

POUR UN AUTRE PROJET MULTIMODAL RD1075

Sisteron - Monestier : 100km de travaux routiers voulus par l'Etat, les Régions et les Départements

Le projet d'aménagement de la RD1075 présenté par le département de l'Isère comme « local » est dans les faits inscrit dans un schéma de grande échelle : il ne se limite pas au territoire du Trièves, mais vise à fluidifier le trafic entre le nord et le sud des Alpes dans le cadre de la route européenne E712. Créneaux de dépassement, mises au gabarit de ponts, contournements d'agglomérations (Serre, Laragne), tourne-à-gauche pour ne pas freiner le trafic, suppression d'entrées secondaires : au prétexte de la sécurité, ils prévoient de faire de la RD1075 un axe prioritaire pour le transit, et l'ouvrir au trafic de très gros poids lourds.¹

Ces travaux, étalés sur 10 ans, ont un coût estimé de plus de 60 millions d'euros, rien que sur le Trièves !

👉 Tous ces travaux ne sont pas en adéquation avec les réels besoins des Triévois.

Une analyse de l'accidentologie présentée en trompe-l'œil

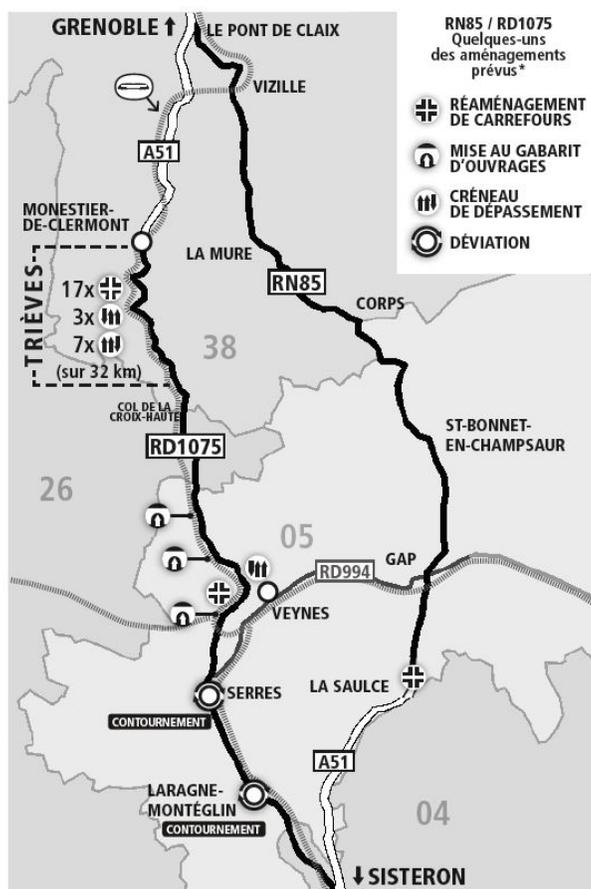
La sécurisation routière est l'objectif majeur affiché de ces travaux. Malheureusement, le constat martelé par le Département ne résiste pas à un examen statistique précis : les données chiffrées sont hétérogènes, l'analyse est sommaire, les conclusions hâtivement tirées. Une seule page dans un dossier de 1200 pages, c'est maigre pour un objectif prioritaire ! Curieusement le BAAC² présente pour cette route, une accidentologie actuelle plutôt inférieure à la moyenne. De plus, créer des zones 3 voies en montagne augmente les risques d'accident³.

Il y a pourtant des outils méthodologiques d'accidentologie routière très précis, mais dommage, ils ont été ignorés !

👉 Plus de sécurité, oui, mais partons des faits et des études objectives pour y répondre.

Une étude d'impact sur le Trièves fondée sur des hypothèses minorées !

La présence de nouveaux aménagements routiers incite les usagers à les emprunter. Si la question continue de faire l'objet de débats animés, aucun expert ne doute plus de l'existence d'un phénomène de mobilité induite. Plusieurs études démontrent⁴ que pour chaque augmentation de 10 % de la capacité routière (nouvelle route ou nouvelles voies), il y a de 5 % à 12 % de plus de trafic à moyen terme. Ici, les voies vont être doublées sur 18% des 32 km du projet. Les investissements massifs sur la RD1075 se traduiront donc par une augmentation du trafic, et par conséquent des impacts



1 Modernisation des itinéraires RN85/RD1075, édité en 2021 par la Dreal PACA / STIM / UMO.

2 Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels, analysé par l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

3 Cerema, projet Sécubidi, Octobre 2023

4 Goodwin, 1996 ; Hansen et Huang, 1997 ; Hansen et Huang, 1999 ; Cowart, 1999 ; Fulton et al., 1999 ; Noland, 2001.

sur notre environnement à tous : augmentation du bruit, de la pollution et des encombrements, difficultés pour traverser, usure accélérée des voies, etc.



Maîtriser le flux de circulation pour moins de conséquences néfastes.

Des impacts fonciers non négligeables !

Ces travaux vont impliquer la suppression de plus de 13 ha de terres agricoles, la destruction de plusieurs stations de flore protégée, le déboisement de 8 ha, ... et parfois même des expropriations.

Elargir une route participe à l'artificialisation des sols. Dans un contexte d'application de la loi Z.A.N., c'est une donnée à prendre en compte.



Limiter l'artificialisation des sols.

Ignorer l'importance croissante des mobilités douces.

Le vélo et les autres usages de mobilité douce sont réduits à la portion congrue. Oui, il y a un aménagement prévu entre Clelles et Longefonds (500 m !) pour les vélos. Oui des passages souterrains sont un moyen de protéger les traversées des piétons. Oui, à chaque aménagement une bande cyclable obligatoire est installée pour quelques mètres avant de finir dans le fossé, Comment est-il possible, en 2020 et au-delà, d'ignorer le développement des usages légers ? Pourquoi ne pas intégrer des pistes cyclables, des passages protégés pour les piétons, des ralentissements pour traverser en toute sécurité ? Les chiffres de mortalité cycliste en zone rurale sont alarmants : en 2022, près de 2 personnes tuées à vélo sur 3 circulaient hors agglomération (ONISRP⁵). Sans parler du silence autour du train et des moyens indispensables pour faciliter son usage et augmenter sa fréquentation.



Aménager une route à taille humaine, au service des mobilités pour tous.

Une communication maigre, un dialogue inexistant

Après une absence de dialogue⁶ lors de l'enquête publique, ces travaux mériteraient beaucoup d'échanges. C'est ce que notaient les commissaires-enquêteur dans leur rapport demandant « instamment que les citoyens soient informés à l'avance des travaux afin de pourvoir engager les discussions »⁷. Mais hormis le comité d'AXE, la communication se limite à l'apparition d'un panneau juste avant que les bulldozers ne bouleversent la route (voir Thoranne à Saint-Michel les Portes).

Le Département a toujours affirmé que le dossier présenté était à l'état de projet, ouvert à discussion.



Impliquer les usagers.

⁵ Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, « La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité en 2022 », septembre 2023.

⁶ La réunion publique du 3 février 2022 à Clelles, suite à une pétition signée par 200 habitants a été annulée, et non reprogrammée.

⁷ Réserve du rapport de la commission d'enquête publique, 2022.

QUELLES PROPOSITIONS POUR UN AMENAGEMENT DIFFERENT ?

Nous, membres de l'association TMR, souhaitons construire un projet d'aménagement RD1075 reposant sur des objectifs routiers mais aussi sociétaux et participatifs, sur des analyses statistiques objectives et sur les impératifs de transition écologique.

Nous proposons de conduire un débat de territoire autour des questions détaillées ci-dessous. Ce débat devrait avoir sa place au sein de nos communes, du Conseil Communautaire, et de sa Commission Développement Durable.

L'intégration des mobilités douces :

- Aménager ou conserver des traversées de la route par les chemins ruraux, les routes latérales (passages protégés, bypass vélo, ...)
- Tracer une voie protégée piétonne et cycliste sur toute la longueur Col du Fau – Col de la Croix-Haute
- Mettre en œuvre un schéma directeur du Vélo à l'échelle du Territoire

La place et l'accès des automobilistes locaux à la RD1075 :

- Casser la vitesse dans tous les secteurs de traversée et d'intégration du trafic local avec toute solution adaptée (ronds-points, feux clignotants, radars, ...)
- Aménager les carrefours avec des tourne-à-gauche et des tourne-à-droite

La priorité du train, faible émetteur de CO2 :

- Prioriser l'accès aux gares à chaque intersection
- Mettre en place des solutions de transport responsables (navettes régulières) à destination et en provenance des gares. Assouplir et élargir à toutes les communes les taxis subventionnés pour les particuliers.
- Réouvrir les petites gares (modèle Suisse, ...)
- Adapter la fréquence des trains, les intermodalités à Grenoble et la fluidité des correspondances
- Proposer une tarification du train attractive
- Définir avec les artisans et les entreprises, des modalités de transport de marchandises utilisant le train

La définition d'une RD1075 sereine et paisible :

- Équiper et aménager les terre-pleins et surfaces délaissées existantes :
 - aires de repos avec aires de covoiturage, toilettes sèches et bornes de recharge.
 - zones de « courtoisie » pour véhicules lents, ce qui se fait dans de nombreux pays.

La gestion de la mobilité dans le Trièves :

- Étudier des solutions d'équipement adaptées aux gares en priorité, puis aux bourgs et villages du Trièves comme des locations de vélos et de petits véhicules électriques, accessibles par réservations internet avec une tarification sociale.
- Mettre en place des véhicules électriques utilitaires en location pour les petits transports.
- Unifier les solutions numériques de covoiturage dédiées au trafic dans la région, avec en parallèle la création ou l'indication de zone de co-voiturage.
- Assurer une information du public des moyens de transport existants.

Trièves Mobilité Responsable

Certains travaux ont commencé. N'ayant d'autres choix pour stopper ce projet destructeur, l'association a engagé des **recours en justice onéreux qu'il faut financer** : la procédure d'annulation de l'arrêté d'utilité publique de l'ensemble du projet (recours contre la DUP déposé en novembre 2022), ainsi que celle de l'autorisation environnementale du secteur 2 (recours déposé en avril 2023).

**Sans vos dons et adhésions,
rien n'est possible.**



<https://www.helloasso.com/associations/trieves-mobilite-responsable>

contact@trieves-mobilite.fr