotte sépulcrale de l'âge de bronze, habitat gallo-romain, vestiges d'un château fort du bas Moyen-Âge,...

Au cœur du village, on trouve un joli cadran solaire, et l'Eglise médiévale Saint-Laurent est classée au titre des Monuments Historiques. Elle date du XVe et contient d'intéressantes œuvres picturales du XVIe.



Figures 11 et 12 :
l'église Saint
Laurent, au centre
bourg de la Roche
de Rame.





Figure 13 : spécificité régionale : les cadrans solaires. On peut observer celui-ci sur le mur d'une maison à l'extrémité Sud de la Roche de Rame. Témoins des légendaires, mais vérifiés, « 300 jours de soleil par an du Briançonnais, les cadrans solaires sont l'œuvre des cadraniers dont le dernier en activité dans les Hautes Alpes vit aujourd'hui à Mont Dauphin.

Figure 14 : L'église et la fontaine de la place de Vallouise, qui vient d'être réhabilitée et embellie. Au fond, la cime enneigée de l'Aiglier.



Figure 15 : la fontaine pétrifiante de Réotier : une impressionnante curiosité géologique offerte par la source de la Salse.



C. Des hameaux sans lien ni cœur de village

La Roche de Rame est un village de 695 habitants (recensement INSEE de 1999) composé de très nombreux hameaux (Pra Paret, les Gillys, les Fraines, le Serre, Géro, les Bruns, les Bonnaffés, le Bathéou, Pra Reboul, Coutin, le Lauzet, ...), dont la taille est variable. Ceci confère une structure « éclatée » au village, ces hameaux étant dispersés, avec des constructions s'étalant le long des axes les reliant, là où le relief le permet. L'habitat y est très varié, allant de la vieille maison traditionnelle de pierre et de bois aux immeubles collectifs HLM en passant par le pavillon individuel de lotissement. Cette variété ne contribue pas non plus à donner une unité au village.

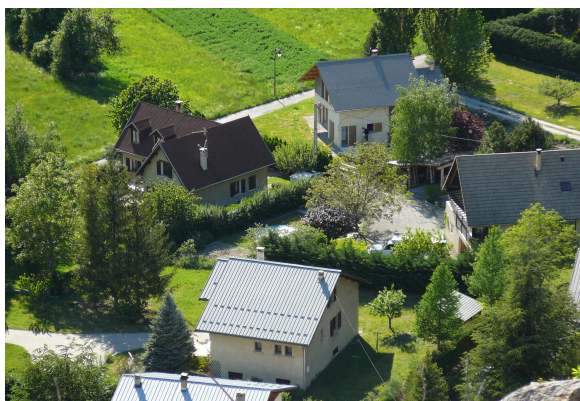


Un habitat diversifié :

-figure 17 (en bas à droite): habitat social

-figure 18 (ci contre) : maison traditionnelle , avec un pan incliné permettant de monter les charrettes de paille et de fourrage à l'étage, où ils seront stockés pour l'hiver.

-figure 19 : (en bas à gauche): un habitat pavillonnaire assez ordinaire



Le centre névralgique de la Roche de Rame semble être situé sur la traversée, au Sud de la commune, là où on retrouve la mairie, l'église, le monument aux morts, un skate park, et le « Château » (bâtiment communal de taille respectable au sein d'un parc arboré). Mais ces différents lieux sont séparés ou bordés par la route nationale 94 (RN94), ce qui nuit à la création d'un véritable cœur de village.



Figure 20 (en haut à gauche) : l'église Saint Laurent au fond de la place.
 Figure 21 (en haut à droite) : la mairie
 Figure 22 (à droite) : la place du monument aux morts
 Figure 23 (ci-dessous) : le parvis de l'église et le cimetière

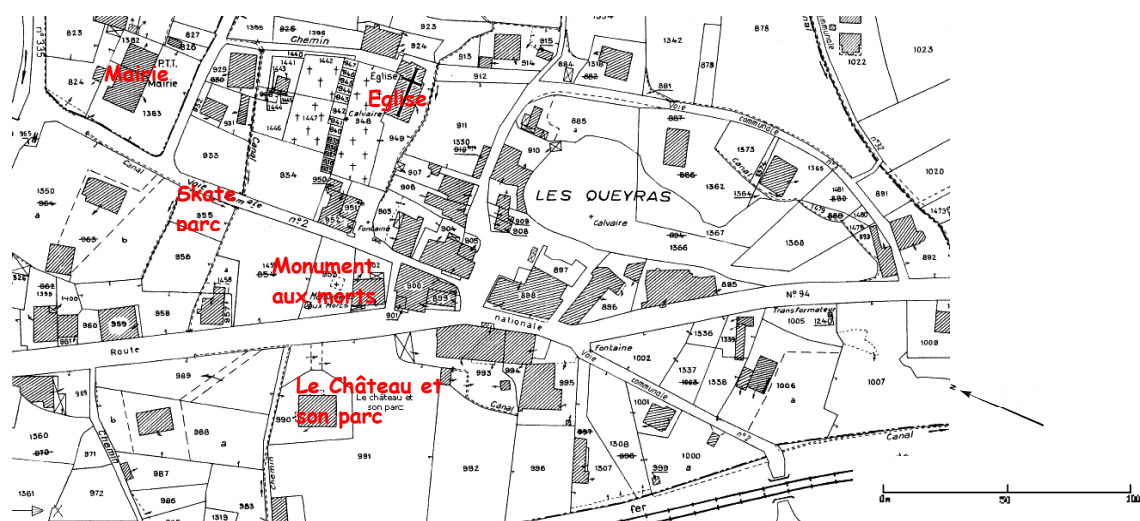


Figure 24 : le skate park



Figure 25 : le rectangle rouge représente le cœur du village, zoomé sur la figure ci-dessous.

Figure 26 : cœur du village



2. La traversée de la Roche de Rame : un problème de nationale

A. Contexte de la demande de déviation

Le nécessaire trafic sur la traversée

La RN94 permet de relier le Sud-Est de la France à l'Italie via Briançon et le col de Montgenèvre. Elle sert aussi de desserte locale pour certains des hameaux de la Roche de Rame et les communes voisines (Champcella et Fressinière). C'est donc un point de passage très important, en particulier pour les poids lourds, pour lesquels le col de Montgenèvre est le seul col praticable. Celui-ci est néanmoins interdit aux plus de 26 tonnes depuis peu.

Le trafic y est en constante augmentation (3% en moyenne par an), avec de fortes variations annuelles. Ainsi, si la période hivernale de février-mars marque une légère augmentation, le mois d'août quant à lui représente un pic très important, avec le chiffre impressionnant de 10000 véhicules par jour (~ 2,1 véhicules/s sur une période de 16h...). La proportion de poids lourds varie entre 6 et 10% selon les mois. Le trafic de desserte ne représente quant à lui qu'un peu plus de 500 véhicules par jour. Une fois la déviation réalisée, la commune n'aura donc plus à supporter qu'un trafic un peu supérieur à 500 véhicules par jour, ce qui sera sans commune mesure avec les nuisances occasionnées par le trafic actuel.

Les demandes successives de déviation

A la vue de tels chiffres, on comprend aisément le problème de nuisances pour les riverains que cette circulation occasionne. C'est pour cette raison que, depuis maintenant plus de 20 ans, les différentes municipalités s'évertuent à demander la déviation de leur commune. Voici les étapes majeures des procédures les plus récentes :

- CPER 1989-1993 : l'amélioration de la liaison Gap-Briançon fait partie des objectifs d'aménagement, mais la déviation de la Roche de Rame ne fait pas partie du plan, contrairement à 5 autres déviations (dont Saint-Martin-de-Queyrières et l'Argentière-la-Bessée, communes du Pays des Ecrins), jugées comme les plus urgentes.
- Octobre 1991 : lancement des études préalables d'un tracé neuf déviant la RN 94 au droit de la Roche de Rame
- Avril 1992 : classement de la RN94 comme GLAT dans le réseau structurant français
- Octobre 1993 : Décision ministérielle qui
 - approuve l'Avant Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI)
 - confère à ce tronçon un statut de route express à terme, consistant à :
 - o réaliser une chaussée bidirectionnelle à 2 voies avec créneau de dépassement,

- o déniveler les points d'accès prévus,
 - o interdire les accès directs.
- Août 1995 : présentation de l'Avant Projet en mairie
- Décembre 1997 : bouclage de l'Avant Projet Sommaire
- Juillet 1998 : Décision ministérielle qui :
 - approuve l'Avant Projet Sommaire
 - o statut juridique : déviation d'agglomération
 - o variante retenue : variante 4 déplaçant la voie ferrée
 - autorise le lancement de la procédure d'enquête publique
 - demande la mise au point du projet prenant en compte les observations formulées lors de l'instruction technique interne :
 - o étude hydraulique actualisée et détaillée
 - o approfondissement du demi- échangeur nord
 - o limite la hauteur des remblais et les emprises pour opérer une intégration paysagère optimale
- Novembre 1998 : enquête d'utilité publique
- 3 novembre 1999 : DUP
- 31 juillet 2004 : manifestation

« il aura fallu 5 ans après la signature de l'arrêté préfectoral pour que le déplacement de la voie ferrée, servant d'assise à la future déviation, soit considéré comme hautement improbable par la Direction de Réseau Ferré de France » M. Frison, maire de la Roche de Rame.
- août 2004: plusieurs lettres d'alerte sur la situation de la déviation de la Roche de Rame (lettre du Maire au ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer (Gilles de Robien), lettre au ministre de Mme Martinez, députée des Hautes-Alpes, Maire de Laragne-Montéglin)
- 1^{er} novembre 2004 : prolongation de 1 an de la DUP par le préfet des Hautes-Alpes
- Novembre 2004 : lettre au président du Comité de Massif des Alpes, M. Bouvard
- 2006 : étude préalable à avant projet sommaire modificatif de la déviation de la RN 94 sur la commune de La Roche de Rame, cabinet Beterem Infrastructure
- 2007 : toujours en attente d'une réponse de l'état, réserves foncières pour la déviation précisées sur le PLU en cours d'élaboration

B. Les problèmes posés par l'état actuel de la traversée

Inventaire des diverses nuisances

Le passage de la RN94 entraîne de nombreuses nuisances, de natures diverses:

- Nuisances sonores : certaines zones d'habitations sont exposées à des niveaux sonores supérieurs à 65db, ce qui est au dessus de la norme tolérée pour la création d'une nouvelle route.
- Pollution atmosphérique : le trafic génère l'émission de gaz d'échappement au sein même du village, les façades noircies en témoignent. Le manque d'espace lié à l'effet « fond de vallée » et l'étroitesse des rues augmentent encore l'impression de confinement de ces gaz.
- Insécurité : plusieurs zones sont non seulement dépourvues de trottoirs, mais la chaussée vient même butter directement contre les façades pour les zones les plus étroites. Il en ressort un sentiment d'insécurité pour tout piéton ou cycliste. Les chiffres ne contredisent malheureusement pas ce sentiment : sur la période 1995-2003, 5 accidents corporels ont eu lieu, faisant 3 blessés graves et 4 blessés légers.
- Mauvaises conditions de circulation : comme nous l'avons vu, la RN94 est un axe de communication majeur dans la région. Pourtant, au cœur du village, il est impossible pour 2 camions de se croiser.
- Dégradation de l'aspect esthétique : fuyant les nuisances occasionnées par la routes, de nombreux occupants des maisons en bordure de la RN94 ont abandonné les bâtisses. Il en résulte des bâtiments dans un état de délabrement plus ou moins avancé, qui tranchent avec la beauté des paysages environnants.

Voici quelques photos des bâtiments dont l'état interpelle:



Figure 27 : Bâtiment à l'extrémité Sud de la traversée



Figure 28: Avant dernière maison au Sud de la traversée. Un habitat dans un état de délabrement avancé, où la pollution due aux gaz d'échappement s'est lancée à l'attaque des façades.

Figure 29 : Un bâtiment qui cherche acquéreur depuis trop longtemps: le numéro de téléphone ne comporte encore que 8 chiffres !



Figure 30 : Une banderole réclamant la déviation face à ce qu'il reste de l'hôtel du lac : la situation du cœur de village est ici tristement mais justement résumée.



Impact de ces nuisances

Les conséquences de la situation actuelle de la RN94 nuisent à tous :

- Population locale et riverains : Le bruit occasionné par le trafic, et en particulier par celui des camions, est extrêmement pénible. Les gaz d'échappement sont particulièrement gênants dans la partie la plus « confinée » de la traversée, tandis que dans sa partie rectiligne et plus large au Nord, c'est la vitesse des véhicules qui est préoccupante. Le cœur de village étant paralysé par la circulation, celle-ci contribue à la déstructuration de la commune. A la vue des habitations en bordure de la route, surtout là où elle est la plus étroite, on pourrait déduire que les nuisances subies sont telles qu'il est impossible d'y vivre.
- Tourisme : la Roche de Rame constitue l'entrée Sud du territoire du Pays des Ecrins, et sa traversée quand on arrive depuis le Sud, commence par la zone où les bâtiments sont dans le pire état. L'effet « vitrine » qu'induit fatalement toute traversée de village, de surcroît lorsque celui-ci est situé en limite de territoire touristique, nuit aux atouts que présente par ailleurs la région.
- Autres utilisateurs de la chaussée : alors qu'une déviation permettrait de maintenir une vitesse au moins égale à 70km au niveau du village, les usagers doivent bien évidemment lever le pied. Les poids lourds qui traversent la commune, ainsi que ceux desservant la zone d'activité, ne peuvent pas se croiser sur toute une partie de la traversée. La sécurité de tous est mise à mal.

3. Propositions d'aménagements de la traversée en elle même

Au vu de ce qui a été dit, plusieurs mesures, répondant à des objectifs précis, semblent indispensables. Il est cependant à noter que le projet de cette déviation est désormais entre les mains de l'Etat, et que la commune poursuit son interminable attente d'avancées... Les préconisations qui pourront donc être faites dans cette partie ne pourront être prises en compte, pour la plupart, que lorsque la déviation sera fonctionnelle.

A. Les objectifs généraux à atteindre

Sécurisation de la voirie pour tous les usagers

Il semble nécessaire que la sécurité des usagers de la voie publique soit enfin assurée. Non seulement pour les voitures, qui sont en l'état actuel des choses les moins mal loties, mais également pour les autres usagers : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, enfants et femmes avec des poussettes,...

Pour cela, deux mesures doivent être mises en place :

- séparer la chaussée destinée aux véhicules motorisés de celle des autres usagers
- limiter la vitesse, à la fois là où la visibilité la rend dangereuse pour les conducteurs eux mêmes, et là où la largeur et la linéarité de la route tendent à faire accélérer, menaçant les piétons et cyclistes.

Amélioration de l'aspect esthétique et environnemental de la traversée du village

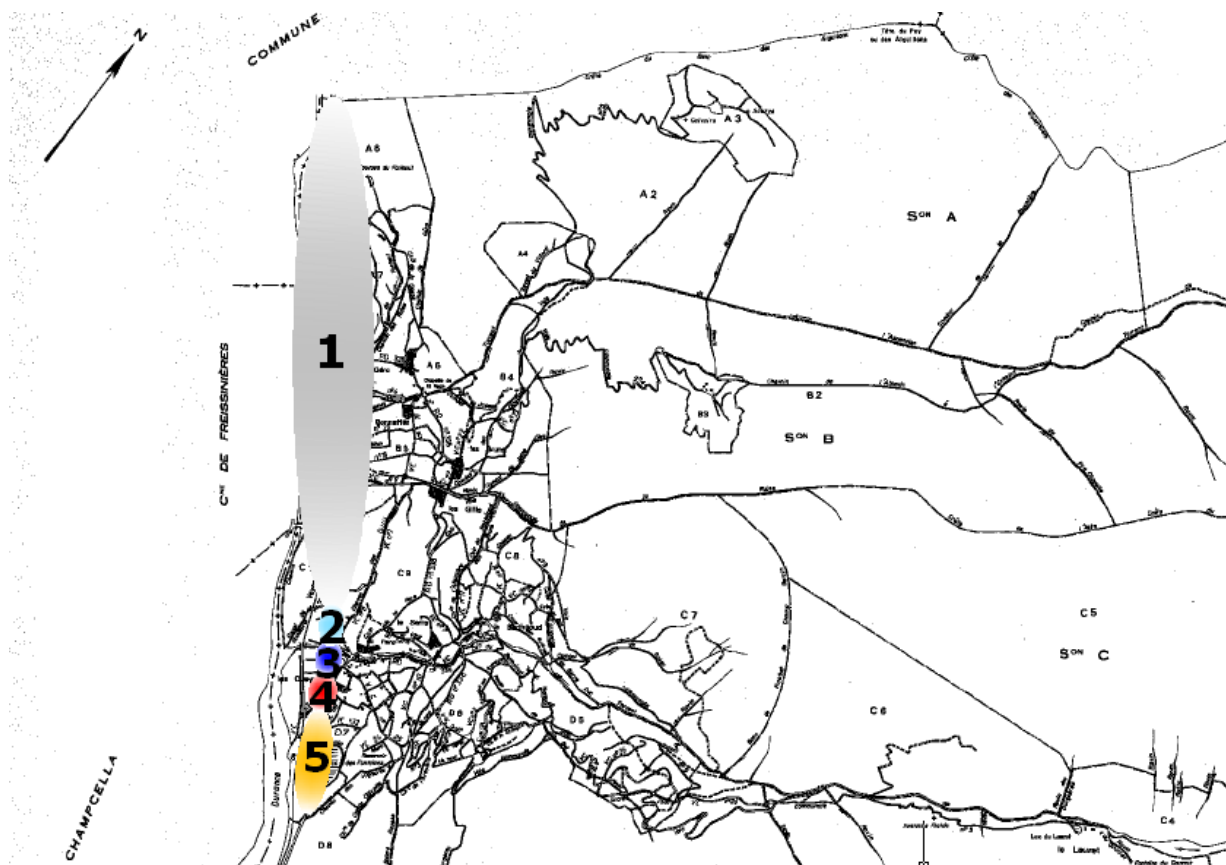
L'aspect esthétique de la traversée d'un village tel que celui de la Roche de Rame est, comme nous l'avons déjà évoqué, primordial, étant donné son rôle de « vitrine » du Pays des Ecrins. Dans cette perspective, il semble nécessaire de se préoccuper des bâtiments dont l'état se détériore rapidement, que ce soit par la réhabilitation réalisée par les propriétaires eux-mêmes, ou par l'intervention de la commune.

Des efforts de décoration (florale, mobilier urbain,...), semblent aussi s'imposer.

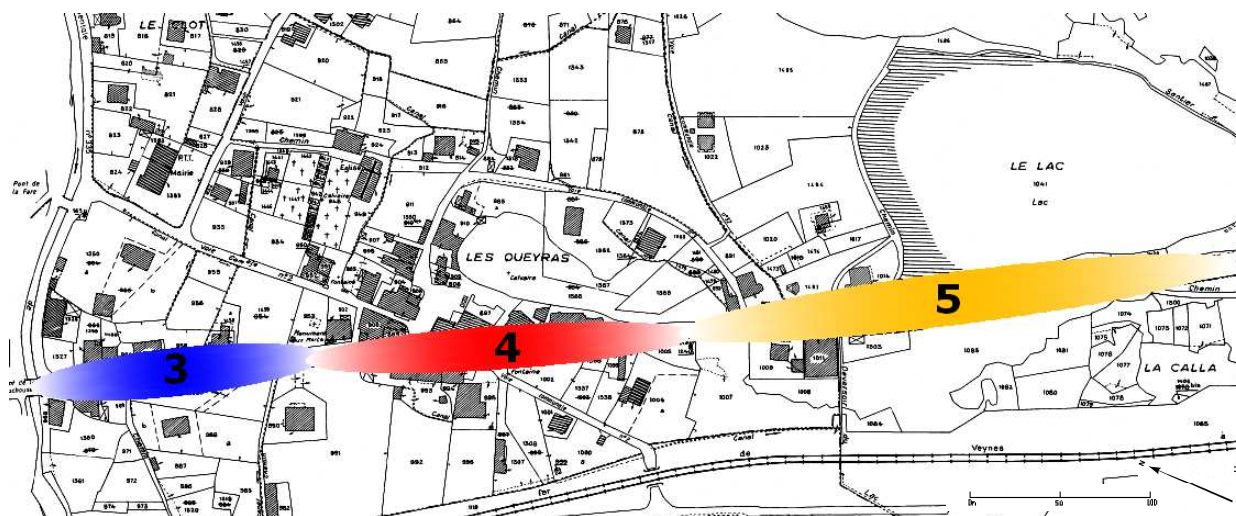
B. Les différentes actions à réaliser

Zonage de la traversée et diagnostic

Afin d'étudier plus finement les actions à mener, nous découperons pour la suite de ce travail la traversée en tronçons de caractéristiques différentes. Les différents tronçons proposés sont, du Nord au Sud, les suivants :



Figures 31 et 32 : localisations des différentes zones d'étude.



Zone 1 : extrémité Nord du village

Cette zone de la traversée est rectiligne et large : 7m de chaussée plus 3m d'accotements. Elle est partiellement bordée de platanes, derrière lesquels se trouve une voie en gravillon d'environ 1m de large. Cette voie permet aux usagers non motorisés de se sentir en sécurité. Cependant, la largeur et la rectitude de la voie incitent à la vitesse, et rien ne contraint concrètement les automobilistes à ralentir, si ce n'est le panneau d'entrée dans la commune.



Figure 33 : L'entrée Nord de la Roche de Rame. La voie est large et rectiligne sur une grande longueur en amont de la commune.

Zone 2 : avant le pont de torrent de Bouchouse

Cette zone se trouve entre la 1^{ère} maison rencontrée en arrivant par le Nord et le pont du torrent de Bouchouse. Là encore, la voie est large, avec 8m de chaussée et 3m d'accotement. Un passage clouté se trouve à environ 2/3 de la zone en partant du Nord. Si les piétons disposent d'accotements relativement larges, ils ne bénéficient pas pour autant de trottoir. On trouve 2 bâtiments « à problème » :

- la maison à côté du terrain en herbe, qui semble fermée, et dont les façades sont en piteux état.
- le bâtiment de l'ancien antiquaire, inoccupé et en vente depuis tellement longtemps que le panneau annonçant la vente affiche un numéro à 8 chiffres (photo 29)...



Figure 34 : maison de la zone 2 dont l'état des façades laisse à désirer.

Zone 3 : cœur de la traversée

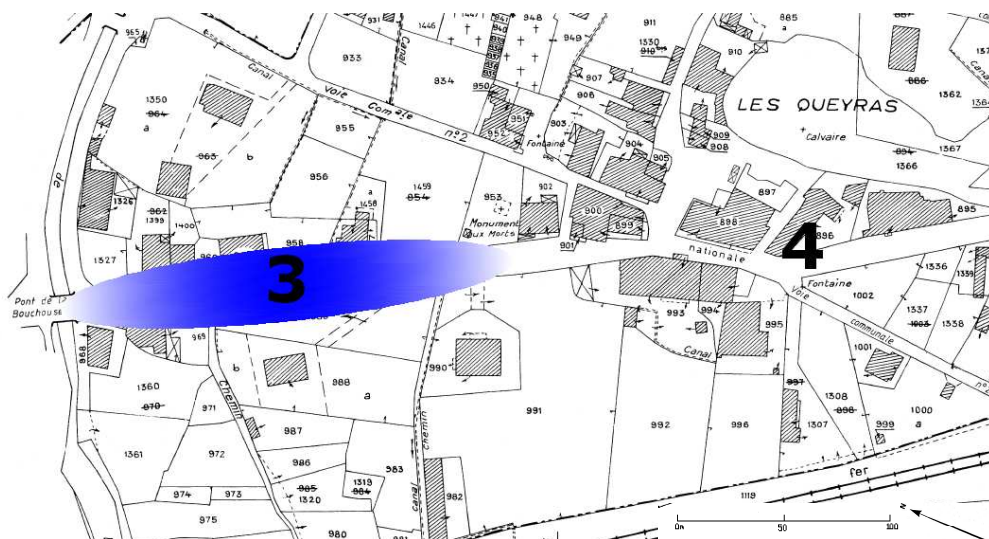


Figure 35 :
localisation
de la zone 3

Cette zone se situe entre le pont du torrent de Bouchouse et le début du virage. Là encore, la largeur de la traversée est correcte, avec 8m de chaussée et 3m d'accotement, mais est dépourvue de trottoir. Un passage clouté se trouve au niveau du pont et un autre au niveau de la place du monument aux morts. On trouve une pâtisserie dont la vitrine donne sur la traversée. C'est dans cette zone que se trouve le « Château », future maison économique de l'eau.

« A l'heure actuelle, une ambition importante est la mise en place, aux côtés de l'antenne départementale de la Maison Régionale de l'Eau, d'une plate-forme associant du télétravail (permettant à des entreprises de se connecter en très haut débit sans élire domicile dans les locaux), une salle ERIC [Espace Régional Internet Citoyen] (rendant possible l'accès au château, patrimoine communal, de la population locale et favorisant la vocation de lieu de vie et d'échanges du bâtiment et de son parc), une pépinière d'entreprises et/ou un hôtel d'entreprises (la cohabitation de ces deux derniers éléments encourageant la mise en place de synergies de développement économique par échanges entre créateurs et chefs d'entreprises « matures »). L'aspect de management environnemental doit être primordial dans la définition du projet. » extrait du cahier des charges émis par la Communauté de communes du Pays des Ecrins et la commune de la Roche de Rame conjointement.

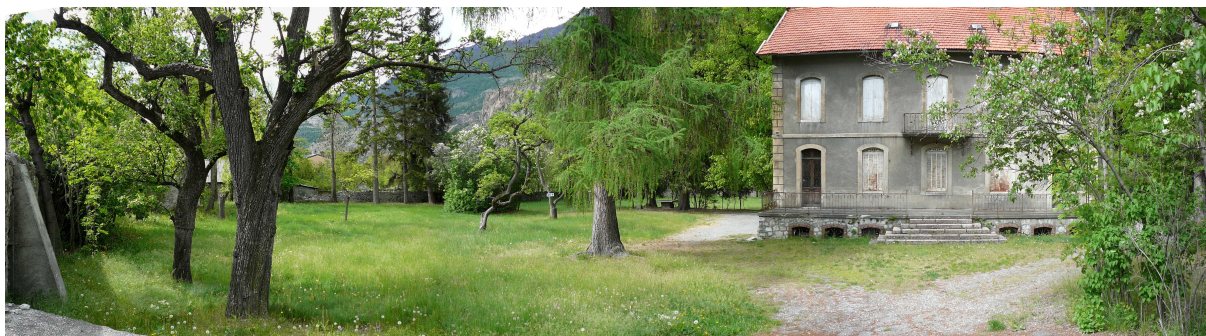


Figure 36 : le Château, bâtiment communal qui est appelé à devenir une « maison de l'eau »

Zone 4 : virage

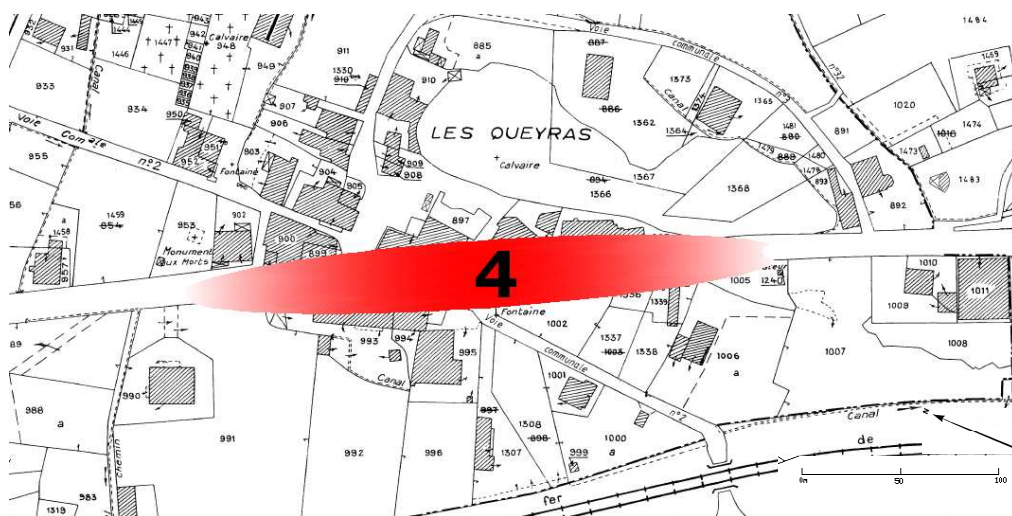


Figure 37 :
localisation de la
zone 4

Bien qu'il s'agisse du « cœur » du village, c'est la zone la plus préoccupante de la traversée. Étroite et tortueuse, la chaussée ne mesure que 7m de large au point le plus étroit, et vient butter directement contre les façades. Cette zone présente des atouts : elle est pourvue d'un passage clouté à la sortie (au Sud) du virage, on y trouve un cadran solaire, témoin de la culture locale, et un bar tabac qui donne sur la nationale. Il y a aussi un restaurant-pizzeria un peu en retrait. De nombreuses maisons sont dans un état demandant un traitement urgent : la maison « rose » visible sur la photo 27, les maisons accolées (photo 28), l'ancien l'hôtel restaurant, et, dans un meilleur état, la maison « à la banderole » (photo 30).



Figure 38 : Etroitesse de la route, absence de trottoirs corrects, noirceur des façades, bâtisses fermées (ex hôtel du lac) ou abandonnées : telles sont les caractéristiques principales de cette zone de la traversée.

Zone 5 :le lac

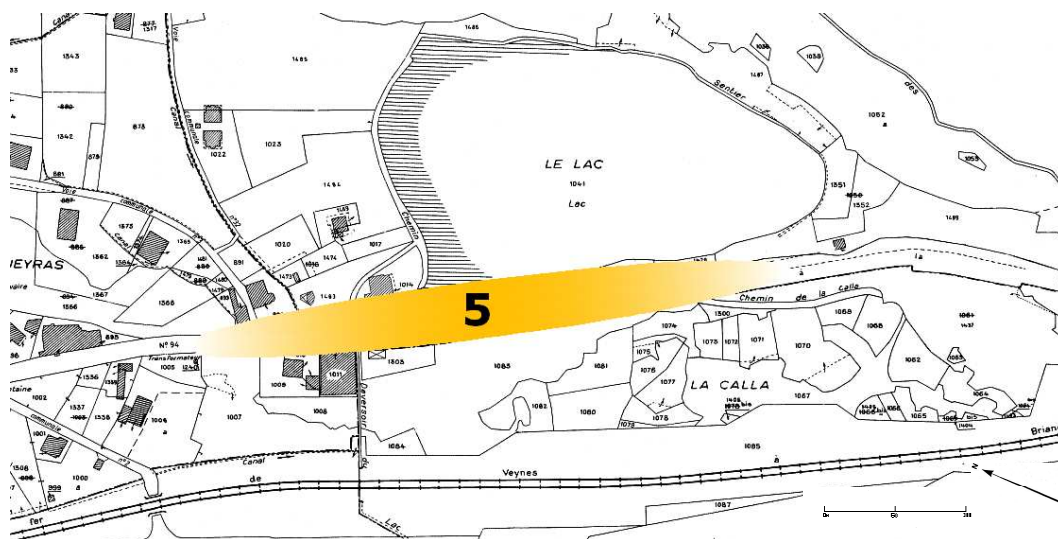


Figure 39 :
localisation de
la zone 5

Cette zone de la traversée longe le lac en contre-haut et marque l'entrée Sud de la commune. La chaussée est de largeur convenable, 9m, mais toujours dépourvue de trottoir. On trouve un passage clouté au niveau du lac.



Figure 40 :ci-dessus l'accès au camping du lac. A droite, zone à la limite entre la zone 4 et la zone 5.

Propositions d'aménagement de chaque zone

Il semble nécessaire de rendre à la traversée sa fonction de lien entre le lac et le reste du village, afin d'une part que la voiture ne soit plus une nécessité pour se rendre au lac, et d'autre part que les usagers du lac puissent plus facilement résider et vivre (accès aux commerces) au village. Il en va évidemment de même pour le reste de la population, résidents permanents ou temporaires.

En ce qui concerne les zones 1 et 2, la largeur de la chaussée permet aisément de créer des trottoirs. Ceux-ci auront une largeur de 1,50m pour le trottoir Est, 0,5m pour l'autre. On privilégiera le trottoir Est dans la mesure où c'est de son côté que sont situés la majorité des commerces (Bar-tabac, restaurant-pizzeria) et des places, et que la largeur de la traversée est insuffisante pour réaliser un trottoir large de chaque côté de la chaussée. A cela s'ajoutera une piste cyclable de 0,80m de large de chaque côté de la route, limitée par un marquage au sol pointillé et matérialisée par une bande de couleur. En effet, les Alpes du Sud, avec leurs nombreux cols célèbres à travers le Tour de France (Lautaret, Madeleine, Galibier, Izoard,...), recense le passage de nombreux cyclistes, et la Roche de Rame ne fait pas exception.

Dans la zone du lac également (zone 5), des pistes cyclables et trottoirs de même largeur sont réalisables.

Les zones 3 et 4 semblent être la cible idéale pour instaurer une zone 30 la limitation de vitesse à 30km/h étant déjà instaurée.

Aménagement d'une zone 30

La création d'une zone 30, en règle générale, a pour mission de redessiner et d'embellir un quartier en instaurant un usage partagé de la voirie de manière à ce que tous les types d'usagers puissent y cohabiter en sécurité. La requalification de la voirie et de ses abords doit créer un cadre de vie plus agréable, moins bruyant et moins pollué, favorisant l'épanouissement, la convivialité et la vie locale. Ceci a des incidences bénéfiques sur les pratiques de déplacement, sur l'amélioration de l'attractivité et de l'image de la zone, et sur l'économie locale.

Dans le cas présent, les limites à attribuer à cette zone sont :

- au Nord : l'entrée du Château
- au Sud : l'accès au lac et au camping

Au plus étroit de la zone, les pistes cyclables seront réduites à 50cm de large. Des sens de circulation alternée seront instaurés de manière à éviter les croisements difficiles. Un passage surélevé sera installé au niveau de l'entrée du château, mais conformément aux caractéristiques des zones 30, aucun passage piéton ne sera tracé, laissant ces derniers libres de traverser où bon leur semble (avec prudence évidemment). Les détails des aménagements seront décrits dans les zones citées ci-après.

D'autre part, pour limiter l'impression d'étroitesse de la voirie, les espaces piétons latéraux pourraient être matérialisés par des bornes, et un très faible dénivelé plutôt que par le traditionnel dénivelé des trottoirs « classiques » à bordures hautes. Un changement dans le mode de traitement du sol pourrait renforcer la perception de la limite entre ces 2 espaces, par exemple en traitant les trottoirs en gravillons roses.

Le bâtiment présent sur la photo 13 est dans un tel état de délabrement que la démolition semble inéluctable. La parcelle serait alors naturellement frappée d'alignement, ce qui permettrait de rendre à cet endroit de la traversée une largeur viable. Il serait judicieux de ne pas reconstruire à cet endroit de manière à laisser la lumière entrer, à réduire la sensation de confinement. Ceci serait d'autant plus appréciable si l'hôtel était repris car cela permettrait la création d'un parking pour ce dernier, voire d'une terrasse, et restituerait à ses occupants l'ensoleillement dont ils sont privés.

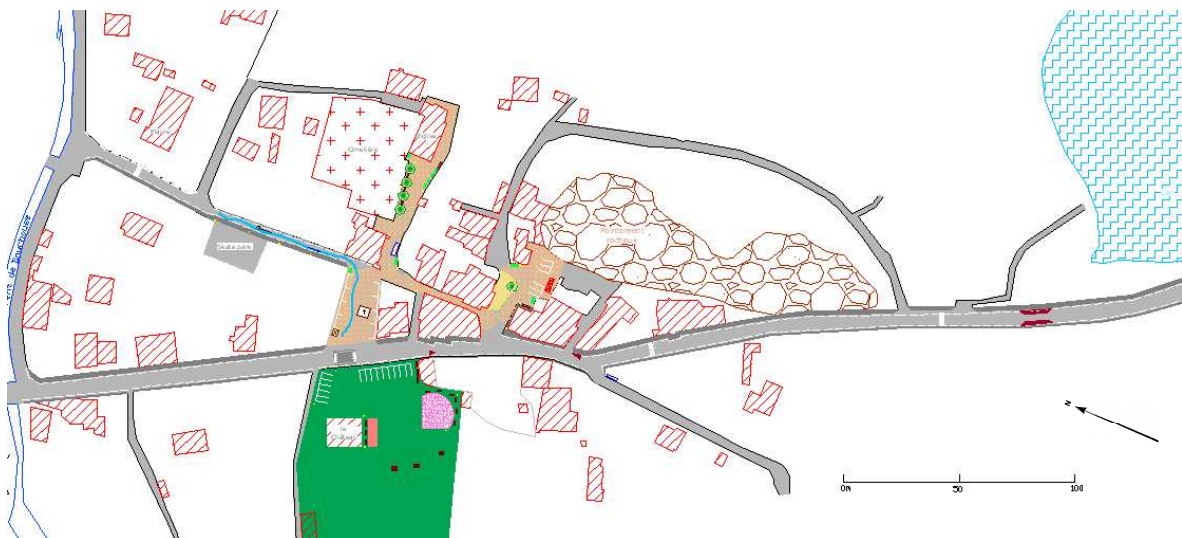


Figure 41 : vue générale de la zone 30

4. Autres propositions d'aménagements

Contexte : problème réglementaire PPR/PLU

Il faut savoir, concernant l'aménagement du cœur de village, que la commune se heurte à des problèmes d'ordre réglementaire. En effet, suite à une étude des risques réalisée par le RTM en vue de la réalisation du PLU, le cœur de la commune a été classé en zone bleue. Ceci ne rend pas toute construction impossible, mais demande quelques prescriptions de construction (pas d'ouverture à moins de 50cm du sol, et renforcement des murs, mais ce renforcement correspond généralement aux caractéristiques des constructions « classiques »). En l'état actuel de la législation, la prescription de telles mesures n'est pas autorisée dans le règlement des PLU. La commune serait donc obligée de classer cette zone comme inconstructible, ce qui n'était pas -à risque égal- le cas dans le POS, et qui paraît inconcevable. Il semble donc que la seule solution pour la municipalité soit de demander la réalisation d'un PPR, en espérant que les délais ne soient pas surdimensionnés, avant de pouvoir, une fois munie de ce PPR, introduire les prescriptions dans le règlement du PLU, et donc permettre la construction sous conditions dans cette zone.

A. Le skate park et sa rue

La rue du skate park, qui relie la mairie à la place du monument aux morts, est étroite et peu passante.

On peut proposer d'y instaurer un sens unique, ce qui permettra d'y créer trottoir et pistes cyclables (dont une en contre sens), ce qui, vue la population à qui s'adresse cet espace, semble nécessaire. Les gens souhaitant se rendre au skate park peuvent aisément se garer sur le parking de la mairie. Des arceaux pour attacher les vélos peuvent être installés.

Un canal circule actuellement dans un fossé en contrebas de la rue. Il semblerait intéressant de le mettre en valeur. En effet, la thématique de l'eau est déjà très présente dans la commune : présence du lac, Durance, torrents de Bouchouse et de l'Ascension qui traversent toute la commune, future maison de l'eau... La circulation de l'eau dans une rigole serpentant dans la rue présente une pointe d'originalité et d'esthétique dans cette rue reliant église, mairie, et espace pour les jeunes, et a un effet ralentisseur sur les automobilistes, dont elle attire l'attention.

Techniquement, ceci semble pouvoir être effectué assez facilement :

- réalisation d'un trop plein dont le débordement fait apparaître l'eau sur le début de la rigole
- déviation par création d'un T qui permettra au privé de continuer d'avoir l'eau sur son terrain s'il ouvre la trappe
- puits pour englober l'eau à la fin de la rigole et la renvoyer sur son circuit actuel

Il faut également prévoir de conserver le canal actuel pour y renvoyer l'eau en période de risque de gel.

Un éclairage de faible hauteur, voire même à hauteur d'Homme, situé à gauche de la route (il n'y a pas la place à droite, et le skate park est du côté gauche), pourrait renforcer l'effet de « chemin » de cette rue.



Figure 42 : état actuel de la rue du skate park

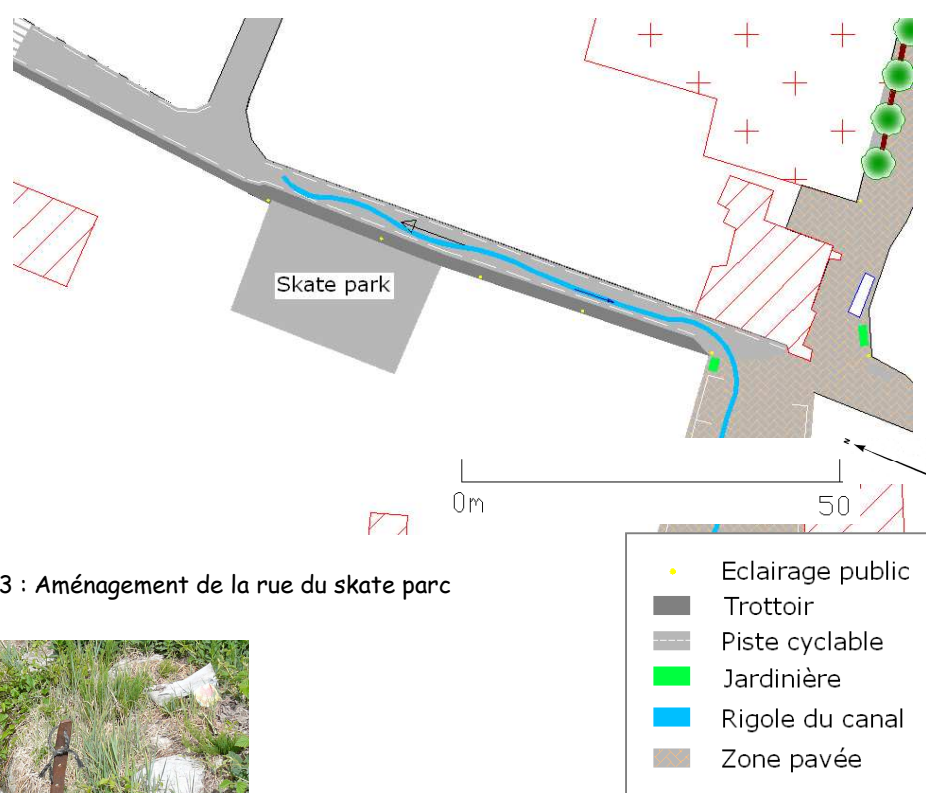


Figure 43 : Aménagement de la rue du skate parc



Figure 44 : Une des vannes régulant le cheminement et le débit du canal .

B. La place de l'église

Cette place est actuellement uniquement minérale, sans attrait particulier. La plantation d'arbres de haute tige le long du cimetière pourrait apporter un peu de verdure et d'ombrage. Des bancs peuvent être installés sous ces arbres. De l'autre côté, des jardinières pourraient égayer encore cette partie de la place.

Un parking à vélos peut être mis à disposition le long du mur à proximité de l'entrée de l'église.

Le type de sol actuel, gravillonné, est triste et sans intérêt. Un pavage légèrement coloré, tel qu'il en a été réalisé sur la place de Vallouise, pourrait être utilisé. Ceci mettrait le parvis de l'église en valeur et présenterait de surcroît l'avantage de créer une unité dans le traitement des places au sein du Pays des Ecrins.

La fontaine n'est pour l'instant pas réellement mise en valeur. Un socle de marbre rose, comme on en trouve beaucoup dans les monuments de la région, à commencer par les pierres d'angle au bas des murs de l'église St Laurent, permettrait de la surélever et de créer une dalle plus esthétique que le ciment fissuré actuel. Une carrière est toujours en activité à Guillestre où l'on extrait ce calcaire métamorphisé à nodules rose qui une fois poli prend l'aspect d'un marbre.

Une jardinière pourrait être placée à côté de la fontaine.

Le type d'éclairage public proposé pour la rue du skate park peut être utilisé du côté Est de la place pour mener à l'Eglise. Des spots enterrés derrière ou/et dans la fontaine pourraient la mettre en valeur.



Figure 45 : Le parvis de l'église Saint Laurent avec le cimetière en arrière plan.

Figure 46 : Ce à quoi pourrait ressembler la place après réaménagement (il manque néanmoins le pavage)



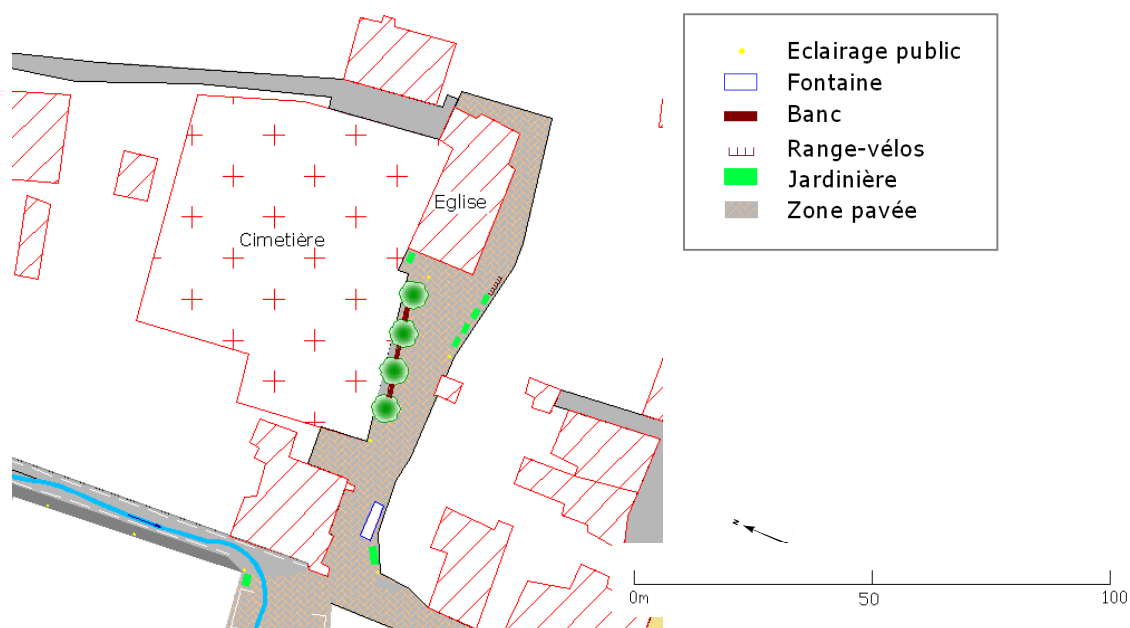


Figure 47 : la fontaine de l'entrée de la place et l'église Saint Laurent en arrière plan.

Figure 48 : « Marbre rose »
de Guillestre, dans lequel
pourrait être tailler la
nouvelle dalle de la fontaine.



Figure 49 : Schéma des aménagements de ma place de l'église.



C. La place du monument aux morts

Si la place de l'église et le skate parc ne sont pas propices aux stationnements et doivent être traitées comme une place piétonne pour la première et comme une rue en sens unique dépourvue de stationnement pour la deuxième, la place du monument aux morts se prête quant à elle bien à la création de places de stationnement. Néanmoins, étant donnée son étroitesse, on ne peut y envisager que des places en créneau. On peut ainsi proposer 4 places de chaque côté. Ces places pourront accueillir les clients des commerces situés à proximité (bar-tabac, restaurant).

La rigole acheminant l'eau du canal traverse également cette place. Une grille est à prévoir pour en faciliter la traversée au nord de la place. L'abris bus et le monument aux morts sont bien évidemment conservés en l'état. Une jardinière peut être placée à l'angle de la rue du skate park.

Afin de créer une continuité avec la place de l'église contiguë, le même pavage est à prévoir. Les places de stationnement seront alors dessinées dans le pavage.

Ici, l'éclairage pourra être un éclairage plus haut. Les lampadaires de faible hauteur utilisés ailleurs pourront néanmoins être utilisés au niveau de l'abris bus. Le monument au mort, comme la fontaine, pourra être mis en valeur par des spots éclairant vers le haut.



Figure 50 : la place du monument aux morts vue depuis l'entrée du parc du Château.



Figure 51 : la place du monument aux morts vue depuis l'extrémité Ouest de la place de l'église. Sur la droite : la rue du skate park.



Figure 52 : La place du monument aux morts.

D. La place « du restaurant »

Cette place est peu fréquentée, à l'exception des riverains et des quelques grimpeurs venant se frotter aux voies très difficiles présentes sur le dévers offert par le pointement rocheux.

On peut donc proposer de tracer au sol 2 places de stationnement (situées de manière à ne pas gêner le passage des éboueurs), et d'ajouter 2 jardinières et un arbre au centre de la place. Les places pourront aussi servir aux clients du restaurant. Comme sur les 2 autres places, un pavage serait à prévoir. Dans un souci de cohésion au sein du cœur de village, la ruelle reliant les 3 places pourrait avantageusement être pavée aussi.

Dans l'objectif de créer un peu de vie et de soutenir l'activité de la pizzeria-restaurant, une zone « terrasse » peut être créée du côté de cette dernière, jusqu'à l'arbre. Sa limite peut être marquée par un alignement de bacs à plantes, ouvert de part et d'autre. Le sol devra différer du reste de la place. Du gravillon rouge, par exemple, pourrait convenir. Là encore, l'éclairage de faible hauteur peut être utilisé pour créer une atmosphère un peu plus « intime ». Il pourrait être assez esthétique d'éclairer le rocher depuis les arbres, dans la partie visible depuis la place.



F

Figure 53 : la Place du restaurant



Figure 54 : Le pointement rocheux. Des voies d'escalade d'un niveau élevé ont été équipées.

Figure 55 :Schéma d'aménagement de la place du restaurant.

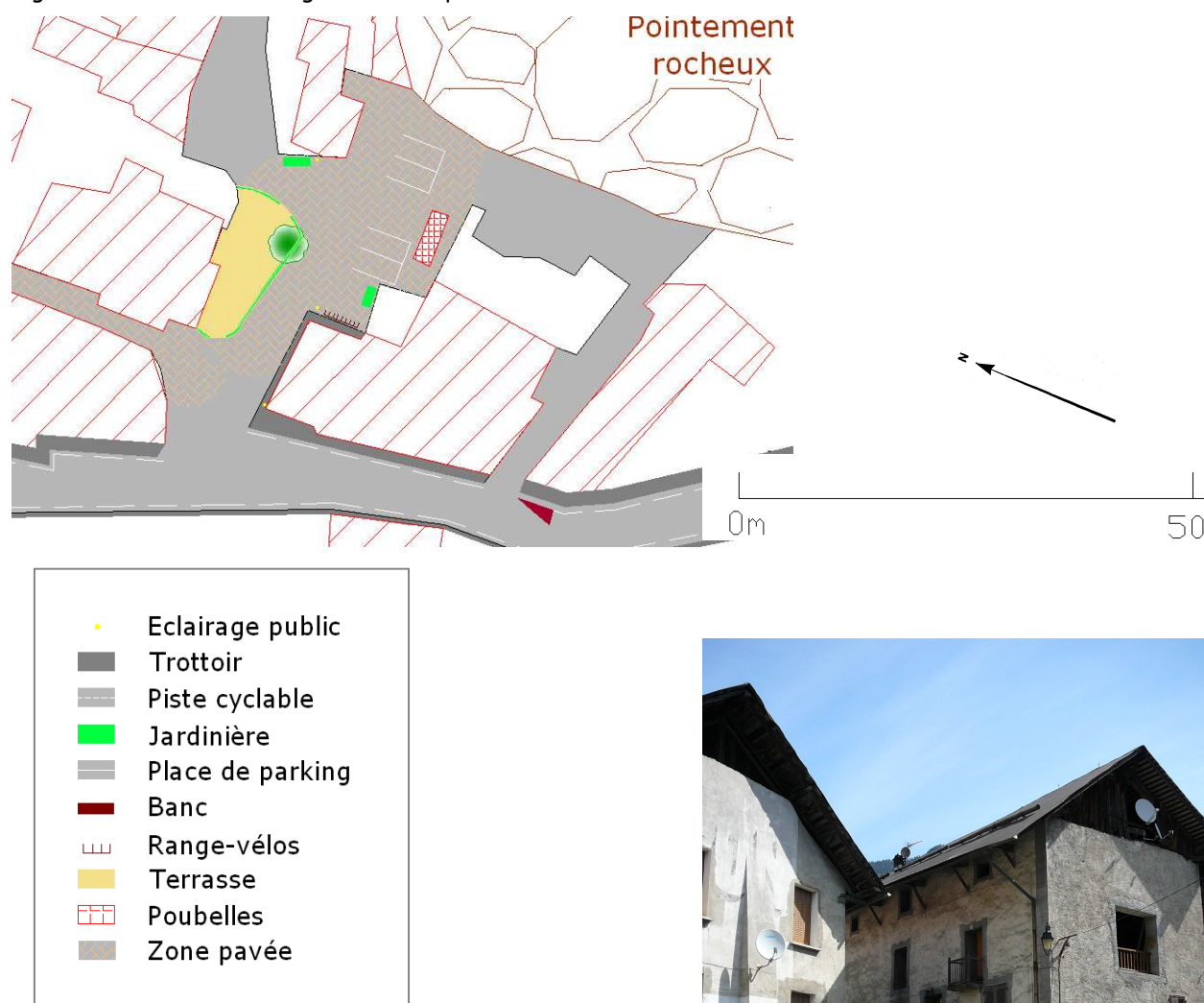


Figure 56 :l'entrée de la place vue depuis l'autre coté de la nationale.



Figure 57 : l'actuelle terrasse du restaurant pizzeria



E. Château et son parc

Le Château, pour l'instant inutilisé, doit être réaménagé en maison économique de l'eau. Son parc doit donc à la fois accueillir les visiteurs, quelque soit leur catégorie (scolaires, touristes, ...) et les locaux (touristes ou résidents permanents).

La création de places de stationnement semble donc une nécessité. Leur situation logique est l'entrée du parc, avec la création d'une quinzaine de places. Le sol, actuellement engazonné, devra être traité en gravillons rouge là où les véhicules sont appelés à passer. Le marquage des places se fera par des pavés incorporés dans les gravillons. La plupart des arbres peuvent être conservés. Aux heures creuses pour le Château, et donc aux heures de pointe pour le restaurant, ces places pourront éventuellement servir pour les clients de ce dernier. Des places seront réservées pour les vélos.

Une aire de jeux pour enfants peut à la fois satisfaire les enfants du village et ceux venus pour le Château. Des bancs situés autour accueilleront les parents.

Une aire de jeu de boules située le long du Château ravira les amateurs plus âgés. Là aussi, des bancs accueilleront les spectateurs.

Des tables de pique nique installées sous les arbres inviteront les familles à des repas champêtres.

L'eau du canal circule actuellement en bordure du parc, mais à l'extérieur. Il pourrait être judicieux de la faire traverser le parc, et de la mettre en valeur à l'aide de massifs de fleurs, d'une fontaine, ou d'une cascade. Ceci serait à étudier en fonction des possibilités offertes par la pente du terrain et en rapport avec ce qui sera présenté dans le Château.

Le parc pourrait être éclairé d'une part avec l'éclairage de faible hauteur déjà proposé et d'autre part avec des spots placés dans les arbres.



Figure 58 : le Château et son parc.

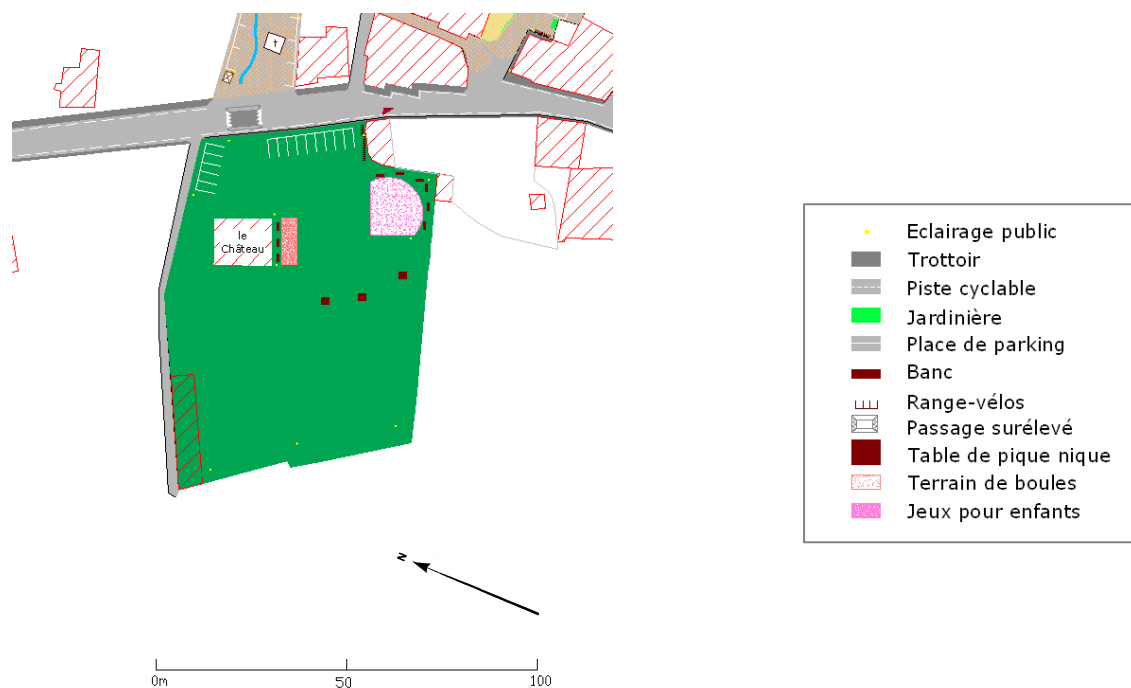


Figure 59 : partie gauche du parc (photo prise dos à l'angle Sud-Est du Château)



Figure 60 : La partie droite du parc du Château

Figure 61 : Le Château et son parc : un espace aux usages récréatifs variés.



Prévisions budgétaires

		Surface ou nombre	Prix unitaires	Coût	Total partiel
Place de l'église	Pavé	720	80	57600	
	Banc	4	300	1200	
	Garage à vélo	1	200	200	
	Eclairage	4	1000	4000	
	Arbres	4	350	1400	
	Jardinières	8	200	1600	
					66000
Place du monument aux morts	Pavé	650	80	52000	
	Eclairage	3	1000	3000	
	Jardinières	1	200	200	
					55200
Place Du restaurant	Pavé	640	80	51200	
	Terrasse	100	60	6000	
	Bordure	27	20	540	
	Garage à vélo	1	200	200	
	Eclairage	3	1000	3000	
	Arbre	1	350	350	
	Jardinières	2	200	400	
	Bordure fleurie	27 (ml)	100	2700	
					64390
Parc du Château	Bancs	9	300	2700	
	Garage à vélos	2	200	400	
	Tables à pique nique	3	400	1200	
	Eclairage	10	1000	10000	
	Jeux d'enfants	5	300	1500	
	Aire jeux d'enfants	180	50	9000	
	Terrain de boules	48	20	960	
					25760
Place et rue du skate park	Trottoir+chaussée	125	200	25000	
	Banc	1	300	300	
	Eclairage	4	1000	4000	
					29300
Traversée	Enrobé+trottoir	4000	350	1400000	
	Bordures circulation alternée	2	100	200	
	Chicane d'entrée zone 30	1	800	800	
	Passage surélevé	1	1000	1000	
					1402000
Conception et maîtrise d'œuvre				150 000	
Coût Total					1792650

CONCLUSION

La Roche de Rame est une commune de montagne pleine d'atouts et bénéficiant d'un environnement de très grande qualité. Cependant, elle est traversée par la Route Nationale 94, un des axes de communication majeur des Alpes du Sud, et le trafic circulant sur cette route occasionne des nuisances anéantissant toute mise en valeur du village. En effet, la RN94 traverse l'intégralité de la commune, y compris ce qui devrait être le cœur de village. Un projet de déviation tente depuis longtemps de voir le jour et a été l'objet de nombreuses études. Il est maintenant aux mains de l'état.

L'objet de ce projet est de proposer des aménagements mettant en valeur le patrimoine du village, et créant des espaces conviviaux et fonctionnels, s'adressant aussi bien aux Rochons qu'à leur clientèle touristique. Dans cette perspective, les lieux stratégiques seront travaillés :

- Aménagement de la rue du skate park: sens unique, trottoir et pistes cyclables, rigole mettant en valeur l'eau amenée par le canal.
- Aménagement de la place de l'église : végétalisation de la place (arbres de hautes tiges et jardinières), apport de mobilier urbain (arrêt vélos, bancs), pavage et mise en valeur de la fontaine (socle de marbre rose et éclairage).
- Aménagement de la place du monument aux morts : pavage, création de places de parking, jardinières, éclairage du monument.
- Aménagement de la place du restaurant-pizzeria : pavage, tracé de places de parking, aménagement d'une terrasse arborée et fleurie.
- Aménagement du Château : création d'un lieu convivial (jeux pour enfants, terrain de boules, tables de pique nique) et fonctionnel (place de parking pour voitures et vélos).

Outre ces aménagements « immédiatement applicables », des propositions d'améliorations de la traversée une fois la déviation réalisée sont faites :

- création d'une circulation alternée à l'entrée Sud de la traversée et aux points les plus étroits
- création d'un passage surélevé à l'entrée Nord de la zone
- démolition d'une bâtisse en état de délabrement avancé permettant un gain d'espace et de lumière non négligeable

Tous ces aménagements s'inscrivent dans la création d'une zone 30, dont les objectifs de sécurité, de convivialité et de partage de la chaussée entre tous les usagers sont bien respectés.

Les propositions ci-dessus sont celles faites par quelqu'un d'extérieur à la commune, mais semblent en accord avec les souhaits et projets de la municipalité actuelle.

Table des illustrations

Figure 1 : carte de localisation à l'échelle du quart Sud-Est français	3
Figure 2 : carte proposée par l'Office de Promotion du Pays des Ecrins	3
Figure 4 : Vue panoramique du versant Ouest. On distingue nettement le trait oblique que forme la rampe d'accès à la vallée de Fressinière.....	6
Figure 5 : versant Est, vu depuis la rampe de Fressinière.....	6
Figure 6 : Pointement rocheux le plus important.....	6
Figure 7 : Pointement rocheux du centre du village	6
Figure 15 : la fontaine pétrifiante de Réotier : une impressionnante curiosité géologique offerte par la source de la Salse.	9
Figure 24 : le skate park	12
Figure 25 : le rectangle rouge représente le cœur du village, zoomé sur la figure ci- dessous.	12
Figure 26 : cœur du village.....	12
Figure 27 : Bâtiment à l'extrémité Sud de la traversée.....	15
Figure 29 : Un bâtiment qui cherche acquéreur depuis trop longtemps: le numéro de téléphone ne comporte encore que 8 chiffres !.....	16
Figure 30 : Une banderole réclamant la déviation face à ce qu'il reste de l'hôtel du lac : la situation du cœur de village est ici tristement	16
mais justement résumée.....	16
Figure 33 : L'entrée Nord de la Roche de Rame. La voie est large et rectiligne sur une grande longueur en amont de la commune.....	20
Figure 36 : le Château, bâtiment communal qui est appelé à devenir une « maison de l'eau »	22
Figure 38 : Etroitesse de la route, absence de trottoirs corrects, noirceur des façades, bâtisses fermées (ex hôtel du lac) ou abandonnées : telles sont les caractéristiques principales de cette zone de la traversée.....	23
Figure 40 : ci-dessus l'accès au camping du lac. A droite, zone à la limite entre la zone 4 et la zone 5.....	24
Figure 42 : état actuel de la rue du skate park.....	27
Figure 45 : Le parvis de l'église Saint Laurent avec le cimetière en arrière plan.....	28
Figure 46 : Ce à quoi pourrait ressembler la place après réaménagement (il manque néanmoins le pavage).....	28
Figure 47 : la fontaine de l'entrée de la place et l'église Saint Laurent en arrière plan...	29
Figure 50 : la place du monument aux ports vue depuis l'entrée du parc du Château.....	30
Figure 53 : la Place du restaurant	32
Figure 54 : Le pointement rocheux. Des voies d'escalade d'un niveau élevé ont été équipées.....	32
Figure 55 : Schéma d'aménagement de la place du restaurant.	33
Figure 58 : le Château et son parc.....	34
Figure 59 : partie gauche du parc (photo prise dos à l'angle Sud-Est du Château).....	35
Figure 60 : La partie droite du parc du Château	35
Figure 61 : Le Château et son parc : un espace aux usages récréatifs variés.....	35

Bibliographie

SCoT du Pays des Ecrins

Documents sur la déviation :

Etude Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Rapport IPSEAU

Etude du cabinet Beterem Infrastructure

Les zones 30, des exemples à partager, CERTU, 2006, 147pages, Jouve

Webographie

www.emrodis.com

www.percheindustrie.com

www.paysdesecrins.com

www.cc-paysdesecrins.com

(consultation mai 2007)

Index des sigles et abréviations

ZNIEFF : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

ZICO : Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux

CPER : Contrat de Plan Etat Région

GLAT : Grande Liaison d'Aménagement du Territoire

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PPR : Plan de Prévention des Risques

RTM : Restauration des Terrains en Montagne

Remerciements

Un grand merci à toutes les personnes m'ayant soutenue, de près ou de loin, dans la réalisation de ce projet :

- Messieurs M. Frison, maire de la Roche de Rame, et J.R. Richard, 1^{er} adjoint, ainsi que toute l'équipe de la mairie pour leur accueil chaleureux
- Mon tuteur, J. Benabdallah
- Mes parents, pour leur idées et leurs critiques, et mon oncle, P. Chevassu, pour ses précieux renseignements

Résumé

La Roche de Rame, située au cœur du département des Hautes-Alpes, est un village montagnard de 700 habitants bénéficiant d'un environnement exceptionnel : Parc National des Ecrins, Parc Naturel Régional du Queyras, Durance et sports d'eau vive, stations de ski, cités Vauban... Cependant, elle est traversée par l'un des axes de communication les plus importants des Alpes : la Route Nationale 94, qui relie le Sud-Est à l'Italie via Gap, Briançon, et le col de Montgenèvre. Le trafic de cette route entraîne des nuisances telles que le centre du village est déserté par ses habitants, au profit des hameaux dispersés sur le versant Est de la vallée. Il en résulte un éclatement du village et la perte de son cœur de village.

Le projet de déviation du village, qui s'inscrit dans les schémas de développement de la région, à travers l'amélioration de cet axe de communication, est désormais- et depuis fort longtemps, ce que déplorent les Rochons- entre les mains de l'Etat.

Ce projet prétend proposer des aménagements ayant pour vocation de recréer une cohérence au sein du cœur du village, et d'autres à réaliser une fois la déviation effectuée afin de sécuriser la traversée et de lui rendre son rôle de vitrine de Pays des Ecrins.

Ainsi, circulation alternée, ralentisseurs, trottoirs, et pistes cyclables permettront à tous de partager en toute sécurité la voirie. Ceci permettra également de renforcer le lien entre le lac de la Roche de Rame et le village, et de faire en sorte que le village ne soit plus uniquement « traversé », mais que les touristes puissent avoir envie d'y séjourner, pour un pique nique au lac ou dans le parc du Château, une nuit dans l'Hôtel qui réouvrira peut être un jour ses portes, ou pour plus longtemps. Ces traitements de la chaussée seront accompagnés de l'amélioration de la zone comprenant les pôles stratégiques de la commune : la place du skate park, celle de l'église et du monument aux morts, et enfin celle du restaurant. Une cohérence dans le mobilier urbain, dans le traitement du sol, de la végétation, et de l'éclairage public, feront de ces lieux des endroits conviviaux et fonctionnels.

Il est à espérer que ces quelques propositions contribueront à redonner à la Roche de Rame l'identité forte que ses habitants, eux, n'ont pas oubliée...

Mots clé : montagne, cœur de village, traversée, réhabilitation, zone 30

Références bibliographiques : GENELOT Emilie, 2007, Polytech'Tours,
Département Aménagement, ingénieur 1^{ère} année, projet individuel, 41pages