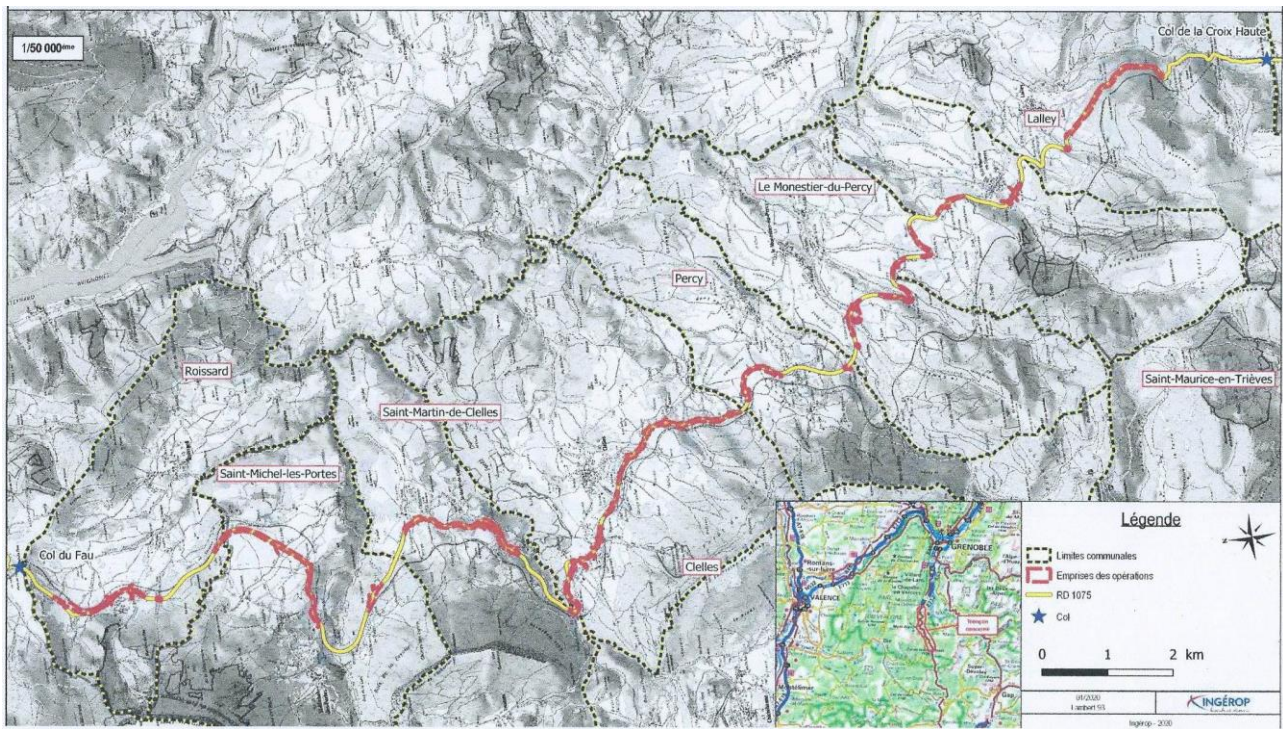


Département de l'Isère

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique
conjointement à une enquête parcellaire portant sur
le projet d'aménagement de sécurité de la RD 1075



CONCLUSIONS MOTIVEES

Enquête du 03 janvier au 11 février 2022

Table des matières

1	PREAMBULE	3
1.1	HISTORIQUE ET PROJET	3
1.2	FONCTIONS DE LA RD 1075	4
1.3	LIMITES GEOGRAPHIQUES DE L'ENQUETE :	4
2	SYNTHESE ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	4
2.1	PREAMBULE	4
2.2	PREMIERE PARTIE	5
2.2.1	<i>Les points faibles :</i>	5
2.2.2	<i>Les points forts :</i>	6
2.3	SECONDE PARTIE	6
3	CONCLUSION	7
3.1	CRENEAU 10	7
3.2	PISTE CYCLABLE	8
3.3	NUISANCES SONORES	8
3.4	DIALOGUE A VENIR	8

1 Préambule

Afin de resituer le projet d'aménagement de la RD 1075 et de mieux en appréhender les tenants et aboutissants, la commission estime utile de faire un rapide historique du projet, d'analyser la « double fonction » exercée par cette route et de recadrer le dossier présenté à l'enquête dans un contexte géographiquement plus large.

1.1 Historique et projet

Lorsque la section de l'A51 allant de Vif au Col du Fau a été ouverte en 2007, un débat public était ouvert depuis 2005 sur la prolongation de cette autoroute jusqu'à Sisteron. Ce débat a montré une vive différence de points de vue selon les secteurs géographiques concernés. Si les départements situés en PACA (Alpes- de- Haute- Provence et Hautes -Alpes) souhaitent une prolongation de l'autoroute, tout en se divisant au sujet de l'itinéraire à retenir, la région Rhône Alpes, le Département de l'Isère et le Syndicat d'Aménagement du Trièves en particulier, rejettent le principe de la construction de l'autoroute et souhaitent l'aménagement des routes RD 1075 (ancienne RN 75) et RN 85, couplé à une meilleure desserte ferroviaire.

Jusqu'à l'automne 2009, les autorités gouvernementales maintiennent la poursuite du projet d'autoroute.

Mais dans l'avant-projet du Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT) publié en juillet 2010 le tronçon Col du Fau – La Saulce ne figure pas ; il sera précisé en juillet 2011 que la décision d'abandonner le projet a été prise « compte tenu des contraintes techniques et financières ».

La Commission Mobilités 21 a classé l'autoroute A 51 parmi les projets à réaliser au-delà de 2050. Elle a aussi recommandé que soient engagés des travaux de modernisation de la RN 85 en incluant le périmètre d'aménagement de la RD 1075.

En mars 2017, les départements de l'Isère, des Hautes-Alpes et de la Drôme sont convenus, avec l'État et les collectivités territoriales concernées, d'entreprendre d'importants travaux d'aménagement et de modernisation de la RD 1075 qui s'étaleront sur plusieurs années.

Le Département de l'Isère est donc maître d'ouvrage pour la section de 32 km située entre le Col du Fau et le Col de la Croix-Haute afin de conduire ces travaux.

L'aménagement de ce secteur est constitué d'un programme au sein duquel 32 opérations ont été identifiées :

- L'aménagement de 21 carrefours ;
- La création de 10 créneaux de dépassement, dont 5 situés en zone de montagne ;
- La réalisation de 7 ouvrages dédiés aux modes actifs et à la profession agricole (vélos, piétons) et l'utilisation d'un ouvrage existant ;
- La rectification d'un virage ;
- La réparation de 3 ponts.

Ce programme d'opérations répond aux objectifs suivants :

- Renforcer la sécurité de tous les usagers ;
- Proposer un niveau de service adapté aux besoins des déplacements locaux et de transit ;
- Faire de cet axe un levier du développement économique et touristique du Trièves, en fiabilisant les temps de parcours et en veillant à valoriser le patrimoine ;
- Améliorer la liaison entre Grenoble et Gap, Aix-en-Provence et l'est de la région PACA.

Pour ce projet, le Département de l'Isère a décidé d'investir plus de 56 millions d'euros.

Bien que non abordé par le Département dans ses réponses au procès-verbal de synthèse, la Commission d'enquête souhaite évoquer ce point abordé dans certaines contributions.

La commission relativise ce coût pour 3 raisons :

- il ne s'agira pas de frais de fonctionnement (consommés dans l'année), mais d'investissements en « immeubles », au sens du Code Civil, c'est-à-dire des investissements durables et définitifs, contrairement à des investissements en « meubles », sujets à l'obsolescence par l'usage ou le temps ;
- ce coût sera étalé sur la durée des travaux, soit au moins 10 années, avec pour conséquence de ramener le coût annuel à une somme voisine de 5 millions d'euros, somme relativement modeste, compte tenu du budget annuel : Pour 2022 le budget d'investissement du Département s'élève à 372 millions d'euros ; un investissement de 5 millions d'euros représente donc 1,34 % du budget global.
- les intervenants évoquent les accidents, mais omettent d'en déterminer le coût. Il est probable, à défaut de connaissance précise, que les millions versés annuellement par les compagnies d'assurances (c'est-à-dire par la collectivité des assurés) soient d'un niveau équivalent aux coûts de réaménagement de la RD 1075. La compensation de pertes de revenus ou de remplacements de véhicules par les compagnies d'assurances est une chose. La perte d'êtres chers reste, quant à elle, incommensurable. Le souci du Département est de réduire au maximum ces accidents.

1.2 Fonctions de la RD 1075

La RD 1075 n'est pas une route dédiée au seul bénéfice des habitants du Trièves : elle ne se termine pas en impasse au Col de la Croix-Haute. Les habitants du Trièves apprécient que les transports routiers leur apportent l'indispensable et le superflu, les produits de première nécessité comme le colis d'Amazon, le combustible pour le chauffage comme les matériaux de construction. Les transporteurs en transit sur la RD 1075 servent de la même manière les résidents plus au sud, qui ont les mêmes attentes.

La RD 1075 est, aussi, une artère majeure des Alpes et irrigue l'activité économique du Sud-Est de la France. A ce titre, elle doit être aménagée en fonction des besoins de l'ensemble de ses utilisateurs.

La commission prend en compte cette dualité de fonction pour rendre son avis, quand bien même la quasi-totalité des observations recueillies pendant l'enquête émaneraient de résidents du Trièves développant un sentiment d'appartenance de ces routes et chemins à leur patrimoine. Les aménagements du projet doivent, bien sûr, répondre aux besoins des locaux mais aussi à ceux des autres usagers.

1.3 Limites géographiques de l'enquête :

Par ailleurs, on a vu ci-dessus que le projet d'aménagement en Isère est concomitant avec des travaux prévus plus au sud, dans la Drôme, les Hautes-Alpes et les Alpes-de-Haute-Provence. Ces derniers ayant forcément un impact, notamment au niveau du trafic, sur la situation locale, la commission regrette qu'une seule enquête publique couvrant l'ensemble du linéaire n'ait pas été programmée.

2 Synthèse et avis de la commission d'enquête

2.1 Préambule

La commission a bien pris en compte la forte mobilisation du public pour cette enquête préalable à une éventuelle Déclaration d'Utilité Publique.

La consultation ne s'étant faite que localement, elle constate en conséquence que la quasi-totalité des observations est d'origine locale.

Néanmoins, la proportion d'avis favorables au projet lui apparaît plus forte que celle habituellement constatée dans ce genre de consultation qui génère une plus forte mobilisation des opposants. Elle

est aussi consciente que les critiques exprimées traduisent une sincère et légitime inquiétude d'une partie de la population.

Néanmoins, les réponses apportées par le maître d'ouvrage et surtout sa volonté réaffirmée de continuer à dialoguer pour modifier et améliorer ce qui n'est encore qu'un projet, sont de nature à rassurer la commission quant à la possibilité du projet de remplir les objectifs affichés.

De même, les travaux envisagés apporteront aux usagers en transit une amélioration de confort et de sécurité dans leurs déplacements.

Ces conclusions sont constituées de 2 parties,

- la première synthétisant l'ensemble des appréciations de la commission d'enquête sur les éléments étudiés, et formulant ses principales motivations,
- la seconde partie conclusive encadrée par les textes et dégageant l'avis final de la commission d'enquête sous l'une des 3 formes possibles : favorable, favorable sous réserve ou défavorable.

La commission d'enquête précise ci-après son appréciation sur les points faibles et les points forts du projet.

2.2 Première partie

Le projet comporte quelques faiblesses (chapitre 2.1.1), mais présente pour l'essentiel plusieurs points forts (chapitre 2.1.2).

2.2.1 Les points faibles :

Dossier soumis à l'enquête :

Ce dossier n'est pas facile à appréhender. Il semble manquer d'une coordination des différentes parties, pour les rendre plus compréhensibles et éviter les doublons.

La commission regrette l'absence de plans en coupe, qui auraient permis une meilleure visualisation des aménagements.

Le résumé « non technique » ne permet pas toutefois d'obtenir une synthèse claire et lisible par tout public.

Le projet d'aménagement fait l'objet d'une autorisation environnementale. Il est soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, une autorisation de défrichement et une demande de dérogation au titre des espèces protégées.

Thématiques environnementales

Selon l'Autorité environnementale, ces thématiques sont traitées, à l'exception d'un élément spécifique aux infrastructures de transport, où n'apparaît pas d'analyse étayée relative au développement de l'urbanisation.

Elle relève aussi plusieurs autres points critiques portant sur :

- la nécessité que l'approvisionnement en matériaux, partie intégrante du projet, soit analysé dans le cadre de l'étude d'impact ;
- la complétude de l'étude acoustique et des mesures de qualité de l'air par des simulations au pic de la saison touristique ;
- une analyse argumentée et approfondie des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation,
- une analyse approfondie des impacts des aménagements sur la continuité écologique et la localisation des aménagements visant à les réduire (complétude du dossier)
- une démonstration argumentée de l'équivalence fonctionnelle de la compensation par les

flots de sénescence et sur la perte d'habitats floristiques et faunistiques induite par le défrichement.

- une description précise des aménagements relatifs aux arrêts de bus et une analyse du potentiel de covoiturage et des aménagements induits.
- une évaluation plus précise des émissions de GES occasionnées par les travaux prévus et des précisions sur les mesures prises pour les réduire, conformément aux descriptions du SRADDET ;
- une description plus précise du dispositif mis en place pour analyser l'ensemble des données de suivi recueillies et réajuster les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ;

2.2.2 Les points forts :

Dossier soumis à l'enquête :

Malgré les quelques réserves portées ci-dessus, il apparaît complet dans son contenu et conforme à ce qui est attendu d'un tel dossier.

Environnement :

Le dossier joint à la demande d'autorisation comprend les pièces prévues par l'article R 122-5 du code de l'environnement, et il traite des thématiques environnementales prévues au Code de l'Environnement.

Le maître d'ouvrage apporte les réponses nécessaires aux avis émis par l'Autorité environnementale sur les différents points relevés par cette dernière, en particulier sur l'approvisionnement en matériaux, l'étude acoustique, la qualité de l'air, l'urbanisation, la continuité écologique et les gaz à effet de serre.

Par ailleurs, le Maître d'ouvrage précise que le projet permettra une amélioration des conditions d'accès aux arrêts de bus dans les secteurs concernés par le projet.

Il indique que, pour chaque opération, une réflexion sera engagée avec les communes et l'intercommunalité sur l'opportunité et les conditions de réalisation d'aires dédiées au covoiturage.

Mesures de suivi :

La réalisation de bilans réguliers est prévue. Le Département souhaite mettre en place un observatoire de la RD 1075 avec une équipe dédiée pour suivre l'ensemble des mesures de biodiversité, collision faune, avec réalisation d'un bilan annuel synthétique.

Le département de l'Isère assurera également un suivi de l'évolution du trafic sur cette section et du nombre d'accidents, et donc de la sécurité de l'itinéraire. Les données et bilans seront ainsi partagés avec l'ensemble des partenaires du programme d'opérations et les mesures seront adaptées au fur et à mesure.

2.3 Seconde partie

La commission d'enquête publique émet son avis en prenant en considération les avantages de l'opération projetée et les inconvénients qu'elle peut générer (théorie du bilan).

Inconvénients générés par ce projet :

Indépendamment du coût de l'opération (un minimum de 56 M€), les différentes opérations programmées s'étaleront sur une dizaine d'années, en raison de l'arrêt des travaux pendant les mois de forte affluence (hiver et été), ce qui signifie une lente amélioration de la RD 1075, ce qui entraînera de nombreuses et fréquentes perturbations essentiellement vécues par les usagers locaux.

Avantages attendus :

En dépit du coût global cité plus haut, le budget de l'opération (372 M€) ne représentera qu'une

modeste part (1.34%) du budget d'investissement.

Le Département a proposé un aménagement qui tente de concilier les usages du transit (créneaux de dépassement, meilleure perception des carrefours, adéquation de la lecture de la route) avec les usages locaux (meilleure entrée et sortie des carrefours, prise en compte des modes de déplacement doux, des usages agricoles, prise en compte de la faune et de la flore) pour une amélioration globale de la sécurité de l'itinéraire.

Les conséquences néfastes occasionnées par les travaux (pollution, bruit, encombrement) ont toutes été envisagées par le maître d'ouvrage, qui a présenté des solutions.

Il a manifesté son souci de rester à l'écoute de la population locale pour que chaque opération soit menée en concertation avec les habitants et les collectivités concernés.

3 Conclusion

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à ce projet, la commission d'enquête estime que ce projet prend en compte l'essentiel des critères contribuant à une meilleure adéquation du trafic de transit avec les usages locaux.

Il a fait en sorte que les travaux nécessaires à une bonne réalisation de ce projet indispensable à l'amélioration de la sécurité, préservent autant que faire se peut la faune, la flore, les continuités écologiques tout en réduisant au maximum les émissions de GES.

En conclusion, compte tenu de ces points forts relevés et de ces avantages attendus, la commission d'enquête considère que ce projet est d'utilité publique.

La commission émet en conséquence un
avis favorable
sur le projet d'aménagement de sécurité
de la RD 1075.

Assorti de quatre réserves

3.1 Créneau 10

La commission estime que l'aménagement du créneau 10, situé sur la Commune de Lalley, ne correspond pas à l'objectif de sécurisation de la route. Bien que prévu sur une courte distance (400 mètres), mais situé en descente, il ne permettrait pas une différence de vitesse suffisante entre VL et PL pour que les dépassements s'effectuent en toute sécurité. Elle demande donc la suppression de cette opération, souhait également exprimé par plusieurs pétitionnaires en cours d'enquête.

3.2 Piste cyclable

La commission demande au Département de mettre en œuvre sa proposition de réaliser un aménagement de piste cyclable en site propre entre Clelles et le carrefour de Longefonds, seul secteur où les vélos auraient l'obligation d'utiliser la RD 1075, le reste du parcours pouvant se faire sur des routes secondaires dont l'aménagement incombe aux communes ou à la Communauté de Communes.

3.3 Nuisances sonores

En réponse à la demande de l'Autorité Environnementale relative aux nuisances sonores (chapitre 5.3.8 du rapport), le Département a réalisé une étude purement théorique pour démontrer que « même en période estivale, l'aménagement génère peu d'évolution de bruit ».

La commission demande à faire confirmer ce résultat à partir de nouvelles mesures effectuées sur place pendant la période de forte fréquentation.

3.4 Dialogue à venir

En réponse aux critiques formulées, sur les aménagements des carrefours notamment, le Département a toujours affirmé que le dossier présenté était à l'état de projet. Toute discussion avec les personnes ou collectivités concernées était souhaitable pour que les aménagements donnent satisfaction à la majorité.

Cet élément ayant été déterminant pour la commission, elle demande instamment que cet engagement soit mis en œuvre. Cela suppose donc que les citoyens soient informés à l'avance du phasage des travaux afin de pouvoir engager les discussions.

Le 15 mars 2022

La Commission d'Enquête

Bernard PRUDHOMME
Commissaire titulaire

Bernard PRIVAT
Président

Yves de BON
Commissaire titulaire