

Isère

Aménagement de la RD 1075 : « Nous demandons un moratoire »

Le programme de modernisation de la RD 1075 doit être entièrement révisé affirme l'association Trièves mobilité responsable (TMR), qui dénonce une présentation trompeuse de ce projet qui, selon elle, amènera plus de trafic, en oubliant la préservation de l'environnement.

La RD 1075, axe de 32 km qui relie la région grenobloise à la Provence, fait l'objet d'un programme d'aménagement sur 10 ans porté par le Département, pour une enveloppe de 56 millions d'euros HT. Après des travaux préparatoires, les premières opérations (modification de 18 carrefours, 9 voies de dépassement, etc.) sur la trentaine prévue ont été engagées en 2023.

Mais pour l'association Trièves mobilité responsable (TMR), qui compte une centaine de membres, ce n'est pas une bonne nouvelle, pour ne pas dire une erreur. « Nous avons le sentiment d'avoir été trompés sur la présentation du projet qui est soi-disant tourné vers les habitants du Trièves avec l'argument de la sécurité routière », affirme Michel Picot, membre du bureau composé également de Chantal Ferretti et Serge Buyssi. Au regard des stops pour les riverains de la RD et des voies de dépassement, « ce projet consiste en réalité à fluidifier le trafic entre le col du Fau et Sisteiron, c'est-à-dire sur 100 km », en incluant le tronçon des Hautes-Alpes. Les travaux menés simultanément sur les ponts et



Michel Picot, Chantal Ferretti et Serge Buyssi, membres du bureau de TMR sont soutenus dans leurs démarches par l'association Alternatiba représentée par Michel Desgigot. Photo Le DL/E.Z.

les projets de contournement de Serre et Laragne-Montéglin vont d'ailleurs en ce sens, considèrent-ils. « C'est une alternative à l'A51 », poursuit Michel Picot, « un projet tout routier » qui amènera plus de camions et voitures.

Aussi, contestent-ils la hausse de 0,7 % du trafic évoquée dans le dossier. Pour TMR, « le périmètre de l'enquête publique n'est donc pas valable, idem pour les études ». L'association a donc déposé deux recours, le premier contre la Déclaration d'utilité publique du projet relatif aux travaux de la RD 1075, et le deuxième porté par l'association, des agriculteurs et personnes physiques contre l'Autorisation environnementale.

De plus, ajoute Michel Picot « c'est un projet qui va à l'encontre de tout ce dont parlent les médias et les pouvoirs pu-

blics : la lutte contre le réchauffement climatique » qui passe par des alternatives comme le train et les mobilités douces.

« Une grande partie du Trièves ne se sent pas concernée »

Serge Buyssi, ancien ingénieur, pointe quant à lui l'accidentologie, sujet prioritaire pour le Département (avec 155 accidents matériels et corporels de 2009 à 2015 sur cet axe). Sur les 1 100 pages du dossier d'enquête publique, « on s'attend à une véritable analyse de la sécurité de la route. [...] Savez-vous combien il y a de pages consacrées à l'étude des accidents ? Une page ! » Dans aucune étude, « notamment la Sécubidi (étude sur l'accidentologie sur les routes bidirectionnelles) du Cerema (Centre

d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement), les voies de dépassement figurent comme une amélioration ». Soulignons qu'en moyenne, l'axe enregistre 7 000 véhicules par jour dont 10 % de poids lourds en moyenne avec des pointes à 12 000 l'été.

Le fait que la communauté de communes du Trièves et ses élus, très engagés dans la transition écologique, ne soient pas montés au créneau est selon eux, non pas une validation du projet mais « un manque d'engagement politique ». D'ailleurs, « on s'interroge, une grande partie du Trièves ne se sent pas concernée ». Aujourd'hui, « nous voulons un moratoire et que l'on repose sérieusement la question de ce projet ».

● Estelle Zanardi

L'info en + ▶

Le projet de la RD 1075 a été présenté pour la première fois en décembre 2016 à Clelles par le Département qui a associé les élus concernés. La concertation s'est appuyée sur trois réunions publiques puis une dans chaque commune du Trièves concernée par le projet (Saint-Michel-les-Portes, Clelles, Lalley, Saint-Maurice-en-Trièves, Monestier-du-Percy, Le Percy, Roissard et Saint-Martin-de-Clelles). À cela s'ajoutent seize permanences et une réunion publique dans le cadre de l'enquête.

En 2018, les présidents des conseils départementaux des Hautes-Alpes, Jean-Marie Bernard, et de l'Isère, Jean-Pierre Barbier, ont présidé le comité de pilotage de l'aménagement RD 1075 et la RN 85 entre Gap et Grenoble. 215 millions d'euros ont ainsi été votés pour un cofinancement des régions Paca et Auvergne-Rhône-Alpes, avec une participation de l'État. En juin 2022, le préfet de l'Isère a signé l'arrêté de déclaration d'utilité publique. Il fait suite à l'enquête publique à l'issue de laquelle la commission d'enquête a émis un avis favorable assorti de quatre réserves. Ces réserves ont été levées dans la déclaration de projet adoptée par le conseil départemental. En décembre 2022, le préfet de l'Isère a pris un arrêté d'autorisation environnementale sur le secteur Roissard - Saint-Michel-les-Portes.