

Référence	Lieu	Date de publication	Auteur	Adresse	Ville	Code postal	Email	Doublon de	Observation	Intervenant	Annotation	Documents	Indice	Commentaire	Réponse du maître d'ouvrage
1	Web	03/01/2022 19:19	BRUNO Thierry				thierry-ffmc3@hotmail.fr		<p>Il s'agit d'un projet utile au vu de l'état des infrastructures. Il serait bon d'intégrer en plus des vélos les 2RM. En effet les motos sont nombreuses sur cette axe. L'utilisation de ce moyen de transport est particulier par rapport aux autres et leurs problématiques spécifique aux 2RM. (objets sur les bas cotés, bandes rugueuse, double glissière... Mais aussi abrit sur les aires de repos pour se changer ou s'abriter en cas de pluies grêles...)</p> <p>Une intégration de notre association pour l'aménagement serait judicieuse</p> <p>Nous ne manquerons pas de suivre le chantier de très prêt!</p> <p>Fédération Française des Motards en colère Dauphiné</p> <p>Le projet présente certaines problématiques : 1- Sur le tronçon de créniaux avec les discussions entre le département et les élus, il reste néanmoins quelques points troués</p> <p>- En présentant le projet comme une suite d'opérations il manque une cohérence au projet c'est le cas en particulier sur les pistes cyclables (y aura t'il une continuité du Col du Fau au Col de Luz?), sur les protections phoniques (merlons pour protéger les villages en particulier dans les zones de dépasement ou carrefours).</p> <p>- Par ailleurs quelques points manquent de précisions: le passage souterrain de l'opération 224 doit évidemment se raccorder à l'amont au chemin de Rollandière et au chemin d'accès à la ferme de la Condamine?. Sur ce même passage souterrain comment est traité le ruisseau de la Condamine?</p> <p>- Autres points à clarifier: 1-sur l'opération 264 s'agit-il du pont actuel ou de l'ouvrage ancien, ou les deux? 2- entre le pont de Darne jusqu'au carrefour des Beyloux (opération 229), le réseau d'eau potable suit la RD 1075, le nouvel accès à créer pour les hameaux de Chalabaud et Chauplanon interfère fortement avec le réseau d'eau et les citernes alimentant le village, une attention particulière devra être apportée (avec l'opportunité d'une remise à neuf d'une partie de réseau). 3- L'aménagement de l'entrée Sud du village (passage en voie unique) sera nécessaire avec la création de la zone de dépasement. Le planning devra tenir compte de l'aménagement (anticiper la sortie Nord opération 224).</p>						Le CD38 se tiendra à la disposition de l'association pour échanger sur le sujet.
2	Web	04/01/2022 11:22	Cartier Robert	481 route de l	St Martin de C	38930	cartier_robert@yahoo.fr		<p>Robert Cartier (ancien élu)</p> <p>Bonjour,</p> <p>L'aménagement et la sécurisation de la RD 1075 est une bonne chose.</p> <p>Cependant au delà de la sécurisation des automobilistes entre eux, est ce qu'une réflexion a été faite sur la sécurisation avec la faune sauvage ? Si les collisions avec la grande faune est visible (et parfois à des conséquences dramatique), la petite faune est aussi régulièrement victime de la circulation.</p> <p>Est ce que des passages à gibier sont prévus dans les zones les plus à risques ?</p> <p>La trame verte est bleue est elle respectée ?</p>						
3	Web	05/01/2022 10:00	VIZZUTTI Sylvain	Le Perrier	St Baudille et F	38710	sylvain.vizzutti@hotmail.fr		<p>Cordialement</p> <p>bonjour j'utilise très régulièrement cet axe entre grenoble et manosque les aménagements c'est très bien mais encore combien d'années de feux de sens alternes de bouchons dus aux travaux tout cela pour toujours avoir une petite route inadaptée au trafic toujours en croissance n'en déplaise aux soit disant écotes la réalisation de la jonction des deux autoroutes palie à tous les problèmes: meme à 110km sur la totalité vous retrouver une sécurité une fluidité du trafic des économies de consommation pensez à toutes les victimes d'accident de la rd1075</p>						
4	Web	05/01/2022 10:31	jaugy jean	5 le verger de	volx	04130	Jjaugy@orange.fr		<p>agglomération (en principe on compare ce qui est comparable, route de montagne avec route de montagne).</p> <p>- L'affirmation d'un triplement des accidents graves qui ne tient la route que si le département prend soin de comparer l'année 2009 à l'année 2018 spécifiquement. En sélectionnant de façon habile dans les mêmes données il est tout aussi vrai qu'entre l'année 2010 et l'année 2020 cette portion de route a été moins accidentogène. Ou est le vrai là dedans ? Un statisticien vous dirait que sur un effectif total d'accident entre 2009 et 2020 aussi faible, les faibles variations à la hausse ou à la baisse observées d'une année à l'autre n'ont pas de significations et relèvent du hasard.</p> <p>- L'invocation de la sécurité alors qu'aucune étude ne démontre l'effet positif des créniaux de dépasement sur l'accidentalité (or le projet, financièrement parlant, est très majoritairement consacré aux 10 créniaux de dépasement et aux réaménagement de carrefours qu'ils impliquent).</p> <p>- Une étude de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) qui envisage au contraire que plus une route est aménagée (rectifications de virage, créniaux de dépasement), plus l'accidentalité progresse (sentiment de sécurité des conducteurs, baisse de vigilance, hausse de la vitesse, prise de risque) : <a href="https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/environnement-et-infrastructures/resaux-ruraux/accidentalite-sur-les-routes-bidirectionnelles-hors-agglomeration-enjeux-relatifs-au-reseau-principal">https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/environnement-et-infrastructures/resaux-ruraux/accidentalite-sur-les-routes-bidirectionnelles-hors-agglomeration-enjeux-relatifs-au-reseau-principal</a>.</p> <p>- Les seuls moyens efficaces pour la baisse de l'accidentalité sont malheureusement l'abaissement de la vitesse et un travail sur les comportements masculin au volant (84% des responsables d'accidents mortels sont des hommes, 77% des tués sur la route sont des hommes, 64% des blessés sur la route sont des hommes, source: ONISR, Bilan de la sécurité routière 2019), mais ça, aucun responsables politiques n'aura le courage de le dire ou d'en faire un axe d'une politique publique.</p>						cf mémoire en réponse
5	Web	05/01/2022 16:57	Anonyme						<p>Eh résumé un gaspillage d'argent public, le motif invoqué (travaux de sécurisation) n'est pas la vraie motivation du projet.</p>						
6	Web	05/01/2022 16:57	CLOVIS Jean-Paul	41 place st Br	GRENOBLE	38000	jean-paul.clovis@wanadoo.fr		<p>Je suis 100% d'accord avec ce projet d'aménagement.</p> <p>Bonjour</p> <p>J'utilise régulièrement cet itinéraire entre Sisteron et Grenoble et je suis très favorable à l'aménagement proposée. En effet la RD 1075 actuelle présente de nombreux dysfonctionnements (carrefours dangereux, accès riverains nombreux, pas de possibilité de dépasement, taux de poids lourd et trafic important en été...) avec un fort sentiment d'insécurité.</p> <p>Depuis l'abandon du prolongement de l'A51, ce projet revêt également un caractère essentiel pour le développement et l'attractivité du territoire des Alpes du sud.</p> <p>La création de créniaux de dépasement et la sécurisation des carrefours présentées dans ce dossier et la mise en œuvre de dispositifs de sécurité adaptés vont dans le bon sens et devrait être aussi proposés sur la partie du Département des Hautes Alpes.</p> <p>J'attends donc avec impatience la réalisation de ce projet.</p>						
7	Web	05/01/2022 17:52	BERNARD SERGE	36 AVENUE DE PEYRUIS		04310	sergiobernard@free.fr		<p>Cordialement</p> <p>Bonjour, je suis contre ce projet.</p> <p>_ Investir dans l'infrastructure routière dans le but de "fluidifier", ce qui veut dire en fait, augmente le trafic est un non sens en 2021. Ce meme argent devrait servir a developper le train, les voies vertes.</p> <p>De plus faciliter les dépasement, va conduire a une route plus accidentogène.</p>						cf mémoire en réponse
8	Web	06/01/2022 10:30	LAVERSANNE Mathieu	3 place du fou	LAVARS	38710	timat35@gmail.com		<p>Merci de renoncer a ce projet, qui n'apporte rien au habitant du Trièves et va fortement impacter de manière négative l'écologie locale.</p> <p>Il convient aussi de rappeler que les derniers travaux entrepris sur cette route remontaient à plus de 50 ans, et par conséquent, et compte tenu de l'abandon du tronçon manquant de l'A51, il ne s'agit que d'une remise aux normes actuelles d'une infrastructure vieillissante.</p> <p>Les créniaux de dépasement réguliers et en nombre suffisant sont une très bonne chose notamment pour pouvoir dépasser en sécurité les véhicules lents à savoir les tracteurs, poids lourds et campings cars, notamment dans les rampes.</p> <p>La reprise et l'aménagement de l'ensemble des carrefours permet un gain de sécurité pour les accès nombreux aux hameaux et villages du Trièves.</p> <p>Enfin la mise en place de voies cyclables latérales et d'ouvrages permettant la traversée sécurisée des cyclistes permet un usage partagé de l'infrastructure.</p>						
9	Web	06/01/2022 12:45	Fortune Eric	15 rue antoin	Saint Martin d'	38400	eric.ft@wanadoo.fr		<p>On peut regretter toutefois l'absence de rectification du tracé au niveau des nombreux virages en épingle mais on peut supposer que leur suppression aurait fait exploser le budget alloué par le conseil départemental et que surtout cela aurait attiré les foudres des éternels idiots utiles, à savoir les écologistes réchauffistes, déjà échaudés par ce minimaliste chantier.</p> <p>Je tiens à me joindre aux autres personnes dauphinoises à une réunion publique auprès des élus du département car il me semble que, pour un chantier de cette importance aux impacts potentiellement énorme sur le territoire et plus, un débat démocratique est indispensable.</p> <p>Je cite notamment:</p> <p>Des arguments de sécurité routières intuitifs que l'étude d'accidentologie très sommaires ne vient pas vraiment étoffer ni dans ses courbes, ni dans ses chiffres sauf lors de l'interprétation, bizarre?</p> <p>Des priorités budgétaires étonnantes.</p> <p>Un manque certains de prise en considération des urgences et enjeux actuels (pour rappel: loi climat et résilience...). Le sujet des atteintes à la biodiversité, aux pollutions, ne font qu'à peine quelques pages sur les 800. Or, augmenter la vitesse, augmenter le flux risque aussi d'augmenter le nombre, sans compte que doubler c'est rouler plus vite, qui plus est en montée, donc pollution +++.</p> <p>Quand aux travaux, ils vont générer encore du CO2 et seront responsable de destruction tout autour pendant plus de 10 ans (car soyons réaliste, 10 ans étant l'estimation, ce sera forcément plus et plus cher!).</p> <p>Enfin, quel est le besoin des Triévois dans tout ça???</p> <p>Il me semble pourtant qu'il y a bien d'autres idées utiles, d'intérêt générales et écoresponsables pour investir tout cet argent à l'heure d'aujourd'hui?</p> <p>En attendant une réunion publique</p> <p>merci</p>						cf mémoire en réponse
10	Web	06/01/2022 13:28	Desrivieres Caroline		Mens	38710	caroline.desrivieres@gmail.co		<p>Bonjour,</p> <p>Concernant le carrefour du Col du Fau (jonction A51/RD1075), il n'existe aucun aménagement permettant aux randonneurs de suivre la jonction PDIPR en sécurité d'un côté à l'autre de la RD1075. Actuellement les randonneurs traversent en se mettant en danger. Cela me semble indispensable de prévoir un aménagement.</p>						
11	Web	06/01/2022 15:41	Anonyme						<p>- Carrefour 247 (Monestier du Percy)</p> <p>Il n'y a aucune prise en compte du PDIPR alors que ce passage est emprunté par équestres/piétons et VTT ! Un aménagement doit être proposé pour leur permettre de traverser en sécurité.</p> <p>- Carrefour 254 (Saint Maurice en Trièves - La Commanderie)</p> <p>L'ilot central proposé pour la traversée des piétons est peu satisfaisant en terme de sécurité.</p> <p>- Carrefour 256 (Saint Maurice en Trièves - Le Chalet)</p> <p>Il n'y a aucune prise en compte du PDIPR alors que ce passage est emprunté par équestres/piétons et VTT ! Un aménagement doit être proposé pour leur permettre de traverser en sécurité.</p> <p>- Carrefour Col de Lus La Croix-Haute</p> <p>On a pas de vision de ce qui est prévu ici mais on a un carrefour stratégique au niveau du PDIPR et aucune possibilité pour les randonneurs de traverser en sécurité actuellement. Un aménagement est-il prévu ?</p>						cf mémoire en réponse. Le projet prévoit la création de 8 passages inférieurs dédiés principalement aux piétons et cyclistes. La situation sera donc largement améliorée même si toutes les traversées ne seront pas dénivelées. Le coût de ces ouvrages étant important, les possibilités de traversée ont déjà fait l'objet d'arbitrage. Une rencontre est prévue avec Isère Attractivité et la Com-Com.
12	Web	06/01/2022 15:48	Anonyme						<p>Merci</p>						Idem 11



28	Web	09/01/2022 01:04	Prévitali Jacques	141 ch des Ho Clelles	38930	jacques.previtali@orange.fr	<p>Il me semble légitime que le département se penche sur la sécurité des usagers de la RD1075 et je ne peux que féliciter les élus pour leur responsabilité et leur bienveillance.</p> <p>Sur ce thème, il est bien difficile pour un particulier comme moi d'avoir un avis qui dépasse la simple intuition.</p> <p>Par contre, je puis tout de même en avoir un si je me place du côté de l'ordre des priorités des décisions à prendre face au dérèglement climatique, l'épuisement des ressources énergétiques et l'effondrement de la biodiversité en rapport à l'intérêt général qui semble vous motiver.</p> <p>Rien ne vous permet, en toute rigueur, d'avancer les chiffres de fréquentation en 2050. Au contraire puisque le marché automobile français ne cesse de s'effondrer (moins 20,5% rien que pour l'année 2021) et que le pic de production mondiale d'hydrocarbure a été franchi en 2008.</p> <p>C'est presque heureux si l'on veut freiner les émissions de CO2. Mais vous avancez aussi à ce propos l'argument de l'amélioration de l'efficacité des véhicules. C'est vrai et faux. Il est vrai techniquement que fabriquer des voitures qui consommeraient 2,5 L/100km est possible. Mais, faux pratiquement puisque parallèlement à la baisse de consommation par cm3, on a augmenté la puissance et le volume des véhicules.</p> <p>Outre la sécurité, votre projet vise à pérenniser le flux d'échange entre les deux régions concernées.</p> <p>Certes, mais il faut se rendre compte que ce dernier n'apporte quasiment rien au Trièves qui pourtant va en subir toutes les nuisances. Vous en fournissez la preuve vous-même: Alors que votre tableau TM/E donne (année 2018) 10864 au col du Fau, 1849 sur la D526 vers Mens soit 37% (le plus fort taux sur les petites routes transversales). Cela ne change pas dans le temps puisqu'on retrouve la même configuration en 2050.</p> <p>Mais, le plus intéressant est de comparer ce rapport de fréquentation 17% entre les deux routes avec celui du tableau TMIO : (2018) 6382 au col du Fau 1215 sur la D526 vers Mens soit 19%.</p> <p>Autrement dit, il y a proportionnellement plus de fréquentation sur les routes transversales pendant les périodes de creux que pendant les périodes de flux important. Autrement dit, le Trièves ne gagne rien dans ce projet. Ce qui ne veut pas dire qu'il ne perd rien. Cela reste à examiner.</p> <p>Venons en aux pistes cyclables. Depuis que je suis en retraite je voyage en vélo (sacoche et tente) à travers toute la France durant 4 à 6 semaines chaque été. Je sais par expérience où je suis en sécurité et où je ne le suis pas. Or, la D1075 est effectivement très dangereuse pour les cyclistes. Si dangereuse à mon goût que j'ai toujours préféré mettre mon vélo dans le train (ce qui sera impossible en 2022 comme vous le savez) jusqu'à Grenoble plutôt que l'emprunter. Car une piste cyclable sécurisée, comme vous le prétendez, ne se réduit pas à quelques bandes blanches discontinues sur le bas côté de la chaussée. Il s'agit d'une voie continue matériellement séparée de la route principale sur laquelle on circule dans les deux sens.</p> <p>Nous voyons à travers ces quelques illustrations la faiblesse intrinsèque de ce projet. Peut-être va-t-il améliorer la sécurité des automobilistes mais pour combien de temps et à quel prix pour les contribuables et pour les riverains. Alors qu'il y a tant d'autres choses à faire plus urgentes. 28 ans est-ce vraiment l'horizon le plus lointain que vous puissiez envisager ?</p> <p>Très cordialement.</p>					Les projections sont obligatoires au regard des textes réglementaires. cf mémoire en réponse
29	Web	09/01/2022 08:08	PERRIN Pascale	14 impasse du Tréminis	38710	pascale-perrin954@orange.fr	<p>L'instruction de ce projet est partagée: elle sous-estime les pollutions de l'air (plus de trafic, plus de puissance pour les dépassements en montée), des sols (résidu de pneus, de poussières de freinage, CO2, sel), les nuisances sonores et les atteintes du milieu et de l'environnement (abattage des arbres, fauches non raisonnables des talus, coupure des corridors écologiques avec une augmentation de la largeur des voies, du trafic, de la vitesse). Ces diverses pollutions et nuisances vont être engendrées par l'augmentation inévitable et souhaitée (réduire l'engorgement de la vallée du Rhône) du trafic et les 10 années de travaux.</p> <p>Ce projet est incompatible avec une nécessité d'œuvrer vers une transition écologique.</p> <p>Les données sur le caractère accidentogène de la RD sont orientées pour justifier le projet et dans ce sens les instructeurs n'ont pas choisi d'appliquer la démarche SURE.</p>					cf mémoire en réponse
30	Web	09/01/2022 15:11	Anonyme				<p>Les coûts sont largement sous-estimés et le budget alloué à ce projet ne correspond pas aux besoins de ce territoire qui demande depuis de nombreuses années, et sans succès, la rénovation de la ligne de chemin de fer.</p> <p>Je suis favorable à une remise en question du projet dans sa globalité.</p>					cf mémoire en réponse
31	Web	09/01/2022 16:24	MORENO Christian			christianmoreno@free.fr	<p>Ce nouvel aménagement ne résoudra rien, ni en terme de facilité de circulation et donc bien moins en terme de pollution. En effet les difficultés ne se situent pas entre le col du Fau et le col de la Croix Haute mais entre le col du Fau et Sisteron, donc ce projet ne changera pas grand chose.</p> <p>Je sais bien que la tâche n'est pas simple et cela coûte très cher, mais ne serait-il pas plus judicieux d'imaginer un projet plus pérenne et qui tienne compte de l'évolution du trafic et des enjeux environnementaux ?</p> <p>Je suis d'accord avec ces aménagements.</p>					
32	Web	09/01/2022 16:51	Anonyme				<p>Totalement favorable au projet. Je déplore les visions idéologiques et totalement ahurissantes des intégristes écologistes ici ou là qui refusent toute amélioration de cet axe. D'une part ce projet permettra de fluidifier la circulation et donc une baisse des émissions de CO2 grâce à des vitesses plus régulières. De deux cette route a un intérêt national et européen, il faut ainsi prendre en considération ceci et ne pas se focaliser seulement sur les considérations partisanes égoïstes et nimbystes de quelques jusqu'à boutistes habitants du Trièves. Rappelons que cet axe est une des portes d'entrée des Hautes Alpes et plus globalement dessert la région Paca depuis le nord de la France.</p> <p>Où il aux aménagements de la D1075 en attendant la réalisation tant attendue de l'A51. Trop de temps à être perdu. Place au chantier !</p> <p>Cordialement mon avis sur l'enquête publique de la RD1075 : aménagement de la section col du Fau/col de la Croix Haute. J'ai 2 informations à donner :</p>					
33	Web	09/01/2022 16:54	Anonyme				<p>- Elargir la route pour permettre aux véhicules (voitures et camions) de mieux circuler n'est pas une bonne idée. Cela contribue à une élévation des gaz à effet de serre et cela dégrade le paysage. S'informer sur le site <a href="https://fresquedeclimat.org/">https://fresquedeclimat.org/</a>.</p> <p>- Pourquoi ne pas utiliser la ligne TER Grenoble/Veynes ? C'est la plus belle ligne des Alpes. Investir dans cette ligne en mettant des millions d'euros (assez d'euros pour la sauver au minimum pendant 20 ans) permettrait de diminuer les bouchons sur la RD 1075. C'est tellement plus agréable d'admirer le Mont Aiguille depuis le train qu'en conduisant sa voiture. De plus, il y a de nombreux accidents en voiture et cela encombre les hôpitaux. Les hôpitaux n'ont pas besoin de blessés de la route en ce moment avec le COVID. Pensez aux soignants...</p>					Le projet fera l'objet d'un traitement paysager (végétalisation et plantations des talus réalisés, combinées aux recommandations environnementales). Point de vigilance sur le créneau de Lalley puisque situé à flanc de montagne – les dispositifs constructifs ne sont pas pour l'instant arrêtés. cf mémoire en réponse
34	Web	09/01/2022 17:14	SAME Patricia				<p>Donc je donne un avis défavorable à cette enquête publique.</p> <p>Enquête</p>					
35	Web	09/01/2022 17:48	François Jean Jacques	monestier		jeanfrancoisj@orange.fr	<p>J'utilise tous les jours la D1075 pour des raisons professionnelles et ainsi je suis pleinement concerné par cette route.</p> <p>A ce titre, je suis totalement favorable aux aménagements proposés par le conseil général.</p> <p>Il était temps que la collectivité prenne le dossier en main, tant que cette route revêt un caractère accidentogène par son absence de voie de dépassements, et par des intersections sans visibilité aucune.</p> <p>Par simple curiosité, j'ai lu les quelques avis donnés à ce projet sur cette page. Je dois dire que je suis tombé de ma chaise.</p> <p>Par exemple l'observation de Patricia Samé est complètement lunaire.</p> <p>Pour cette personne, créer des carrefours sécurisés et des zones de dépassement sur cette route reviendrait à engorger les hôpitaux.</p>					
36	Web	09/01/2022 19:42	GUERIN Bernard	121 rue des Cl	38710	bguerin@hotmail.com	<p>Bonne journée.</p> <p>J'ai enfin regardé les travaux prévus sur les différentes zones de cette route. Je suis vraiment très agréablement surpris des passages prévus pour les randonneurs et cyclistes qui pourront se faire bien plus en sécurité qu'actuellement. Le rond-point au départ de la route vers Chichillanne me paraît aussi très adapté pour simplifier cette intersection actuellement complexe et donnant souvent lieu à des maladroites de conducteurs surpris. Et savoir qu'il y a des possibilités de dépassement à certains endroits devrait éviter que les conducteurs dépassent n'importe où avec parfois de grands dangers faute de savoir où ils pourront le faire en sécurité. J'espère que ces zones de dépassement seront annoncées à l'avance par des panneaux afin de pleinement jouer leur rôle.</p> <p>L'information légale sur l'enquête publique au sujet des aménagements sur la RD 1075 n'a été donnée qu'aux huit communes traversées par cette route entre le Col du Fau et le col de la Croix Haute. De même, vos permanences ne sont prévues que dans ces huit communes.</p> <p>Or de nombreux habitants de nos communes du bassin de vie de Mens sont usagers de la RD 1075 et la politique globale des mobilités du territoire Trièves concerne les 27 communes de la Communauté de communes du Trièves. Nous pensons donc que d'autres communes devraient accueillir des permanences ou que des permanences devraient être accueillies par la Communauté de communes du Trièves en tant que telle.</p> <p>En tant que bourg centre du bassin de vie de Mens, dans l'esprit de mutualisation du dispositif Petite Ville de Demain (Mens est labellisée), nous vous demandons de prendre en compte les autres communes que les huit ciblées par l'enquête publique. Certes tout citoyen peut participer à cette enquête lors des permanences déjà prévues ou par internet. Mais cette possibilité est minimaliste, elle n'offre pas les conditions d'une bonne participation et semble poser une chape de verre autour du tracé de la RD 1075, alors qu'encre une fois l'ensemble des habitants du Trièves est concerné puisque cette route est un des éléments d'irrigation de notre territoire.</p> <p>D'ores et déjà, parmi les communes pour l'instant écartées, celles de Gresse en Vercors et de Prébois soutiennent notre demande. La période des fêtes de fin d'année étant peu propice à la communication entre mairies, nous vous préviendrons si d'autres communes s'associent à notre démarche.</p>					
37	Web	09/01/2022 19:51	Suzzarini Pierre	place de la mai	38710	mairie@mens.fr	<p>Dans l'espoir d'une prise en compte de notre demande, bien cordialement et bonne année participative !</p>					
38	Web	09/01/2022 22:20	HERMAN Frantz	43 Rue de Bou	03320	frantz.herman@laposte.net	<p>Pierre Suzzarini Maire de Mens</p> <p>Ce projet est capital pour l'amélioration de la sécurité de l'axe ayant connu de nombreux accidents.</p>					
39	Email	07/01/2022 15:43	Drosson G.			genevieve.drosson@wanadoo.fr	<p>je me suis rendue à l'enquête publique à Clelles ce lundi</p> <p>mais je n'ai pas pu trouver de réponses à toutes mes questions</p> <p>il me semble indispensable de proposer une réunion publique afin de donner</p> <p>aux habitants du Trièves qui le souhaitent toutes les réponses à leurs questions</p> <p>en toute transparence, sinon ce projet risque de devoir passer en force</p> <p>merci de votre compréhension</p>					
40	Email	07/01/2022 16:45	Anonyme				<p>une demande de réunion publique avec les responsables du Département de l'Isère dans le cadre de l'enquête publique relative aux travaux sur la RD 1075 :</p> <p>aménagement de la section col du Fau – col de la Croix-Haute.</p> <p>État donné l'ampleur de ces travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- leur coût (56 millions de financement public),</li><li>- leur durée (10 ans),</li><li>- leurs possibles impacts sur le cadre de vie :</li><li>- sur l'écologie,</li><li>- sur l'évolution du trafic,</li><li>- sur la santé et le bien-être des riverains (pollutions acoustiques et atmosphériques)</li></ul> <p>et sur la sécurité de tous les usagers (vélos, dont les riverains).</p> <p>Et constatant que le dossier d'enquête publique ne répond pas à certaines questions posées lors de la consultation en 2019 et 2020 (vérifier les dates.)</p> <p>Je pense qu'un débat démocratique s'impose.</p> <p>Je souhaiterais que les responsables du Département s'expriment publiquement sur leurs motivations, les éléments qui les ont amenés à proposer ces travaux et les alternatives envisageables.</p> <p>J'apprécierais que ces responsables entendent les remarques et les questions des habitants concernés directement et dans leur quotidien, et y répondent sans attendre la fin de l'enquête publique afin que chacun dispose des informations nécessaires pour se positionner.</p>					cf mémoire en réponse
41	Email	09/01/2022 19:49	Pierre SUZZARINI (Maire de Mens)			psuzzarini20@gmail.com	<p>L'information légale sur l'enquête publique au sujet des aménagements sur la RD 1075 n'a été donnée qu'aux huit communes traversées par cette route entre le Col du Fau et le col de la Croix Haute. De même, vos permanences ne sont prévues que dans ces huit communes.</p> <p>Or de nombreux habitants de nos communes du bassin de vie de Mens sont usagers de la RD 1075 et la politique globale des mobilités du territoire Trièves concerne les 27 communes de la Communauté de communes du Trièves. Nous pensons donc que d'autres communes devraient accueillir des permanences ou que des permanences devraient être accueillies par la Communauté de communes du Trièves en tant que telle.</p> <p>En tant que bourg centre du bassin de vie de Mens, dans l'esprit de mutualisation du dispositif Petite Ville de Demain (Mens est labellisée), nous vous demandons de prendre en compte les autres communes que les huit ciblées par l'enquête publique. Certes tout citoyen peut participer à cette enquête lors des permanences déjà prévues ou par internet. Mais cette possibilité est minimaliste, elle n'offre pas les conditions d'une bonne participation et semble poser une chape de verre autour du tracé de la RD 1075, alors qu'encre une fois l'ensemble des habitants du Trièves est concerné puisque cette route est un des éléments d'irrigation de notre territoire.</p> <p>D'ores et déjà, parmi les communes pour l'instant écartées, celles de Gresse en Vercors et de Prébois soutiennent notre demande. La période des fêtes de fin d'année étant peu propice à la communication entre mairies, nous vous préviendrons si d'autres communes s'associent à notre démarche.</p> <p>Dans l'espoir d'une prise en compte de notre demande, bien cordialement et bonne année participative !</p> <p>Cordialement</p> <p>Pierre SUZZARINI Maire de Mens</p>					

42	Web	10/01/2022 10:05	Anonyme				Contre ce projet. En tant habitant.e de Clelles exerçant le métier de bio-thérapeute, je pense que le fait de vouloir augmenter la vitesse des automobilistes sur cette route va encourager les comportements machistes patriarcaux hétéronormés qui sont responsables du réchauffement climatique, des guerres et de la faim dans le monde. Il faudrait au contraire réduire la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble de l'axe et placer de partout des ralentisseurs et des pistes cyclables aux couleurs arc en ciel pour plus d'inclusivité, et de solidarité entre les tout.e.s les citoyen.n.e.s. toujours.					L'objectif du projet n'est pas une augmentation des vitesses mais une amélioration de la sécurité. Les attitudes décrites relèvent de questions comportementales qui ne sont pas de la compétence du gestionnaire de l'infrastructure .
43	Web	10/01/2022 11:12	MANFREDI Antoine			antoinex34@gmail.com	Utilisateur occasionnel de l'axe en transit (et encore plus occasionnellement en tant que cyclotouriste), je trouve que les opérations envisagées sont d'une utilité capitale pour la sécurité de l'axe quand bien même il s'agit d'une solution à minima, dans le sens où le temps de trajet ne sera pas amélioré. Elle a toute de même l'intérêt d'apporter une sécurité accrue: -aux nombreuses intersections notamment avec des chemins agricoles peu protégés actuellement; -par le nombre de crènaux de dépassement prévus qui limiteront grandement les prises de risques de nombreux usagers (c'est une réalité que les autres usagers plus prudents ne peuvent maîtriser...); -par le confort apporté par les crènaux de dépassement vu la grande variabilité des véhicules qui empruntent cet itinéraire de montagne (agricoles, poids lourds, services publics, véhicules légers) et qui ont des caractéristiques et des vitesses de circulation trop différentes pour cohabiter sur un axe à vocation de liaison nationale (et l'été européenne, d'ailleurs est-ce toujours l'axe E712?); -par l'apport de sécurité aux usagers légers de l'axe (piétons, et surtout vélos) en été. -par l'aménagement sur place, qui réduit infiniment les dégâts sur le biotope par rapport à la construction de l'AS1 projetée initialement, ou de la mise à 2x2 voies de la D1075. Bien cordialement, Antoine Manfredi					
44	Web	10/01/2022 14:43	Anonyme				Bonjour, Concernant l'aménagement de bandes cyclables : afin de favoriser les déplacements cyclables, tant pour les déplacements quotidiens des familles résidentes que pour le tourisme, il serait bon de réaliser des aménagements séparés ou réellement sécurisés par rapport à la route : la perspective de se faire frôler par des véhicules sur une bande de 1,20m de large est un frein à toute circulation cyclable familiale, c'est dommage.					cf mémoire en réponse
45	Web	10/01/2022 15:17	Anonyme				Habitante d'une commune placée sur le tracé de la RD1075, j'emprunte cette route quatre à six fois par semaine. Cette route est sur-empruntée, par des camions et des voitures vides aux 2/3. L'attitude de certains conducteurs est particulièrement stressante : excès de vitesse, dépassements dangereux, manifestations d'agressivité vis-à-vis des cycles. Les bas-côtés sont un charnier, oiseaux, reptiles, petits et grands mammifères victimes du trafic. Cette route a déjà fait l'objet de rectifications il y a plusieurs décennies, qui ont contribué à augmenter la vitesse et à multiplier les possibilités de dépassement sur l'ensemble du trajet. Je ne crois pas à une amélioration de la situation au moyen de crènaux de dépassement, et je pense que les communes sont les mieux à même de faire remonter, en concertation avec leurs habitants-es, des besoins d'aménagements permettant la jonction avec les axes secondaires et les traversées de la RDV liés aux usages habitants (agricoles, d'habitat, de loisir, etc.). Je suis effarée par le coût financier et environnemental de ces travaux (pollution des eaux notamment, et des sols adjacents, coupes d'arbres, etc.) et effarée de voir que le Département continue à investir aussi ostensiblement dans le développement du trafic routier alors que des alternatives existent. Effarée de voir qu'il est encore possible de penser, financer, et lancer un projet d'aménagement lourd de conséquences sans réel travail avec les habitants-es et leurs élus quant à la représentation de leur territoire, leurs enjeux... En sachant que habitants-es est loin de signifier un groupe unifié, et qu'il s'agit de composer entre des définitions différentes de ces questions. Bref, à quand une réunion publique, et pas pour une énième parodie de démocratie, mais bien pour faire émerger la contradiction et permettre au collectif de profiter des propositions alternatives dont elle est porteuse ? Bonjour,					cf mémoire en réponse Les premiers chiffrages des opérations anticipées ont été faits en l'absence de reconnaissances géotechniques, ces dernières ont été conduites après la concertation quand le programme d'aménagement a été stabilisé. Par ailleurs le coût du dossier d'enquête intègre les demandes de cette concertation (par exemple pour le carrefour RD 1075/RD 252A à Saint Martin de Clelles l'intégration d'un passage inférieur à gabarit agricole demandé par la Commune et les agriculteurs et situé hors d'une zone de dépassement et les mesures environnementales qui ne figuraient pas dans le premier chiffrage des opérations anticipées).
46	Web	10/01/2022 17:29	Anonyme				avant toute chose je souhaite me joindre à la demande de réunions publiques concernant les travaux de la RD1075. De tels travaux, pour un tel coût, pour une durée si longue, ne semblent pas pouvoir se passer du débat démocratique, de la consultation des habitants.es certes, mais également de la discussion à partir des documents désormais disponibles. L'étude d'impact existe et permet de constater l'ampleur des travaux, d'avoir des précisions sur des carrefours et tronçons précis, permet de constater les réponses (très insatisfaisantes) apportées, suite aux inquiétudes et désaccords exprimés durant les réunions de consultation, tout cela maintenant permet de pouvoir discuter, il serait très très préférable que les personnes directement concernées, dans leur quotidien aient voix au chapitre. Mon avis concernant ces travaux est que je déplore qu'en 2022 avec ce que nous connaissons de l'ampleur des problèmes en énergies, des problèmes climatiques, de la chute de la biodiversité, de la crise sociale et économique, nous soyons encore à miser sur...la voiture. Ces travaux sont ambitieux, ils sont une promesse pour le long terme, mais qu'en sera-t-il d'ici 10, 15, 20 ans de...la voiture ? Les chiffres que le département annonce dans ces communications concernant la sécurité, ne reflète pas la réalité, l'année 2018 a été la pire depuis 10 ans, cela permet de dire qu'il y a eu un triplement des accidents, mais cela est faux en 2019... [2]https://www.securite-routiere.gouv.fr En lien avec mon premier paragraphe il paraît raisonnable de favoriser au maximum utilisation du vélo, de plus en plus de triévois et triévoises pratiquent de plus en plus ce mode de déplacement; les travaux ne prévoient pas de séparation des pistes à l'aide d'une séparation physique, mais seulement visuelle. Rouler à vélo le long d'une route ou voitures et camions vont rouler de plus en plus vite puisque les voies de dépassements le permettront, là pour le coup, il est question de sécurité. Des études montrent que dès lors qu'une route devient plus large plus confortable, le trafic augmente de fait, ce qui se comprend, mais alors, davantage de circulation = davantage de risques d'accidents, et nous alimentons la boucle. Une route n'est jamais dangereuse en soi, ce sont les comportements qui sont dangereux, ceux précisément qui cherchent davantage de vitesse, en accélérant au delà de l'autorisation ou encore pour dépasser un camion, une caravane . ce qui fait gagner quelques minutes sur l'ensemble du trajet, test réalisé plusieurs fois... Quelques minutes et 60 millions d'euros... Ralentir, il n'y a pas d'autres solutions pour éviter l'accident. Cela est simple, réduire encore à 70 l'ensemble du trajet, par exemple... Ces travaux sont pensés exclusivement pour les touristes et les commerciaux qui empruntent cet axe en fonçant dans le paysage. Dans tous les cas, le nombre de permanences de cette enquête ne permettent pas aux habitants d'être informés correctement, c'est une faute démocratique.; la complexité des plans et du projet ne permet pas d'avoir une idée assez précise, il faudrait pouvoir être accompagnés par une personne compétente qui explicite et connaît bien le dossier afin de guider les habitants vers l'acceptation de ce projet au budget terrifiant. Il est nécessaire que des réunions publiques ait lieu, de manière sérieuse .					cf mémoire en réponse
47	Web	10/01/2022 18:54	DROSSON Geneviève	265 chemin de St Michel les P	38650	genevieve.drosson@wanadoo	je souhaiterais que l'argent soit investi dans les rails, le fret, des trains plus fréquents, des lignes de navette intervillages, des vélos électriques partout dans les villages, des plateformes d'emprunts de voitures, de co-voiturage, bref, Soyons réalistes ces aménagements ne sont pas possibles pour les triévois, ils sont possibles à l'instar de ce qui se fait dans les villages plus proches de la vallée pour les automobilistes et les camions venant du nord ou de l'est et souhaitant se rendre vers le sud ou sur la côte, le Trièves n'est qu'un lieu de passage un défilé de l'A7 pensé comme une continuité de l'autoroute A51. Soyons justes, le Trièves a lui-même besoin de se rendre d'un village à l'autre ou d'aller travailler à Grenoble et pour cela il y a aussi le train et on pourra organiser plus ! Soyons honnêtes qui dit traversée dit vitesse, tout va être fait pour que la circulation soit fluide et plus rapide... à combien de nombreux automobilistes accélèrent-ils pour doubler sur une courte portion 3 voies limitée à 90km/h ? en moyenne 100 à 110 km/h sinon ils n'ont pas le temps de doubler ! A cette vitesse folle plus question de traverser la route à pied ou à cheval, plus question de pédaler sur la piste cyclable plus question de parler de sécurité c'est la vitesse qui est elle-même insécure ! Soyons sérieux, le coût de ces travaux, qui risque fort d'être largement dépassé, ne devrait-il pas plutôt être employé à favoriser transports collectifs et pistes cyclables en réponse au réchauffement climatique ? Soyons conscients si ces travaux sont réalisés la circulation va forcément augmenter et avec elle le bruit et la pollution et cela c'est nous les habitants du Trièves qui allons le subir, mais pas seulement c'est aussi tous les animaux et les plantes qui vivent dans nos contrées, leur espace de vie est de plus en plus étreint et pollué ! Pour toutes ces raisons je ne suis pas favorable à ces travaux ! Mais s'ils doivent se faire je trouve indispensable qu'un dispositif anti-bruit soit réalisé au dessus de la portion 3 voies de St Michel les Portes, il y a au dessus de cette portion une vingtaine de maisons (le hameau de Savouraire) où le bruit de la route remonte ! est-il possible de construire un mur anti-bruit ? d'enterrer ces 3 voies un minimum ? ou au moins de planter un rideau d'arbres ? Toutement favorable à ces travaux.					cf mémoire en réponse
48	Web	11/01/2022 02:15	Germani Pierre				Et surtout effaré aussi de constater un certain égolisme émanant d'activistes du Trièves comme le grotesque collectif des Lichens qui avait bloqué la RD1075 en 2020. Rappelés que l'ex N75 est axe régional, national et européen qui permet de relier les Alpes du Sud et du Nord. A les écouter, il faudrait défaire la route... Or cette route a toujours existé et existera après eux. Beaucoup ont acheté une maison dans le Trièves en connaissance de cause, et osent venir se plaindre par la suite (se plaindre de quoi, on se demande ? il ne s'agit d'aménagements ponctuels sur place n'apportant aucun gain de temps, et n'attirant donc pas un nouveau trafic) C'est pourquoi il m'apparaît nécessaire que les avis nimbystes d'une poignée d'illuminés sectaires triévois ne soient pris en compte, et que seul l'intérêt commun prime, à savoir l'intérêt sécuritaire des usagers de cet axe.					
49	Web	11/01/2022 08:00	Anonyme				En vous remerciant. Ces travaux visent en réalité une augmentation de la vitesse qui serait néfaste tant pour la sécurité (chiffres utilisés erronés) que pour la piste cyclable, le calme alentour, la qualité de l'air etc. C'est un projet du passé. Cet argent devrait être employé à favoriser transports collectifs et pistes cyclables en réponse au réchauffement climatique. Bonjour					cf mémoire en réponse
50	Web	11/01/2022 10:00	Anonyme				Je pense que ces travaux sont utiles. La mise en place de crènaux de dépassements permettra des vitesses plus constantes et ainsi des économies de carburant, ce qui implique moins de rejet de Co2. De plus l'effet circulation en accordéon connu par tous les usagers de cette route sera aussi réduit. Quant au traitement des carrefours avec des voies de tournes à gauche, on aura un important gain pour la sécurité de tous les usagers. Tout d'abord, tenons à remercier le volontarisme du conseil général isérois, qui grâce à une vision pragmatique, et qui va dans le sens de l'intérêt général finance rapidement la rénovation de son réseau routier départemental. Je prend exemple de la RD1091 dans l'Oisans qui a joué d'une amélioration conséquente, avec des sections à 2x2 voies, et des villages presque tous déviés, permettant d'améliorer les conditions de circulation, de sécurité, et supprimant le trafic parasite du centre des villages.					
51	Web	11/01/2022 10:29	Anonyme				Par ailleurs et dans un souci d'égalité entre les territoires, je pense que la D1075 devrait être traitée sur l'ensemble de l'itinéraire, à savoir sa partie Haute alpine. Or le département des Hautes Alpes ne bénéficie pas d'un budget conséquent pour son réseau routier. Il m'apparaît donc nécessaire que l'Etat subventionne les travaux de la RD1075 dans sa partie haute alpine, notamment les déviations de villages de Serres et de Laragne-Montéglin, opérations qui s'avèrent les plus urgentes. En conséquence, j'approuve totalement ce projet dans sa partie iséroise, et j'invite l'Etat à se mettre autour de la table avec les collectivités locales, pour trouver un accord en vue de financer les travaux dans la partie haut-alpine. Bien à vous.					

52	Web	11/01/2022 10:48	Anonyme								<p>localement oeravorable a ces travaux !!!</p> <p>Le projet est désigné « Aménagement de sécurité » et trouve sa principale justification dans le fait que la RD 1075 serait particulièrement accidentogène. Pourtant les 3/4 du budget prévu sont liés à la création de 10 créniaux de dépasement, pour une longueur cumulée de 4600 mètres. Ces mises en 3 voies de la RD imposent d'autres aménagements de voirie (6 modifications d'intersections, 5 créations de souterrains de traversée), il n'y a que 13 aménagements d'intersection qui ne sont pas liés à l'installation de créniaux de dépasement.</p> <p>Est-il vrai que cette route est spécifiquement dangereuse ? Les créniaux de dépasement renforcent-ils la sécurité ?</p> <p>Combien d'accidents en 10 ans : 281 ou 67 ?</p> <p>Avec la « Démarche Sure », le diagnostic ne prendrait en compte que les accidents corporels recensés par le BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation). Or dans ce dossier, on trouve alternativement deux chiffres : 67, pour les accidents corporels recensés par les « services de l'État » (pompiers et gendarmerie), et 281, addition des accidents corporels, des accidents matériels et des interventions, selon « les données d'accidentologie fournies par le Département de l'Isère ». 281, un chiffre impressionnant, est bien plus souvent cité dans ce dossier.</p> <p>2018, une année noire prise comme référence</p> <p>Sur ces 281 accidents, 43 se sont produits en 2018, faisant 3 tués. Une triste année qui, comparée à 2009, permet au Département d'affirmer un triplement des accidents en 10 ans. Mais le tableau extrait du dossier donnerait lieu à de toutes autres interprétations si au lieu de choisir le pic de 2018, on se fait aux années plus récentes, comme 2019.</p> <p>Comparer des routes incomparables</p> <p>Le nombre de décès sur nos 32 km de route est comparé aux départementales françaises et iséroises. Le résultat donne le vertige mais n'a pourtant aucune valeur. Car la RD1075, par la densité de son trafic, s'apparente davantage à une route nationale (qu'elle fut jusqu'en 2005). Et 2018, année retenue pour cette démonstration, est à la fois la pire sur notre tronçon, et la meilleure à l'échelle nationale : « [elle] enregistre le chiffre de la mortalité le plus bas de toute l'histoire des statistiques de la Sécurité routière »[2].</p> <p>Aucune preuve que les voies de dépasement réduiraient les accidents</p> <p>A ce problème de sécurité déjà mal posé, le Département répond surtout par des créniaux de dépasement (77 % du budget total), mais sans avoir analysé les causes d'accident. Il n'explique pas non plus comment le profil de la RD1075, inchangé entre 2009 et 2018, serait responsable du fameux triplement.</p> <p>Enfin, est-ce qu'ajouter des voies est en général une politique efficace pour diminuer les accidents ? Le dossier ne cite aucune étude qui le prouve. Pas plus qu'il ne fait de comparatif avec des aménagements alternatifs (réduire la vitesse, diminuer la largeur de la route, etc.).</p> <p>Pourquoi tant d'approximations ?</p> <p>En mars 2021, Bernard Perazio, Vice-Président en charge des mobilités et de la construction publique au Département, déclarait : « Nous, pour prendre nos décisions, on s'appuie sur des techniciens, des ingénieurs qui sont spécialisés dans l'accidentalité routière »[3]. Alors pourquoi ce dossier d'enquête publique est-il basé sur une méthode si peu « Sure » ?</p> <p>Quels effets probables auront les aménagements prévus sur la circulation, la sécurité et l'environnement ?</p> <p>Vous le saurez en lisant les deux prochains épisodes de notre feuilleton</p>	cf mémoire en réponse	
53	Web	11/01/2022 11:41	Boucher Sophie								<p>J'ai parcouru le dossier, et je suis agréablement surprise par le côté qualitatif de ces travaux. Outre l'amélioration de la sécurité de tous par des voies de dépassements sécurisées et des intersections requalifiées, j'ai pu souligner l'aspect environnemental avec la création de bassins de traitement des eaux, des ouvrages pour le passage des piétons et de la petite faune, ainsi que des aménagements paysagers. Chacun a y gagner.</p> <p>Je suis donc favorable à ces travaux.</p> <p>Je vous prie, Monsieur, de bien vouloir recevoir mes plus sincères salutations.</p>		
54	Web	11/01/2022 12:40	Leuridan Christophe	32 chemin de MEYLAN	38240	christophe.leuridan@univ-gre					<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p> <p>Bonjour, Voir croquis ci joint. Cordialement, C.D</p> <p>Bonjour, Je salue toute initiative J'encourage toutefois à revoir les priorités à une époque où de nombreux jours doux sont espacés avec de fortes précipitations de neiges le tout dans des villages surpeuplés en véhicules et peu de stationnement possible.</p> <p>La création de parking en bordure de nationale à l'aplomb des villages pourrait faire double fonction, désengorger et accueillir des conducteurs fatigués.</p> <p>J'attire l'attention sur la pollution que le tourisme a déjà commencé à apporter. Ce qui nécessite une éducation pédagogique des touristes et résidents de passage sur les droits et devoirs en montagne.</p> <p>Section de Saint-Michel les Portes :</p> <p>1- Op 216-218 : Assurer une liaison aisée pour les véhicules agricoles+ remorques entre la sortie du passage agricole souterrain et la route descendant à l'ancienne gare ; cette liaison n'apparaît pas clairement sur le plan. "Rétablir un chemin de randonnée" est insuffisant.</p> <p>2- Op 216-218 : La voie de dépasement de 1000 m va entraîner une multiplication des accidents graves avec le gros gibier, sauf à grillager les deux côtés de cette portion. En contrepartie, pour assurer la continuité de ce très important couloir biologique, aménager un passage à faune, souterrain ou aérien, entre le souterrain agricole et le carrefour de Vicaire.</p> <p>3- Op 219-220 : Aménager un passage aisé entre la partie basse de la commune "Blâtie-Loubats" et le village principal : passage souterrain à petit gabarit ou passerelle piétons-vélos-chevaux.</p> <p>4- Op 223 : il manque une voie pour véhicules lents entre les Loubats et le carrefour de Thoranne en allant vers Sisteron.</p>	<p>cf memoire en reponse</p> <p>une incompréhension concernant les caractéristiques du carrefour giratoire de Cielles (demandé par les communes de Cielles et Chichillanne lors de la concertation (rayon extérieur 25m – il s'agit du rayon maximum selon les recommandations techniques). Le projet initial prévoyait un carrefour de type tourne à gauche.</p> <p>Evolution notable par rapport à la concertation : 24 opérations modifiées, 2 opérations abandonnées, 7 nouvelles opérations, la mise au gabarit agricole de 4 ouvrages.</p> <p>Thématique coût du projet :</p> <p>La différence entre le coût projet indiqué dans le dossier DUP (53,4 M€ HT) et le coût projet évalué sur la base d'études préliminaires au moment de la concertation (56,9 M€ TTC soit 47,5 M€ HT) ne correspond pas au montant des opérations anticipées.</p> <p>Voici le montant du programme à ce jour :</p> <p>Montant des 6 opérations anticipées (dont 5 ont été réalisées) : 4,8 M€ HT ;</p> <p>Montant des opérations du programmes du dossier DUP évalué sur la base d'études d'avant-projet : 53,4 M€ HT ;</p> <p>Montant total du programme global d'aménagement : 58,2 M€ HT soit 69,8 M€ TTC</p> <p>L'augmentation du coût estimé du programme provient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>de fortes contraintes techniques mises en évidence lors de la récente campagne de reconnaissances géotechniques ;</li> <li>des modifications importantes du programme à la suite de la concertation de 2019 (24 opérations modifiées, 7 nouvelles opérations, 2 opérations abandonnées, 4 nouveaux ouvrages de franchissement de la RD1075 au gabarit agricole).</li> </ul> <p>Par exemple, l'opération 224 (carrefour avec la RD252A – accès nord à Saint Martin de Gelles) évaluée au stade de la concertation à 900 000 € TTC a été réévaluée au stade de l'enquête publique à 1 959 000 € TTC puisque elle intègre suite aux demandes exprimées par le public et aux exigences environnementales, un passage souterrain au gabarit agricole. La concertation avait pour objectif d'ajuster le programme aux besoins qui se sont exprimés. L'intégration de ce nouvel ouvrage dans le programme nécessite une modification très importante de la géométrie et le décalage de l'ensemble de la voie actuelle au droit de l'intersection qui n'était pas initialement prévu dans le cadre d'un aménagement sur place à 100%.</p>	
55	Web	11/01/2022 13:43	DELOCHE CYRIL	24, impasse d'	38650 - ST MICHEL	38650	cyrildeloche@yahoo.fr					<p>Bonjour, Voir croquis ci joint. Cordialement, C.D</p> <p>Bonjour, Je salue toute initiative J'encourage toutefois à revoir les priorités à une époque où de nombreux jours doux sont espacés avec de fortes précipitations de neiges le tout dans des villages surpeuplés en véhicules et peu de stationnement possible.</p> <p>La création de parking en bordure de nationale à l'aplomb des villages pourrait faire double fonction, désengorger et accueillir des conducteurs fatigués.</p> <p>J'attire l'attention sur la pollution que le tourisme a déjà commencé à apporter. Ce qui nécessite une éducation pédagogique des touristes et résidents de passage sur les droits et devoirs en montagne.</p> <p>Section de Saint-Michel les Portes :</p> <p>1- Op 216-218 : Assurer une liaison aisée pour les véhicules agricoles+ remorques entre la sortie du passage agricole souterrain et la route descendant à l'ancienne gare ; cette liaison n'apparaît pas clairement sur le plan. "Rétablir un chemin de randonnée" est insuffisant.</p> <p>2- Op 216-218 : La voie de dépasement de 1000 m va entraîner une multiplication des accidents graves avec le gros gibier, sauf à grillager les deux côtés de cette portion. En contrepartie, pour assurer la continuité de ce très important couloir biologique, aménager un passage à faune, souterrain ou aérien, entre le souterrain agricole et le carrefour de Vicaire.</p> <p>3- Op 219-220 : Aménager un passage aisé entre la partie basse de la commune "Blâtie-Loubats" et le village principal : passage souterrain à petit gabarit ou passerelle piétons-vélos-chevaux.</p> <p>4- Op 223 : il manque une voie pour véhicules lents entre les Loubats et le carrefour de Thoranne en allant vers Sisteron.</p>	<p>http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51357</p>
56	Web	11/01/2022 14:11	DELOCHE CYRIL	24, impasse d'	38650 - ST MICHEL	38650	cyrildeloche@yahoo.fr					<p>Bonjour, Voir croquis ci joint. Cordialement, C.D</p> <p>Bonjour, Je salue toute initiative J'encourage toutefois à revoir les priorités à une époque où de nombreux jours doux sont espacés avec de fortes précipitations de neiges le tout dans des villages surpeuplés en véhicules et peu de stationnement possible.</p> <p>La création de parking en bordure de nationale à l'aplomb des villages pourrait faire double fonction, désengorger et accueillir des conducteurs fatigués.</p> <p>J'attire l'attention sur la pollution que le tourisme a déjà commencé à apporter. Ce qui nécessite une éducation pédagogique des touristes et résidents de passage sur les droits et devoirs en montagne.</p> <p>Section de Saint-Michel les Portes :</p> <p>1- Op 216-218 : Assurer une liaison aisée pour les véhicules agricoles+ remorques entre la sortie du passage agricole souterrain et la route descendant à l'ancienne gare ; cette liaison n'apparaît pas clairement sur le plan. "Rétablir un chemin de randonnée" est insuffisant.</p> <p>2- Op 216-218 : La voie de dépasement de 1000 m va entraîner une multiplication des accidents graves avec le gros gibier, sauf à grillager les deux côtés de cette portion. En contrepartie, pour assurer la continuité de ce très important couloir biologique, aménager un passage à faune, souterrain ou aérien, entre le souterrain agricole et le carrefour de Vicaire.</p> <p>3- Op 219-220 : Aménager un passage aisé entre la partie basse de la commune "Blâtie-Loubats" et le village principal : passage souterrain à petit gabarit ou passerelle piétons-vélos-chevaux.</p> <p>4- Op 223 : il manque une voie pour véhicules lents entre les Loubats et le carrefour de Thoranne en allant vers Sisteron.</p>	
57	Web	11/01/2022 15:35	Alain Layouni	134, route de Saint Michel	38650	alain.layouni@yahoo.fr						<p>Questionnement et suggestion sur le SECTEUR CLELLES carrefour de la route de Longefonds avec la RD 1075:</p> <p>pourquoi le carrefour se retrouve déplacé !!</p> <p>si c'est pour l'accès à la ferme Montagne, il me paraît plus judicieux de créer un chemin d'accès doux (respectueux de ceux qui y vivent) en contre-bas de la RD1075 au niveau du champ ; sachant que sur les plans de l'enquête publique, l'accès de cette même ferme n'est pas dessiné jusque chez le propriétaire .....mais s'arrête dans le champ ne lui appartenant pas!!</p> <p>le carrefour actuel est très sécurisé puisqu'il y a une très bonne visibilité , un tourne à gauche central et un tourne à droite. Donc pourquoi le déplacer !!</p> <p>d'un point de vue visuel et phonique , depuis chez moi (Charlon), j'ai actuellement un talus qui cache en partie la RD1075 entre le carrefour actuel et celui prévu plus au nord.</p> <p>S'il est déplacé, il y aura la route de Longefonds à la place de ce talus , donc j'aurais vu sur les véhicules de cette même route ainsi que sur la RD 1075 (le conseil départemental parlait pourtant d'intégration paysagère dans son projet , es ce du vent ? sans compter le bruit qui est déjà très prononcé.</p> <p>Je souhaiterais que le Conseil Départemental tienne compte des remarques faites lors des réunions avec les exploitants agricoles de Cielles, la chambre d'agriculture et les techniciens du département, ou après avoir acté la non création d'une nouvelle route entre Cielles et Longefonds, il me semble que tout le monde était d'accord pour le maintien du carrefour ainsi que la création en face de celui-ci d'un accès pour les 2 champs se trouvant au dessus de la RD 1075 et en dessous de la voie ferrée.</p> <p>on pourrait même se demander si l'accès de la ferme Montagne et les champs du dessus ne pourraient pas avoir leur accès l'un en face de l'autre au niveau de l'actuel accès de cette ferme.</p> <p>il faut arrêté de vouloir créer des kilomètres de voiries annexes pour ne créer que des accès limités à la RD1075 sachant le peu de personnes que cela impliquent par cet accès et que la visibilité actuel y a très bonne ;donc sans risque d'accident, à part par imprudence comme sur n'importe quel accès !!!</p>	
58	Web	11/01/2022 19:04	PERRAUDAT LIONEL	PERRAUDAT	CLELLES EN TR	38930	lionel.perraudat38@orange.fr					<p>cordialement.</p> <p>Le compte-rendu de la réunion avec la profession agricole du 30/01/2019 mentionnait la possibilité de décaler le carrefour de Longefonds vers la ferme Montagne : « maintenir le carrefour (voir le déplacer contre le jardin de la maison du lieudit Montagne pour créer l'accès de celle-ci sur la route de Longefonds et supprimer son accès direct à la RD 1075 ». Comme le carrefour, la connexion de l'accès à la ferme Montagne est dans l'emprise DUP. L'accès complet à la ferme Montagne qui ne figure pas sur les plans DUP restera à préciser avec ce dernier. Cela fera l'objet d'une étude ultérieure plus précise en fonction des besoins particuliers.</p> <p>Les dispositifs anti-bruit ne figurent pas à ce stade sur les plans. Ils feront l'objet d'une étude spécifique au cas par cas. En ce qui concerne le carrefour de Longefonds il existe des marges d'optimisation géométrique pour envisager des protections et/ou une insertion paysagère (+ 5m en pieds de talus). La connexion du chemin sur la route de Longefonds peut également être ripée de manière à limiter les emprises sous réserve de l'espace nécessaire à conserver pour des plantations.</p>	

59	Email	10/01/2022 21:27	Collectif des Lichens			leslichens@riseup.net	Collectif des Lichens	<p>bonjour,</p> <p>Nous sommes venus à votre rencontre le lundi 3 janvier pour solliciter la tenue d'une réunion publique par le Département. En tant que commissaire enquêteur, il est en effet en votre pouvoir de faire cette demande auprès du maître d'ouvrage.</p> <p>Étant donné que vous ne semblez pas disposés à entreprendre cette démarche, des habitants ont fait circuler une pétition pour appuyer leur demande. Elle rassemble déjà plus de 100 signataires, dont vous trouverez la liste ci-jointe. Elle vient d'être adressée au Département (mail ci-dessous).</p> <p>Nous espérons qu'au vu de la contestation soulevée par ce projet, vous contacterez le Département pour demander qu'une réunion publique se tienne d'urgence avant la fin de l'enquête.</p> <p>Salutations distinguées,</p> <p>----- Courriel original -----</p> <p>Objet:RD1075 : déjà 100 personnes ont signé une pétition réclamant une réunion publique Date:2022-01-10 21:10 De:Collectif des Lichens À:</p> <p>Mesdames, Messieurs les élus et responsables du Département de l'Isère,</p> <p>Nous vous adressons ci-dessous notre communiqué de presse envoyé ce jour. Vous trouverez également ci-joint la liste des 100 premiers signataires de la pétition qui vous est adressée. Nous espérons que vous organiserez la réunion publique sollicitée dans les plus brefs délais.</p> <p>Cordialement,</p> <p>Demande au Département d'une réunion publique : déjà 100 personnes ont signé ! À l'appel des Lichens, plus de 20 personnes étaient présentes à la première permanence du commissaire enquêteur le 3 janvier pour qu'il demande au Département d'organiser une réunion publique. Pour appuyer cette demande, des habitants ont lancé une pétition (liste ci-dessous). En quelques jours, elle a déjà rassemblé 100 signataires. Nous attendons avec impatience la réponse du Département face à cette exigence que la démocratie soit respectée.</p> <p>--</p>					<a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51377">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51377</a>	
60	Web	12/01/2022 11:47	CHABOUD JULIE	700 Route de CLELLES		julie.chaboud@gmail.com	<p>Le chemin privé de sortie de notre habitation (700 route de Jarret à Clelles) débouche directement sur la D1075 en face au niveau de Longefond à la sortie de Clelles. Les jours de forte affluence (Week-ends, chassé-croisé vacances) vu la vitesse des véhicules souvent bien supérieures à 80 km/h le simple fait de rentrer ou sortir de chez nous et un véritable défi et est extrêmement dangereux. Si les aménagements prévus augmentent le trafic et la vitesse des véhicules, cela nous rendra impossible de circuler hors de chez nous ces jours-là.</p> <p>Entièrement favorable à ces travaux. Il est préférable de bien différencier la partie de la chaussée réservée aux véhicules de celle réservée aux vélos, trop d'automobilistes n'hésitent pas à emprunter les pistes cyclables, pour couper les virages notamment, si elles ne sont que matérialisées au sol.</p> <p>Ces travaux sont utiles et nécessaires pour la sécurité de tous, cyclistes et automobilistes</p> <p>Pourquoi une telle dépense d'argent et d'énergie ?</p> <p>Avec un tel budget pourquoi ne pas développer le ferroutage, le covoiturage, créer un vrai piste cyclable (une voie continue, séparée physiquement de la chaussée dédiée aux véhicules).</p> <p>800000€ dépensés pour modifier le carrefour de Lalley, le premier dans le sens col de la croix haute / col du fau, rien n'a changé quand on descend du col de la croix haute, quitter la rd1075 à ce niveau là est toujours aussi dangereux qu'avant!!! certes il y a une voie de sécurité pour les 1 à 2 voitures qui arrivent du col du fau et veulent descendre à Lalley (toutes les autres ayant déjà quitté la rd au niveau de saint Maurice!).</p> <p>Ce n'est malheureusement qu'un exemple car à ce stade des travaux il y a déjà plusieurs autres exemples où pisser dans un violon aurait été plus efficace!</p> <p>Ces travaux sont un gâchis d'argent public, alors qu'il y a tellement de dépenses bien plus indispensables et prioritaires pour améliorer le quotidien des habitants du Trièves et d'ailleurs.</p> <p>A bon entendeur, merci pour votre lecture et votre travail.</p> <p>Un.e Triévois.e</p>					Maison isolée (parcelle D596) sur les coteaux à l'ouest de la RD1075. Au droit du chemin d'accès, il est prévu de réaliser un carrefour avec une voie de tourne à gauche qui permettra de sécuriser les mouvements tournants.		
61	Web	12/01/2022 21:21	DANGLES Gérard	50 chemin des MENS	38710	dangles.gerard@gmail.com								Un renforcement du marquage par des marquages sonores sera étudié.
62	Web	12/01/2022 21:43	Moncada Philippe	231, rte de St f Mens	38710	moncadaphilippe@gmail.com								
63	Web	12/01/2022 21:59	Anonyme											cf mémoire en réponse
64	Web	12/01/2022 22:20	RIBET Michel	41, chemin des MENS	38710	michel.ribet38@orange.fr								cf mémoire en réponse
65	Web	13/01/2022 09:28	Anonyme											
66	Web	13/01/2022 18:04	Nanthen Christian	route de Meng Mens	38710	christiannanthen@ik.me								cf mémoire en réponse
67	Web	13/01/2022 21:28	ALLEMAND Maryse			maryse.allemand@laposte.net								La connexion à la RD1075 est complexe compte tenu des nombreuses demandes à cet endroit et notamment la réalisation d'un passage souterrain mode doux qui doit permettre la liaison entre les chemins existants. Compte tenu du trafic sur ce rétablissement (la largeur de la voie d'accès actuelle est très réduite) et de la topographie, il s'agit de proposer un rétablissement le plus compact possible. Des zones de croisement ponctuelles pourront être étudiées. La pente du projet proposée est de 9%. Les études géotechniques en cours (reconnaitances complexes programmées cette année) permettront de fiabiliser le tracé (largeur, pente, longueur). Le CD38 pourra reprendre les études concernant ce rétablissement sous que le périmètre initial de la DUP puisse évoluer pour permettre un décalage ponctuelle du tracé. La position du carrefour est conditionnée d'abord par le débouché du chemin des Beyfloux. Le CD 38 examinera les possibilités de limiter les impacts sur la parcelle 505.
68	Web	14/01/2022 18:09	guillon laurence											
69	Web	15/01/2022 06:40	Grand Florence	rue ostian Jarrie	38560	fajgrand@gmail.com								
70	Web	15/01/2022 21:54	ALLEMAND Sylvie	31, Rue de la F SEYSSINET-PAR	38170	allemand.syl@orange.fr								Idem 67
71	Web	15/01/2022 23:53	Guieu Robert	Avenue Pierre Poizat	38320	Robert.guieu@gmail.com								
72	Web	16/01/2022 09:48	Anonyme											cf mémoire en réponse Les carrefours sont conçus dans les règles de l'art et selon les recommandations du guide d'aménagement des routes principales (ARP). La position des branches secondaires à angle droit permet d'augmenter les distances de visibilité et facilite les manœuvres depuis la route principale ou les routes secondaires. Une attention particulière pourra être apportée à la conception de l'intersection et une sur largeur en intérieur de virage (depuis la route principale vers la route secondaire) pourra être introduite pour faciliter la manœuvre.
73	Web	16/01/2022 18:40	Anonyme											cf mémoire en réponse L'objectif assigné au programme n'est pas de transformer la RD1075 en autoroute. L'objectif est la sécurisation (lettre de commande de la Direction des Infrastructures et des Transports du Ministère) de la liaison entre les portions d'A51 du Col du Fau et de Sisteron. Les zones qui seront élargies (2 voies dans 1 sens, 1 voie dans l'autre) permettront d'offrir ponctuellement à l'usager des possibilités de dépassement des véhicules les plus lents qui n'existent pas actuellement. Les passages inférieurs ont été confirmés lors de la phase de concertation aussi bien pour les circuits de randonnée que pour l'activité agricole. Les aires d'arrêt de rélevé pas de la compétence du CD38. Le sujet pourra être partagé avec la communauté de communes.
74	Web	16/01/2022 19:04	ALLEMAND Monique			moniqueall12345@gmail.com								Idem 67
75	Web	16/01/2022 21:21	Anonyme											cf mémoire en réponse Le Département est prêt à retravailler le projet notamment en tenant compte des remarques formulées lors de la CIS. Certains sujets restent en effet ouverts et pourront faire l'objet d'études ultérieures particulières.



112	Email	20/01/2022 16:39	Collectif des Lichens			leslichens@riseup.net	<p>Bonjour, Suite à votre réponse, nous vous faisons parvenir ci-dessous notre communiqué de presse, et ci-joint la liste des signataires de la pétition. En vous souhaitant une bonne réception. Les Lichens</p> <p>Communiqué de presse :</p> <p>RD1075 : 170 signataires demandent une réunion publique, elle est refusée.</p> <p>L'enquête publique concernant le projet de travaux sur la RD1075 est en cours. Sa durée minimale (un mois) ne prend pas en compte l'épidémie de covid qui atteint fortement le Trièves et peut restreindre l'accès de la population aux permanences.</p> <p>Une pétition a été adressée le 10 janvier aux commissaires enquêteurs et au Département pour demander que ce dernier organise une réunion publique. La pétition atteint aujourd'hui les 170 signataires.</p> <p>Pourtant, le président de la commission d'enquête nous a communiqué son refus. Le motif invoqué est la jauge jugée insuffisante des salles locales (40 personnes maximum pour respecter les règles sanitaires).</p> <p>Or cet obstacle peut être contourné (faire plusieurs réunions, ou une réunion en extérieur, ou au moins en partie en visio-conférence", ou en retenant le motif "politique"). Nous interprétons donc ce prétexte comme un refus de réunion publique et un déni de démocratie.</p> <p>* <a href="https://www.ledauphine.com/societe/2021/05/04/isere-voiron-reunion-publique-en-visio-sur-le-plu-ce-jeudi">https://www.ledauphine.com/societe/2021/05/04/isere-voiron-reunion-publique-en-visio-sur-le-plu-ce-jeudi</a></p> <p>-- Collectif des Lichens (organismes sensibles aux polluants atmosphériques, qu'on utilise comme bioindicateurs) (NB : les numéros de page font référence à la version de mars 2021)</p>	Nouvelle		<a href="http://www.registre-demateri">http://www.registre-demateri</a>	
113	Email	20/01/2022 16:58	Collectif des Lichens			leslichens@riseup.net	<p>Toutes les politiques publiques aujourd'hui devraient lutter contre le bouleversement climatique et la sixième extinction des espèces. Ce n'est pas le cas de ce projet, qui clairement ne prend pas au sérieux ces enjeux, et ne les considère que de façon anecdotique, par des mesures à la marge que nous allons analyser. Mais dans sa substance, ce projet contribue à accélérer le réchauffement et à empirer l'extinction de la biodiversité.</p> <p>La RD1075 telle qu'elle existe provoque déjà trop de destructions. La fluidifier, l'agrandir et augmenter son trafic, cela aggraverait une situation déjà insupportable vis-à-vis des enjeux écologiques.</p> <p>L'étude part de l'hypothèse que le projet a pour objectif uniquement la sécurité, alors même qu'à de nombreuses reprises l'objectif affiché est bel et bien la fluidité, l'essor touristique et le développement économique. Quel est l'objectif auquel répond vraiment ce projet ?</p> <p>De l'hypothèse d'un objectif de sécurité, l'étude tire la conclusion que le projet ne va pas provoquer d'augmentation du trafic. Sur quels retours d'expériences, sur quelles données scientifiques se fonde-t-elle pour tirer cette conclusion ?</p> <p>L'étude conclut donc à l'absence d'incidence du projet sur les zones et les espèces sensibles (cf p.10 de la pièce B.05). La seule incidence écologique prise en compte est celle engendrée sur le moment des travaux (destruction directe d'habitats), mais pas celle engendrée par les aménagements eux-mêmes. Quelle preuve avons-nous de l'absence d'incidence des aménagements sur les zones et espèces sensibles ?</p> <p>Les zones d'études sont décalées par rapport aux zones de travaux (cf p.22 à 27 de la pièce B.04) donc il existe un risque qu'une espèce sur liste rouge ou protégée n'ait même pas été repérée ou que des stations d'espèces inventoriées n'aient pas été localisées donc qu'elles ne fassent même pas l'objet des mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Quelle preuve avons-nous qu'il n'y a pas d'espèce protégée sur les zones qui n'ont pas été inventoriées ?</p> <p>De ce décalage entre zones d'études et zones de travaux, il découle également que tous les chiffres comptabilisant les m<sup>2</sup> détruits de tel ou tel habitat sont sous-évalués. Comment un projet peut-il être validé alors que les chiffres sur lesquels l'impact est calculé sont erronés ?</p> <p>De même des stations pourtant localisées sur les cartes de relevés ne sont pas comptabilisées donc ne font pas l'objet des mesures d'évitement, réduction et compensation. Par exemple la station d'ail rocambole, qui est clairement sur l'emprise des travaux de la zone d'étude G p.24, n'est pas comptabilisée comme impactée dans le tableau p.17. Qu'est-ce qui justifie cette évaporation ?</p> <p>Des espèces repérées dans les zones d'étude et qui sont classées comme quasi menacées au niveau régional (orobanche pourprée, gailllet glauque) ou national (épipactis des marais et buplèvre à feuilles rondes, ce dernier étant carrément en danger au niveau régional) ne sont pourtant pas reprises dans les cartes d'inventaires. Par conséquent leurs stations ne font l'objet d'aucune mesure de protection. Un tel oubli est-il compatible avec la législation ?</p> <p>Les reptiles, pourtant protégés à l'échelle nationale, sont considérés comme ne faisant l'objet que d'un enjeu local de conservation faible. Ainsi, il n'est pas prévu de mesures à leur égard. Sur quel critère a-t-il été décidé que telle ou telle espèce n'est qu'à faible enjeu ?</p>	Nouvelle			cf mémoire en réponse
114	2. Mairie de Rc	04/01/2022 14:30	VALLIER Solène				Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle	<a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51764">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51764</a>		Le Département se tiendra disponible pour échanger. La position de l'ouvrage pourrait revue et étudiée si les emprises peuvent être modifiées à la marge pour rendre accessible les 2 passages sous la voie-fermée.
115	2. Mairie de Rc	04/01/2022 14:54	COTTE Bernard				Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle	<a href="http://www.registre-demateri">http://www.registre-demateri</a>		Les travaux du premier créneau pourraient démarrer sur la commune de Saint Michel les Portes fin 2023 en fonction des procédures environnementales et de la libération des terrains.
116	2. Mairie de Rc	04/01/2022 15:21	Mme GABRIC				Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle	<a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51767">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51767</a>		
117	2. Mairie de Rc	04/01/2022 15:45	ARNAUD Sébastien				Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle	<a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51769">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51769</a>		Le Département se tiendra disponible pour échanger sur les adaptations qui seraient envisageables. Les principes de carrefour avec ilot bordurés seront conservés.
118	2. Mairie de Rc	04/01/2022 16:03	AUBEUF Michel				Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle	<a href="http://www.registre-demateri">http://www.registre-demateri</a>		Idem 117. Toutes les solutions seront recherchées pour maintenir les accès agricoles.
119	2. Mairie de Rc	04/01/2022 16:18	DRURE Christophe				Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle	<a href="http://www.registre-demateri">http://www.registre-demateri</a>		Il s'agit du projet conçu avec la commune. Le Département se tiendra disponible pour échanger sur les adaptations qui seraient envisageables sans modification majeure du périmètre DUP.
120	2. Mairie de Rc	11/01/2022 11:06	MAURICE-BLANC Thierry				Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle	<a href="http://www.registre-demateri">http://www.registre-demateri</a>		L'ancien accès à Farceyre sera fermé. Le maintien de la capacité du parking devra être examiné avec le propriétaire : conservation du nombre de place nécessite la réalisation d'un ouvrage de soutènement et/ou la réduction de la longueur de la voie de stockage du tourne-à-gauche depuis le sud. Si le déneigement est actuellement pris en charge, il le sera après aménagement. Les barrières pourront être conservées. L'accès nord sera ponctuellement impacté par les travaux lors de la réalisation de la branche vers le centre bourg. Les conditions de son maintien en phase travaux est à examiner. Si l'aménagement ne fait pas consensus (élus, propriétaires, exploitants), l'opération sera abandonnée.
121	1. Mairie de Cl	20/01/2022 10:07	PONCET Max				Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle	<a href="http://www.registre-demateri">http://www.registre-demateri</a>		
122	Web	22/01/2022 15:49	ESCAVI Hubert	Marseille	13007	aelar@hotmail.fr	<p>L'aménagement de la RD1075 est nécessaire à défaut du prolongement de l'A51. Les personnes se revendiquant de la mouvance écologiste ne doivent pas en faire un combat politique et idéologique. Ils conditionnent l'abandon ou le prolongement de l'A51 à l'amélioration (réelle et concrète) des RD1075 et RN85. Mais désormais, ils y sont opposés (d'après ce que l'on voit sur ce site). Il faudrait savoir ...</p> <p>En tant qu'usager régulier des RN85 et RD1075 et disposant d'un pied-à-terre dans un village du Valgaudemar, j'affirme que laisser en l'état la RN85 et la RD1075 est purement scandaleux et l'excuse du crapaud à écaïlle verte ou du ver violet à deux têtes n'est pas un excuse. La circulation y est de plus en plus importante. Vous ne pouvez pas (les collectivités territoriales, les élus locaux, les services de l'Etat, laisser en l'état ces deux artères irriguant l'Isère et les Hautes-Alpes sans bouger le petit doigt.</p> <p>Oui, l'autoroute A51 doit être prolongée. Non la nature ne sera pas plus en danger qu'aujourd'hui (exemple de l'autoroute A43 en Maurienne, l'autoroute A75 en Auvergne).</p> <p>Le combat des "écologistes" contre l'autoroute A51 et contre l'aménagement réel des RD1075 et RN85 est criminel. Votre combat contre ces infrastructures va asphyxier et isoler nos vallées et nos territoires encore davantage. C'est scandaleux.</p> <p>Messieurs de tous bords politiques, préfets, députés, conseillers départementaux, régionaux, maires ... bougez-vous. S'il vous plaît. Faites le pour le bien de vos administrés, ils vous remercieront plus tard.</p> <p>Construisez l'A51 et réaménagez les RD1075 et RN85.</p> <p>Vous trouverez en pièce jointe ma contribution détaillée relative à l'opération 214.</p>	Nouvelle			
123	Web	22/01/2022 19:10	SIMOND Yves	215 montée de Roissard	38650	ysimond@bbox.fr	En conclusion, s'il est nécessaire de sécuriser les carrefours du Fau, il convient de reprendre la conception pour améliorer les conditions de visibilité, en particulier côté nord, prendre en compte les conditions d'accès en période hivernale et les traversées piétonnes.	Nouvelle	<a href="http://www.registre-demateri">http://www.registre-demateri</a>		La géométrie du projet pourra être affinée en phase PRO en particulier sur la visibilité.
124	Web	22/01/2022 19:20	Anonyme				Créneaux de dépassement trop courts, en courbe et trop peu nombreux. Conservation d'épingles à cheveux. Aménagement à-minima, pas adapté au trafic estival.	Nouvelle			



125	Web	22/01/2022 21:55	Les Lichens .....					<p>Quel genre d'accidents sur la RD 1075 ?</p> <p>Nous avons souligné précédemment (<a href="https://lichens.trieves.cloud/2/accidents">https://lichens.trieves.cloud/2/accidents</a>) que le Département était incapable de fournir des données d'accident fiables : comparaison faussée entre les accidents comptés par lui sur un petit segment de route de montagne et l'ensemble des accidents au km compté par la police et la gendarmerie sur des routes départementales hors agglomération ; chiffres départementaux discordants et a priori moins fiables que les données collectées par les forces de l'ordre et qui alimentent les données de sécurité routière officielles ; absence de données sur la nature des accidents (collision frontale en dépassement ? collision latérale en intersection ? sortie de route ? choc avec un piéton ou un animal ?) et sur la cause connue des accidents (manque de visibilité en dépassement, excès de vitesse, consommation d'alcool, verglas, etc.).</p> <p>Il existe pourtant un outil cartographique permettant une approche ciblée et fine des spécificités de l'accidentalité de la portion col de Fau Col de la Croix Haute de la RD 1075. L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière propose une carte croisant position géographique des accidents et caractéristiques de ceux-ci (<a href="https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom">https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom</a>). Même s'il manque plusieurs accidents graves et deux accidents mortels sur cette base, celle-ci nous donne des informations précieuses qui montrent que ce n'est pas l'aménagement de la RD qui est intrinsèquement dangereux, mais que l'accidentalité découle avant tout de comportements routiers genrés.</p> <p>La base cartographique documente 29 accidents entre 2011 et 2020 (lieux, date et heure, nombre, sexe et âge des conducteurs, passagers et piétons impliqués, nombre et type de véhicule impliqué, gravité des atteintes corporelle). 16 des 29 accidents documentés n'impliquaient qu'un seul véhicule, ce qui exclut d'office la piste d'une collision frontale lors d'un dépassement ou d'un choc latéral à une intersection. On voit donc qu'avec les voies de dépassement le département donne une réponse hors sujet à une problématique d'accident qui concerne majoritairement des véhicules seuls. Par contre, pour ces 16 accidents « isolés », le conducteur était un homme dans 12 cas.</p> <p>Pour les 13 accidents impliquant plusieurs véhicules (de deux à trois), il est impossible de savoir s'il s'agit de collision lors de dépassement, lors de croisement à une intersection ou avec un véhicule à l'arrêt. Néanmoins 7 collisions sur 13 impliquaient des motos et tous les motards impliqués étaient des hommes. Quelque-soit le type de véhicule, 24 des 27 conducteurs impliqués dans des chocs entre véhicules étaient des hommes. L'accident de type collision est encore plus masculin que l'accident isolé.</p> <p>La surreprésentation masculine se retrouve dans la gravité des blessures des accidentés (qui elle-même nous renseigne sur la force des impacts lors des accidents). Ces 29 accidents documentés ont causé trois morts, 32 blessés avec hospitalisation et 6 blessés légers. Les trois morts étaient tous des hommes, 22 des 32 hospitalisés étaient des hommes, 5 des 6 blessés légers étaient des hommes.</p> <p>Par contre, c'est plus souvent dans les véhicules conduits par des femmes que l'on trouve des personnes (conductrices ou passagers) n'ayant aucune blessure : 7 personnes sans blessures dans les 7 véhicules conduits par une femme contre seulement 5 personnes sans blessure dans les 22 véhicules conduits par des hommes (à noter que pour les non blessés on a exclu du décompte les collisions asymétriques). Ce dernier point suggère que les femmes conductrices, tant dans des accidents isolés que dans des chocs avec un autre véhicule, ont eu un comportement routier minimisant la gravité de l'accident qui les impliquaient.</p> <p>Cette surreprésentation masculine est à l'image des données nationales recueillies par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (<a href="https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2019-de-la-securite-routiere">https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2019-de-la-securite-routiere</a>). En 2019 84% des responsables d'accident mortel étaient des hommes, 77% des morts et 64% des blessés sur la route étaient des hommes. Ces hommes tués ou blessés étaient au volant 9 fois sur 10, alors que parmi les 23% de femmes mortes et les 36% de blessées, celles-ci n'étaient conductrices que 4 fois sur 10 (passagère ou piétonne dans les autres cas).</p> <p>Le sujet est sensible et aucune responsable politique locale ne semble avoir le courage d'en parler. La socialisation masculine, autrement dit la façon dont on éduque les jeunes garçons, les représentations de la masculinité qui sont valorisées dans les films, les jeux vidéo ou les sports, encouragent la prise de risque sur la route comme ailleurs. On nous dit que le nombre d'accidents augmente mais il n'augmente pas sans raison, ce n'est pas le profil de la RD 1075 qui peut y être pour quelque chose puisqu'il n'a pas changé. Il ne reste que les comportements, et malheureusement ces comportements nuisibles contre lesquels il faudrait lutter sont très et trop masculins.</p> <p>Les Lichens <a href="https://lichens.trieves.cloud/2019/">https://lichens.trieves.cloud/2019/</a></p>	Nouvelle				cf mémoire en réponse
126	Web	22/01/2022 22:18	Anonyme					<p>Je m'oppose au scénario suivant :</p> <p>&gt; l'aménagement "seul" de la RD1075.</p> <p>Je demande que l'état et les collectivités locales, assument leurs responsabilités en prolongeant l'AS1 ET en sécurisant la RD1075.</p> <p>On a su faire l'A75 avec le viaduc de Millau. On ne serait pas faire le viaduc de l'Ebron sur l'AS1 ?</p> <p>Oui à l'AS1 ET à la RD1075.</p> <p>« Partager une route nationale très fréquentée avec des vélos et une aberration complète, surtout quand il y a plein de petites routes secondaires. Je suppose que dans « sécuriser la route » il va y avoir encore bien évidemment le lot de radars racketteurs nouvellement installés ? Il y a quelques années un projet de liaison autoroute a capoter grâce entre autres à Voynet et aux ecclésiastes. On se retrouve à Monestier avec un seul tunnel, un seul pont. C'est chouette. A quand la liaison tant attendue ? C'est bien dommage car si on veut vraiment sécuriser une portion de route, l'autoroute est ce qui se fait de mieux.</p> <p>Je donne un avis défavorable à ce projet</p> <p>1/ ce projet est surdimensionné et va favoriser l'accroissement du trafic sur cet axe.</p> <p>2/ le nombre de créniaux de dépassement est trop important</p> <p>3/ il ne s'inscrit pas dans la logique de "zéro artificialisation nette" des sols</p> <p>4/ je suis contre la possibilité de 90km/h sur ces créniaux de dépassement ; encore une mesure difficile à comprendre</p> <p>5/ enfin, pour les cyclistes, il aurait été PRIORITAIRE de faire un aménagement continu de bandes cyclables sur l'ensemble de ce tronçon. Chaque fin d'aménagement crée un point accidentogène supplémentaire</p>	Nouvelle				Projet AS1 reporté au-delà de 2050.
127	Web	23/01/2022 09:02	Anonyme					<p>« Partager une route nationale très fréquentée avec des vélos et une aberration complète, surtout quand il y a plein de petites routes secondaires. Je suppose que dans « sécuriser la route » il va y avoir encore bien évidemment le lot de radars racketteurs nouvellement installés ? Il y a quelques années un projet de liaison autoroute a capoter grâce entre autres à Voynet et aux ecclésiastes. On se retrouve à Monestier avec un seul tunnel, un seul pont. C'est chouette. A quand la liaison tant attendue ? C'est bien dommage car si on veut vraiment sécuriser une portion de route, l'autoroute est ce qui se fait de mieux.</p> <p>Je donne un avis défavorable à ce projet</p> <p>1/ ce projet est surdimensionné et va favoriser l'accroissement du trafic sur cet axe.</p> <p>2/ le nombre de créniaux de dépassement est trop important</p> <p>3/ il ne s'inscrit pas dans la logique de "zéro artificialisation nette" des sols</p> <p>4/ je suis contre la possibilité de 90km/h sur ces créniaux de dépassement ; encore une mesure difficile à comprendre</p> <p>5/ enfin, pour les cyclistes, il aurait été PRIORITAIRE de faire un aménagement continu de bandes cyclables sur l'ensemble de ce tronçon. Chaque fin d'aménagement crée un point accidentogène supplémentaire</p>	Nouvelle				Projet AS1 reporté au-delà de 2050.
128	Web	23/01/2022 14:51	JAMMES Antoine	3 chemin du M	MEYLAN	38240	jammes.antoine@orange.fr	<p>Je donne un avis défavorable à ce projet</p> <p>1/ ce projet est surdimensionné et va favoriser l'accroissement du trafic sur cet axe.</p> <p>2/ le nombre de créniaux de dépassement est trop important</p> <p>3/ il ne s'inscrit pas dans la logique de "zéro artificialisation nette" des sols</p> <p>4/ je suis contre la possibilité de 90km/h sur ces créniaux de dépassement ; encore une mesure difficile à comprendre</p> <p>5/ enfin, pour les cyclistes, il aurait été PRIORITAIRE de faire un aménagement continu de bandes cyclables sur l'ensemble de ce tronçon. Chaque fin d'aménagement crée un point accidentogène supplémentaire</p>	Nouvelle				cf mémoire en réponse
129	Web	23/01/2022 16:40	PELLAT-FINET Roger	171 Chemin de	TREFFORT	38650	roger.pellat.finet@orange.fr	<p>A partir du moment où l'AS1 a été stoppé, les travaux prévus par le Département sont devenus essentiels car de tout temps il a été démontré que cette route était très accidentogène. Je rappelle que depuis que l'AS1 a été réalisée jusqu'au Col du Fau, la portion de la N75 qui va de Vif au Col du Fau faisait auparavant l'objet de nombreux accidents ; depuis son aménagement par l'AREA celle-ci a été sécurisée. Le simple rappel de ce constat justifie les travaux envisagés par le Département sur la RD 1075 : Ceux qui aujourd'hui contestent la dangerosité de la portion restant à aménager ont la mémoire courte... J'en veux pour preuve quelques pièces jointes qui sont loin de représenter la totalité des accidents et nous nous devons de rappeler la peine ainsi causée à de très nombreuses familles.</p> <p>Compte tenu de ce qui précède je me prononce en faveur de la réalisation des travaux de réaménagement programmés par le Département de l'Isère.</p> <p>M&amp;Mme Jean-Paul PELLETIER 182, Montée des Hoches 38930 SAINT MAURICE EN TRIEVES</p> <p>Objet : Enquête d'intérêt public Intersection de la voie communale n°3 avec la RD1075</p> <p>- cette voie communale, étroite, comportant trois virages à angles droits ne peut être empruntée par des véhicules de plus de 3,5t pour rejoindre la rue principale qui traverse le village ;</p> <p>- l'implantation d'un bassin de décantation destiné à recueillir les eaux de ruissellement de la route est trop proche des habitations ce qui ne serait pas sans provoquer des nuisances pour les riverains : eaux stagnantes = moustiques sans compter les odeurs nauséabondes ;</p> <p>- quid de la protection contre les nuisances sonores provoquées par l'augmentation du trafic ?</p>	Nouvelle	<a href="http://www.rregistre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/51787">http://www.rregistre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/51787</a> <a href="http://www.rregistre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/51788">http://www.rregistre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/51788</a> <a href="http://www.rregistre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/51786">http://www.rregistre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/51786</a> <a href="http://www.rregistre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/51783">http://www.rregistre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/51783</a> <a href="http://www.rregistre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/51784">http://www.rregistre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/51784</a>			
130	Web	23/01/2022 17:13	PELLETIER Jean-Paul	182 montée de	SAINT MAURICE EN TRIEVES	38930	jean-p. PELLETIER@wanadoo.fr	<p>Bonjour,</p> <p>J'utilise très fréquemment cet itinéraire entre Sisteron et Grenoble.</p> <p>Je suis de fait plus que favorable à l'aménagement proposé permettant de réduire les risques liés à cette portion qui n'est plus adaptée au flux de circulation actuel.</p> <p>Je suis favorable à 200% pour ce projet car cet axe routier a toujours été dangereux et inadapté à la circulation actuelle. Trop d'accidents viennent endeuiller cette route chaque année. Je pratique régulièrement ce tronçon et c'est à chaque le salaire de la peur !</p>	Nouvelle				Concernant le bassin, le Département recherchera une solution alternative sous réserve d'un accord des services instructeurs de l'Etat (dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau). Le projet est conforme à celui proposé avec la municipalité lors de la concertation. La réduction de bruit sera examinée au regard des seuils réglementaires. Le dossier comprend une étude actualisée sur la base du trafic estival. De nouvelles mesures de bruit pourront être réalisées en période estivale. Cf mémoire en réponse.
131	Web	23/01/2022 17:48	Anonyme					<p>Bonjour,</p> <p>J'utilise très fréquemment cet itinéraire entre Sisteron et Grenoble.</p> <p>Je suis de fait plus que favorable à l'aménagement proposé permettant de réduire les risques liés à cette portion qui n'est plus adaptée au flux de circulation actuel.</p> <p>Je suis favorable à 200% pour ce projet car cet axe routier a toujours été dangereux et inadapté à la circulation actuelle. Trop d'accidents viennent endeuiller cette route chaque année. Je pratique régulièrement ce tronçon et c'est à chaque le salaire de la peur !</p>	Nouvelle				
132	Web	23/01/2022 17:49	Anonyme					<p>Bonjour,</p> <p>J'utilise très fréquemment cet itinéraire entre Sisteron et Grenoble.</p> <p>Je suis de fait plus que favorable à l'aménagement proposé permettant de réduire les risques liés à cette portion qui n'est plus adaptée au flux de circulation actuel.</p> <p>Je suis favorable à 200% pour ce projet car cet axe routier a toujours été dangereux et inadapté à la circulation actuelle. Trop d'accidents viennent endeuiller cette route chaque année. Je pratique régulièrement ce tronçon et c'est à chaque le salaire de la peur !</p>	Nouvelle				

133	Web	23/01/2022 18:01	Anonyme					Fréquentant régulièrement la RD1075 je suis totalement pour l'aménagement de celle ci.		Nouvelle				
134								<p>La voie communale numéro 3 est limitée à 3,5 t à cause de trois virages à angles droits, pour quoi vouloir en faire une entrée de village ? L'entrée actuelle, servant à Saint Maurice, Lalley, Tréminis est située à la Commanderie. Il faut m'expliquer comment un véhicule venant du col de la Croix Haute peut tourner à Saint Maurice par la Commanderie. Je joins une photo. Il est déjà bien compliqué pour tourner en venant de Grenoble, car la route n'est pas horizontale.</p> <p>Comment les agriculteurs vont pouvoir accéder à leur parcelles bordant la RD1075, avec de gros engins comme des moissonneuses, si on supprime les accès ?</p> <p>Entre le virage de l'Ermitage Jean Rebul et la Commanderie, il existe un petit virage traitre au niveau des sablières. Je trouve étonnant que l'on ne l'adoucisce pas.</p> <p>Pour ma petite balade, je dois traverser la RD1075, à pied. Devrais-je prendre ma voiture pour la traverser ? Des passages piétons sont-ils prévus (au moins à la Commanderie pour aller chercher du pain) ?</p> <p>Voies de dépassement, avec pistes cyclables. Je suppose que la vitesse sera toujours limitée à 80km/h ? dépasser des vélos à cette vitesse est un peu dangereux. (est-ce bien utile de mettre des pistes cyclables avec des camions circulant à proximité)</p>					Le projet 255 est conforme à celui proposé avec la municipalité lors de la concertation. Il est prévu de permettre aux piétons de traverser à la commanderie et de faciliter les girations des PL. Cf mémoire en réponse	
135	Web	23/01/2022 18:58	PELLETIER G	182 montée de Saint Maurice	38930	gilles.pelletier@live.fr		Autres dangers, les animaux sauvages, est-ce que certaines zones seront grillagées pour éviter les collisions ?		Nouvelle		http://www.registre-demateri		
136	Web	23/01/2022 19:07	Anonyme					<p>Je soutiens le projet de réalisation des voies de courtoisie plutôt que des voies de dépassement !! plutôt que des voies de dépassement proposons des voies de courtoisie :</p> <p>(comme cela se pratique déjà dans certains pays)</p> <p>ceux sont des voies courtes de quelques centaines de mètres qui se trouvent à droite et qui permettent aux véhicules lents type camions, tracteurs, camping-car, de se déporter, de ralentir et de continuer à rouler sur cette voie de délestage le temps que les quelques voitures qui piaffaient derrière puissent passer</p> <p>les plus :</p> <p>pas besoin d'accélérer pour doubler</p> <p>pas de dépassement dangereux</p> <p>garder une fluidité zen de la circulation sans excès de vitesse</p> <p>pas besoin de gros travaux, donc moins d'emprise sur les terres</p> <p>certaines délaissés de la route pourraient être réutilisés</p> <p>solution alternative à impact financier et écologique plus léger</p> <p>les moins :</p> <p>des travaux quand même</p>					Cf mémoire en réponse	
137	Web	23/01/2022 19:25	DROSSON Geneviève	St Michel les P	38650	genevieve.drosson@wanadoo		Je soutiens le projet de réalisation		Nouvelle				
138	Web	24/01/2022 07:46	Anonyme					Rendre cette route plus sécurisée dans cette si belle région		Nouvelle				
139												<p>http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51790</p> <p>http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51795</p> <p>http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51794</p> <p>http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51793</p> <p>http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/51791</p>		
140	Web	24/01/2022 08:49	Fauconnier Jérôme	4 Chemin des Avignonet	38650	jeromefauconnier@gmail.com		<p>Pour avoir participé à la consultation publique menée par la Commission Nationale du Débat Public en 2005 sur la liaison Grenoble-Sisteron, je peux témoigner de l'accord de l'ensemble des participants opposés à la poursuite de l'AS1 sur la nécessité de travaux à la fois pour renforcer la liaison ferroviaire Grenoble-Veynes et réaménager la RD1075.</p> <p>Les contributions des principaux opposants à l'AS1 mettaient tous en avant comme alternative ces travaux de réaménagement de l'AS1 (voir documents joints - il aura fallu 15 ans pour commencer à la fois les travaux sur la ligne de chemin de fer et sur la RD1075 - il était temps pour les habitants du Trièves)!</p> <p>Depuis plus de 50 ans, j'utilise souvent cette route lorsque je descends sur la côte d'azur. En l'absence de la continuité de l'autoroute, il me semble au minimum nécessaire de sécuriser cet axe et le projet me semble aller dans le bon sens.</p>		Nouvelle				
141	Web	24/01/2022 10:53	ANCILLON Patrick	137 rue des Cr 38520 - LE BO	38520	ancillon.patrick@orange.fr		<p>Bonjour</p> <p>J'habite le Trièves depuis plus de 15 ans. Je suis adjointe élue pour un second mandat à Roissard. Je comprend l'intérêt d'envisager une évolution de la RD75, notamment dans les aménagements d'accès des petites routes de nos villages. Je comprends aussi que l'on réfléchisse à des zones de dépassement, notamment depuis que la RD75 est de plus en plus utilisée.</p> <p>Il y a quelque chose que je ne comprends pas. Le dossier d'étude ( que j'ai feuilleté en mairie) se base totalement sur des analyses, des réflexions, qui ont eu lieu à la fin de l'autoroutes AS1, c'est à dire il y a 20 ans, c'est à dire une génération.</p> <p>Depuis les années 2000 l'ensemble des réflexions concernant la situation écologique de notre pays est totalement transformée, les modes de transport changent, la "culture" de l'écologie commence à être largement partagée, les comportements individuels et collectifs évoluent pour tenter de faire "plus propre" sans faire régresser nos modes de vie.</p> <p>De plus le dossier d'étude met en avant une non-augmentation du trafic. Il paraît évident au regard des éléments suivants que ce postulat ne tient pas : 1/3 du trajet en zone de dépassement, la mise au normes européennes des ponts ferroviaires dans la partie Drôme à 4,40m au lieu de 3,90m (qui permettra aux plus gros camions de passer), les 6 voies actuelles réalisées à Grenoble, la surcharge de l'A7 et l'augmentation du cout des péages dans la vallée du Rhône, etc..</p> <p>Propositions :</p> <p>Zones de dépassement : en abandonner 4 sur les 10 (op220, op225, op232, op242)</p> <p>Carrefours :</p> <p>Pour la sécurisation, ajouter des "tourne-à-droite" partout : les "tourne-à-gauche" ne suffisent pas ;</p> <p>Vitesse : nous assurer le non-changement de la vitesse maximum prévue par la Loi montagne : 80km/h,</p> <p>Pistes cyclables :</p> <p>Sortir de cette piste cyclable interrompue et non protégée, vers une vraie voie de circulation cycliste sécurisée</p> <p>Protections contre le bruit</p> <p>Augmenter de façon drastique les équipements anti-bruits sur tous les secteurs exposés du parcours</p> <p>Elargir le projet en cohérence avec les nouvelles Mobilités : Intégrer dans le projet des équipements de diversification des moyens de transport : zone de co-voiturage, arrêt de bus,</p>					Le projet avait été partagé et conçu avec la municipalité au moment de la concertation. Cf mémoire en réponse. Pour ce qui concerne l'évaluation, le code de l'environnement ne précise pas le moment où cette évaluation doit être publiée. Pour le projet de sécurisation de la RD 1075, le Département prévoit de publier cette évaluation post-enquête lorsque le projet sera définitivement stabilisé. Limitation à 80km/h sauf sur les zones de dépassement. La modification de la section courante d'A480 n'aura pas d'incidence sur le trafic au sud puisque la capacité de ses extrémités reste inchangée.	
142	Web	24/01/2022 13:05	BARBANCON nadine	173 Chemin de roissard	38650	nadine.barbancon@gmail.com		Je souhaiterais que ces travaux sur la RD1075 respectent les cyclistes et tous les véhicules plus lents qui pourraient y trouver. En effet pour les habitants du Trièves il est difficile d'emprunter la RD 1075 en vélo car elle est très dangereuse. Il faudrait absolument prévoir une piste cyclable protégée tout du long. Je suis pour les aménagements de tourne à gauche quand c'est nécessaire, mais je ne vois pas d'intérêt à accélérer les vitesses sur cette route déjà très dangereuse. Le vélo pourrait apporter un tourisme vert très intéressant si possibilité d'utiliser sans danger cette partie de route. Pour les habitants il est INDISPENSABLE. On en peut relier St Michel les portes à Monestier en vélo ( meme si peu de km) ...TROP DANGEREUX...TRAVAUX A PREVOIR		Nouvelle				Cf mémoire en réponse
	Web	24/01/2022 13:47	KUHN Nathalie	Le Vicaire St Michel les p	38650	natal.kuhn@orange.fr				Nouvelle				

143	Web	24/01/2022 14:29	KUHN Nathalie	Le Vicaire	St michel les p	38650	natal.kuhn@orange.fr	<p>Je souhaite insister sur le fait que notre RD 1075 relie plusieurs villages importants du Trièves : Monestier de Clermont, St Michel les portes, St Martin de Clelles, Clelles, Le Percy, Monestier du Percy et St Maurice en Trièves. Ces villages sont remarquables et il serait facile d'aménager une voie pour les cyclistes afin qu'ils puissent relier ces différents villages. Les distances séparant les villages sont tout à fait faisables en vélo. électrique ou pas. c'est pourquoi j'insiste pour dire qu'il faut réfléchir à une solution de voie protégée pour relier tous ces villages.</p> <p>Monsieur le commissaire enquêteur bonjour,</p> <p>Je vous prie de bien vouloir prendre en compte les 7 observations numérotées suivantes :</p> <p>1) A la p. 10 pièce A il est indiqué : « 281 accidents ont été enregistrés sur 32 km de long entre le col du Fau et le col de la Croix Haute sur la période de 2009 à avril 2021 », et que donc cette route « présente une accidentologie préoccupante ».</p> <p>A la même page il est indiqué que « le Département de l'Isère souhaite réaliser des aménagements de sécurité ».</p> <p>Un haut niveau d'accidentalité est donc une des justifications principales des travaux et sert à invoquer l'intérêt général pour demander la reconnaissance d'utilité publique. Or :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La source concernant le nombre d'accidents n'est pas mentionnée et les données ne peuvent donc être vérifiées.</li> <li>- Les données apportées sont agrégées et ne permettent pas de savoir par exemple si les accidents impliquant un unique véhicule concernent plutôt tel ou tel type de véhicule, si les accidents impliquant deux véhicules ou plus concernent plutôt tel ou tel type de véhicules.</li> <li>- Il n'est pas procédé à une comparaison avec l'accidentalité sur des segments de route comparables sur le plan du profil de route (dénivelé, nombre et rayons des virages, longueur des lignes droites, largeur, niveau de trafic routier).</li> </ul> <p>En conséquence deux questions et deux demandes d'information :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Quelle est la source des données d'accidentalité mentionnée ? Nous demandons la mise à disposition de l'intégralité des données partiellement citées : pour chaque accident la date, la localisation précise, le nombre et le type de véhicules concernés, la gravité de l'accident et toutes les autres données disponibles, permettant d'analyser si les accidents en question notamment ceux impliquant plusieurs véhicules, sont bien surreprésentés à proximité des intersections présentées comme dangereuses.</li> <li>- Cette route est-elle caractérisée par un niveau d'accidentalité supérieur ou inférieur à des routes de montagne comparables sur le plan du profil et du niveau de trafic ? Nous demandons à ce que le maître d'œuvre procède à une comparaison de ses données avec les données d'accidentalité dont il dispose concernant des segments comparables de la RD 1091.</li> </ul>	Nouvelle		Cf mémoire en réponse
144	Web	24/01/2022 17:54	Trombert Christophe	1 Place Mauri	Saint Maurice	38930	ch.trombert@orange.fr	<p>2) A la p. 10 de la pièce A il est indiqué : « 281 accidents ont été enregistrés sur 32 km de long entre le col du Fau et le col de la Croix Haute sur la période de 2009 à avril 2021 », et que donc cette route « présente une accidentologie préoccupante ».</p> <p>A la même page il est indiqué que « Une hausse considérable du nombre d'accidents depuis 2009 est constatée passant de 15 accidents en 2009 à 43 accidents en 2018. Les accidents ont presque triplé en 10 ans. ».</p> <p>A la même page il est indiqué que « le Département de l'Isère souhaite réaliser des aménagements de sécurité ».</p> <p>Un haut niveau d'accidentalité et une hausse de l'accidentalité sont donc une des justifications principales des travaux et servent à invoquer l'intérêt général pour demander la reconnaissance d'utilité publique. Or :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Conseil départemental de l'Isère vient de voter le retour au 90km/h de vitesse maximale autorisée (VMA) sur son réseau (EXTRAIT DES DELIBERATIONS, Séance du 19 novembre 2021, DOSSIER N° 2021 DOB 2022 C 09 3, Numéro provisoire : 3405 - Code matière : 9.2. Relevement de la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales à 90 km/h https://www.isere.fr/Deliberations/Delibs/2021/Deliberation-3405.pdf ). Dans le rapport joint au vote les services du département affirment de façon inexacte que le passage à 80km/h n'a pas fait baisser le nombre d'accidents en Isère (« Il convient de noter que sur les routes départementales iséroises, cette mesure ne s'est pas accompagnée d'une baisse de l'accidentalité. Au contraire, une hausse est constatée depuis mi-2018 », https://www.isere.fr/Deliberations/Delibs/2021/Rapport-3405.pdf, p. 3)</li> </ul> <p>En conséquence deux remarques, une question et une demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'affirmation d'une hausse de l'accidentalité à partir du 1er juillet 2018, date de la mise en place des 80 Km sur les routes à double sens en sens séparateur est fautive. Les données de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/recherche-statistique-des-accidents-outil « je créé mon tableau ») montrent qu'en 2017 l'Isère a connu 350 accidents hors agglomération et hors autoroute, s'y sont rajoutés 142 accidents du même type du 1er janvier 2018 au 30 juin 2018, soit un total de 492 accidents les 18 mois avant l'entrée en vigueur des 80 km/h. A partir du 1er juillet 2018 l'Isère a connu 140 accidents hors agglomération et hors autoroute jusqu'à la fin de l'année, auxquels s'ajoutent 322 accidents du même type en 2019, soit un total de 462 accidents hors agglomération et hors autoroute les 18 mois suivant l'entrée en vigueur des 80 Km/h. La baisse des accidents pour les routes hors agglomération et hors autoroute (les seules pouvant être concernées par l'application des 80 km/h, les routes en agglomération connaissant des VMA de 30, 50 ou 70 Km/h pendant que les autoroutes connaissent des VMA de 90, 110 ou 130 Km/h) a donc été de 6% au cours des 18 mois qui suivent l'entrée en vigueur de la mesure.</li> <li>- Si le département fixe la VMA à 90 km/h là où elle était fixée à 80 km/h alors cela démontre que l'argument de la sécurité invoqué par le département pour justifier de l'intérêt général et de l'utilité publique est un motif erroné, car il est démontré que l'abaissement de la VMA de 90 à 80 km/h fait baisser le nombre et la gravité des accidents, y compris en Isère.</li> </ul> <p>Très favorable à l'aménagement de la rd 1075 du fait de son accidentologie régulière.</p>	Nouvelle		Cf mémoire en réponse
145	Web	24/01/2022 21:07	Anonyme					Concernant les créneaux de dépassement, si une priorité doit se faire -> faire ceux dans les sens montants ( 3ème voie lente PL & caravane, camping cars )	Nouvelle		
146	Web	25/01/2022 08:08	Anonyme					<p>Pour un partage de la RD avec les cyclistes, prévoir au moins sur l'ensemble des créneaux une voie dédiée pour eux avec dans la mesure du possible une "séparation physique de la voie" de manière à sécuriser celle-ci.</p> <p>Je suis très favorable pour ce projet, et n'y voit aucun inconvénient (moins de bouchons, moins d'accidents donc plus de sécurité, aménagement des carrefours, déplacement en vélo plus accessible)</p> <p>A minima : reprises dans l'étude d'impact, on peut tirer que le projet a plusieurs buts :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• renforcer la sécurité de tous les usagers ;</li> <li>• répondre aux besoins de déplacements locaux et de transit ;</li> <li>• le développement économique et touristique du Trièves, en fiabilisant les temps de parcours et en valorisant le patrimoine ;</li> <li>• améliorer la liaison entre Grenoble et Gap, Aix-en-Provence et l'est de la région PACA.</li> </ul> <p>Entre autres : p.15, p.120, p.351 « la RD1075 est donc une alternative valable afin de gagner en temps de parcours pour rejoindre le Sud de la France. », p.744, p.756 « L'un des objectifs majeurs du département est de faire de la RD1075 un levier pour le développement économique et touristique du Trièves. »</p> <p>Sur ces 4 objectifs, 3 vont dans le sens d'une augmentation de la fréquentation de la route.</p> <p>De plus, la mise au normes européennes des ponts ferroviaires dans la partie Drôme à 4,40m au lieu de 3,90m (qui permettra aux plus gros camions de passer) et les 6 voies réalisées à l'entrée de Grenoble vont aussi dans le sens d'une augmentation de la fréquentation.</p> <p>Il est précisé p.131 que « Aucun projet connexe et pouvant avoir des effets cumulés avec le projet n'est connu à ce jour. » Il semble nécessaire de prendre connaissance de tous les travaux routiers prévu sur l'axe Grenoble-Sisteron.</p> <p>Pourtant l'étude d'impact considère, ainsi que le rapport rendu par la MRAE qu'il n'y aura aucune augmentation de trafic due aux travaux, car « L'objectif du projet est la mise en sécurité de la RD1075. Les aménagements réalisés n'induisent pas de variation de trafic. » (p131, p133, p427, p450, p456, p487, p506, p510, p526, p535, p538, p539, p755 I)</p> <p>Sur quoi se base l'étude d'impact pour considérer qu'il n'y aura pas d'augmentation de trafic ? Et donc aucun impact, aucune augmentation des pollutions sonores et atmosphériques ?</p> <p>De nombreuses études prouvent que « lorsque l'on améliore la qualité d'un itinéraire (augmentation de la capacité, réduction des temps de parcours, augmentation de la fiabilité des temps de parcours...) les usagers antérieurs aux travaux utilisent plus souvent l'itinéraire et il y a de nouveaux usagers en plus. » Cela s'appelle le trafic induit. Voir le rapport « l'induction de trafic » publié par le Sétra en 2012.</p> <p>p526 : 4 scénarios d'évolution de la circulation sont proposés, mais aucun ne prend en compte l'augmentation potentielle du trafic induit par les travaux ! Pourquoi ? Il nous semble indispensable que les calculs soient revus en prenant en compte ce trafic induit.</p> <p>Le 4 ème scénario : « trafic journalier moyen annuel (TJMA) du réseau mais sans aménagement, avec investissement équivalent sur la voie ferrée Grenoble-Veynes. » a disparu dans la suite du dossier et n'est pas étudié. Il nous semble pourtant très pertinent. Pouvez-vous développer ce scénario ?</p> <p>A propos des émissions atmosphériques, il est dit que les émissions dépendent beaucoup du type de conduite (type « agressif ou éco-conduite »). Pourquoi faire des aménagement qui incitent à une conduite dite « agressive » (voies de dépassement courtes et en montée) ?</p> <p>Pourquoi l'étude des pollutions sonores et atmosphériques ne concerne pas la faune et la flore ? Serait-il possible d'élargir l'étude d'impact aux espèces bordant la RD1075 ?</p> <p>P429, il est dit que la RD1075 sera moins bruyante ou identique si le projet est réalisé. Comment ont été fait les calculs ? Sur quels pronostics ? Quid de l'augmentation de la vitesse et du trafic ?</p>	Nouvelle		
147	Web	25/01/2022 09:37	Marjolaine Camus	audiere	st paul les mor	38650	marjolainecamus@gmail.com	<p>Idem pour les pollutions atmosphériques. ??</p> <p>Piste cyclable</p> <p>Plutôt que penser le tout voiture, nous avons besoin d'une piste cyclable sécurisée qui traverse tout le Trièves</p> <p>Le Département pourrait envisager des travaux sur la RD1075 entre le col du Fau et le col de la Croix Haute.</p> <p>Compte-tenu des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le coût de ces travaux : 56 millions d'euros d'argent public ;</li> <li>- un impact sur la vie des riverains : expropriations, nuisances liées à 10 années de chantier, et au-delà : bruit, pollution atmosphérique...;</li> <li>- une augmentation inévitable de CO2, d'une part par l'augmentation des surfaces goudronnées et la réduction des surfaces végétales, d'autre part par l'augmentation du trafic ;</li> <li>- un impact sur la flore, et un risque accru d'accidents pour la faune sauvage...</li> </ul> <p>le Département est en devoir de fournir à la population des informations incontestables et un argumentaire irréfutable sur l'intérêt public de ces aménagements. Car, selon Légifrance, « l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration d'une décision administrative. »</p> <p>« Renforcer la sécurité de tous les usagers » étant la première motivation déclarée du maître d'ouvrage (le Département de l'Isère), le dossier comporte 5 pages sur l'accidentalité. Mais les Lichens y décèlent de nombreuses informations lacunaires, voire erronées. Pour l'information du public et pour ne pas dévoyer le principe de l'enquête publique, il interroge donc le Département sur ces zones obscures du dossier.</p> <p>1. Pièce A, page 94 sur 109</p> <p>« Des comptages ont été réalisés sur la période du 9 octobre au 22 octobre 2018 et ont montré la capacité et la fluidité sur l'axe. Un grand nombre d'excès de vitesse a été remarqué sur l'axe. [...] »</p> <p>&gt; Pourquoi ce « grand » nombre n'est-il ni détaillé ni explicité ?</p> <p>&gt; Le Département compte-t-il réduire ce nombre ? Et dans ce cas, comment ?</p> <p>2. (toutes les citations suivantes sont extraites de la Pièce B 03, page 112 à 118)</p> <p>« ... des comportements inadaptés constituent la raison principale de ces accidents [...] »</p> <p>&gt; Le Département considère-t-il ces comportements inadaptés comme inévitables et qu'ils sont à assumer par la société dans son ensemble ?</p> <p>&gt; Ou propose-t-il de les réduire, et dans ce cas comment ?</p> <p>3. « Les données d'accidentalité disponibles sur 12 années consécutives (2009 – avril 2021) ont été fournies par le Département de l'Isère. Tous les types d'accidents (accidents corporels + accidents matériels + interventions) sont synthétisés sur la figure 60. Il est nécessaire de noter que les accidents ne sont pas tous détaillés en termes de lieu, de date, de circonstances. Nous les analysons ici avec les informations disponibles. [...] »</p> <p>« Les services du Département comptabilisent en plus des accidents corporels recensés par les services de l'Etat, les accidents corporels pour lesquels les forces de l'ordre ne sont pas intervenues. »</p> <p>&gt; Pourquoi le Département ne se réfère-t-il pas uniquement aux fichiers BAC (Base Annuelle des Accidents Corporels) des services de l'Etat / forces de l'ordre ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ces fichiers sont « transparents », accessibles au public ; ceux recensés par « les services du Département » ne le sont pas.</li> <li>• Ces fichiers détaillent les lieux, dates et circonstances des accidents, informations indispensables pour établir un vrai diagnostic de la situation. Raison pour laquelle la Démarche SURE préconise comme méthodologie de n'utiliser que les données provenant de ces fichiers.</li> </ul> <p>4. « 281 accidents ont été enregistrés sur 32 km de long entre le col du Fau et le col de la Croix Haute sur la période de 2009 à avril 2021 [...] Sur cette période de 12 ans, on recense 67 accidents corporels (accident ayant fait au moins 1 blessé). »</p> <p>&gt; Il y a donc 214 accidents matériels et interventions qui ne sont pas détaillés en termes de lieu, de date, de circonstances. Comment le Département peut-il prévoir des travaux sur des données aussi lacunaires et approximatives ?</p> <p>&gt; Pourquoi ces deux chiffres (281 et 67) sont-ils alternativement utilisés dans les tableaux, graphiques, statistiques, rendant ainsi l'analyse incompréhensible et illisible ?</p> <p>5. « Si dans la grande majorité des cas, des comportements inadaptés constituent la raison principale de ces accidents [...], l'infrastructure y contribue dans un certain nombre de cas et très souvent ne permet pas d'en limiter la gravité [...] »</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plusieurs défauts structurels de la route sont des facteurs aggravants : [...] »</li> <li>• « un certain nombre de cas », « très souvent », « plusieurs » défauts... la terminologie employée trahit ici le niveau d'approximation de l'étude.</li> </ul>	Nouvelle		Cf mémoire en réponse
148	Web	25/01/2022 10:02	Collectif Les lichens				leslichens@riseup.net		Nouvelle		Cf mémoire en réponse



176	Web	28/01/2022 08:26	Chiteboun Antoine	150 route des	Saint Michel le	38650	achi.deux@gmail.com	7. Mairie de M En plus d'être situé dans une courbe de la RD1075, ce croisement est placé au niveau d'un point bas de la RD1075. De nombreux usagers, en particulier les poids lourds, prennent de la vitesse dans la descente pour aborder la montée qui suit avec de l'élan. Ils ne sont pas en mesure de ralentir suffisamment quand un véhicule entre ou sort du hameau.  L'insertion sur la RD1075 depuis les Loubats est rendue difficile par un démarrage en côte très raide, qui oblige à s'insérer sur la RD1075 à faible vitesse.  Plusieurs accidents graves ont été évités de justesse ces dernières années par les habitants du hameau.  Aucun aménagement n'est prévu pour l'instant.  Il me semble que l'insertion sur la RD1075 en direction de Grenoble pourrait être améliorée en permettant de rejoindre directement l'aire de repos depuis le haut de la Route des Loubats. Ensuite, la réalisation d'un tourne-à-gauche me semble nécessaire pour éviter de futurs accidents.	Nouvelle				Le traitement de l'intersection avait été examiné. Le résultat n'était pas très satisfaisant et le gain en sécurité pas significatif. Le Département est prêt à poursuivre les échanges pour trouver une solution qui permette d'améliorer la sécurité de cette intersection projet.
177	1. Mairie de C	25/01/2022 10:08	DESCOMBES Jérôme					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle				A la demande de la Commune, des réflexions concernant l'aménagement d'un carrefour et plus largement du secteur, sont en cours mais nécessitent une modification du périmètre DUP.
178	1. Mairie de C	25/01/2022 10:15	DENIER Catherine et Jean-Marc					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle				idem 177
179	7. Mairie de M	26/01/2022 09:00	ALBERT Catherine					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle				La RD 1075 (ex route nationale) est une route actuellement classée à grande circulation. Il n'est pas prévu de la transformer en voirie de desserte locale.
180	7. Mairie de M	26/01/2022 09:21	Mairie le Percy					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle				cf mémoire en réponse 242 : carrefour Bonnardel, depuis la sortie de l'ouvrage de rétention (point 27), l'eau est rejetée dans le fossé existant à l'aval du délaissé routier. Après traitement, les eaux des bassins sont rejetées dans le milieu naturel ou les fossés existants ou des fossés de dissipation à créer. Distances de visibilité depuis voie secondaire - habitations : en regardant vers Sisteron 175 ml (la visibilité est assurée en niveau B après élargissement de la berme dans le talus amont. En regardant vers Grenoble, la visibilité n'est pas assurée en niveau B, la visibilité disponible est de 140m après dégauchement de la végétation en talus aval. L'existant est malgré tout amélioré par le décalage du point haut de la RD1075 plus proche du carrefour et la présentation perpendiculaire de l'axe secondaire à la RD1075. La source pourra être sécurisée. Un nouveau chemin à l'aval sera consommateur d'espace pour la desserte des parcelles 38-39-40. Il pourra être étudié (mais en dehors des emprises de la DUP). Les extrémités devront être précisées par la Commune. Carrefour Cassyrie : les options tourne-à-gauche sont difficilement réalisables à un coût maîtrisé (les accès sont positionnés sur des remblais de grande hauteur qu'il ne faut pas déstabiliser). Les accès agricoles seront maintenus. L'accès de la route entre Cassyrie et Egaliettes sera maintenu. Dans l'attente de confirmation du PS en lien avec la CCT et le PDIPR. Prise en compte du réseau d'adduction d'eau. Une bande cyclable isolée de la RD1075 sera examinée entre Clelles et Longfonds. Opérations anticipées : le principe de dissocier ces opérations du programme DUP a été partagé avec les services de l'Etat et durant toute la phase de co-construction du programme avec les Communes. Ces opérations ne font pas l'objet d'enquête parcellaire puisque hors DUP. Elles ont été programmées et réalisées en lien avec les Communes. Sur Le Percy, ces opérations n'ont pas posé de problème jusqu'à l'enquête publique. Certains riverains concernés (accès à l'hôtel du Chamois d'or) se sont félicités de leur réalisation. Des contacts réguliers entre le CD38 et la Commune ont été entretenus durant toute la phase de travaux pour satisfaire les attentes plus particulières et les besoins locaux. Les nuisances sonores ont fait l'objet d'une étude complémentaire annexée au mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale. Si les seuils réglementaires sont dépassés, des mesures de protections seront mises en œuvre. Le service aménagement du territoire (ex DDE38) a pris part à la conception du programme. Les limitations ponctuelles de vitesse (70km/h) sont liées aux distances de visibilité. Concernant l'opération d'aménagement du carrefour avec la RD13 réalisée, le Département examinera les conditions d'amélioration du virage pour faciliter les manœuvres de tourne à droite. Les îlots sont bordurés pour améliorer la visibilité des carrefours, faciliter le guidage, modérer les vitesses, faciliter les manœuvres de tourne à droite. Les îlots sont bordurés pour améliorer la visibilité des carrefours, faciliter le guidage, modérer les vitesses, faciliter les manœuvres de tourne à droite.
181	7. Mairie de M	26/01/2022 09:48	ALBERT Serge					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle				Opération 247 : Une enquête parcellaire aura lieu. Elle n'est pas programmée à ce jour. Les propriétaires concernés par l'opération seront contactés. Les accès existants seront rétablis. L'étude agricole fait mention de M. Le Douarin comme exploitant agricole
182	7. Mairie de M	26/01/2022 09:48	M. ARTHAUD					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle				Opération 247 : les parcelles ont bien été prises en compte et notamment dans l'étude de la Chambre d'Agriculture et ses impacts identifiés (idem pour les autres opérations). Opération 249 : l'accès à la parcelle 542 est compliqué depuis la RD1075 (y compris actuellement), le rétablissement de l'accès depuis le chemin privé existant mais non entretenu en propriété de Mr Maurice ODDOLAYE est envisageable si ce dernier donne son accord. Ce chemin pourrait s'emprunter soit directement depuis la RD1075, soit en empruntant le chemin communal (Monestier du Percy) au préalable. Ce chemin étant privé, les modalités d'utilisation agricole, de remise en état et d'entretien annuel devront être définies avec le propriétaire. Si ce dernier n'était pas favorable, l'amélioration de l'accès actuel devra être envisagée pour permettre des entrées et sorties (dans un seul sens de circulation) : conserver et améliorer l'accès pourra être conservé et amélioré dans le virage pour permettre les entrées et sorties de la faucheuse (dans le sens Sisteron-Grenoble). Opération 250 : les accès en entrée et sortie aval sont conservés (2 accès identifiés avec la CA. Le chemin situé entre ces 2 accès est condamné). L'accès plus au sud est amélioré avec une sur largeur. Opération 251 : pas d'impact sur l'accès à la parcelle 2B56. L'accès à la parcelle 500 pourra être amélioré. Les accès aux parcelles 501,519 et 537 ne sont pas impactés. Une contre-allée est prévue (en lien avec l'étude CA) pour la desserte des parcelles 903-905-909 (depuis limite parcelles 901-1016).
183	7. Mairie de M	26/01/2022 10:03	GIRAUD-GUICHERD Catherine					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle				cf mémoire en réponse Un travail avec la Commune sur les liaisons piétonnes est nécessaire (idem observation commune de Monestier + localisation du passage souterrain à valider - impossible au niveau de l'opération 247 compte tenu de la géotechnique). Les conditions de franchissement de la RD1075 au droit de l'opération 247 seront étudiées. Les connexions des voies secondaires sont "adoucies" pour faciliter les manœuvres de véhicules de livraison. Les ressources en eau et les chiroptères sont pris en compte. Les impacts sur la propriété de M. Chatain seront limités à condition que la solution soutènement puisse être mise en œuvre. Les créneaux de dépassement ne comportent pas de glissières séparatrices de chaussée. Les glissières sont nécessaires en cas d'obstacle présents dans la zone de sécurité de part et d'autre de la chaussée. L'accès à l'aval du carrefour Arthaud est pris en compte.
184	7. Mairie de M	26/01/2022 10:42	Olivier CHATAIN / M et Mme GUÉRIN					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle				cf mémoire en réponse Les études ultérieures permettront de préciser la faisabilité d'un mur de soutènement et d'un décalage de l'axe le la RD1075 pour limiter les impacts fonciers. La réalisation d'un écran anti-bruit pourra être étudiée en fonction des seuils réglementaires. Les bandes cyclables seront continues sur tout l'itinéraire. Plus généralement la bande dérasée de droite revêtue (ou bande cyclable) est nécessaire pour la sécurité des usagers. Les nouvelles demandes concernant les arrêts de cars seront examinées en lien avec la Commune. Un passage souterrain à la Grande Halte n'est pas techniquement envisageable compte tenu des contraintes géotechniques de ce secteur. La limitation de vitesse à 70km/h correspond aux distances de visibilité dans le carrefour. Un diagnostic a été réalisé au printemps 2021 qui recense les secteurs à enjeux sur la RD1075 entre le col du Fau et le col de la Croix-Haute et présente une analyse des traversées hydrauliques existantes aménageables pour améliorer les continuités terrestres et aquatiques. Ce diagnostic s'inscrit dans le protocole de suivi et d'étude mis en place (dans le cadre de la mesure A3 de l'arrêté 2020-03-13-01 de dérogation à la destruction des espèces protégées sur les opérations anticipées). Ce protocole précise le suivi des collisions constatées sur la RD1075 et prévoit une étude annuelle des collisions jusqu'à la fin des travaux ainsi que l'étude des ouvrages et des actions à mettre à place sur chaque opération en fonction des enjeux des secteurs concernés. Ces études techniques seront intégrées aux études de conception de chaque opération. Les mesures visant à réduire les collisions avec la faune (mise en place de réflecteurs, reprise ou aménagement de traversées hydrauliques, création de haies et de systèmes de guidage, mise en place de systèmes de détection lorsqu'ils sont pertinents) sont détaillées dans les dossiers de demande d'autorisation de dérogation à la destruction des espèces protégées.
185	7. Mairie de M	26/01/2022 11:06	PIOT Patricia, Gérard et Marielle					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle				cf mémoire en réponse Le dossier comporte une étude complémentaire sur l'impact sonore basé sur le trafic estival.
186	7. Mairie de M	26/01/2022 11:18	M. CHÉNE et Mme BURGARD					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle				cf mémoire en réponse et idem 182 - 183 et 184 Les girations des PL seront prises en compte. La traversée par les piétons sera également étudiée. L'arrêt car est maintenu.
187	7. Mairie de M	26/01/2022 11:42	FESTA Laurent					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle				Les conditions d'accès seront améliorées, les emprises ont été réalisées pour le permettre. L'accès n'est pas impacté par la section à 3 voies. L'impact du bruit sera examiné.
188	Courrier	18/01/2022 10:16	Commune de Mens					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle				cf mémoire en réponse
189	Web	28/01/2022 11:49	Leblay Veronik		Monestier du s	38930	veronik@no-log.org	Bonjour, voici en PJ ma contribution pour envisager une redirection des investissements plus en phase avec les enjeux locaux d'aujourd'hui et les enjeux globaux pour l'avenir. Merci de votre lecture et prise en compte. Bien cordialement	Nouvelle				cf mémoire en réponse Il n'est pas envisagé de limiter l'ensemble de l'axe à 70km/h. Des limitations ponctuelles à 70km/h seront nécessaires compte tenu des distances de visibilité limitées au droit de certains points singulier de l'itinéraire.
190	Web	29/01/2022 17:21	LERAS Gérard	135 route de C	MENS	38710	gerard.leras@gmail.com	Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle				Le périmètre de l'enquête publique a été arrêté par l'autorité organisatrice (Préfecture de l'Isère). Le traitement de la partie iséroise indépendamment des autres sections de l'axe a été partagé avec les 2 préfets de région et les préfets des 4 départements concernés. Les éléments contextuels (programme RD1075-RN85) sont rappelés pièce A-p10. Les extrémités de l'A480 continueront de limiter la capacité de l'infrastructure. La liaison (liée à la réalisation du créneau de dépassement) entre Clelles et Longfonds a fait l'objet d'un refus de la part des habitants de Clelles lors de la concertation.
191	Web	29/01/2022 19:31	Anonyme					Trop dangereux ,aucun intérêt pour l'économie du trièves,trop de pollutions pour un site comme le parc du vercors,nous sommes dans une zone de montagne où la neige pose trop souvent problème à la circulation des camions qui seront de plus en plus nombreux,pensez aux habitants de la région qui ne pourront plus prendre la route en sécurité, dénaturaton du paysage pour des intérêts politiques et financiers,nous avons déjà bien assez d'accidents et de collisions avec des animaux sauvages et avec une circulation de camions grandissante cela deviendrait un carnage car rien de prévu pour la traversée de la faune	Nouvelle				cf mémoire en réponse

192	Web	29/01/2022 21:46	DECHAUX Marie-Claire	24, RUE DES A LA MURE	38350	marieclairedechaux@hotmail	<p>Bonjour,</p> <p>bravo et merci de prévoir enfin ces travaux qui s'avèrent plus que nécessaires. Certains carrefours sont extrêmement dangereux. Il y a beaucoup trop d'accidents. Cette route n'est sûre pour personne. Pensons au riverains qui font le choix de vie de conserver leur habitation familiale loin du tumulte des grandes villes. N'oublions pas qu'avec la crise du Covid-19, beaucoup de citoyens ont fait et font encore le choix de changer de vie. Ayons à cœur la vie dans nos milieux ruraux, ruraux montagnaux. Les habitants méritent que l'on pense à eux et à leur sécurité.</p> <p>Ne négligeons personne.</p> <p>Des pistes cyclables pourront même développer les modes doux et sportifs pour celles et ceux qui le souhaitent. Et n'oublions pas que le train ne mène pas partout, loin de là!</p> <p>Un grand merci pour ces futurs travaux qui s'avèrent vitaux.</p> <p>Habitant de Saint Michel les Portes, j'utilise la RD1075 pour mes déplacements quotidiens.</p>		Nouvelle			
193	Web	30/01/2022 09:14	Chiteboun Antoine	150 route des	38650	achi.deux@gmail.com	<p>Autant la sécurisation de carrefours existants me semble pertinente, autant la réalisation de créneaux de dépassement tels que présentés dans le projet ne me convainc absolument pas. En voici les principales raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La réaffectation de surfaces significatives de terres agricoles en sols artificialisés, comme sur l'opération 216-218, me semble être en parfaite contradiction avec les enjeux économiques et écologiques actuels.</li> <li>- L'augmentation des possibilités de dépassement devrait inciter plus de véhicules à utiliser cet itinéraire pour transiter vers le sud de la France. Les créneaux de dépassement seront rapidement sous-dimensionnés en vue de l'augmentation du trafic, et la question de la sécurisation des dépassements se posera de nouveau.</li> <li>- Des jours de très forte circulation (et très accidentogènes), nous pouvons voir une file quasi-continue de voitures dans les deux sens de circulation. Je ne pense pas que quelques créneaux de dépassements rendraient cet excès de véhicules moins dangereux.</li> <li>- Des dépassements dangereux continueront d'exister en dehors des créneaux de dépassement, les quelques conducteurs souhaitant dépasser « à tout prix » continueront de le faire aussi dans les zones dangereuses.</li> </ul> <p>Au lieu d'envisager quelques créneaux dédiés aux véhicules à moteur, il me semblerait souhaitable d'envisager une piste cyclable continue et sécurisée le long de la RD1075. Voilà pourquoi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Actuellement, le principal frein au développement du vélo sur la RD1075 n'est pas la topologie du terrain, mais bien l'extrême dangerosité à partager la route avec les autres véhicules. A cause de l'absence d'aménagements adéquats, les cyclistes sont exclus de la RD1075.</li> <li>- Le développement du cyclotourisme pourrait être un atout important pour le Trièves. Les voitures qui transitent par le Trièves le traversent rapidement et s'arrêtent peu pour faire vivre les entreprises locales. En revanche, des cyclistes voyageant plus lentement et avec peu de possibilités de transporter leur propre nourriture et couchage, participeront à dynamiser le tissu économique local.</li> <li>- De nombreux trajets quotidiens des triévois ne font que quelques km. Ils pourraient être réalisés à vélo (éventuellement vélo électrique) si la sécurité des cyclistes était garantie. La sécurisation de la RD1075 pour les cyclistes leur permettrait de se rendre d'un village à un autre, et ensuite d'utiliser le réseau de routes secondaires pour continuer leur itinéraire. Cela est d'autant plus vrai pour le village de Saint Michel les Portes auquel on ne peut accéder presque qu'au moyen de la RD1075.</li> </ul>		Nouvelle			cf mémoire en réponse
194	Web	30/01/2022 11:24	PASCAL Roger	18, Hameau d	38760	departement38-securite@ffv	<p>Nous restons disponibles pour des précisions complémentaires et pour participer aux différentes réunions d'avancement du projet.</p> <p>Roger PASCAL. Délégué sécurité du CODEP 38</p>		Nouvelle			
195	Web	30/01/2022 18:30	Duc Michèle	Saint Michel le	38650	diversmd@orange.fr	<p>Bonjour,</p> <p>Vous trouverez mes observations dans le fichier joint.</p> <p>Malheureusement, concernant la route tous les jours, une piste cyclable toute longue ne sera pas réalisable. Les itinéraires existants sont très intéressants.</p> <p>Le carrefour des Riperts sur la Commune de SAINT MARTIN DE CLELLES est mal adapté (fin de courbe mal étudiée avec l'arrêt de car à droite).</p> <p>Sur la commune de SAINT MICHEL LES PORTES :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans la ligne droite entre le carrefour de la RD 247 et l'ancien chalet du Mont Aiguille, il n'y a aucun intérêt de supprimer la bosse (coût inutile). Aucun passage de prévu pour la faune dans cette ligne droite où il y a beaucoup de collisions avec les animaux.</li> <li>- Ne pas supprimer le carrefour des Granges dans cette ligne droite.</li> <li>- A l'entrée du pôle bois, il n'y a aucun intérêt à refaire le carrefour (argent dépensé inutilement).</li> </ul> <p>Trop d'aménagements inutiles. Beaucoup de pollution sonore et visuelle.</p> <p>Je ne pense pas que ces aménagements provoqueront moins d'accidents... (il y aura plus de circulation et de poids lourds)</p>		Nouvelle	<a href="http://www.registre-demateriel">http://www.registre-demateriel</a>		<p>cf mémoire en réponse</p> <p>Opération 216/218 : les distances minimum de visibilité sur carrefour sont respectées. La position des branches secondaires à angle droit permet d'augmenter les distances de visibilité et facilite les manœuvres depuis la route principale ou les routes secondaires. Les tournes à droite ne sont pas conformes aux recommandations techniques pour ce type de route. Une attention particulière pourra être apportée à la conception de l'intersection et une sur largeur en intérieur de virage (depuis la route principale vers la route secondaire) pourra être introduite pour faciliter la manœuvre.</p> <p>Opération 219 idem 218. Les positions des arrêts de car seront retravaillées avec la Commune : les arrêts seront soit maintenus soit déplacés en fonction de la position des carrefours.</p> <p>Opération 220 : l'objectif est de pouvoir profiter du différentiel de vitesse accentuée par la rampe pour dépasser sur une plus courte distance les véhicules les plus lents.</p> <p>Opération 232-233 la liaison piétonne empruntera un passage sous la RD1075 pour rejoindre le chemin de l'Oratoire.</p> <p>Opération 236. La traversée du hameau est particulière puisque il s'agit d'une des rares sections de la RD1075 où les bâtiments sont proches de l'infrastructure. La limitation de vitesse au droit de ce point singulier impose un traitement d'accompagnement de cette limitation par un traitement du profil de la chaussée. Opération 254 : la vitesse sera effectivement abaissée à 70 km/h. La traversée de la chaussée se fera en 2 temps (lilot séparateur).</p> <p>Opérations : 255, 256 : Le Département est prêt à nous aider. Les échéances pour optimiser le projet.</p>
196	Web	30/01/2022 18:37	Anonyme			franck.sylvestre@alsatis.net	<p>Le carrefour des Riperts sur la Commune de SAINT MARTIN DE CLELLES est mal adapté (fin de courbe mal étudiée avec l'arrêt de car à droite).</p> <p>Sur la commune de SAINT MICHEL LES PORTES :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans la ligne droite entre le carrefour de la RD 247 et l'ancien chalet du Mont Aiguille, il n'y a aucun intérêt de supprimer la bosse (coût inutile). Aucun passage de prévu pour la faune dans cette ligne droite où il y a beaucoup de collisions avec les animaux.</li> <li>- Ne pas supprimer le carrefour des Granges dans cette ligne droite.</li> <li>- A l'entrée du pôle bois, il n'y a aucun intérêt à refaire le carrefour (argent dépensé inutilement).</li> </ul> <p>Trop d'aménagements inutiles. Beaucoup de pollution sonore et visuelle.</p> <p>Je ne pense pas que ces aménagements provoqueront moins d'accidents... (il y aura plus de circulation et de poids lourds)</p>		Nouvelle			cf mémoire en réponse
197	Web	30/01/2022 18:40	Sylvestre Franck			franck.sylvestre@alsatis.net	Je suis favorable pour ces travaux.		Nouvelle			
198	Web	30/01/2022 18:43	Anonyme				<p>cette route doit être sécurisée car trop de problèmes pour dépasser.</p> <p>Voilà l'exercice de mathématiques :</p> <p>=====</p> <p>Le temps moyen pour parcourir la distance du Col de Lus au Col du Fau est d'environ 30 minutes (32 km à 65 km/h de moyenne dixit Google Map qui, lui, a les statistiques de vitesse absentes de votre dossier !).</p> <p>Si je me trouve derrière un véhicule dont la vitesse moyenne est de 55km/h (ce qui reste très rare) sur toute la durée du trajet, de combien de minutes mon trajet va-t-il se rallonger ?</p> <p>Réponse : moins de 5 minutes ! Donc si je rajoute 2 zones de dépassement qui me permettront au pire de ne parcourir que la moitié du trajet derrière un véhicule "lent", l'allongement ne sera plus que de 2 minutes !</p> <p>Conclusion : Le nombre de créneaux de dépassement prévu (10) est donc démesuré par rapport au gain de temps. Réduire leur nombre permettra de réduire drastiquement le coût du projet et l'emprise sur les terres agricoles en gardant un gain de sécurité identique (un automobiliste sera moins enclin à doubler si une signalisation lui indique que le prochain créneau de dépassement est dans moins de 10km).</p> <p>LAURE et la manière :</p> <p>=====</p> <p>La Notice Explicative A00 fait apparaître en gras dans tout le document la phrase "créer des bandes cyclables sur la RD1075" alors que toutes les autres caractéristiques de l'opération n'ont pas le droit à cette mise en avant, c'est certainement que cette mesure doit être importante ! A moins que ce ne soit tout simplement parce que cette mesure est de toute façon rendue obligatoire par la loi LAURE (et LOM) "Le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé est reconnu à chacun"</p> <p>Peindre une bande cyclable sur la chaussée n'aidera pas les objectifs de la loi LAURE si elle n'améliore pas la sécurité des vélos (l'insécurité figure toujours en tête des freins à l'usage du vélo) et malheureusement ce projet comporte de nombreuses lacunes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>==&gt; l'article R.414-4 du code de la route précise que tout dépassement doit se faire à plus d'un mètre et demi hors agglomération et la largeur des pistes cyclables recommandé par le CEREMA est de 2m. Ajouter des pistes cyclables en dessous de cette largeur (ce qui est le cas sur tous les aménagements déjà réalisés à ce jour) est contre-productif : si l'on manque de place, il est préférable pour la sécurité et la commodité des cyclistes, de ne pas matérialiser la bande cyclable plutôt que de faire une bande cyclable de largeur inférieure aux recommandations, car les automobilistes vont considérer que la ligne blanche les affranchit de respecter la distance de sécurité de 1m50.</li> <li>==&gt; Les terres plein centraux (comme au carrefour des Riperts) accentuent encore ce problème ; il n'est physiquement pas possible pour un automobiliste de respecter la distance de sécurité d'1m50 et encore moins pour un camion (voir pièce jointe N° 1).</li> <li>La mise en place de bypass et/ou d'une séparation physique de la bande cyclable lorsque qu'un véhicule est dans l'impossibilité de respecter la 1m50 pour doubler un cycliste est indispensable. C'est le cas pour pratiquement toutes les sections où un ilot central a été prévu (24,218,223,224,229,etc).</li> <li>==&gt; Idem pour les giratoires (carrefour giratoire RD1075/RD7/le Chaffaud) : le rétrécissement induit par l'ilot, juste avant le rond-point, sera extrêmement accidentogène. La prolongation de la piste cyclable avec un petit ilot au débouché sur l'anneau permet d'éviter aux cyclistes d'être coincés- voir pièce jointe N° 2.</li> <li>==&gt; Une bande cyclable, c'est toujours mieux que rien si elle a la bonne largeur, sauf si cette piste cyclable est discontinue : il vaut mieux 15 km de piste cyclable continue que 25 km réparties en 5 tronçons ! Maintenir la continuité d'une piste cyclable est un vrai gage de sécurité et donc un facteur incitatif pour les usagers à l'utiliser. Même chose pour l'entretien, une bande cyclable qui n'est pas surélevée ou séparée physiquement de la chaussée principale est trop souvent remplie par les graviers poussés par les voitures (c'est le cas notamment de la bande cyclable ajoutée au niveau de la D66 vers Lalleys) ce qui la rend impraticable.</li> </ul> <p>Conclusion : pour réellement se préoccuper de la sécurité des cyclistes et favoriser l'attractivité de ce mode de déplacement (pour les usages quotidiens et pour le tourisme), il faudrait réaliser un véritable itinéraire cyclable avec des pistes dédiées aux vélos, en passant par la rd 1075 quand il n'y a pas d'autres solutions (comme pour les 15km du col du Fau à Clelles) et par des voies secondaires (comme toutes celles qui partent de Clelles vers l'Est pour rallier les villages du Trièves et vers l'Ouest pour rallier le Vercors). Ces équipements pourraient être facilement financés en supprimant les trop nombreux créneaux de dépassement.</p> <p>J'invite gratuitement tous les promoteurs de ce projet à venir parcourir avec moi, à vélo, au moins une fois dans leur vie les tronçons qui ont déjà été refaits pour comprendre le véritable sens de « l'insécurité routière » qui sert de prétexte à ce projet d'un coût exorbitant</p>		Nouvelle	<a href="http://www.registre-demateriel">http://www.registre-demateriel</a>		cf mémoire en réponse
199	Web	30/01/2022 20:19	DOUILLET Laurent	La Coynele	38650	ldouillet@free.fr	<p>Remarques concernant l'opération 224 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La voie créée qui emprunte le passage souterrain débouche dans sa partie amont dans la parcelle ZA 84, la liaison avec le chemin du Fioul (Parcelle ZA 39) n'est pas matérialisée.</li> <li>- Il conviendrait également de prévoir la desserte des parcelles ZA 9 et ZA 97</li> </ul> <p>Opération 225 :</p> <p>Comment est envisagé l'accès vers la parcelle ZA 42 situé actuellement au départ de la future zone de dépassement.</p> <p>Opération 226 :</p> <p>Prévoir l'accès vers la parcelle ZE 85</p> <p>La RD1075 est très fréquentée, et les week-ends et jours de vacances, c'est un flux continu de véhicules.</p> <p>Je me rends souvent au hameau des Loubats à Saint Michel les portes. Venant de Grenoble, il est très dangereux de tourner à gauche pour se rendre au hameau : l'embranchement se situe dans une courbe, au fond d'une descente où les véhicules prennent de la vitesse.</p> <p>Je propose donc de prévoir une voie d'insertion à gauche pour sécuriser l'accès au hameau en venant de Grenoble.</p> <p>De plus, en sens inverse, l'insertion sur la RD1075 à partir des Loubats est, elle aussi, dangereuse, puisque en démarrage en cote, il faut s'insérer en plein virage de la RD. La solution serait d'avoir un accès direct à l'aire de repos à partir de la voie menant au hameau, afin de pouvoir ensuite s'insérer sur la RD1075 en sécurité à partir de l'aire de repos. Cela ne comporte pas de gros travaux.</p>		Nouvelle	<a href="http://www.registre-demateriel">http://www.registre-demateriel</a>		Opération 224 : les emprises pour permettre un raccordement au chemin amont sont prévues (le raccordement initialement prévu, avait été abandonné suite aux discussions lors de la concertation). Ce raccordement est envisageable. Les accès ZA9 et ZA 97 seront à déterminer en lien avec M. Ville. <p>Opération 225 : comme évoqué dans l'étude Chambre Agriculture, l'accès au corral pourra à minima être maintenu dans le sens GRE-SIS.</p> <p>Opération 229 : l'accès à la parcelle ZE85 est maintenu.</p>
200	Web	30/01/2022 22:18	VILLE Christian	175, route des	38930	christian.38.ville@gmail.com	<p>Prévoir l'accès vers la parcelle ZE 85</p> <p>La RD1075 est très fréquentée, et les week-ends et jours de vacances, c'est un flux continu de véhicules.</p> <p>Je me rends souvent au hameau des Loubats à Saint Michel les portes. Venant de Grenoble, il est très dangereux de tourner à gauche pour se rendre au hameau : l'embranchement se situe dans une courbe, au fond d'une descente où les véhicules prennent de la vitesse.</p> <p>Je propose donc de prévoir une voie d'insertion à gauche pour sécuriser l'accès au hameau en venant de Grenoble.</p> <p>De plus, en sens inverse, l'insertion sur la RD1075 à partir des Loubats est, elle aussi, dangereuse, puisque en démarrage en cote, il faut s'insérer en plein virage de la RD. La solution serait d'avoir un accès direct à l'aire de repos à partir de la voie menant au hameau, afin de pouvoir ensuite s'insérer sur la RD1075 en sécurité à partir de l'aire de repos. Cela ne comporte pas de gros travaux.</p>		Nouvelle			Idem 176
201	Web	30/01/2022 23:15	chabaud christiane	3 rue du cotai	38120	christiane.chiteboun@sfr.fr	<p>Merci pour votre attention</p> <p>Monsieur le commissaire enquêteur,</p> <p>je vous remercie de prendre connaissance de mes observations en pièce jointe.</p> <p>Bien cordialement,</p> <p>Claude Didier</p>		Nouvelle			cf mémoire en réponse
202	Web	31/01/2022 07:20	DIDIER Claude	110, impasse c	38710	claudedidier23@orange.fr	<p>Merci pour votre attention</p> <p>Monsieur le commissaire enquêteur,</p> <p>je vous remercie de prendre connaissance de mes observations en pièce jointe.</p> <p>Bien cordialement,</p> <p>Claude Didier</p>		Nouvelle	<a href="http://www.registre-demateriel">http://www.registre-demateriel</a>		cf mémoire en réponse

203	Web	31/01/2022 08:39	Chiteboun Antoine	150 route des	Saint Michel le	38650	achi.deux@gmail.com	<p>Concernant l'opération Z19-Z20, la sécurisation du carrefour me semble indispensable mais il me paraît absolument nécessaire de prévoir un moyen pour que les piétons puissent traverser la RD1075 à cet endroit, en toute sécurité.</p> <p>C'est le principal passage pour relier à pieds ou à vélo le village de St Michel les Portes aux hameaux de La Batie d'Ambel et des Loubats. Il est aussi un passage important pour relier à pieds Saint Michel les Portes à St Martin de Celles par la Chabannerie.</p> <p>Aujourd'hui, la traversée est déjà rendue dangereuse par le fait que le chemin desservant La Batie d'Ambel et la Route du Prayon allant au village de St Michel les Portes ne sont pas en face, en plus de la faible visibilité et de la grande vitesse des véhicules dans la descente. Les piétons doivent marcher environ 80m le long de la RD1075 avant de la traverser. Ce parcours se fait en partie sur le pont permettant à la RD1075 de passer au-dessus de la ligne de train, avec un espace encore plus réduit en bord de chaussée.</p> <p>Habitant des Loubats, je traverse souvent la RD1075 à cet endroit pour me rendre au village à pieds, et parfois en été avec des chevaux pour atteindre des prés situés au village de St Michel les Portes. Je demande que la traversée des piétons, cyclistes, et animaux soit prise en compte dans l'aménagement de ce carrefour.</p>							Le franchissement de la RD1075 par les piétons sera examiné dans ce secteur.
204	Web	31/01/2022 08:39	Helly Albert	519 rue de la F	St Maurice en	38930	helly.albert@orange.fr	<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p> <p>empruntant régulièrement la RD 1075, j'ai appris qu'une enquête publique était en cours pour déclarer "d'intérêt public" le projet d'aménagement de cette route, en principalement en faveur de la sécurité.</p> <p>J'estime particulièrement important et urgent d'envisager des aménagements sur cette route pour la sécurité des nombreux usagers et éviter aussi que le trafic soit reporté petit à petit dans l'avenir sur la RN 85 déjà très empruntée.</p> <p>Merci de prendre en compte ma remarque dans le cadre de l'enquête publique</p> <p>Très cordialement.</p>						Opération 255 : le Département est prêt à poursuivre les échanges pour optimiser le projet. Le programme du CD38 ne prévoit pas de contournement du centre-bourg ni la création d'un nouveau réseau routier structurant consommateur d'espace et générateur de nuisances et d'impacts.	
205	Email	28/01/2022 15:38	BOUVIER Raphael				raph.bou@wanadoo.fr	<p>Raphael Bouvier - 35 Rues Fossés - 38350 La Mure</p> <p>A défaut d'avoir une autoroute entre La Saulce et Monestier de Clermont, ce qui aurait complété intelligemment l'axe autoroutier (A51) qui, via les Alpes, relie le Nord au Sud de la France, je suis entièrement favorable aux travaux d'amélioration de la RD 75.</p> <p>SYLVIE CABANE</p>							
206	Email	28/01/2022 15:46	Anonyme												
207	Email	28/01/2022 15:48	Sylvie CABANE - Total Energies				sylvie.cabane@totalenergies.fr	<p>Responsable Domaniale et Patrimoniale</p> <p>Département Pipelines, Stockages et Viriat</p> <p>PLATEFORME DE FEYZIN</p> <p>CS 76022</p> <p>69551 FEYZIN Cedex - FRANCE</p> <p>CONFIDENTIALITÉ. Ce courrier électronique (y compris ses éventuelles pièces jointes) peut contenir des informations susceptibles d'être confidentielles.</p> <p>Il ne peut être utilisé autrement que pour la finalité pour laquelle il a été envoyé.</p> <p>Au cas où il ne vous serait pas destiné, merci de le supprimer et d'en avertir immédiatement l'expéditeur.</p> <p>CONFIDENTIALITY. This email (including attachments, if any) may contain confidential information. It may not be used for any purpose other than that for which it has been sent. If you are not the intended recipient, please delete it and notify the sender immediately.</p> <p>De : Sylvie CABANE Envoyé : vendredi 28 janvier 2022 15:43 À : enquete-public-rd1075@registre-dematerialise.fr Cc :</p>						Les concessionnaires de réseaux seront sollicités comme le prévoient les textes réglementaires relatifs aux autorisations d'intervenir à proximité des réseaux.	
208	Email	28/01/2022 16:39	Eric BONNIER				eric.bonnier.mairiedelamure@	<p>Je me permets d'intervenir en temps qu'élu et vous dire que je soutiens à 200% le projet de travaux de la RD 1075 ce qui permettra aux usagers du Sud Isère de continuer à utiliser cette voie de circulation et ainsi éviter un risque non négligeable de report du trafic routier sur le RN 85 déjà bien sollicité.</p> <p>D'autre part en temps qu'usager occasionnel il m'apparaît tout à fait opportun de procéder à des aménagements de sécurité sur cette portion située entre le col du Fau et le col de la Croix-Haute.</p> <p>Bien cordialement ,</p> <p>Eric BONNIER</p> <p>Maire - Hôtel de Ville de La Mure</p> <p>Conseiller Régional</p> <p>Tel : 04 76 81 50 68</p> <p>e-mail:</p> <p>Mairie de La Mure - Place de la Liberté - 38350 La Mure d'Isère</p>							
209	Email	30/01/2022 15:38	DAPPEL Christophe				dappelchristophe@yahoo.fr	<p>Mon frère résidant dans le passé à Lalley puis aujourd'hui à Mens, j'utilise régulièrement cette RD 1075 pour lui rendre visite et pour circuler sur ce magnifique plateau du Trièves. Quel plaisir d'apprendre qu'un projet de sécurisation d'envergure est dans les tuyaux et devrait prochainement voir le jour !</p> <p>En effet, au-delà de la beauté des paysages qu'elle permet de découvrir, cette route se caractérise également par des points de circulation où règne un sentiment d'insécurité important. Je pense notamment à plusieurs carrefours ou à des tronçons où certains tentent des dépassements osés, à leurs risques et périls ou à ceux des automobilistes venant en face.</p> <p>Cette route étant particulièrement fréquentée, surtout lors des départs et retours de vacances, et notamment par des automobilistes qui n'ont pas l'habitude de la conduite en montagne, tout aménagement pouvant améliorer la sécurité aura son utilité. En attendant, un jour peut-être, la réalisation du tronçon manquant de la A51...</p> <p>Bien cordialement.</p> <p>Christophe DAPPEL</p> <p>2, rue Calémard</p> <p>38350 LA MURE</p>							
210	Web	31/01/2022 10:40	SOUJÉ René			86000		<p>Les enjeux sont bien la sécurité et la fluidité plutôt que le temps de trajet.</p> <p>Le projet me semble répondre à ces deux points tant pour le trafic local que le trafic de transit.</p> <p>Je suis donc très favorable aux propositions d'amélioration contenues dans le projet.</p> <p>Toutefois, je m'interroge sur 3 points :</p> <p>■ Sécurité : la problématique de la grande faune sauvage est étudiée dans le dossier mais il me semble qu'il manque un élément de réponse à ce problème qui touche non seulement les usagers de la routes mais également les riverains, en particulier, les agriculteurs qui constatent chaque année des dégâts à leurs cultures qui, même indemnisés par la Fédération départementale des chasseurs, leur coûte un part de leur production. Il me semble que ce projet devrait permettre de porter ce sujet avec les acteurs concernés (chasseurs, exploitants agricoles, État) pour "mettre sur la table" un plan de chasse permettant de mieux réguler les populations animales, sans les éradiquer, pour améliorer la sécurité routière et la sécurité économique.</p> <p>■ Interface entre la sécurité routière et le développement économique se trouve la couverture téléphonique mobile de la route, en particulier, mais du Trièves, en général. Compte tenu de la topographie, la couverture téléphonique laisse encore à désirer dans certains secteurs du Trièves (tous les opérateurs ne couvrent pas la totalité de l'espace, ou avec une qualité très dégradée). Aujourd'hui, le développement des activités économiques passe par la garantie d'une desserte de qualité par les moyens de communication modernes, que ce soit dans les liens entreprises/fournisseurs, entreprises/clients ou entreprises/collaborateurs (télétravail). L'amélioration du tracé de la RD 1075 m'apparaît comme étant le moyen de réserver des espaces propices à l'installation d'antennes, en concertation avec les opérateurs qui pourront alors proposer des services de bonnes qualité sans avoir à tenter des négociations, parfois difficiles, pour obtenir un espace adéquat.</p> <p>■ Me semble, alors que je pense que l'amélioration de la route ne génère pas une augmentation du trafic importante, il est évident qu'un transfert de véhicules à moteur thermique s'effectuera vers des véhicules électriques. Or il est avéré que l'autonomie d'un véhicule électrique n'a rien de commun avec un véhicule thermique, surtout en zone de montagne. L'aménagement de délaissés et de certaines aires pour y installer des bornes de recharge m'apparaît indispensable.</p>						Cf mémoire en réponse	

211	Web	31/01/2022 10:46	Flore Bouju	maines Saint H	EGREVE   3812	38120	adette@msn.com	Bonjour, Habitante de l'agglomération grenobloise, j'aime parcourir nos régions à vélo en sillonnant les routes qui nous entourent et vivre de belles aventures. Cependant, la RD1075 est trop dangereuse à vélo, et ce n'est pas une bande cyclable séparée par un trait de peinture qui va me rassurer lorsqu'un camion à 80km/h me dépasse, encore moins le long d'une 2x1 voie. Évite donc tout itinéraire demandant de passer sur une portion de la RD1075, isolant au passage plusieurs villages attractifs mais non accessibles hors RD1075 (St Michel les Portes, St Martin de Clieles...) Dans le cadre des nouvelles mobilités, avec le développement du vélo, que ce soit dans les trajets de tous les jours ou pour l'attrait touristique, il me semble indispensable de penser cette RD1075 en y intégrant la sécurisation des vélos. L'office du tourisme du Trièves propose sur son site une brochure de cyclotourisme. 3 itinéraires vélo empruntent la RD1075 sur de longues distances (entre 7km et 10km) : entre St Michel les Portes et Longefonds ainsi que entre le col de Lus la Croix Haute et Clieles. Cf parcours 10-11-12 du document en pièce jointe. D'autres parcours empruntent la RD1075 sur quelques centaines de mètres. Cf parcours 6-7-8-9. Afin d'être cohérent avec cette offre en offrant aux usagers des parcours sécurisés, il est indispensable de sécuriser ces portions de la RD1075. La zone vélo doit être séparée par un terre plein. Merci de prendre en compte ces éléments dans le cadre des travaux de la RD1075. Cordialement, Flore Bouju	Nouvelle	-dematerialise.fr/document/opinionDocume	cf mémoire en réponse
212	Web	31/01/2022 12:35	Anonyme					Dans le document B07 il n'est pas fait mention de l'utilisation des bulletins d'analyse des accidents corporels de circulation (BAAC), les bases de données sur les volumes d'accidents sont pourtant en accès libre sur le site de l'ONISR (https://www.onisr securite-routiere.gouv.fr/) et il revenait au département de faire faire une étude d'accidentalité digne de ce nom par extraction des données concernant la seule RD 1075 (les coordonnées géographiques sont mentionnées dans la base, ainsi que la commune et la route du lieu d'accident corporel). Toujours dans le document B07 on constate que la gendarmerie n'a pas été consulté, or ce sont les enquêtes de police routière qui permettent d'établir la nature et les causes des accidents.  Les données d'accidentologie du doc B03 (p. 111 à 116) sont indicatives : données départementales mélangeant accidents corporels, accidents et interventions des services routiers (donc y compris des perte de chargement, et des débris sur la route), aucune donnée sur la nature et les causes des accidents. Le nombre de véhicules impliqués par accident. On balade le lecteur avec des coupures de presse bien lacrymales rapportant 6 accidents mortels dont 5 par collision frontale, mais ces articles les autres données utilisées sont bien incapables de dire si ces collisions ont eu lieu à l'occasion d'un dépassement, parce que le conducteur s'est endormi, ou bien parce qu'il téléphonait (et pour cause puisque c'est l'enquête de police routière qui établit les circonstances), les articles mentionnent invariablement que les véhicules ont dévié pour une raison inconnue que l'enquête de gendarmerie cherchera à établir. La source fiable était sous le nez d'Ingérop, mais vu qu'Ingérop n'a pas interrogé la gendarmerie on spéculait...  Le département se gargarise de son Plan Vélo à 25 millions et de la mise en place de pistes cyclables dans le cadre du projet, mais ce n'est que la simple application d'une obligation légale. Les pistes déjà existantes sur la RD1075 sont déquasiées toutes l'année, mal déneigées en hiver, couvertes de gravillons repoussés par les véhicules à moteur le reste du temps. Le département a réussi l'exploit de rendre plus dangereux les portions avec pistes cyclables que les portions où il n'y en a pas. Là où il n'y a pas de piste cyclable les gravillons s'évacuent dans les bas coté et je peux rouler sur le marquage au sol de rive, voire un peu à sa droite. Là où il y a des pistes cyclables je suis souvent obligé de me déporter à gauche de la limite de piste, donc là où passent les voitures, pour éviter une crevasse rapide qui me mettrait encore plus en danger. Habitant du canton de Clieles, partisan d'une suite de l'autoroute A51 passant par Lus, je souscrite favorablement à des aménagements améliorant la sécurité sur la RD1075 dont le trafic ne fait que s'accroître et dont il est de plus en plus dangereux de couper les axes à certaines périodes.	Nouvelle		cf mémoire en réponse
213	Web	31/01/2022 13:28	Anonyme								
214	Web	31/01/2022 14:46	Mairie Le PERCY	rue des Comm	LE PERCY	38930	lepercy@wanadoo.fr	Merci de prendre en compte les contributions déposées sur le registre de la Mairie du Percy en pièce jointe.	Nouvelle	-dematerialise.fr/document/opinionDocume	cf mémoire en réponse La vitesse sera limitée à 70km/h à Bonnardel. Le captage pourra être protégé. Le système d'assainissement contribuera à protéger la ressource en eau (ce qui n'est pas le cas actuellement) - point particulier à examiner vis à vis de la source. Le carrefour récemment réalisé au Blancs est conforme aux recommandations techniques du guide d'aménagement des routes principales (ARP) et du guide pour l'aménagement des carrefours interurbains (ACI). Les tournes à droite ne sont pas conformes aux recommandations techniques pour ce type de route. Le Département examinera les conditions d'amélioration du virage pour faciliter les manœuvres de tourne à droite. Le projet ne prévoit pas la rectification des virages des opérations 249 et 251 (emprises, impacts, coût). Le chemin entre Cassevre et Euilllette sera maintenu.
215	Web	31/01/2022 15:00	beltrame coralie			38930		protection de la nature sont très insuffisants. En effet, aucun inventaire floristique et faunistique poussé n'ont été effectués. Si les milieux naturels impactés ne sont pas classés, mis à part un site N2000, on sait très bien actuellement que ce sont les espèces les plus communes, et notamment celles des milieux agricoles peu intensifs comme ceux traversés par la RD1075, qui connaissent les déclins les plus importants à l'heure actuelle en terme de densité de population, nombre de populations et de communautés et que la cause principale en est l'artificialisation des sols, via des projets d'aménagement. L'impact réel du chantier en terme d'emprise sur le sol est d'ailleurs mal calculé (emprise des travaux, stockage des matériaux et des volumes de terres déplacées). Pour "Eviter" l'impact de ces travaux sur les milieux naturels, on peut questionner l'utilité de faire rouler des véhicules à 90 km/h sur une route de montagne. Le choix de développer un axe pour soulager l'autoroute principale de la vallée du Rhône (itinéraire B5) et de favoriser le routier au détriment du ferroviaire (question des camions de plus en plus nombreux sur ce trajet). Si l'objectif est de sécuriser la route faire appliquer au limit de vitesse à 80 km/h est certainement ce qu'il y a de plus effectif. Pour "Réduire" l'impact de ces travaux, un inventaire sérieux, à la bonne saison, s'intéressant à divers groupes serait nécessaire pour identifier les zones à enjeux patrimonial. Il faut noter notamment la richesse entomologique très forte de cette région de prairies de moyenne montagne, à la rencontre des climats méditerranéens et montagnards. Faire participer les gens des communes concernées à ces inventaires serait peut-être un moyen de "sensibiliser les populations locales aux enjeux environnementaux", puisque c'est une des mesures préconisées par l'étude d'impact. Les mesures telles que l'abattage des arbres hors des périodes de nidification des chauves-souris ou le fauchage des talus reviennent en fait à détruire les habitats d'espèces très sensibles et ainsi à assurer qu'elles ne soient plus présentes, ce qui est une anti-mesure de conservation ! Même les mesures de base comme la création de couloir de traversée sécurisée pour la faune ne sont pas clairement définies. Pour "Compenser" l'impact de ces travaux sur les milieux naturels, il ne me par ailleurs il a été monté (cf les études récentes de Guillet et al au Muséum d'Histoire Naturelle sur la séquence ERC), que le principal souci des études d'impact et des mesures prévues dans le cadre d'aménagement de ce type est l'absence de suivi des mesures sur le long terme (à 5 ou 10 ans). Comment mesurer sérieusement l'impact que la modification de cet ouvrage va avoir sur les milieux naturels (cf tous les effets très bien documentés depuis 20 ans de la fragmentation des milieux naturels par les routes, impact sur les corridors écologiques) ? et l'impact que les modifications de comportements des utilisateurs (augmentation de la vitesse et augmentation du trafic prévisibles par simple effet d'opportunité) sur les comportements de la faune et sa survie ? Bref, au-delà du questionnaire légitime de la population sur l'impact de ces travaux sur leur cadre de vie, l'augmentation du bruit, du trafic (et donc des accidents) et de la dégradation de la santé publique liée à l'augmentation de la pollution, il me semble plus que nécessaire de reprendre cette étude d'impact afin de proposer un travail sérieux sur l'impact sur les milieux naturels et de proposer de réelles mesures dans le cadre de la séquence ERC comme l'impose la législation. Habitante du hameau LES LOUBATS à ST MICHEL LES PORTES, je trouve que le croisement pour l'accès à ce hameau est particulièrement dangereux.	Nouvelle		cf mémoire en réponse
216	Web	31/01/2022 15:31	Antequera Leslie	route des Lou	Michel les Port	38650	lntequera@hotmail.fr	En effet, le croisement est situé dans une courbe de la RD1075, au niveau d'un point bas, ce qui incite les véhicules à prendre de la vitesse avant d'aborder la côte qui suit. Ils ne sont pas en mesure de ralentir suffisamment quand un véhicule entre ou sort du hameau. La topographie de la RD1075 rend l'insertion difficile depuis les Loubats, difficulté accentuée par un démarrage en côte très raide, qui oblige à s'insérer sur la RD1075 à faible vitesse.  Les habitants du hameau se sont souvent retrouvés dans les situations dangereuses, l'accident étant évité de justesse. La réalisation d'un tourne-à-gauche pour accéder au hameau en venant de Grenoble me semble nécessaire pour éviter de futurs accidents. Quant à l'insertion sur la RD1075 en direction de Grenoble, elle pourrait être améliorée en permettant de rejoindre directement l'aire de repos depuis le haut de la Route des Loubats. Avoir les "cotés d'ajages" sur la RD1075... ...et mieux adapter ce projet au contexte local et aux enjeux d'avenir "	Nouvelle		Idem 176
217	Web	31/01/2022 16:40	Bret Daniel		ST Martin de Clie	38930	iel_bret@yahoo.fr	Impossible de ne pas reconnaître l'utilité d'une amélioration de la sécurité sur la RD1075 et l'importance de la réduction du nombre d'accidents. Impossible de ne pas reconnaître la globalité du projet, inscrit dans le projet plus vaste d'aménagement des RN85 et RD1075 de Grenoble à Sisteron, en cours d'étude et d'instruction depuis l'abandon de l'A51. Mais à cause de beaucoup d'imprécisions et de lacunes, ce projet est inacceptable dans l'état, doit être repris et amélioré ; Au plan stratégique ou comme au plan technique, ce projet ne doit pas obtenir un "avis favorable" des commissaires enquêteurs sans améliorations notables. Merci de prendre en considération les propositions d'améliorations jointes en PJ. Enfin un projet de sécurisation globale de la RD 1075.	Nouvelle	-dematerialise.fr/document/opinionDocume	cf mémoire en réponse Le Département prend note des propositions faites concernant la longueur des créniaux (249 et 251) ainsi que du pole gare de Clieles. Le service exploitation du Département se tient à disposition pour échanger sur la limitation du tonnage et du gabarit des PL sur les routes départementales secondaires.
218	Web	31/01/2022 17:25	MARTIN DANIEL	JE DES CORDO	CHICHILIANNE	38930	martin1958@orange.fr	Depuis l'arrivée de l'A 51 nous avons vu grossir le flot de véhicules léger et poids lourds sur cette route. Cette réalisation doit permettre à tous de circuler avec plus de sécurité et surtout aux habitants du Trièves qui se sont retrouvés fortement impactés pour sortir ou rentrer chez eux	Nouvelle		
219	Web	31/01/2022 19:56	Cousteix Jean	ute du mont a	Chichilianne	38930	justeix@orange.fr	Le plan manque d'ambition surtout sur le manque d'ouvrage d'art, d'une projection futuriste d'aménagement du territoire, et d'utilisation des énergies nouvelles...si vous voulez en savoir plus et que cela soit une vraie concertation avec des citoyens invités nous a une réunion publique...	Nouvelle		
220	Web	31/01/2022 21:51	boyer gaetan	25 rue du lavo	roissard	38650	inboyer@gmail.com	Bonjour, Suite au projet de "sécurisation" de la RD 75, habitant à Roissard, je relève quelques points de questionnement: 1/ il est dommage qu'il n'y ait pas eu de réunion publique avec une présentation accessible et une confrontation avec le public 2/ questionnement sur l'appel d'air de la circulation comme si on palliait à la non prolongation de l'A51. Plus de dépassement, plus de vitesse, travaux de l'A480 en amont, augmentation de la hauteur des ponts dans la Drôme favorisant le trafic de poids lourds etc... 3/ pas de projets liés à la mobilité dans la transition écologique (aire de covoiturage, réelle piste cyclable...) 4/ emprise artificialisée au sol multipliée 5/ quid des passages de la faune 6/ Une enquête publique beaucoup trop rapide ne laissant pas de place à la réflexion	Nouvelle		cf mémoire en réponse
221	Web	31/01/2022 23:14	Léon Aurélia	1 pl. Mauritius	Maurice-en-Tr	38930	la.leon@laposte.net	Bonjour, Merci de tenir compte des contre-propositions en PJ co-signées par B. Darragon et C. Trombert, également habitant-es de la commune de St Maurice. La D1075 ne peut pas rester en l'état actuel. Vu la circulation, le tracé et les aménagements sont sous-dimensionnés et les risques nombreux. Il faut aménager des créniaux de dépassement, certains croisements dangereux, adoucir certains virages. L'impossibilité de dépasser les véhicules les plus lents (PL, camping car...) entraîne des temps de trajets anormalement longs et crée de l'énerverment pour tout le monde ce qui conduit à des situations dangereuses. Il n'est pas envisageable de réduire le nombre de véhicules sur cet axe, il constitue un axe de délestage par rapport à l'A7 qui est souvent saturée. Dans cette optique, il ne faut pas oublier que le prolongement de l'A51 a été annulé. Précision : l'observation n°221 que j'ai déposée hier (31/1) a pour objet les aménagements prévus sur la commune de St Maurice en Trièves.	Nouvelle	-dematerialise.fr/document/opinionDocume	Compte tenu du trafic supporté par l'axe, de son classement dans le réseau structurant, et de l'environnement immédiat non urbain, un abaissement de la vitesse à 50km/h n'est pas envisagé. La limitation à 50 km/h correspond au réseau routier classé en agglomération. Le CD38 recherchera les solutions techniques les plus économes qui répondent à un problème de sécurité. L'opération proposée est le résultat d'un travail partenarial avec la Commune. C'est la solution qui avait été proposée et partagée à la concertation. Le Département est prêt à poursuivre les échanges pour optimiser le projet. Les possibilités de dépassement sur la partie Iséroise représentent avant travaux moins de 5% de la longueur de l'itinéraire alors que la doctrine technique nationale recommande que les dépassements soient possibles en sécurité sur 25% de la longueur. Compte tenu des contraintes géotechniques, topographiques, foncières et financières, les possibilités d'implantation des créniaux sont très limitées. Le Département s'est donc appuyé sur un diagnostic routier qui a mis en évidence les défauts de l'axe et la dangerosité de certaines portions. Les études conduites en concertation avec les élus locaux ont permis d'identifier les zones les plus favorables pour implanter des créniaux de dépassement. Le besoin de contournement routier du village pour permettre la desserte du silo n'a pas été évoqué lors de la concertation. Une nouvelle infrastructure permettant la desserte poids lourds aurait des impacts significatifs à évaluer (contournement sud de Saint Maurice à préciser). Inscription 254 : les propositions seront examinées.
222	Web	01/02/2022 08:25	Piquet Vincent	6 rue de la Tre	Pontcharra	38530	v.piquet@laposte.net	Il faut aménager des créniaux de dépassement, certains croisements dangereux, adoucir certains virages. L'impossibilité de dépasser les véhicules les plus lents (PL, camping car...) entraîne des temps de trajets anormalement longs et crée de l'énerverment pour tout le monde ce qui conduit à des situations dangereuses.	Nouvelle		cf mémoire en réponse
223	Web	01/02/2022 09:08	Léon Aurélia	1 pl. Mauritius	Maurice-en-Tr	38930	la.leon@laposte.net	Bonjour, Par le présent, je souhaite exprimer mon soutien au projet de travaux sur la RD 1075. La sécurisation de ce secteur me paraît absolument primordial pour tous les usagers du Sud Isère. De plus, cela permettrait, sans aucun doute de limiter le report des flux de circulation sur la RN95.	Nouvelle		Idem 221
224	Email	31/01/2022 09:36	Mary TRAPANI				mary.trapani.lamure@gmail.com	Bien cordialement, Mary TRAPANI	Nouvelle		
225	Email	31/01/2022 17:06	Alain LUC				alain.luc@alsatis.net	Bonjour, Il m'arrive fréquemment d'emprunter cette RD 1075. Entre le col du Fau et le col de Lus La Croix Haute la route est dangereuse car peu de zone de dépassement. A la vue du trafic tant en semaine, qu'en WE, qu'en période de vacances il est illusoire de penser doubler en toute sécurité (camions, camping-car et même tracteurs agricoles). Le projet de travaux me semble aller dans le bon sens afin d'améliorer la sécurité de Tous et le confort de conduite. Bonne réception, cordialement, Alain LUC	Nouvelle		



226	Email	31/01/2022 17:23	Nadine BARI			nadine.bari@orange.fr	Bonjour, Personnellement j'emprunte plus la RN85 que la RD1075, néanmoins la sécurisation de celle-ci me semble indispensable car je ne voudrais pas qu'à terme, il y est un report de flux sur une nationale déjà très utilisée au quotidien. Je vous remercie de prendre ma remarque en considération. Cordialement Nadine BARI							Nouvelle	
227	Email	01/02/2022 08:30	F.GIRARDOT			girardotfred38@gmail.com	Je suis utilisateur régulier du tronçon Grenoble/ Monestier, et plus occasionnellement au-delà de monestier pour des déplacements vers le sud. L'information de futurs travaux pour améliorer cet axe est une bonne nouvelle, d'autant plus s'ils permettent d'améliorer la sécurité pour qu'elle soit au même niveau partout le long de cet axe. Le tronçon vif/ monestier avait été remis à niveau pour partie au droit des travaux de l'autoroute A 51, donc plutôt sur la zone Aval. Pour la zone amont ce serait un réel bénéfice qu'elle soit améliorée. D'autant qu'elle dessert toute la population locale, et celle du Trièves. Au-delà de monestier jusqu'au col de Lus la croix haute une meilleure sécurisation des carrefours peut-être ? D66/ D1075, D252a/D1075... Ajouter à cela que l'amélioration entrainera aussi une augmentation de l'attraction touristique de cet axe déjà emblématique.  F.GIRARDOT 189, route des Miards 38350 ST laurent en Beaumont.						Nouvelle	-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52052	
228	Web	01/02/2022 11:53	Anonyme				Tout à fait favorable à ce projet sur un axe routier très fréquenté et dangereux. Le nombre d'utilisateurs de cet axe est très élevé et de nombreux camions, camping cars ou en moindre mesure tracteurs conduisent à des risques élevés d'accidents, surtout en période de vacances. Je ne suis pas contre les axes vélo, mais je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de cyclistes utilisant cet axe en regard de la circulation automobile intense. Il serait plus intéressant pour les cyclistes de créer des itinéraires vélo sur des axes parallèles passant par les différents villages.							Nouvelle	
229	Web	01/02/2022 17:00	Odier Francis	» Bir Hakeim	Grenoble	38000	fre@fne-aura.org	En pièce jointe : contribution de France Nature Environnement Isère Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle	cf mémoire en réponse Pour ce qui concerne l'évaluation, le code de l'environnement ne précise pas le moment où cette évaluation doit être publiée. Pour le projet de sécurisation de la RD 1075, le Département prévoit de publier cette évaluation post-enquête lorsque le projet sera définitivement stabilisé. Compte tenu des contraintes géotechniques, topographiques, foncières et financières, les possibilités d'implantation des créneaux sont très limitées. Le Département s'est donc appuyé sur un diagnostic routier qui a mis en évidence les défauts de l'axe et la dangerosité de certaines portions. Les études conduites en concertation avec les élus locaux ont permis d'identifier les zones les plus favorables pour implanter des créneaux de dépassement. Enfin, le rapport entre l'intérêt et le coût de l'aménagement a également été pris en compte. Le Département s'engage à poursuivre les réflexions sur l'opération 212 au regard de ses impacts et du bénéfice coût/avantage. Les impacts au sens de la réglementation ne sont pas étudiés au stade étude préliminaire-concertation. On ne peut donc pas établir une comparaison exhaustive entre 2019 et 2021 si ce n'est sur le coût des travaux.
230	Saint Maurice	25/01/2022 09:06	Les amis de Vaulserre					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle	-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52088
231	Saint Maurice	25/01/2022 09:18	PICOT Michel					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle	idem 221. Des solutions seront recherchées dans la mesure où le périmètre DUP pourrait être modifié.
232	Saint Maurice	25/01/2022 10:12	Mr et Mme Court					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle	Le créneau 10 a été demandé lors des réunions de concertation avec la profession agricole et le conseil municipal. Le Département est prêt à poursuivre les échanges pour optimiser le projet.
233	Saint Maurice	25/01/2022 11:08	Mr et Mme Pelletier					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle	Opération 255 : Le Département est prêt à poursuivre les échanges pour optimiser le projet.
234	Mairie du Peri	20/01/2022 14:03	FLORIET Patricia											Nouvelle	Opération 255 : Le Département est prêt à poursuivre les échanges pour optimiser le projet. idem 180
235	Mairie du Peri	20/01/2022 14:18	HAROLD J-P											Nouvelle	Idem 214. Le carrefour récemment réalisé au Blancs est conforme aux recommandations techniques du guide d'aménagement des routes principales (ARP) et du guide pour l'aménagement des carrefours interurbains (ACI). Les tournes à droite ne sont pas conformes aux recommandations techniques pour ce type de route. Le CD38 examinera les possibilités d'amélioration pour faciliter la manœuvre dans un espace très contraint.
236	Mairie du Peri	20/01/2022 14:39	HAROLD S.					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle	cf mémoire en réponse + Idem 214.
237	Mairie du Peri	20/01/2022 15:00	PUJIN ERIC					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle	Idem 214.
238	Mairie du Peri	20/01/2022 15:12	LE DOUARIN Benjamin					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle	Idem 214. Les accès seront maintenus et accessibles aux engins agricoles.
239	Mairie du Peri	20/01/2022 15:33	DESBOIS Fabian					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle	-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52088
240	Mairie du Peri	20/01/2022 15:48	ANDRIOT Martine					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle	cf mémoire en réponse
241	Courrier	27/01/2022 10:14	Zahm Nicole					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle	Les sources et l'alimentation continue en eau seront maintenues.
242	de Monestier-	27/01/2022 10:39	IDAN Benoît et BARILLARI Sharon					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle	cf mémoire en réponse
243	de Monestier-	28/01/2022 10:06	AMORISON Annick					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle	cf mémoire en réponse
244	Mairie de Clell	27/01/2022 10:03	MORIN Capucine											Nouvelle	Le périmètre de l'enquête publique a été arrêté par l'autorité organisatrice (Préfecture de l'Isère). Le traitement de la partie iséroise indépendamment des autres sections de l'axe a été partagé avec les 2 préfets de région et les préfets des 4 départements concernés. Les éléments contextuels (programme RD1075-RN85) sont rappelés pièce A-p10.
245	Mairie de Clell	27/01/2022 10:24	FANTINI Jean					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe. Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe. Chauffeur de taxi et habitant la commune de Chichilliennes. l'utilise quotidiennement et de manière très répétée la rd.						Nouvelle	Pris en compte transmis au service des biens départementaux.
246	Web	01/02/2022 21:12	Pige Johann	Bernardière	Chichillienne	38930	renoble@gmail.com	Il faut que les améliorations proposées soit mis en place à fin d'assurer la sécurité des usagers au quotidien de la rd.  Je valide complètement ce projet et j'espère qu'il aboutira. Je ne suis pas favorable à ce projet d'aménagement et particulièrement contre tout ce qui contribuera à amplifier et accélérer le trafic.						Nouvelle	
247	Web	02/02/2022 01:43	Gallet Anne		Mens	38710	-gallet38@orange.fr	Les habitants du Trièves s'efforcent depuis plusieurs décennies d'en faire un territoire « en transition », un territoire résilient face aux difficultés qui s'annoncent : rarefaction des énergies fossiles, changement climatique, perte de biodiversité, augmentation des coûts d'approvisionnement et difficultés sociales. Le Trièves cherche des solutions, s'organise, progresse, et donc oui, ses habitants résistent à un projet d'aménagement routier qui va à l'encontre de leurs efforts. Ils ne résistent pas par goût d'un retour à la vie préhistorique mais parce qu'ils veulent préserver une terre habitable.  La montagne alpine est déjà très impactée par le réchauffement climatique. Tout son écosystème est fragilisé. Il est donc urgent de protéger nos zones de montagne et d'éviter tout ce qui pourrait accélérer leur détérioration. On glorifie le Trièves pour la beauté de ses paysages, mais la nature n'est pas un produit de consommation ; elle contient toutes nos ressources vitales.  Aujourd'hui, tous les avis éclairés concordent : il faut réduire et ralentir le trafic automobile et arrêter d'artificialiser les sols. Les collectivités et les élus ont un rôle essentiel à jouer : donner l'exemple, expliquer et convaincre. Ce n'est pas en méprisant les approches écologistes qu'elles feront évoluer les mentalités et les pratiques. Au contraire, ce faisant elles encouragent et légitiment la résistance au changement et la défiance.  Certains automobilistes se croient encore maîtres de tout : du volant, de la route, du temps, de la nature. Ceux-là, aucun aménagement ne les satisfera vraiment : après avoir gagné 5 minutes sur leur temps de trajet, ils voudront en gagner 5 autres, et encore 5 de plus. Et tant pis si pour les satisfaire il faut raser les montagnes, tracer des routes au cordeau, mettre des grillages de 5 mètres de haut pour empêcher la traversée des chevreuils et des sangliers, contraindre les riverains à des détours de 10 km, interdire la route aux cyclistes, dévaster des forêts, polluer les nappes phréatiques, etc. Le propre de l'autoroute, c'est ça : tout pour le transit, et l'abandon de la vie tout autour.  Cette logique du transit résulte aussi d'une logique économique de délocalisation : forcément, plus on délocalise l'agriculture et l'industrie hors de nos frontières, plus il faut ensuite de poids lourds et de routes pour ramener ici des produits consommables. Ce système n'est pas seulement destructeur de nature vitale, il est aussi très fragile car trop dépendant des énergies fossiles qui ne feront que se raréfier. C'est pourquoi les habitants du Trièves cherchent à revenir à une production et une consommation la plus locale possible, et qu'ils ont pour cela besoin de leurs terres, leurs forêts, leurs ressources en eau.  Le Département fait valoir la sécurité des usagers. Mais au volant d'un engin de 600 kilos à 40 tonnes, sur une route de montagne traversant une campagne habitée (par des gens et des animaux), la seule manière de ne pas prendre de risques et de ne pas en faire prendre aux autres, c'est d'admettre les règles de prudence et la nécessité de prendre son temps : un changement d'état d'esprit – après toutes ces décennies de voitures-reines 1 – que les collectivités peuvent accompagner et valoriser. Elles ne doivent pas céder à ceux qui veulent une nature entièrement soumise et technologisée car la nature vitale ne s'en remettra pas. Et nous, humains, non plus.  Le Département promet aussi l'essor économique du Trièves grâce à l'aménagement de la route. Mais en quoi cela correspond-il aux aspirations locales ? Si les habitants du Trièves voulaient des flots de touristes, un Center Parc et des hypermarchés, ça se saurait ! Des transports en commun pour aller de village en village et se rendre dans les gares, des pistes cyclables, des aides à la création de projets locaux, de petits commerces, du foncier pour de nouvelles installations agricoles, le maintien des services publics... là oui, le Département pourrait apporter une aide vraiment utile.  En réalité, ce projet d'aménagement n'est pas conçu pour le Trièves. Les travaux déjà réalisés et ceux projetés n'ont pas été pensés pour répondre aux besoins locaux mais pour faciliter le flot des véhicules en transit. Donc pas pour eux.					Nouvelle	cf mémoire en réponse	
248	Email	01/02/2022 09:50	Michel TOSCAN				toscan.michel@wanadoo.fr	La 1075 est la voie qui relie le département de l'Isère au sud est de la France. Il est important de sécuriser cet axe pour les touristes et les locaux du Sud-Isère, et pour éviter un report de flux sur la RN85 qui a des tronçons très difficiles à circuler.  Ces deux axes doivent être complémentaire pour la desserte du sud dauphiné en sécurité.  Michel TOSCAN Maire de Prunières					Nouvelle		
249	Web	02/02/2022 12:09	GONTARD PIOT Patricia	hemins de Egu	monestier du Peri	38930	winy@hotmail.com	Vice Président du TE 38 territoire Matheysine Trièves. Habitant aux Egualiettes, Monestier du Percy, 38930, nous empruntons régulièrement le départementale 1075. Tourner à Droite direction chemin des Egualiettes venant de Grenoble est très dangereux souvent les voitures et surtout les camions ne ralentissent pas ! Il serait souhaitable d'élargir l'accès afin de circuler plus aisément. Pour aller à dans notre village à pied ou en vélo, en l'état actuel c'est périlleux. Une tante a d'ailleurs perdu la vie en circulant à pied !!! Je propose la continuité du chemin communal derrière Pizzart jusqu'à l'aire de repos voir niveau Casseyre , pour les piétons et cyclistes ou autres. Une départementale n'est pas une autoroute ni une nationale, le critère vitesse ne devrait pas l'emporter sur la sécurité. La Continuité des pistes cyclables est essentielle. Il serait judicieux également de prévoir un revêtement phonique adapté pour nous épargner les nuisances sonores . En vous remerciant de prendre bonne note Cordialement Patricia PIOT GONTARD					Nouvelle	cf mémoire en réponse Les liaisons cycles / piétons pourront être examinées sur le secteur en lien avec la Commune de Monestier du Percy qui s'est déjà manifestée sur le sujet.	

250	Web	02/02/2022 14:00	trombert christophe	place Mauriti	Maurice en Tr	38930	trombert@orange.fr	<p>A la p. 111 pièce B3 il est dit que les données d'accidentologie ont été fournies par le département de l'Isère. Et que « les services d'exploitation » dénombrent 281 accidents, composés « d'accidents corporels », « d'accidents matériels » et de mystérieuses « interventions ». Parmi ces 281 accidents, 67 auraient fait des blessés.</p> <p>La pièce précise à la même page qu'il y aurait eu selon le département 34 blessés entre 2016 et 2020 mais que les services de l'Etat n'en comptent que 25 durant la même période, c'est le seul point de comparaison entre des données départementales qui sont non publiques et dont la nomenclature n'est pas précisée, et les données de l'Etat qui elles sont vérifiables et dont la nomenclature est connue.</p> <p>Plusieurs questions :</p> <p>1) Pourquoi les données des gendarmeries locales et des pompiers n'ont pas été utilisées ?</p> <p>2) Pourquoi avoir privilégié une base de données des services d'exploitation de la route qui ne peut pas être consultée par le public contrairement aux statistiques de la sécurité routière qui sont consultables et vérifiables sur le site de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière ?</p> <p>3) Le document prétend que la source départementale est plus fiable car ses services se déplaceraient sur tous les accidents. Pour le département il y a donc 36% de blessés en plus que ce que comptabilisent les services de l'Etat. Mais en quoi les services de voirie, en charge de l'entretien des routes, seraient compétents au même titre que les pompiers, le Samu et la gendarmerie pour juger s'il y a eu des blessés graves, ou des blessés légers ou pas de blessés du tout ? Depuis quand la voirie est compétente et habilitée à rendre un avis médical ?</p> <p>4) Le document dit à la p. 111 que parmi les accidents ont aussi été comptés des « interventions » des services de voirie qui ne sont pourtant ni des "accidents corporels", ni des "accidents matériels". De quoi s'agit-il alors ? Est-ce que sont comptés dedans les pertes de chargement, les ramassages de cadavres d'animaux écrasés ou le dégageant de véhicules bloqués par la neige ? Si c'est le cas l'étude d'accidentalité ne veut rien dire.</p> <p>5) Sur ces soi-disant 281 accidents, quel est la part des collisions, des collisions frontales et des collisions frontales à l'occasion d'une manœuvre de dépassement ?</p> <p>6) Sur ces soi-disant 281 accidents combien ont eu lieu par temps de brouillard, combien en situation de chute de neige, combien en présence de verglas ou de neige sur la route ?</p> <p>7) P. 111 le document fait une comparaison entre les données départementales concernant les accidents sur la RD 1075 avec les données de l'Etat sur les routes départementales hors agglomération afin de calculer un ratio tués/km.</p> <p>Cette approche ignore les travaux de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière qui montrent que le réseau des routes nationales et des routes départementales principales bidirectionnelles hors agglomération concentre les accidents du fait de leur fréquentation élevée. À la page 39 du rapport 2018 de l'ONISR « L'état de la sécurité routière en France (https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-09/Bilan%20de%20l'accidentalit%C3%A9%20de%20la%20RD%20hors%20agglom%C3%A9%202018.pdf) ». Il est indiqué que le réseau de routes départementales principales hors agglomération et bidirectionnelles de l'Isère concentre 73% des tués alors qu'il ne représente que 27% du kilométrage total de routes départementales hors agglomération. Les chiffres fournis à cette même page du rapport ONISR permettent de calculer le nombre annuel moyen de décès par kilomètre de réseau départemental principal et bidirectionnel en Isère sur une période de 5 ans : nombre de tués sur 5 ans divisé par nombre de kilomètres de réseau divisé par 5 années, soit 95/1248/5 = 0.00152 tué par kilomètre et par an.</p> <p>La RD 1075 fait aussi partie du réseau de RD principales hors agglomération et bidirectionnelles de l'Isère. Les données de la P. 111 permettent le même calcul sur une période de 5 ans pour comparaison de la dangerosité supposée : nombre de tués sur 5 ans sur la section de RD1075, divisé par le nombre de km de la section divisé par 5 années, soit 3/32/5 = 0.00187 tué par kilomètre et par an.</p> <p>Exprimé sur 32 km cela veut dire que la RD 1075 est à 0,6 tués pendant que les autres RD de réseau principal Iséroise sont à 0,49 tués. Ecart non significatif vu qu'on raisonne à partir d'effectifs de tués en Isère sur rd bidirectionnelle hors agglomération sur 5 ans qui n'atteignent même pas la centaine. Autrement dit, contrairement à ce qu'affirme l'étude d'impact, cette route n'est pas spécifiquement dangereuse. Vu qu'il s'agit d'une route de montagne soumise à aléa climatique il est même étonnant qu'il n'y ait pas significativement plus de tués sur cette route par rapport au reste du réseau principal Isérois.</p> <p>En conclusion, pour justifier les créniaux de dépassement encore faut-il démontrer qu'il y a des accidents à l'occasion de dépassements, c'est un peu la base. La demande d'utilité publique repose sur l'impératif de sécurisation, or si le département est incapable de démontrer la dangerosité de cette route la demande d'utilité publique s'effondre. J'attends donc des réponses précises à ces questions qui serviront sinon d'angle pour attaquer le projet au tribunal.</p>	Nouvelle				cf mémoire en réponse	
251	Web	02/02/2022 16:21	Les Lichens ...					<p>Merci de prendre en compte l'observation suivante ("Balade goudronnée sur l'ancienne RN 75") visant à montrer que le projet soumis à enquête publique ne tient aucun compte des conséquences sur la RD 1075 et sur les comportements routiers actuels, des rectifications de tracé ayant touché la RN 75 en 1966 et 1974.</p> <p>Plusieurs hectares de l'ancienne route sont restés en l'état et ces zones goudronnées qui côtoient le tracé actuel ne sont pas prises en compte dans l'analyse.</p> <p>L'étude des segments de l'ancien tracé peut aider à l'estimation de l'impact écologique (les vieux segments peuvent nous renseigner sur la persistance des polluants, le ruissellement routier). Elle peut permettre de savoir quelles espèces arrivent à s'adapter à cet environnement dégradé (et quels déséquilibres cela induit dans la faune et la flore). Prendre en compte ces segments dans la réflexion sur les déplacements pourrait même permettre de faire quelque chose d'utile de ces zones goudronnées (des pistes cyclables sur site propre par exemple).</p> <p>De même il n'est fait aucune analyse des conséquences des rectifications de virage de 1966 et 1974. On nous dit que le problème aujourd'hui serait la dangerosité des dépassements, or ce sont ces modifications de 1966 et 1974 qui ont entraîné le "besoin" de dépasser par la création de quelques lignes droites et de plusieurs courbes moins serrées. On a rendu cette route de montagne permissive, ça ne serait jamais venu à l'idée de quelqu'un de tenter de doubler auparavant.</p> <p>Cordialement.</p> <p>Nous sommes des utilisateurs réguliers de la RD 1075 et espérons depuis longtemps un aménagement de cette route.</p> <p>Nous sommes favorable aux types d'aménagements proposés.</p> <p>Les aménagements des carrefours nous paraissent être des éléments de sécurisation et de fluidification du trafic.</p> <p>La création de créniaux de dépassement est une nécessité pour les mêmes raisons.</p> <p>Espérons que la portion jusqu'à Sisteron sera à son tour aménagée par les départements concernés.</p>	Nouvelle				cf mémoire en réponse	
252	Web	02/02/2022 17:46	Perrin Danielle & Marc	Les Oches	Chichillanne	38930	e.perrin43@orange.fr	<p>Nous sommes des utilisateurs réguliers de la RD 1075 et espérons depuis longtemps un aménagement de cette route.</p> <p>Nous sommes favorable aux types d'aménagements proposés.</p> <p>Les aménagements des carrefours nous paraissent être des éléments de sécurisation et de fluidification du trafic.</p> <p>La création de créniaux de dépassement est une nécessité pour les mêmes raisons.</p> <p>Espérons que la portion jusqu'à Sisteron sera à son tour aménagée par les départements concernés.</p>	Nouvelle					
253	Web	02/02/2022 22:52	DOUILLET Madeleine	chemin de la Co	ARTIN DE LA C	38650	do.douillet@free.fr	<p>Je suis CONTRE :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ce choix d'encourager le développement du trafic routier avec de nombreuses portions à 3 voies (1/3 de la distance entre les 2 cols), qui est contraire à la maîtrise du réchauffement climatique</li> <li>- ce projet qui va aboutir à une augmentation du trafic de transit, en particulier des camions grâce aux travaux de recalibrage des ponts au sud du département et ceux au niveau de l'agglomération grenobloise de l'A480 et du rondou. Ce point n'a pas été pris en compte dans l'étude d'impact environnementale.</li> <li>- Celle-ci semble biaisée par les dates et heure où le trafic a été pris en compte, au mois d'octobre, entre 9 et 10 h, qui ne sont pas représentatives de la circulation des week-ends, jours fériés et vacances d'été.</li> <li>- en raison de la concertation avec les habitants du Trièves, qui a été soit inexistante, soit mal diffusée, de nombreux habitants n'ayant pas eu d'informations.</li> <li>- l'absence de réflexion autour des alternatives au tout voiture : lien de la RD 1075 avec les transports en communs, les plates-forme de co-voiturage.</li> </ul> <p>Je suis POUR :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'aménagement des accès aux villages, hameaux, chemins avec des "tournes à droite et à gauche", des voies de décélération et d'accélération, comme éléments de sécurisation</li> <li>- limiter l'emprise au sol des aménagements par l'abandon de 8 des 10 voies de dépassement, ce qui va dans le sens de la préservation de la bio-diversité.</li> <li>- limiter la vitesse dans les secteurs reconnus dangereux</li> <li>- créer une vraie voie de circulation cycliste sécurisée le long de la RD 1075 ou à proximité, comme le préconise le Vice-président du Conseil Départemental en charge de la transition écologique.</li> <li>- prévoir plus d'équipements anti-bruits sur les secteurs exposés</li> <li>- élargir le projet aux nouvelles mobilités : prévoir des zones de co-voiturage, des parkings vélos et voitures près des arrêts de bus, ...</li> </ul> <p>En conclusion, la route 1075 est une route départementale, de montagne qui doit être aménagée à l'échelle de ses habitants aussi, et non pas seulement pour les véhicules en transit.</p>	Nouvelle				cf mémoire en réponse	
254	Web	03/02/2022 08:29	Bidaud Adrien		Grenoble		adrien.bidaud@gmail.com	<p>Bonjour,</p> <p>Habitant Grenoble et originaire des Alpes de Haute Provence, je suis un utilisateur régulier de la D 1075 que j'utilise aussi lors de déplacements professionnels pour me rendre à Cadarache.</p> <p>Je suis particulièrement sensible aux questions de sécurité car une collègue est décédée l'an dernier sur cette route. Cette route avait déjà mauvaise réputation dans mon équipe de travail car il y a une vingtaine d'années, des collègues y ont eu un accident impressionnant heureusement sans blessés.</p> <p>Les grands objectifs des aménagements proposés me semblent bons et se traduisent dans le projet proposé : amélioration de la sécurité au bénéfice des trafics locaux ou inter-régionaux, prise en compte des besoins des activités locales, en particulier agricoles. Enfin, pour avoir eu l'occasion de voir une biche agoniser sur la route suite à une percussio avec un véhicule (sans blessés humains), je me réjouis de l'attention portée pour rendre la route plus perméable aux animaux, ainsi que le soin apporté au traitement des eaux.</p> <p>Le projet fera un effort important pour rendre la route moins inconfortable aux cyclistes. C'est une bonne chose au vu du potentiel touristique exceptionnel et des vues époustouflantes du parcours. Pour avoir fait un tout petit segment entre la gare de Celles-Mens et St Michel des Portes, pourtant déjà vaguement aménagée, je ne peux que très fortement décourager les cyclistes à emprunter actuellement cet itinéraire pourtant magnifique et propice au vélo avec un faible dénivelé. J'y reviendrai plus bas.</p> <p>Je suis étonné que le coût des projets ne soit pas du tout discuté. Il s'agit pourtant d'un engagement public important réalisé avec l'argent de tous les contribuables pour relativement peu d'usagers. Si à titre personnel, j'en serais un utilisateur privilégié, je comprendrais que d'autres secteurs du département se posent des questions sur l'utilisation de leur argent. C'est la même question que je me pose pour les travaux visiblement pharaoniques entrepris sur la liaison ferroviaire. J'aimerais emprunter plus souvent les transports en commun sur l'itinéraire, mais leur gestion est catastrophique. C'est impossible pour un usager de trouver les horaires, quand le train et le bus circulaient, il arrivait souvent que malgré leurs faibles nombres respectifs ils partent quasiment aux mêmes heures et se fassent concurrence ! De part le caractère inter-régional, l'information est difficilement accessible. Enfin, la dernière fois que je l'ai utilisé, le bus est tombé en panne à Celles-Mens ! Le coût de la mise au normes de la voie ferroviaire m'est inconnu, je me demande si il est délibérément caché ! On m'a dit qu'il se chiffrait en dizaines peut être plus de 100 Millions d'Euros pour à peine 100 000 voyageurs par an ! J'imagine que l'argent aurait pu permettre de faire rouler des fréquences de bus largement plus soutenues pendant des décennies, qui m'aurait souvent permis de ne pas prendre mon véhicule personnel... Mon rêve est que la voie soit transformée en une voie cyclable. Avec son parcours surélevé en balcon sur le Trièves, passant sous le Mont Aiguille avec ses vues sur le Vercors, le Dévoluy et les Ecrins, complètement sécurisé car séparé de la route, un itinéraire cyclable entre Veynes et Monestier de Clermont, bien desservies en transport en commun pourrait être une attraction exceptionnelle reconnue à l'international, avec des retombées économiques du tourisme importantes. Les bandes cyclables proposés seront assurément un point positif, mais ne permettront une utilisation que par les sportifs rapides et pas par les groupes avec une pratique loisirs et les familles en randonnées.</p> <p>Je suis très impressionné par la qualité du travail de préparation de l'enquête que l'on voit dans les documents mis à disposition du public. La prise en compte de l'avis des riverains est importante et semble avoir contribué à améliorer le projet. Bravo aux équipes techniques.</p> <p>Bonne journée,</p>	Nouvelle					
255	Web	03/02/2022 09:04	Anonyme					<p>Bonjour, j'emprunte cette voie régulièrement et je la trouve très dangereuse vue la densité de la circulation et le nombre de poids lourds. Aménager les carrefours sécurisera les entrées et sorties sur cette voie pour les personnes qui l'utilise tous les jours, et les créniaux de dépassements éviteront que les conducteurs de voitures qui dépassent n'importe comment car excédés de ne pas pouvoir doubler les poids lourds dans de bonnes conditions, pourront le faire en toute sécurité. Je pense qu'il y aura pas beaucoup plus de circulation sur cette voie car la distance n'est pas raccourcie et nous ne mettrons pas moins de temps pour faire cette distance. Je trouve que c'est une bonne chose, pour la sécurité routière et pour l'avenir, améliorer nos infrastructures routières existantes comme la D1075 est primordiale surtout en zone montagneuse.</p>	Nouvelle					
256	Mairie de Clell	01/02/2022 09:58	PRAYER Patrice					<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p>	Nouvelle					L'objectif est bien d'augmenter les distances de visibilité depuis la voie principale et la voie secondaire, de rendre plus compact et lisible l'aménagement. La position et la géométrie du carrefour pourront être réexaminées dans les études ultérieures.
257	Courrier	01/02/2022 10:18	Département de l'Isère					<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p>	Nouvelle					cf mémoire en réponse
258	de Monestier-	02/02/2022 09:59	JOUBERT Gisèle					<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p> <p>Bonjour</p>	Nouvelle					cf mémoire en réponse
259	Web	03/02/2022 10:35	COLIN de VERDIERE Emmanuel	- 5 place Bir H	GRENOBLE	38000	mt@adtc-grenoble.org	<p>vous trouverez en pièce jointe et sur le lien https://www.adtc-grenoble.org/wp-content/uploads/2022/02/contribution-ADTC-EnquetePublique-220201-RD1075.pdf la contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement, association de piétons, cyclistes et usagers des transports en commun dont le périmètre couvre l'ensemble du sud-Isère.</p> <p>Emmanuel COLIN de VERDIERE Président de l'ADTC - Se déplacer autrement</p>	Nouvelle				cf mémoire en réponse	
260	Mairie de Clell	27/01/2022 11:44	Picot Michel					<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p> <p>Petits entrepreneurs du Trièves, et fiers de l'être, nous sommes avec nos collaborateurs très sensibles à ce nécessaire aménagement de la RD 1075 pour plusieurs raisons.</p>	Nouvelle					ent/download/52158http://www.registre-de-ldem 231
261	Web	03/02/2022 11:38	Morize frankc	la croizette	CLELLES	38930	morize@yahoo.fr	<p>Le trafic s'intensifiant, cette route est devenue dangereuse et malheureusement mortelle.</p> <p>L'aménagement devra impérativement préserver des zones d'accès (trond points, dégagements...) ralentissant le trafic aux abords des croisements, avec la RD7 nous concernant.</p> <p>Cette "nouvelle route" participera selon nous à un développement économique et touristique équilibré. Le rayonnement et l'image du Trièves en dépendra si cet axe sait sécuriser et réguler les flux, fluidifier la circulation et la rendre ainsi plus agréable, y compris pour ses habitants et ses entreprises qui devraient également en bénéficier.</p>	Nouvelle					



280	Email	04/02/2022 14:52	Hugouneq Cyril					<p>? ?Bonjour,</p> <p>Le projet est censé se baser sur la sécurité des usagers mais il ne se base pas sur la méthode SURE malheureusement. Il n'est jamais dit comment les aménagements vont améliorer la sécurité des usagers. Les voies de doublement vont certes permettre de doubler d'éventuels véhicules lents, mais ce n'est pas la panacée non plus. L'utilisation de l'augmentation des chiffres de morts sur la route sans étude de la cause et pour justification des travaux est incohérente, si au moins il y avait une étude sérieuse qui montre les causes de cette augmentation des décès et qui propose une solution alors ce projet serait cohérent. Ici ce n'est pas le cas. Enfin il n'y a que peu de considération pour les mobilités douces sur une route où il y aura des tronçons envisagés à 90km/h, les vélos ne se sentiront pas en sécurité et décourageront donc de leur utilisation.</p> <p>Concernant les impacts sur le transport, il n'est en rien envisagé des aménagements pour les transports en commun.</p> <p>Il est assez étonnant de voir le département investir autant d'argent dans un modèle qui consomme beaucoup d'énergie individuellement alors que les coûts actuellement de l'énergie sont en train d'exploser. Il serait plus judicieux pour le pouvoir d'achat des populations concernées d'investir dans les transports en commun tels que le train qui serait moins coûteux pour la communauté.</p> <p>Il y a également la pollution environnementale qu'elle soit sonore ou de l'air qui devrait être impactée par ces tronçons qui visent donc à développer l'économie et le tourisme donc qui vise à plus de passage. Ce passage augmentera donc la pollution de l'air et la pollution sonore, cette dernière pourrait donc impacter la faune locale. Encore une fois un moyen comme le train et le fret qui est électrifié à 100% permettrait de garder une qualité de l'air et d'éviter une pollution sonore due à l'augmentation du trafic.</p> <p>Il n'y a aucune étude sérieuse d'impact sur le trafic de ces voies de doublement et de fluidification du trajet, les expériences nationales montrent que cela fait toujours un appel d'air pour plus de trafic.</p> <p>Dans l'étude environnementale et de pollution il n'y a pas de prise en compte des travaux eux-mêmes.</p> <p>Enfin l'argent du département n'est pas tournée pour la transition écologique et c'est bien triste de dépenser autant d'argent dans un projet qui s'avèrera cher pour le contribuable vu que les coûts en terme de santé, de qualité de vie, et de coûts d'énergie pour se déplacer vont augmenter (plus de voitures donc plus d'essence/énergies consommées...). La logique voudrait d'investir dans un projet qui serait peu coûteux pour le contribuable en terme d'énergie par individu, mais non ce sont les mêmes lobbys qui proposent plus de tout voiture...</p> <p>Cette étude d'impact n'est pas professionnelle et sérieuse pour un projet de plusieurs dizaines de millions d'euros. Il serait plus honnête de proposer aux citoyens un travail plus abouti avec tout simplement la diligence professionnelle qu'il mérite.</p> <p>Cordialement.</p> <p>Hugouneq Cyril 2 place du commandant Nal</p>	Nouvelle				cf mémoire en réponse
281	Email	04/02/2022 22:08	Anonyme					<p>Bonjour,</p> <p>Dans le cadre de l'enquête publique concernant les travaux sur le rd1075 je puis vous assurer (en tant qu'usager) que la sécurisation entre le col du feu et le col de la croix est devenue INDISPENSABLE !</p> <p>Merci</p>	Nouvelle				
282	Email	05/02/2022 14:12	Pasquier Camille					<p>habitant.e de Clieles, ayant participé aux observations concernant l'enquête publique, étant sensible au dossier, je me suis réjouie qu'une réunion publique soit programmée avec les nouvelles données présentées dans l'étude d'impact.</p> <p>Malheureusement, un empêchement ne m'a pas permis de me rendre à Clieles jeudi 3 février pour la réunion. Hier matin j'ai appris par des habitants présents, que la réunion n'avait pas eu lieu suite à une discorde générale. Je vous écris pour vous faire part de mon indignation.</p> <p>Nous en arrivons précisément ici : à ce que un maire s'arroge le droit d'outre passer la loi, les réunions publiques, n'étant pas soumises à la détention d'un pass décision n°2021-819 DC du 31 mai 2022-835 DC du 21 janvier 22 portant sur la loi relative à la gestion de la sortie de crise sanitaire)</p> <p>Ce à quoi ce même maire répond "j'en ai rien à foutre" lorsqu'il lui est demandé que soit respectée la loi.</p> <p>Je dénonce sans retenue les pratiques d'une municipalité qui réussit bien mal à cacher son manque cruel de volonté pour un exercice démocratique, qui assume même de manière totalement décomplexée</p> <p>De plus, je souhaite aussi rapporter une information qui ne peut pas être accessible à Mrs Privat, Prudhomme et de Bon.</p> <p>En tant qu'habitant.e, lectrice du journal local, et connaissant les petits enjeux locaux :</p> <p>Le Collectif Les Lichens qui alerte régulièrement et informe les habitant.es concernant les enjeux environnementaux est très souvent attaqué et jugé.</p> <p>Dès lors que qui ce soit se prononce contre ce projet, est traité d'intégriste écologiste.</p> <p>Les remarques pourtant pertinentes, légitimes et justifiées, que ce collectif soulève ne sont jamais écoutées ni prises au sérieux par une catégorie de la population qui soutient ce projet, cette même partie qui est au pouvoir à Clieles, par exemple.</p> <p>200 personnes ont signés la pétition réclamant une enquête publique, 200 majoritairement contre ce projet.</p> <p>Aussi,</p> <p>La demande de laisser la porte ouverte, misérable substitut à une présence entière, mais d'un bon sens évident pour que dans ce contexte de pratique illégale, vive malgré tout la démocratie, le débat, la contradiction, etc... bref, cette demande n'a pas même été acceptée, envers et contre l'avis de quelques personnes gênées par les inévitables courants d'air, des personnes pourtant bien au chaud dans leur ignorance de la loi, bien au chaud et protégées par leur pass vaccinal, tout cela me remplit de dépit.Nous tombons dans une société de l'arbitraire, de la croyance et de la bêtise. Mais ça ce n'est pas nouveau.</p> <p>Une posture ferme autorisant quoi qu'il en soit la porte ouverte aurait au moins témoigné d'un attachement à ce que ce travail d'échange avec la population puisse avoir lieu, au delà des contraintes antidémocratiques et anticonstitutionnelles qui sont en place.</p> <p>Comment faire confiance aux bonnes intentions d'une réunion qui se dit publique (donc ouverte) ? comment faire confiance aux personnes en charge de ce travail ? comment faire confiance aux élu.es responsables de ce fiasco ?</p> <p>Le mécanisme entier alimente la défiance, et si cette réunion n'a pas eu lieu, j'en tiens pour responsable les pratiques autoritaires et illégales à visée de censure, de la commune en question, ainsi que le manque de position ferme afin trouver une solution pour que l'audition de TOUTES les opinions et tous les questionnements soient entendus.</p>	Nouvelle				
283	Email	06/02/2022 17:28	Mr Poncet					<p>maxponcet@yahoo.fr</p> <p>Veuillez trouver en pièce jointe mes questions et attente lors du projet de l'aménagement de RD 1075.Cordialement .Mr Poncet</p> <p>Voici 15 raisons pour lesquelles je suis contre ce projet tel qu'il est présenté actuellement.</p>	Nouvelle				Le projet maintiendra l'espace nécessaire au stationnement lié au restaurant. A ce stade, il n'est pas envisagé de dédommagement dans le cadre des travaux. Il s'agit d'un projet qui contribuera à sécuriser les accès au restaurant. Le Département est prêt à poursuivre les échanges pour optimiser le projet.
284	Web	07/02/2022 17:50	Anonyme					<ul style="list-style-type: none"> <li>• 56 millions d'euros de travaux (au moins) et de nombreuses expropriations, majoritairement pour des voies de dépassement qui accroîtront la vitesse, la pollution et les prises de risque au volant.</li> <li>• Le prétexte de la sécurité des usagers, alors que les chiffres utilisés ne sont pas issus du bulletin de la Sécurité Routière (BAAC) et ne suivent pas la méthodologie recommandée par l'État (Démarche Sure).</li> <li>• Des accidents prétendument en hausse alors que les variations annuelles sont erratiques donc non significatives.</li> <li>• Des voies de dépassement considérées comme seule solution alors que la nature et les causes des accidents ne sont pas analysées.</li> <li>• Un conseil départemental qui a voté le retour aux 90 km/h hors agglomération donc assume de rendre la RD1075 plus dangereuse pour la faune sauvage, les piétons, les cyclistes et les véhicules lents.</li> <li>• Un projet qui admet avoir pour objectif le développement touristique et économique... mais soi-disant sans provoquer de hausse du trafic et de la pollution.</li> <li>• Une fluidification qui entraînera, de fait, une hausse du trafic, et donc une aggravation des atteintes aux milieux et de la pollution sonore, des airs et des sols (par les eaux de ruissellement routier).</li> <li>• En plus d'ignorer le trafic induit, le dossier affirme : « Aucun projet connexe et pouvant avoir des effets cumulés avec le projet n'est connu à ce jour ». Pourtant de gros travaux ont lieu sur l'A480 (à l'entrée de Grenoble) et les ponts et tunnels entre La-croix-haute et Sisteron sont rehaussés pour permettre à de plus gros poids lourds de passer eux aussi.</li> <li>• La destruction d'espaces naturels (15,2 ha) et agricoles (7,4 ha) et leur artificialisation.</li> <li>• Des mesures dérisoires, sans garanties ni suivi, prétendant compenser la destruction de végétaux et animaux fragiles.</li> <li>• Une augmentation de l'effet barrière (et coupe-gorge) pour la faune du fait de l'élargissement des voies, de l'augmentation de la vitesse et du trafic.</li> <li>• Une sous-estimation flagrante des gaz à effet de serre induits par les aménagements (par ex. par l'accélération pour doubler).</li> <li>• Le risque d'un appel d'air et d'un accroissement du trafic et de l'accidentalité qui d'ici quelques décennies serviraient d'argument à la relance du chantier de l'A51 (soutenue au Sénat par Mme Puissat, également conseillère départementale, pas plus tard que le 20 mars 2019). De plus, les problématiques actuelles ne sont plus les mêmes qu'il y a 20ans avec une accélération du changement climatique et un effondrement de la biodiversité il n'est plus l'heure d'accélérer mais de ralentir ! Ce n'est plus la vie de nos petits-enfants qui va en pâtir mais bien la nôtre !</li> <li>• Quelle cohérence avec la ligne de train : quelle complémentarité ? Plus on fluidifie la route et moins on entretient la ligne Grenoble Gap et plus on pousse à utiliser la route et non le train</li> <li>• De manière générale, ce projet centré sur le développement de la circulation en voiture individuelle et du fret par camions, toujours plus nombreux-se ne se soucie absolument pas de l'urgence climatique, de l'artificialisation des sols et de l'effondrement de la biodiversité. Il n'y a pas de prise en compte des dernières loi (Climat et résilience, Accords de paris, Biodiversité, Orientation des Mobilités, COP21, ...) pour appréhender ce projet au regard des enjeux sur opération 242 carrefour bonnardel maintenir l'accès à la zone agricole du buys coté sud.</li> </ul> <p>les moissonneuse batteuse ne passant pas par les chemins communale desservant cette zone agricole .</p> <p>A une époque où la prise en compte de notre environnement devrait être un enjeu majeur et un défi de société, un tel projet d'aménagement routier ne doit pas se concrétiser. L'artificialisation des terres, la perte d'espaces naturels et agricoles, l'augmentation du trafic routier et donc de la pollution atmosphérique, les nuisances sonores et visuelles, la ruptures des continuités écologiques... Les dommages que générerait l'aménagement de la RD1075 sont nombreux, cruciaux, et s'opposent fortement aux arguments sécuritaires et de développement touristique évoqués par les porteurs de ce projet. La RD1075 existe, elle joue son rôle et répond déjà largement aux besoins du territoire. Je suis habitante du Trièves, je m'oppose vivement à ce projet et condamne les réelles motivations qui le portent. Sans naïveté je l'espère, je souhaite que les avis publiés dans cette enquête publique puissent être réellement pris en compte, comme ils devraient l'être dans un processus démocratique non biaisé.</p>	Nouvelle				cf mémoire en réponse
285	Web	07/02/2022 19:57	ailloud-perraud thiery	ferme gabert	Clelles	38930		<p>dperraud@gmail.com</p>	Nouvelle				L'accès au chemin du Buys sera maintenu et amélioré.
286	Web	07/02/2022 20:24	Anonyme						Nouvelle				cf mémoire en réponse

287	Web	07/02/2022 21:11	Anonyme						<p>Bonjour, étant habitant de Cielles les portes et passerelles qu'on voit de la RD1075 par connaissance des aménagements concernent ma commune et je n'arrive pas à comprendre le terme sécurisation du tracé.</p> <p>En effet je m'aperçois que les deux carrefours pour accéder à St Michel les Portes dans le sens col du Fau / col de lus sont perpendiculaires à la RD1075.</p> <p>Étant situé en fin de voie de déassement et en plein milieu d'une descente il faut m'expliquer ou est la sécurité.</p> <p>Sachant que pour prendre une route perpendiculaire à une autre il faut ralentir fortement, les usagers venant de doubler vont être très surpris provoquant de fort coup de frein voir des collisions.</p> <p>Et je ne vous parle pas du scénario lorsque les routes sont enneigées pour le deuxième carrefour de St Michel qui se situe en plein milieu d'une descente avec des automobilistes qui n'arrive pas à maîtriser leurs véhicules sur la neige....</p> <p>Pourquoi ne pas faire des voies de décelération comme sur les autoroutes.</p> <p>A mon sens là on pourra commencer à parler de sécurité.</p> <p>Et la je parle pour ma commune mais je me rend contre que tous les carrefours sont perpendiculaires donc complètement dangereux.</p> <p>Sachant qu'actuellement à St Michel nous avons l'exemple parfait des deux entrées.</p> <p>Une perpendiculaire au niveau de Cote rouge très dangereuse et une au niveau de la Bati d'ambel ou vous ne gener pas la circulation pour quitter la route.</p> <p>Je vous laisse réfléchir sur le sujet mais si vous n'êtes pas de mon avis il va falloir modifier tous les sorties d'autoroutes alors...</p> <p>A l'heure où l'on parle de perte de terrains agricoles est-il nécessaire de dépenser des millions d'euros pour quelques touristes qui ne s'arrêtent même pas dans notre régions. Vont-ils vraiment gagner du temps sur leurs trajets? Par contre les habitants du Trièves vont subir tous les désagrément de l'augmentation de la circulation (bruits,accidents,pollution et déchets...) dans notre si beau Trièves, qui on l'a vu pendant les confinements l'est encore plus sans voitures.</p>	Nouvelle				cf mémoire en réponse
288	Web	07/02/2022 21:20	bertrand pierre	min des vers	ronestier-du-per	38930	bertrand@orange.fr		Bonjour, Je vous remercie de prendre en compte ma contribution ci-jointe.	Nouvelle	-dematerialisee.fr/document/opinionDocume			cf mémoire en réponse La modification de la section courante d'A480 n'aura pas d'incidence sur le trafic au sud puisque la capacité de ses extrémités reste inchangée.
289	Email	08/02/2022 00:39	FERRETTI Chantal				chantalferretti@yahoo.fr		Veuillez trouver en PJ mes observations à propos des enquêtes DUP et Parcellaire ainsi que le mandat de la gérante Maryse TINTORINI	Nouvelle	ent/download/52287http://www.registre-de			Idem 232.
290	Web	08/02/2022 10:17	BAMBINA Noelle	ROUTE DE LA RI	ONESTIER DU P	38930	ambina@hotmail.com		Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe. une Suspension de l'Enquête Publique pour complément d'enquête est indispensable.	Nouvelle	-dematerialisee.fr/document/opinionDocume			cf mémoire en réponse
291	Web	08/02/2022 10:57	Bret Daniel		ST Martin de Clel	38930	iel_bret@yahoo.fr		Les manques importants d'information dans le dossier, imprécisions ou informations erronées montrent que le projet ne peut ni obtenir un "avis favorable" de la commission d'enquête, ni même se poursuivre sur la base du présent dossier. Une consolidation du dossier d'enquête est nécessaire avec intégration de toutes les demandes déjà formulées dans les avis des communes, dans l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) ou dans les nombreuses observations déjà déposées sur la plateforme ou les cahiers d'enquête publique.  (voir texte en PJ)	Nouvelle	-dematerialisee.fr/document/opinionDocume			cf mémoire en réponse Idem 217
292	de Monestier-	06/02/2022 10:27	GIRAUD MARTIN Michèle						Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle	-dematerialisee.fr/document/opinionDocume			cf mémoire en réponse Le créneau de l'opération 249 est très court et son fonctionnement est basé essentiellement sur le différentiel de vitesse entre un véhicule très lent (<50km/h) et un véhicule qui aura la possibilité de le dépasser.
293	Saint Maurice	07/02/2022 09:36	bitants de Saint-Maurice-en-Trièves						Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle	-dematerialisee.fr/document/opinionDocume			cf mémoire en réponse Au regard des seuils réglementaires concernant les nuisances sonores, les solutions pour diminuer le bruit seront examinées (en particulier sur les opérations 255/256 citées ici).
294	Web	08/02/2022 12:49	GILET Claude	ace de Saint Ey	GRENOBLE	38000	le.gilet@laposte.net		Les aménagements prévus pour la RD1075, sous prétexte de sécurité des usagers, vont induire une augmentation de la vitesse et du trafic, et donc des émissions de gaz à effet de serre. En ces temps de réchauffement climatique, c'est exactement ce qu'il ne faut pas faire. Au contraire, il faut mettre l'argent sur les transports en commun et le fret ferroviaire. La ligne SNCF est déjà là, parallèle à la route. Il faut lui donner les moyens d'attirer le public, d'autant plus qu'elle est magnifique et fait le bonheur des touristes : sécurité, vitesse, confort, amplitude horaire, fréquence, tarifs doux, et navettes de rabattement entre villages et gares. Les transports en commun ne doivent pas être une oeuvre de charité pour les pauvres gens qui n'ont pas de voiture. Ils doivent être un véritable service public, sûr, efficace, commode, rapide, confortable, accessible financièrement aux plus modestes et physiquement aux personnes en situation de handicap. Pour cela, tous les moyens doivent leur être consacrés, plutôt qu'à la route qui exclut les non motorisés et pollue davantage. C'est pourquoi je demande aux Commissaires Enquêteurs de donner un avis très défavorable aux travaux sur la RD1075. Claude GILET	Nouvelle				cf mémoire en réponse
295	Web	08/02/2022 12:51	MAIRIE MONESTIER DU PERC	oute de la Rem	onestier du p	38930	erdupercy@wanadoo.fr		Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle	-dematerialisee.fr/document/opinionDocume			cf mémoire en réponse Les créneaux montagnes (opérations 249) sont très intéressants car ils permettent compte tenu de l'important différentiel de vitesse, de dépasser un véhicule lent sur une très courte longueur. Le Département examinera les conditions de raccordement des 2 accès situés à l'extrémité sud de l'aménagement (accès grumier + accès riverain en intérieur de courbe). Le Département se tient disponible pour travailler avec la Commune sur les aspects PDIPR et autres liaisons douces. Les girations des camions seront prises en compte. L'aménagement « sur place proposé » même s'il prévoit des zones de déassement avec des impacts plus importants que la sécurisation des carrefours a été soumis à l'autorité environnement qui a rendu un avis où il mentionne la qualité de l'étude d'impact. Les opérations anticipées ont fait l'objet également d'un examen par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel Auvergne-Rhône-Alpes qui a rendu le 28 janvier 2020 un avis favorable sous réserve du respect d'un ensemble de recommandations. Ces recommandations seront reprises et développées à l'échelle de l'itinéraire. Toutes les opérations feront l'objet d'un dossier réglementaire. Le CD38 s'est efforcé de prendre en compte l'ensemble des recommandations des services instructeurs.
296	Web	08/02/2022 14:17	ANDRIOT MARTINE	2 rue du Temp	MENS	38710	ot.martine@neuf.fr		Je souhaite demander une nouvelle réunion publique pour permettre de rencontrer les différents intervenants pour que les questions qui restent sur l'utilisation de ces grosses sommes d'argent soient faite au profit de la population locale et non pas seulement pour les camions et vacanciers qui descendent ou montent du sud.	Nouvelle				
297	Web	08/02/2022 17:04	Picot Michel		Lalley		michel.picotoury@gmail.com		Cordialement De tout temps, il se dit qu'on n'attrape pas des mouches avec du vinaigre ... Alors l'argument massue de la Sécurité semble être le chant des Sirènes pour attirer les habitants du Trièves en leur faisant miroiter des aménagements miraculeux. "Notre" RD1075 ressemblerait à une vraie "Nationale" avec ces 57 millions d'€ mis sur la table ! Ouvrons les yeux, c'est un mirage que nous propose le Département. Et derrière ce mirage, apparaît le fantôme de l'AS1 : aménagements privilégiant le transit, mise au gabarit des virages et des carrefours, création de tourne à gauche favorisant le trafic mais pas les usages locaux, augmentation des vitesses, accroissement du trafic boosté par les aménagements du Roudeau et les travaux prévus dans les Hautes-Alpes, ... Or intensité du trafic et vitesse des véhicules sont 2 paramètres essentiels de l'accidentologie. De façon étonnante, le dossier ne mentionne absolument rien de tout cela. Alors l'évaluation finale très positive des aménagements semble quand même cousue de fil blanc. Moins de sécurité, plus de nuisances, plus d'atteintes à l'environnement, le Département doit revoir sa copie pour proposer des aménagements mieux pensés et mieux orientés vers une transformation douce de notre environnement. Vous trouverez dans la pièce jointe quelques éléments d'analyse du dossier proposé par le Département.	Nouvelle	-dematerialisee.fr/document/opinionDocume			cf mémoire en réponse
298	Web	08/02/2022 18:04	Attié Jean Luc	Bonnardel	Le Pércy	38930	lucattie@yahoo.fr		1) AU vu de ce qui s'est passé à Cielles, il me semble qu'une nouvelle réunion publique doit être organisée, fusse t elle en plein air afin que TOUT LE MONDE puisse s'exprimer. Il me semble qu'interdire l'accès à des gens non vaccinés outre passe les prérogatives accordées par le pass vaccinal et que la bonne logique est que tout le monde doit se présenter masqué... 2) Il est donc nécessaire de PROLONGER le délai de l'enquête publique pour ce faire. 3) Au vu d'un certain nombre de remarques que j'ai pu consulter, il apparaît nécessaire de donner plus de temps à cette enquête (sans exécution de travaux hors cadre comme au Ripert, au Percy ...) qui a un impact très important sur la vie des gens (NOUS !) et sur l'environnement en général. * les dispositifs anti bruit pour protéger les habitations sont quasi inexistantes, les mesures de bruit ont mal été faites (en périodes creuses) et le qualificatif utilisé ne correspond pas aux nuisances ressenties surtout avec le trafic de poids lourds sans cesse croissant et sans parler des jours de pointes (14 juillet / 15 Aout / ... les ponts ... etc.) * la cohérence douteuse de certaines opérations : créer une zone de déassement au sortir du village du Percy pour qq centaines de mètres avant la sortie de notre chemin et un virage réputé dangereux (plusieurs voitures dans notre jardin malgré la glissière, ou contre le puits de notre source ... pas protégée !! ) => remplacer cette zone par une zone véhicule lent serait plus pertinent ... et plus sécuritaire pour les cyclistes * pas de cohérence non plus dans les aménagements prévus pour les usagers du vélo... rien que du danger permanent !!! et je pése mes mots ! * les travaux prévus ne sont pas détaillés et adaptés comme il le faudrait : par exemple l'opération 242 / pour ce qui concerne l'accès au chemin de Bonnardel , si on suit ce que les plans précisent, il va nous falloir traverser à la perpendiculaire la 1075 en venant de Grenoble, pour entrer dans notre chemin... A cet endroit, la visibilité est relative et lors de nos traversées piétonnes nous devons utiliser la vue ET l'ouïe pour traverser en sécurité. * Enfin , rien ne prouve que les études d'impact qui ont été faites auront l'impact prévu... notamment au niveau des écosystèmes... la quantité de terre déplacée par les nouveaux aménagements à forcément un impact important sur les écosystèmes à l'endroit où elle est prélevée... / ces aménagements vont encore augmenter le trafic routier et donc la pollution ... on ne peut le dénier... l'argument d'un trafic fluide ne fonctionne pas dans toutes les zones où le dénivelé et l'étroitesse de la chaussée auxquels s'ajoutent un volume de trafic poids lourds sans cesse croissant. EN fait , après réexamen de l'opération 242, "aménagement d'une zone de déassement" entre le pont des blancs et le virage de Bonnardel... il nous apparaît de plus en plus que cette zone n'a pas lieu d'être pour plusieurs raisons : * d'abord le dénivelé ... la route descend, donc les véhicules lents ne le sont pas vraiment, notamment les poids lourds qui passent bien trop vite dans le virage de Bonnardel. * la taille de cette section ... qui risque de rendre contre productive cette opération... * il y a aussi des morceaux de terre agricole en jeu... une fois de plus ! Merci de bien vouloir y réfléchir.	Nouvelle	-dematerialisee.fr/document/opinionDocume			cf mémoire en réponse
299	Web	08/02/2022 18:26	Attié JL	Bonnardel	Le Pércy	38930	lucattie@yahoo.fr		Merci de bien vouloir y réfléchir. En tant que habitant de Cielles, je suis très intéressé par le projet concerné. C'est pourquoi je me permets de vous adresser par ce registre électronique une contribution publique qui sera prise en compte dans le dossier. Je vous remercie de prendre ces attentes en considération.	Nouvelle				cf mémoire en réponse Idem 180
300	Web	08/02/2022 20:49	Anonyme						J'estime que mon droit à être informée correctement, par un échange direct avec les élus locaux et les techniciens, a été bafouée. Plus largement, je pense à toutes les personnes qui n'ont pas pu participer au débat. L'argument d'une retransmission en ligne ne tient pas. La fracture numérique touche de nombreuses personnes, tout particulièrement dans les territoires ruraux !  En outre, dans le cadre de mes activités professionnelles, j'étudie de près le droit actuel. Cet arrêté municipal, demandé par le département aux dires du maire, est contraire à toutes les normes légales, constitutionnelles et internationales (convention d'Aarhus, décisions du conseil constitutionnel du 31/05/21 du 09/11/21 et du 21/01/22, loi du 31 mai 2022).  Pour que toutes les opinions puissent s'exprimer normalement, je ne serai satisfaite que si une nouvelle réunion publique a lieu, en bonne et due forme, c'est-à-dire accessible à tous, dans le respect des règles sanitaires (gestes barrières). Le sujet de la RD1075 est un sujet majeur pour le Trièves car le problème des mobilités est un sujet majeur pour beaucoup d'habitants.  En vous remerciant de prendre ces attentes en considération. Mme Marie-Christine LALAY	Nouvelle				
301	Web	08/02/2022 23:15	Gillet Anne		Mens	38710			Je me suis présentée jeudi 3 février à Cielles pour la réunion publique annoncée. Comme une trentaine de personnes je n'ai pas pu entrer dans la salle car je n'avais pas mon passe vaccinal. J'ai été attré par l'attitude des organisateurs de cette réunion. Ils n'ont rien voulu entendre des arguments et des propositions d'une partie du public pour permettre la participation de toutes les personnes ayant fait le déplacement, et ils n'ont pas pris la peine de venir s'expliquer auprès des personnes refoulées, ni s'excuser d'avoir pris cet arrêté si tardivement et sans en faire d'autre publicité que sur le site du registre dématérialisé. L'article paru dans le Dauphiné le lendemain, qui fait passer pour des barbares les personnes qui, à juste titre, étaient ce soir là en colère, ne leur donne à aucun moment la parole (le journaliste n'est pas venu à notre rencontre). Cet article accusateur fait peser sur eux seuls la responsabilité de l'annulation de cette réunion, comme si les organisateurs n'en avaient aucune. C'est un outrage supplémentaire pour tous ceux et celles qui se sont vu refuser l'entrée, mais aussi pour les personnes, dans la salle, qui ont tenté de convaincre les organisateurs de l'irrégularité de cette restriction de l'accès, puis ont tenté de négocier un assouplissement du protocole. Une réunion publique, dans le cadre d'une enquête publique visant l'intérêt général et l'utilité publique, est censée permettre l'information et l'expression de tous les habitants et habitantes, quels que soient leurs avis sur le projet. Cette réunion ayant été organisée à la demande d'élus et de signataires d'une pétition, dont j'étais, l'exclusion d'une partie du public ne peut être vécue par eux que comme une stratégie de la part des organisateurs pour couper court au débat. Je vous demande instamment, et vous remercie, de bien vouloir organiser une nouvelle réunion avant la clôture de l'enquête. Cordialement. Bonjour,	Nouvelle				
302	Web	09/02/2022 11:22	Camus Marjolaine						Je vous demande svp d'organiser une nouvelle réunion réellement publique, ouverte à toutes et tous dans le cadre de l'enquête. A ce jour un certain nombre de questions à propos de ces travaux et de l'étude d'impact restent sans réponse. Il est ainsi difficile de se positionner clairement sur les travaux prévus et leurs potentiels effets. Un vrai débat en présence est donc nécessaire.	Nouvelle				
303	Web	09/02/2022 12:11	Donadieu Elsa		Mens	38710	isa@gresille.org		Merci.	Nouvelle	-dematerialisee.fr/document/opinionDocume			cf mémoire en réponse
304	Web	09/02/2022 13:13	Sionneau Philippe	je Hannibal Le	Lalley	38930	sionneau@hotmail.fr		Bonjour Quelques observations sur le projet technique mais pas sur l'eau, l'impact sur l'environnement, le bruit et la vie du Trièves en l'absence d'infos suffisantes dans le dossier.	Nouvelle	-dematerialisee.fr/document/opinionDocume			cf mémoire en réponse
305	Mairie de Ciel	08/02/2022 15:05	Mme SCRÉMIN et Mr MILLON						Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.	Nouvelle	-dematerialisee.fr/document/opinionDocume			Plusieurs échanges ont eu lieu avec la Commune sur le sujet, les études d'un carrefour à cet endroit sont en cours (mais comme indiqué lors de ces rencontres n'ont pas pu être intégrées au dossier qui a été déposé en juillet 2020). Le Département est prêt à poursuivre les échanges pour optimiser le projet. Idem 77, 187.
306	Web	09/02/2022 18:52	Gentilhomme Hélène	le Fau	Roissard	38650	gentilhomme@orange.fr		Bonjour Habitante au Fau à Roissard, de nombreux aménagements sont prévus sur la section entre le Fau et le col du Fau. Visiblement une voie cyclable est prévue jusqu'au 2 daims. Il reste moins de 500 m à sécuriser pour pouvoir se rendre en vélo en sécurité à Monestier de Clermont. Pourrait on prévoir sur la section "les deux daims - col du Fau" une voie cyclable. Je vous remercie de votre attention.	Nouvelle				cf mémoire en réponse

307	Web	10/02/2022 07:33	MOINE Bernard	163 grand rue hestier de Clem	38650	d.moine@laposte.net	<p>Avis enquête publique RD1075</p> <p>Le manque de précision sur les données accidentologiques, met en doute le constat de dangerosité de l'infrastructure existante. Dommage...Peut être que certaines réalités ne sont pas bonnes à entendre (accidents pas si non nombreux, non situés aux endroits prétendus dangereux) et ne justifieraient pas le projet présenté ?</p> <p>J'estime pour ma part nécessaire et cohérent dans le principe cet aménagement, avec une autoroute à chaque bout, le transit est bien là...On se doit donc de rendre cette route moins fatigante et plus « simple » à conduire. L'avis contraire de certaines populations qui ont des modes de vie utilisant moins les déplacements (routiers) est tout à fait entendable et louable, mais cela reste minoritaire, même en Trièves.</p> <p>Vu le montant de l'investissement en jeu :</p> <p>Je regrette qu'un seul virage soit rectifié, j'en aurai vu un peu plus, chaque virage étant source de ralentissements et accélérations.</p> <p>Je regrette que le nombre de carrefours n'ait pas été mieux réduit : on aménage souvent 2 carrefours très rapprochés au Nord et au Sud d'un hameau où souvent seule une poignée d'habitants est concernée. La présence de nombreux carrefours aménagés va certes « encadrer la vitesse » mais va à l'encontre d'une conduite facile et apaisée.</p> <p>Inversement, à Cielles, village important, il est prévu un giratoire... Il ne dessert pas Cielles... il faudrait en mettre deux, cela casserait la vitesse, intéressant car beaucoup d'habitations sont présentes finalement dans le secteur, ou alors que l'unique rond point desserve tout le monde !</p> <p>Enfin les passages souterrains initiés à l'origine pour gérer une difficulté locale, ceux-ci sont finalement nombreux, et l'on peut se demander si tout le trafic local ne pourrait pas profiter de ces passages, pas seulement les tracteurs, piétons et vélos!</p> <p>On peut également s'interroger sur le fait que la partie Nord de la RD1075 ne soit pas concernée : On en a d'abord oublié le passage des randonneurs au col du fau comme déjà signalé par un pétitionnaire. On a ensuite délaissé la partie de la rd1075 au Nord du col du fau au motif que la majeure partie de trafic emprunte l'autoroute. C'est le cas pour le trafic de pointe mais pour le trafic courant, c'est tout de même la moitié des usagers qui traverse Monestier. Sa traversée mériterait des aménagements complémentaires à l'aménagement de la mini déviation du centre bourg réalisée à la va vite il y a une quinzaine d'années. Cette voie d'évitement du centre est en fait perçue comme une vraie déviation pour les usagers, qui ne se rendent pas compte qu'il ont deux agglomérations à traverser : le Monestier Nord puis le Monestier Sud. Ils ont tendance à ne ralentir qu'une fois au lieu de deux !</p> <p>Dommage que dans l'enveloppe des travaux, rien n'ait été attribué pour améliorer la sécurité de cette traversée. En particulier des aménagements de réduction de vitesses et d'une traversée piétons très dangereuse sur le mini contournement, aménagements qui paraissent prioritaires par rapport à ceux projetés pour de tous petits hameaux au fin fond du Trièves ou pour des randonneurs le parcourant.</p>	Nouvelle			cf mémoire en réponse
308	Email	08/02/2022 10:34	MORLEVAT Jean-Pierre				<p>De : "Jean Pierre Morlevat" À : mairie de cielles Objet : A l'attention de Mr le Maire</p> <p>Bonjour Alain,</p> <p>G-dessous le mail que j'ai envoyé à l'étoile ferroviaire au sujet de la réunion annulée. Je trouve lamentable que tout soit prétexte à contestation, violence et négation de l'intérêt général. Vous, les maires, vous avez bien du courage...</p> <p>Amicalement JP</p> <p>Le 08/02/2022, à 10:24, Jean-Pierre MORLEVAT a écrit :</p> <p>Je ne vois pas en quoi la présentation des travaux sur la RD1075 est un acte politique. Compte tenu de la situation sanitaire il me semble judicieux de prendre des précautions avant une réunion en espace clos avec beaucoup de participants. JP Morlevat</p>	Nouvelle			
309	Web	10/02/2022 10:37	Anonyme	626 route du châtel, châteauneux	CHICHILIANNE 38930	jay.lucas@orange.fr	<p>Pas mal de Trièves savent maintenant que le contrôle des passes le 3 à la salle des fêtes de Cielles était illégal. Il était utile de souligner cette illégalité en citant longuement l'article 1er de La loi n° 2021-689 du 31 mai 2021 relative à la gestion de la sortie de crise sanitaire modifiée par la loi 2022-46 du 22 janvier 2022 renforçant les outils de gestion de la crise sanitaire et modifiant le code de la santé publique. Mais il était aussi prudent de laisser du temps et de ne pas citer un passage de cet article afin de laisser une porte de sortie honorable au département, à la préfecture et au maire de Cielles (en les laissant voir avec vous pour une nouvelle réunion) :</p> <p>"F.-Hors les cas prévus au A du présent II, nul ne peut exiger d'une personne la présentation d'un résultat d'examen de dépistage virologique ne concluant pas à une contamination par la covid-19, d'un justificatif de statut vaccinal concernant la covid-19 ou d'un certificat de rétablissement à la suite d'une contamination par la covid-19. Est puni d'un an d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende le fait d'exiger la présentation des documents mentionnés au premier alinéa du présent F pour l'accès à des lieux, établissements, services ou événements autres que ceux mentionnés au A du présent II. [...]"</p> <p>Des triévois vont perdre patience, si l'arrêté illégal du maire dit vrais quand il écrit que "des personnes habilitées du département" et que la réunion est « organisée par le département de l'Isère" (pour le fait qu'elle est organisée par le Dpt c'est effectivement ce que prévoit le R 123-17 du code de l'environnement), les plaintes au pénal vont aussi éclabousser le département.</p> <p>Quant à ce qui pourrait motiver subitement la préf à prolonger l'enquête et à acter une nouvelle réunion, outre le contrôle de légalité sur lequel elle s'est gentiment assise (on continue à en parler partout?), on peut aussi parler de l'article 40 du code de procédure pénale:</p> <p>"Toute autorité constituée, tout officier public ou fonctionnaire qui, dans l'exercice de ses fonctions, acquiert la connaissance d'un crime ou d'un délit est tenu d'en donner avis sans délai au procureur de la République et de transmettre à ce magistrat tous les renseignements, procès-verbaux et actes qui y sont relatifs."</p> <p>Je vous remercie d'informer les concernés pour qu'ils y réfléchissent, ils se sont mis dedans tout seuls comme des grands, la seule question c'est est ce qu'ils préfèrent manger leur chapeau maintenant et en douceur ou bien plus tard alors qu'il sera vraiment bien plus indigeste.</p>	Nouvelle			
310	Web	10/02/2022 10:54	Jay Lucas	626 route du châtel, châteauneux	CHICHILIANNE 38930	jay.lucas@orange.fr	<p>Bonjour cette route est un enfer, les gens doublent n'importe où. Il est urgent de l'aménager en fonction du trafic et de permettre à chacun de rouler comme il l'entend.</p> <p>enfants.</p> <p>Pour la plupart ces gens ne sont pas Originaires du trièves, ils sont venus et ont été accepté par des gens qui étaient la depuis des générations, et qui veulent maintenant empêcher les gens de passer. c'est un peu l'hôpital qui se fout de la charité!</p> <p>Mais réveillez-vous!!! Sortez de vos yourtes posées dans des champs sans permis de construire! Les gens passeront que l'on refasse la route ou non! et ça baissera ni le prix de vos allocation chômage, ni celui de votre RSA! Laissez nous aller travailler sans risquer un accident dans darne comme il y en a eu un il y a moins d'une semaine ou de tuer un pauvre agriculteur au fau parce que sa ferme et coupée en 2 par une route sur laquelle les gens passent à plus de 100km/h.</p> <p>On est obligé de contrôler illégalement des pass sanitaire pour avoir une chance de faire une réunion ou vous venez pas foutre le bordel et pouvoir avoir des BONNES idées de gens COURTOIS .</p> <p>C'est pas de la politique c'est de la sécurité!!</p>	Nouvelle			
311	Web	10/02/2022 11:19	Anonyme				<p>VOUS DEVEZ ÊTRE SACRÉMENT RICHES POUR CRACHER AUTANT DE VENIN SUR 56 MILLIONS D'EUROS QUI SOIT DIT EN PASSANT SERVIRONT À FAIRE LA ROUTE DE QUELQU'UN D'AUTRE SI LE PROJET EST ANNULÉ C'est vraiment dommage que des réunion d'information qui sont sensées être constructives pour avancer ensemble soient sabotées par une minorité de personnes, qui pour la plupart ne sont pas originaires du trièves et ont été acceptés par les locaux quand ils sont arrivés, et qui veulent maintenant empêcher les gens d'y passer.</p> <p>MAIS REVELLIEZ-VOUS ET SORTEZ DE VOS YOURTES MONTEES SANS PERMIS DE CONSTRUIRE! L'aménagement de la nationale est nécessaire pour sauver la vie de vos enfants.</p> <p>vous devez être sacrement riche pour cracher autant de venin sur 56 millions d'euros qui vous sont offerts. D'autant plus que ça ne fera baisser ni votre RSA ni votre allocation chômage.</p> <p>Ce n'est pas de la politique c'est de la sécurité pour vous. donc s'il vous plaît laissez nous aménager nos routes pour ne plus avoir d'accident dans darne comme il y en a eu la semaine dernière ou risquer de renverser un agriculteur qui a sa ferme coupée en 2 par cette route au fau.</p>	Nouvelle			
312	Web	10/02/2022 11:35	Anonyme				<p>Oh les marche-pieds-nus on va se détendre ça augmentera pas vos impôts, vous en payez pas!</p>	Nouvelle			
313	Web	10/02/2022 11:39	Anonyme				<p>De même que certains semblent ne pas avoir compris le contenu de la loi du 30/5/2021, de récents contributeurs semblent ne pas avoir compris le sens de l'observation 309. On va simplifier pour eux.</p> <p>Soit c'est nouvelle prolongation et réunion publique, sans pass et avec un débat sur le contenu du dossier (pour une fois) ; soit c'est les plaintes au pénal, la mise en cause publique au sujet de l'absence de contrôle de légalité et pour, visiblement, l'absence d'action au titre de l'art 40 du CPP.</p>	Nouvelle			
314	Web	10/02/2022 12:02	Anonyme				<p>Nous avons lu et synthétisé près de 250 observations. De cette lecture, nous tirons la conviction que l'étude servant de base au projet d'amélioration de la RD 1075 est trop datée (20 ans de retard), qu'elle ne tient pas compte des aménagements des départements voisins, ce qui constitue une faute, et qu'il apparaît indispensable de différer toute décision de 18 mois afin que puissent être organisées dans nos villages de véritables discussions collectives. La route est un bien public commun qui mérite davantage que des décisions à l'emporte-pièce.</p>	Nouvelle			cf mémoire en réponse
315	Web	10/02/2022 12:24	Gignoux-Wisnia Anne	La Commanderie Trièves	ST MAURICE EN TRIÈVES 38930	anne.gignoux2@gmail.com	<p>120 Chemin de la Grange</p>	Nouvelle			cf mémoire en réponse
316	Web	10/02/2022 12:51	Reynolds Vivien	120 Chemin de la Grange	MENS 38710	vivrey3@gmail.com	<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe. Merci, Vivien Reynolds, Mens 10.02.2022</p> <p>Bonjour!</p> <p>Je souhaite donner mon point de vue concernant l'aménagement de la RD1075. J'ai travaillé et habite toujours au centre de vacances de l'Ermitage Jean Reboul depuis 2018. Lorsque des séjours de vacances pour personnes à mobilités réduites et accompagnées par des animateurs(trices), éducateurs(trices), infirmières dont ces derniers poussent les fauteuils roulants pour traverser la RD1075 et accéder au village de St Maurice, n'y a t'il pas une urgence de sécurité?</p> <p>En effet, les signalétiques sont: un panneau "centre de vacances" de chaque côté de cette parcelle de route, une limitation à 70KM/H (non respectée), une ligne continue (non respectée)!! Ne serait-il pas urgent pour la sécurité de tous(tes) de se pencher sur ce problème, en priorité?</p> <p>Merci de votre attention</p> <p>Véronique LEAU</p>	Nouvelle			cf mémoire en réponse Le Département a apporté des modifications au carrefour de Lalley : surlargeur en intérieur de virage (depuis la route principale vers la route secondaire) introduite pour faciliter la manœuvre.
317	Web	10/02/2022 13:17	leau veronique	La Prairie RD 1075	ST MAURICE EN TRIÈVES 38930	verolo38@gmail.com	<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe. Merci, Vivien Reynolds, Mens 10.02.2022</p> <p>Bonjour!</p> <p>Je souhaite donner mon point de vue concernant l'aménagement de la RD1075. J'ai travaillé et habite toujours au centre de vacances de l'Ermitage Jean Reboul depuis 2018. Lorsque des séjours de vacances pour personnes à mobilités réduites et accompagnées par des animateurs(trices), éducateurs(trices), infirmières dont ces derniers poussent les fauteuils roulants pour traverser la RD1075 et accéder au village de St Maurice, n'y a t'il pas une urgence de sécurité?</p> <p>En effet, les signalétiques sont: un panneau "centre de vacances" de chaque côté de cette parcelle de route, une limitation à 70KM/H (non respectée), une ligne continue (non respectée)!! Ne serait-il pas urgent pour la sécurité de tous(tes) de se pencher sur ce problème, en priorité?</p> <p>Merci de votre attention</p> <p>Véronique LEAU</p>	Nouvelle			Le projet apporte une amélioration significative de la sécurité. Le Département reste ouvert à la discussion pour trouver des pistes d'optimisation.

318	Web	10/02/2022 16:47	Anonyme						Courrier joint de la part de Madame Marie-Pierre MOUTON, Présidente du Conseil Départemental de la Drôme concernant la RD1075		Nouvelle	<a href="http://www.rregistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52476">http://www.rregistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52476</a>		
319	Web	10/02/2022 20:47	Reynolds Peter	Les Levas	Mens	38710	prwildlife@gmail.com		Veuillez voir le PDF ci-joint.		Nouvelle	<a href="http://www.rregistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52481">http://www.rregistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52481</a>		cf mémoire en réponse Le projet apporte une amélioration significative de la sécurité. Le Département reste ouvert à la discussion pour trouver des pistes d'optimisation.
320	Web	10/02/2022 22:57	Givet olivier	la savouaire	Saint michel les portes	38650	oliviervindes@gmail.com		En effet, l'étude initiale pour mesurer le bruit a été réalisée du 15 au 18 octobre 2018, soit à la période de l'année la moins représentative en termes de quantité de circulation et avant la crise du COVID dont nous savons tous que maintenant beaucoup plus de personnes bougent et donc augmente la circulation et donc les nuisances qui vont avec. C'est pour cela que ces études ne sont pas représentatives de la réalité de l'environnement sonore. D'après les mesures effectuées, nous sommes en moyenne, en fonction des secteurs entre 65 dBA en période diurne et inférieures à 60 dBA en période nocturne. Or selon les arrêtés relatifs au bruit les normes à respecter vont de 68 DbA la journée et 62 dBA la nuit, nous sommes donc, comme par hasard, juste sous les seuils. Ce qui fait douter en raison de la période de mesures de l'exactitude des études. De plus étant habitant de Saint-Michel-les-Portes, le bruit à une tendance naturelle à remonter le long des parois. Sur cette portion de route, nous sommes le seul village situé en amont de la route. Je suis étonné que sur l'ensemble des améliorations de cet axe routier, rien ne soit fait ni proposé pour diminuer les nuisances auprès des riverains. Il y a même des propositions inverses, du fait de l'augmentation de la vitesse ou encore du tonnage des poids lourds, or le bruit dépend avant tout poids et de la vitesse. Il existe maintenant des possibilités, tel que l'enrobé bitumineux phonique qui réduit considérablement le bruit provoqué par le passage des véhicules. Cela permet de rester en adéquation avec les propositions d'aménagement visuel et ainsi d'éviter les murs anti-bruit tout en étant aussi efficace. Il suffit de regarder les améliorations concrètes et chiffrées des diminutions de ces nuisances où ces enrobés ont été mis en place tel que sur le périphérique parisien ou des gains allant jusqu'à 9 db, soit 8 fois moins de bruits ont pu être mesurés. Il serait donc plus que judicieux d'effectuer des nouvelles mesures de bruit, de nos jours, afin d'obtenir des propositions de diminutions des nuisances concrètes et en même temps faciles à mettre en œuvre.		Nouvelle		cf mémoire en réponse	
321	Web	10/02/2022 23:08	Givet Agathe	La Savouaire	Saint Michel les portes	38650	agathe.givet@outlook.fr		A l'heure où sont prônés la sobriété énergétique et les innovations en faveur de l'environnement, les travaux présentés dans ce dossier d'enquête relèvent plus d'une époque passée, facilitatrice des déplacements des biens et des personnes, ne se souciant pas ou trop peu des territoires qu'elle traverse. Une époque passée que l'on aurait souhaitée révoquée, mais qui au vu de ce projet ne l'est définitivement pas. A la lecture des documents disponibles on comprend bien que cette libre circulation des biens et des personnes à une échelle inter-régionale est l'enjeu ultime et que la protection d'un territoire et la conservation de la qualité de vie de ses habitants n'entre pas en compte dans l'étude de ce projet d'aménagement. Ces propos ne remettent pas en question la nécessité de sécurisation de la RD 1075. Néanmoins est-ce qu'augmenter les vitesses est la meilleure manière de contribuer à cette amélioration de la sécurité ? Est-ce qu'au contraire une maîtrise des vitesses de circulation ne serait-elle pas une réponse plus appropriée ? La réflexion menée sur ces 32 kilomètres aurait pu être l'occasion d'être un terrain expérimental de développement respectueux de l'environnement, entendant par là aussi bien les considérations écologiques que le respect du territoire traversé. Il aurait été opportun, pour donner un exemple, d'imaginer faciliter les modes de déplacement collectifs ou alternatifs, en réaménageant les arrêts de bus et les accès aux gares, de manière à favoriser le report intermodal des habitants du Trièves. Cela aurait pu avoir un impact sur la hausse de la circulation prévue par l'étude d'impact présentée à cette enquête publique. D'autre part, est-ce que limiter la circulation des poids lourds sur des routes de montagnes ne serait pas une solution permettant de limiter le nombre de créneaux de dépassements. Il ne faut pas négliger le coût de chacun de ces créneaux de dépassement, sans oublier que les poids lourds ont d'autres alternatives de trajets bien plus appropriées qu'un territoire de montagne. Enfin d'un point de vue plus individuel, habitants du village de Saint Michel les portes, plus précisément sur les hauteurs entre le village et le hameau de la Savouaire, nous sommes déjà fortement impactés par le bruit. Un créneau de dépassement en sens montant aura donc un impact négatif, en raison des accélérations liées aux dépassements. Il faut que vous sachiez qu'il nous arrive de rentrer dans le logement et fermer les portes et fenêtres afin de faire une pause acoustique, notamment en juillet et août. Il ne faut pas négliger l'obsolescence des mesures de bruit présentées dans l'étude. D'une part les mesures ont été faites sur 3 jours en octobre, soit au plus faible de la circulation, et d'autre part en 2018. Il ne faut pas oublier la crise sanitaire de ces 2 dernières années qui a profondément changé les habitudes d'une majorité de français et a accentué les envies, habitudes et nécessités de déplacement. Il serait naïf, ou malhonnête, de croire que les conséquences de la crise sanitaire n'aient pas d'impact sur les habitudes de circulation. Je vous propose de refaire les mesures à l'été 2022. Nous serons sans doute tous surpris par l'écart. De manière à toutefois être constructif, plusieurs points peuvent être proposés. Tout d'abord, s'agissant des créneaux de dépassement, il faudrait les prévoir dans des zones n'étant pas surplombées par des villages ou des zones urbanisées. En l'occurrence, le village de Saint Michel les Portes surplombe la départementale et la double voie de dépassement prévue sous le hameau de la Savouaire en sens montant. Cet aménagement aura (ou aurait avec un peu de chance) un impact fort sur toute la commune. Je vous propose donc tout simplement de limiter les créneaux de dépassements aux endroits n'étant pas surplombés par des zones résidentielles afin de limiter l'impact pour les habitants du Trièves. Ensuite, tout projet pouvant avoir un impact acoustique négatif sur le milieu dans lequel il s'insère peut faire l'objet de matériaux adaptés afin de limiter la propagation du bruit. Force est de constater qu'à aucun moment de la présentation de ces aménagements il est question d'enrobé bitumineux phonique. Pourtant cela permettrait de limiter la propagation du bruit et ainsi faciliter l'acceptation du projet global, tout du moins sur les zones à forte résonance.		Nouvelle		Le Département prend note de la recommandation sur la position des créneaux. Ce point sera évalué. Cf mémoire en réponse	
322	Web	11/02/2022 09:42	cloarec christophe	357 rue de l'alambic	monestier du percy	38930	cloarec.c@orange.fr		Enfin, comme évoqué précédemment, ces travaux seraient l'occasion de prévoir des aménagements permettant de favoriser les déplacements intermodaux. Cela pourrait passer par des poches de stationnements aux arrêts de bus le long de la départementale. D'autant plus que les acquisitions ou expropriations parcellaires à venir, étant tellement larges, qu'elles permettraient de prévoir ce type d'aménagements. Christophe Cloarec habitant et professionnel sur Monestier du Percy 1 - prévoir un aménagement non discontinu pour les véhicules à deux roues et piétons sur l'ensemble de la RD1075 2- prévoir des espaces d'arrêt à plusieurs endroits du trajet, pour les admirateurs de paysages et les arrêts contemplatifs 3- prévoir un lampadaire et une zone protégée à l'intersection de la route de la gare de Clieles et la RD1075 pour les usagers du train qui souhaitent poursuivre leur trajet en auto stop 4- prévoir un revêtement anti bruit ou des aménagements anti bruit (plantation...) vers le passage à proximité des habitations 5- prévoir une signalétique pour les zones de dépassement à venir 6- prévoir une interdiction de circuler pour les gros gabarits ainsi qu'une signalétique adéquate dès le début des cols 7- prévoir une limitation de vitesse à proximité des habitations ou zones plus fréquentées qui limitera les accidents avec les piétons traversant, les animaux, les tracteurs ou autres engins agricoles et forestiers Je regrette qu'il n'y ait pas eu de réunion publique ouverte à tous et pour tous ( la décision de rendre cette réunion accessible aux personnes ayant le pass vaccinal était illégal vu qu'il s'agissait d'une réunion politique....). Je demande donc un report de la fin de l'enquête publique pour réorganiser une réunion. Je regrette que le projet n'ait pas eu ou n'a pas été présenté dans sa globalité. En effet des travaux ont déjà été réalisés ces quelques dernières années sur des parties de tronçons, sans concertation, ces travaux étant pourtant compris dans le budget général prévu. Je regrette qu'une concertation générale entre tous les moyens de transports ne soit pas pris en compte ( les développements du ferroviaire ( fret, transport usagers et touristique....), mis en parallèle avec les aménagements routiers....) Je regrette que les impacts écologiques ne soient pas plus pris en compte... De déplacer une plante rare n'est pas approprié ( si une plante pousse à tel endroit c'est que le biotope lui correspond et celui-ci n'est pas reconstruit à l'endroit où l'on déplace la plante...); Je regrette qu'à une heure où le dérèglement climatique devrait être la préoccupation principale, des portions de forêt seront rasées ainsi que des espaces contribuant au stockage du CO2 Conclusion : Je ne suis pas pour des aménagements excessifs ( 56 millions d'euro) alors qu'un aménagement simple limitant la vitesse à certaine période de l'année pourrait limiter les accidents, réduire les dégagements de CO2, et prendre en considération le fait que l'on habite une zone de montagne et que la RD 1075 correspond à une route touristique.		Nouvelle			
323	Web	11/02/2022 09:43	Cloez Loïc	25 rue de l'Obiou, le village	Monestier du Percy	38930	loiccloez@laposte.net		- La RD1075 représente déjà aujourd'hui une frontière symbolique entre le village et les hameaux du haut, mais aussi entre le plateau et les pentes. Sa traversée n'est pas évidente, surtout avec des enfants et freinent les balades à pied notamment avec des enfants. DEMANDE : La création passages sécurisés, soit sur voirie soit sous-voirie pour mener du village aux granges ou jusqu'à Esparron. - Longer la RD1075, que ce soit en tant que piéton ou en tant que cycliste est très anxiogène, et l'absence de piste cyclable et de bande piétonnière nous oblige régulièrement en tant qu'automobiliste à nous déporter sur la gauche. DEMANDE : Intégrer une piste cyclable continue, sur toute la longueur de la route (c'est à dire d'un col à l'autre, et des deux cotés). DEMANDE : Créer des cheminements piétons aux abords des villages pour rejoindre les chemins et hameaux entre eux (ex. pour Monestier du Percy : entre casseyre et la remise) - La présence sonore de la route impacte une partie du plateau, les sons portant loin en raison de la présence de la route sur les premières pentes. DEMANDE : Pose d'un revêtement anti-bruit aux abords des villages (distance à préciser avec une étude phonique) - Le route est empruntée aujourd'hui par de nombreux camions de gros volume. La plupart d'entre eux ne sont qu'en transit et ne desservent pas le territoire. Ces camions ont un impact énorme pour la vie des habitants : amplification du bruit énoncé plus haut, circulation automobile anxiogène. Les voies prévues pour doubler permettent de sécuriser le parcours, mais elles doivent l'être pour que les engins agricoles, les touristes puissent circuler à leur rythme et partager la route sans risque. Cet axe routier ne doit pas être un axe de transit. DEMANDE : Limiter drastiquement les gabarits des camions en transit (sauf desserte locale) à partir de Vif et jusqu'au Buech.		Nouvelle		cf mémoire en réponse idem 295	
324	Web	11/02/2022 10:09	Anonyme					Je fais partie des personnes illégalement contrôlées le 3/2 à l'occasion de la réunion publique opportunément annulée devant les marques de protestation pourtant légitimes des personnes abusivement exclues du processus participatif. Depuis cette date, je guette l'annonce d'une prolongation de l'enquête publique et de la réorganisation d'une réunion publique, cette fois dans des conditions satisfaisantes, c'est-à-dire respectant le cadre légal. En ce vendredi 11/2, je m'étonne qu'une telle annonce n'ait pas encore été faite, alors que les conditions dans lesquelles la réunion du 3/2 a été prévue puis annulée sont clairement susceptibles d'être considérées comme des vices substantiels par l'autorité administrative. A défaut d'annonces adéquates dans la journée, je me réserve le droit de faire valoir auprès des autorités compétentes les irrégularités ayant affecté le déroulement d'une enquête usurpant le qualificatif de « public » de même que le caractère abusif du contrôle auquel j'ai été soumis sur la base d'un arrêté pris par la mairie de Clieles, cautionné par la Préfecture malgré son illégalité, et auquel le Département a semble-t-il prêté son concours en dépêchant des agents de sécurité.		Nouvelle				
325	Web	11/02/2022 10:20	BERNARD Jean-Marie	HOTEL DU DEPARTEMENT - Place Saint-Arnoux	GAP	05000	cabinet@hauts-alpes.fr		Avis favorable du Département des Hautes-Alpes au projet d'aménagement de sécurité de la RD 1075		Nouvelle			

326	Web	11/02/2022 10:25	vandermeeersch antoine		saint michel	38650	antoinevm@lilo.org	A quoi bon dépenser des millions pour permettre d'aller plus vite, de consommer plus de pétrole. L'impact environnemental est largement sous-estimé, l'étude est incomplète et faussée. Il serait peut-être plus intelligent de développer d'autres solutions plus propres pour tous. Ce projet ne va que dans le sens du développement économique, la sécurité est un faux problème. Si vous empêchiez les grosses voitures énergivores de rouler vite, ce serait plus intelligent. Détruire la nature et gaspiller ne semble être le seul résultat de ces travaux. Quelle inutilité ! Encore un signe de négation de l'Homme en faveur de l'argent. Merci pour cette participation à la destruction de notre environnement.		Nouvelle				cf mémoire en réponse
327	Web	11/02/2022 10:34	CUCHET ROBERT	le village	le monestier du perc	38930	monestierdupercy@wanadoo.fr	Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe. Est-ce que l'on a envisagé de faire un aménagement de la route RD 1075 ? L'impact environnemental est largement sous-estimé, l'étude est incomplète et faussée. Il serait peut-être plus intelligent de développer d'autres solutions plus propres pour tous. Ce projet ne va que dans le sens du développement économique, la sécurité est un faux problème. Si vous empêchiez les grosses voitures énergivores de rouler vite, ce serait plus intelligent. Détruire la nature et gaspiller ne semble être le seul résultat de ces travaux. Quelle inutilité ! Encore un signe de négation de l'Homme en faveur de l'argent. Merci pour cette participation à la destruction de notre environnement.		Nouvelle	<a href="http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52483">http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52483</a>		cf mémoire en réponse	
328	Web	11/02/2022 10:39	Anonyme					Questions: Est-ce qu'habituellement M. Roche, le maire de Clelles, fait contrôler les pass vaccinaux des élus et du public lors des conseils municipaux de Clelles? Est-ce qu'habituellement M. Fauconnier qui préside la communauté de commune, fait contrôler les pass vaccinaux des élus au sein du conseil communautaire? Est-ce que M. Barbier fait contrôler le pass vaccinal de Mme Puissat lors des sessions du conseil départemental de l'Isère? Est-ce que Mme et M. Puissat, Roche et Fauconnier se sont vus demander la présentation de leur pass vaccinal lors de la réunion publique avortée du 3/2 à Clelles? Si c'est le cas ils peuvent porter plainte à la gendarmerie contre les organisateurs car ce genre de contrôle lors d'une réunion publique est réprimé par la loi pénale (de même tous les participants à cette réunion avortée, avec pass ou sans, peuvent le faire sur la base des dispositions de l'article 1er de la loi n° 2021-689 du 31 mai 2021 relative à la gestion de la sortie de crise sanitaire). Qui est responsable du contrôle illégal des pass ? Le maire de Clelles ? Le département qui selon l'article R. 123-17 du code de l'environnement organise la réunion (et qui selon l'arrêté de la mairie de Clelles assurait aussi le contrôle des pass) ? La demande illégale des pass vaccinaux pour participer à la réunion publique prévue dans le cadre de l'enquête publique sur les travaux de la RD 1075 a-t-elle créé une irrégularité substantielle dans la procédure d'enquête publique? La non prolongation et l'absence de tenue d'une nouvelle réunion créé-t-elle une irrégularité substantielle dans la demande d'utilité publique? M. le commissaire enquêteur, le dernier article du Dauphiné Libéré indique à votre sujet : "Quant à l'organisation d'une nouvelle réunion publique (et la prolongation de l'enquête), elle est de sa compétence (en accord avec les autres membres de la commission). Cependant, cette décision ne peut être prise qu'avec l'assurance que le maître d'ouvrage sera présent et avec l'accord de la préfecture qui doit prendre un arrêté. Malgré notre demande, celle-ci ne nous a pas donné de réponse. Quant au Département, il attend aussi la décision du préfet." Or ce n'est pas le préfet qui décide mais vous : L'article L 123-17 du code de l'environnement indique que vous avez tout pouvoir pour demander une prolongation d'enquête et la tenue d'une réunion. Il dit que vous "informez" le préfet et le département ("le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête en informe l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête ainsi que le responsable du projet"). La seule chose qui est de l'ordre de la "proposition" et donc de la négociation c'est les détails d'organisation ("en leur indiquant les modalités qu'il propose pour l'organisation de cette réunion"). D'autre part l'article R. 123-17 indique bien que c'est une décision personnelle du commissaire enquêteur président la commission d'enquête (autrement dit vous uniquement) et non une décision collégiale des trois commissaires enquêteurs. Enfin ce dernier passage confirme que c'est vous qui décidez et que si le département ne s'exécute pas c'est lui qui en assume les conséquences par la suite : "Dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage du projet ou la personne publique responsable du plan ou programme refuserait de participer à une telle réunion ou de prendre en charge les frais liés à son organisation, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête en fait mention dans son rapport."		Nouvelle	<a href="http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52484">http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52484</a>			
329	Email	11/02/2022 10:15	Président du Département des Hautes-Alpes				veronique.aye@hautes-alpes.fr	Vous trouverez ci-joint, le courrier du Président du Département des Hautes-Alpes concernant le projet d'aménagement de sécurité de la RD 1075. Il part également ce jour par voie postale à votre attention et déposé sur le site internet. Vous en souhaitant bonne réception, Cordialement ... [Département des Hautes-Alpes]< <a href="https://www.hautes-alpes.fr/">https://www.hautes-alpes.fr/</a> > AYE Véronique Responsable administrative Département des Hautes-Alpes Cabinet du Président Tél. fixe : +33 4 92 40 38 19 Site Web : <a href="https://www.hautes-alpes.fr">https://www.hautes-alpes.fr</a> ( <a href="https://www.hautes-alpes.fr/images/pub_signature_mai.png">https://www.hautes-alpes.fr/images/pub_signature_mai.png</a> < <a href="https://www.hautes-alpes.fr/mail">https://www.hautes-alpes.fr/mail</a> > Vous trouverez ci-joint les observations, les remarques et les propositions que je n'ai pas pu faire à la réunion publique prévue à Clelles et annulée en raison des suites du contrôle illégal des pass sanitaires. Cordialement.		Nouvelle	<a href="http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52491">http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52491</a>			
330	Web	11/02/2022 11:14	Trombert Christophe	1 Place Maurittus	Saint Maurice en Trilèves	38930	ch.trombert@orange.fr	1) A la p. 111 pièce B3 Il est dit que les données d'accidentologie ont été fournies par le département de l'Isère. Et que « les services d'exploitation » dénombrent 281 accidents, composés « d'accidents corporels », « d'accidents matériels » et de mystérieuses « interventions ». Parmi ces 281 accidents, 67 auraient fait des blessés. Il est précisé à la même page qu'il y aurait eu 34 blessés entre 2016 et 2020 mais que les services de l'Etat n'en comptent que 25 durant la même période, c'est le seul point de comparaison entre les données départementales qui sont non publiques et dont la nomenclature n'est pas précisée, et les données de l'Etat qui, elles, sont vérifiables et dont la nomenclature est connue. Plusieurs questions : 1.1) Pourquoi les données des gendarmeries locales et des pompiers n'ont pas été utilisées ? 1.2) Pourquoi avoir privilégié une base de données des services d'exploitation de la route qui ne peut pas être consultée par le public contrairement aux statistiques de la sécurité routière qui sont consultables et vérifiables sur le site de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité routière ? Je sais d'avance que vous allez prétendre que votre source est plus fiable parce que, je cite, « les services se déplacent systématiquement sur le lieu de chaque accident » corporel ou matériel 1.3) Vous prétendez que votre source est plus fiable et vous arrivez à 36% de blessés en plus que ce que comptabilisent les services de l'Etat. En quoi les services de voirie en charge de l'entretien des routes seraient compétents au même titre que les pompiers, le Samu et la gendarmerie pour juger s'il y a eu des blessés graves ou des blessés légers ou pas de blessés du tout ? 1.4) Le dossier dit toujours à la p. 111 que parmi les accidents ont aussi été comptés des « interventions » des services de voirie, qui ne sont pourtant ni des accidents corporels, ni des accidents matériels. De quoi s'agit-il alors ? Est-ce que sont comptés dedans les pertes de chargement, les ramassages de cadavre d'animaux ou le dégagement de véhicules bloqués par la neige ? Si c'est le cas votre étude d'accidentalité ne veut rien dire. 1.5) Sur ces soi-disant 281 accidents, quel est le part des collisions, des collisions frontales et des collisions frontales à l'occasion d'une manœuvre de dépassement ? 1.6) Sur ces soi-disant 281 accidents, combien ont eu lieu par temps de brouillard, combien en situation de chute de neige, combien en présence de verglas ou de neige sur la route ? 1.7) P. 111 de la pièce B03 du dossier il est fait une comparaison entre les données départementales concernant les accidents sur la RD 1075 avec les données de l'Etat sur toutes les routes départementales hors agglomération, afin de calculer un ratio tués/km. Cette approche ignore les travaux de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité routière qui montrent que le réseau des routes nationales et des routes départementales principales bidirectionnelles hors agglomération concentre les accidents du fait de leur fréquentation. A la page 39 du rapport 2018 de l'ONISR « La sécurité routière en France ( <a href="https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-09/Bilan%20de%20l%20accidentalit%C3%A9%20rout%C3%A8re%20de%20l%20ann%C3%A9e%202018.pdf">https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-09/Bilan%20de%20l%20accidentalit%C3%A9%20rout%C3%A8re%20de%20l%20ann%C3%A9e%202018.pdf</a> ) il est indiqué que le réseau de routes départementales principales hors agglomération et bidirectionnelles de l'Isère concentre 73% des tués alors qu'il ne représente que 27% du kilométrage total de routes départementales hors agglomération. Les chiffres fournis à cette même page du rapport ONISR permettent de calculer le nombre annuel moyen de décès par kilomètre de réseau départemental principal et bidirectionnel en Isère sur une période de 5 ans : nombre de tués sur 5 ans divisé par nombre de kilomètres de réseau divisé par 5 ans, soit 95/1248/5 = 0.00152 tué.e par kilomètre. La RD 1075 fait aussi partie du réseau de RD principales hors agglomération et bidirectionnelles de l'Isère. Les données de la P. 11 permettent le même calcul sur une période de 5 ans pour comparaison de la dangerosité supposée : nombre de tués sur 5 ans sur la section de RD1075, divisé par le nombre de Km de la section divisé par 5 ans, soit 3/32/5 = 0.00187 tué.e par kilomètre. Exprimé sur 32 Km cela veut dire que la RD 1075 est à 0,6 tué.e pendant que les autres RD de réseau principal Iséroise sont à 0,49 tué.e. Écart non significatif vu qu'on raisonne sur un effectif insuffisant sur le plan statistique. Autrement dit, contrairement à ce qu'affirme l'étude d'impact, une dangerosité particulière n'est pas démontrée. Vu qu'il s'agit d'une route de montagne soumise à aléas climatiques il est même étonnant qu'il n'y ait pas significativement plus de tués sur cette route par rapport au reste du réseau principal Isérois. En conclusion, la demande d'utilité publique repose sur l'impératif de sécurisation ; de même pour justifier les créneaux de dépassement encore faut-il démontrer qu'il y a des accidents à l'occasion de dépassements, c'est un peu la base. Or si le département est incapable de démontrer la dangerosité de cette route la demande d'utilité publique s'effondre. J'attends donc des réponses précises à ces questions qui serviront sinon d'angle pour attaquer le projet au tribunal administratif.		Nouvelle			cf mémoire en réponse	
331	Web	11/02/2022 11:47	Léon Aurélia	1 pl. Maurittus	Saint Maurice en Trilèves	38930	aurelia.leon@laposte.net	Bonjour, Veuillez trouver ci-joint les deux questions que j'avais prévu de poser lors de la réunion publique du 3/2 dont je déplore l'annulation sans négociations.		Nouvelle	<a href="http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52493">http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52493</a>			
332	7. Mairie de Monestier-du-Percy	09/02/2022 09:48	GONTARD Michel					Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.		Nouvelle	<a href="http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52494">http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52494</a>		La zone de dépassement est positionnée pour permettre un différentiel de vitesse important et qui ne nécessite pas de relever la vitesse maximale autorisée. La zone de dépassement côté Saint Michel n'est pas envisageable compte tenu des impacts sonores qu'elle produirait. Le carrefour sud de Clelles pourra être réexaminé.	



333	7. Mairie de Monestier-du-Percy	09/02/2022 10:18	CUCHET Robert							<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p>	Nouvelle	<a href="http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52495">http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52495</a>	cf mémoire en réponse item 295
334	6. Mairie de Saint Maurice-en-Trièves	10/02/2022 11:49	JOUBERT Gabriel							<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p>	Nouvelle	<a href="http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52497">http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52497</a>	La configuration topographique et l'emprise nécessaire ne permettent pas de réaliser un carrefour giratoire sans impacts plus importants que la solution proposée. La position du carrefour a été optimisée pour permettre le raccordement des voies secondaires. Un déplacement du carrefour plus au sud n'est pas envisageable. Une emprise sur la propriété est nécessaire. Le CD proposera de faire l'acquisition complète du terrain et des bâtiments.
335	1. Mairie de Cielles	11/02/2022 10:50	Les Lichens							<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p> <p>A aucun moment j'ai envisagé qu'un pass serait demandé.</p> <p>Je n'ai pas voulu le présenter à l'entrée trouvant inadmissible que des policiers soient devant les portes en sélectionnant les citoyens qui avaient accès à l'information. Cette réunion était publique et politique. (en référence aux meetings politiques en vue des élections présidentielles pour lesquelles aucun pass est demandé). J'ai discuté avec deux policiers, ils avaient des consignes et ils n'en dérogeraient pas.</p> <p>Je n'ai pas participé à l'action bruyante d'un groupe de personnes, je les soutenais par ma présence placide, nous souhaitons entrer légalement et participer à cette réunion.</p> <p>J'étais en accord avec moi-même dans le refus de présenter mon pass et en même temps, j'étais trahi par le fait que je ne rentrerais pas dans la salle.</p> <p>Je fais partie de 1/3 des personnes qui n'ont pu rentrer dans la salle.</p> <p>Je ne reconnais plus la France démocratique dans laquelle j'avais été élue. Il me semble souhaitable que j'étudie ma position à tenir auprès des autres élus de ma commune et des citoyens que je représente.</p> <p>Depuis cette événement, j'ai appris comment les choses s'étaient passées en amont quelques jours avant de la réunion publiques.</p> <p>Je guette l'annonce d'une prolongation de l'enquête publique et de la réorganisation d'une réunion publique, cette fois dans des conditions satisfaisantes, c'est-à-dire respectant le cadre légal.</p> <p>La réunion a été prévue puis annulée, de façons susceptibles d'être considérées comme des vices substantiels par l'autorité administrative.</p> <p>A défaut d'annonces adéquates dans la journée, je me réserve le droit de faire valoir auprès des autorités compétentes les irrégularités ayant affecté le déroulement d'une enquête usurpant le qualificatif de « public » de même que le caractère abusif du contrôle auquel j'ai été soumis sur la base d'un arrêté pris par la mairie de Cielles, cautionné par la Préfecture malgré son illégalité, et auquel le Département a semblé-t-il prêté son concours en dépêchant des agents de sécurité.</p>	Nouvelle	<a href="http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52498">http://www.régistre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52498</a>	
336	Web	11/02/2022 12:12	Anonyme							<p>J'habite actuellement Grenoble mais je disposais d'un logement à Saint-Maurice en Trièves par le passé. J'ai donc fréquenté la RD 1085 comme habitant (en privilégiant le vélo depuis la gare de Cielles) et je la fréquente toujours pour les loisirs (vélo ou voiture) ou pour des raisons professionnelles (transit vers les Alpes du Sud). Je n'ai pas pris connaissance du dossier d'enquête publique dont j'ai eu quelques échos. C'est donc avec prudence que j'apporterai mes doléances :</p> <p>1/ Comment le projet de la RD 1075 tient compte des émissions de carbone liées aux travaux au regard des objectifs fixés par le département de l'Isère et l'annonce de -239 T eq CO2 dans sa stratégie Air Climat Energie? <a href="https://www.isere.fr/sites/default/files/strategie-air-climat-energie-departement-de-l-isere-2020.pdf">https://www.isere.fr/sites/default/files/strategie-air-climat-energie-departement-de-l-isere-2020.pdf</a></p> <p>2/ Le scénario actuel du nombre de km de voies de dépasement et des montants proposés semblent tout de même farineux; est-ce que des scénarios intermédiaires (par exemple trois voies de dépasement) limitant l'impact sur l'environnement (voies de dépasement dans les zones de moindre importance écologique), avec des coûts réduits pour la collectivité et donc le contribuable, tout en permettant le dépasement de façon plus sécurisée ont été examinés?</p> <p>3/ En tant que cycliste, je me sens en forte insécurité dans la traversée de cette route avec des situations qui ont pu être délicates. Un développement touristique pourrait également être envisageable. Je note que la vitesse sera accélérée globalement sur cet axe. Quelles dispositions mises en œuvre ? Le CEREMA recommande une séparation entre les véhicules et les vélos : <a href="https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable">https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable</a>—4 assurer une séparation efficace avec la chaussée g-n-rale-</p> <p>4/ En tant qu'automobiliste. La RD 1075 a déjà fait l'objet de travaux mineurs en 2021 avec des conséquences importantes sur la circulation, outre les nuisances pour les riverains. Une même situation a été rencontrée pour des travaux sur la RN 85, route Napoléon. J'ai cru entendre que les travaux dureraient 10 ans sur la RD 1075, si je ne me trompe pas ? Une fluidification ultérieure sera synonyme de ralentissement durant près de 10 ans...Pour quelques minutes gagner dans plus de 10 ans, ne serait-il pas nécessaire d'examiner un scénario intermédiaire (2/2) pour limiter les ralentissements pendant près de 10 ans en phase travaux ?</p> <p>5/ Dernier élément local. J'ai souvent traversé la RD 1075 à hauteur de Saint-Maurice-en-Trièves. Sécurité : la ligne droite constitue une zone dangereuse avec doublement sur cette portion de l'axe ; quelles mesures de limitation de vitesse et de sécurisation ? Le bruit constitue une nuisance importante pour le village et les maisons les plus proches ; quelles mesures prises pour réduire ces nuisances ? On devrait particulièrement s'inquiéter pour l'ERP recevant des personnes handicapées dans un virage de ce même lieu ; qu'est-il prévu en matière de sécurité, pollution et bruit pour ce centre ?</p> <p>Projet sans intérêt pour l'économie de trièves</p> <p>Pour des intérêts financiers dû au coup élevé des autoroutes des centaines de camions avec souvent des produits dangereux vont traverser la région qui ne le permet pas</p> <p>Augmentation de la pollution et des accidents surtout l'hiver où la neige va créer de grosses perturbations (col du faux, les loubats, darne et col de lus )</p> <p>Aucun aménagement de prévu pour le passage de animaux sauvages qui subissent déjà beaucoup de mortalité</p> <p>Sur la commune de st Michel les portes on déplace la route de thoranne sans intérêt alors que celle des loubats et du village restent des coupe gorge pour les habitants</p> <p>Nous avons une voie ferrée qui longe la rd1075 pourquoi ne pas l'utiliser ?</p> <p>On accuse le gouvernement de ne rien faire pour la pollution et on nous balance des milliers de poids lourds en plein coeur du parc naturel du vercors !!!!</p>	Nouvelle		cf mémoire en réponse Les mesures proposées à Saint Maurice sont décrites à travers les opérations 255 et 256 : carrefour et limitation de vitesse à 70km/h. Des mesures contre le bruit seront examinées au regard des seuils réglementaires. L'étude a été réactualisée (annexes) sur la base des trafics de pointe. Les GES ont été évalués sur la base des préconisations du SACE : les éléments sont contenus dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale (p.45 Avis des autorités consultées).
337	Web	11/02/2022 12:14	Hassid Marc-Jérôme							<p>Projet sans intérêt pour l'économie de trièves</p> <p>Pour des intérêts financiers dû au coup élevé des autoroutes des centaines de camions avec souvent des produits dangereux vont traverser la région qui ne le permet pas</p> <p>Augmentation de la pollution et des accidents surtout l'hiver où la neige va créer de grosses perturbations (col du faux, les loubats, darne et col de lus )</p> <p>Aucun aménagement de prévu pour le passage de animaux sauvages qui subissent déjà beaucoup de mortalité</p> <p>Sur la commune de st Michel les portes on déplace la route de thoranne sans intérêt alors que celle des loubats et du village restent des coupe gorge pour les habitants</p> <p>Nous avons une voie ferrée qui longe la rd1075 pourquoi ne pas l'utiliser ?</p> <p>On accuse le gouvernement de ne rien faire pour la pollution et on nous balance des milliers de poids lourds en plein coeur du parc naturel du vercors !!!!</p>	Nouvelle		
338	Web	11/02/2022 12:36	Ogier Jean Michel	Aux combes	St Michel les portes	38650	Ogier.jean-michel@wanadoo.fr			<p>Merci pour cette enquête.</p> <p>En vue des enjeux écologiques et climatiques actuelles il me semble très peu pertinent d'investir aussi massivement dans un système de déplacement que l'on sait destructeur de nos environnements. Même si nous en sommes encore dépendant, l'utilisation massive de la voiture individuelle thermique semble déjà aujourd'hui appartenir au passé. Et son hypothétique remplacement par la voiture électrique semble relever du mirage au vu des besoins énergétiques qu'elle implique.</p> <p>Concernant la sécurité, je ne suis pas opposé à l'amélioration d'éventuels carrefours dangereux, en particulier s'il y a des problèmes de visibilité. Cependant il semble que les problèmes de sécurité soient davantage liés à l'importance du trafic (à cause du transit principalement) et surtout à la vitesse. Or certains aménagements, comme l'ajout de voies de dépasements, auront un impact inévitable en terme d'augmentation de la vitesse et du trafic ce qui ne va pas forcément dans le sens de la sécurité.</p> <p>Il me semblerait par conséquent plus pertinent de DIMINUER le trafic en NE FAVORISANT PAS le trafic inter-régional et à DIMINUER la vitesse en incitant les automobilistes à développer une conduite apaisée.</p> <p>Par ailleurs, il est à noter que la route RD1075 est surtout dangereuse pour les piétons et les cyclistes et en augmenter le trafic et la vitesse ne fera qu'empirer cette situation. Des pistes cyclables séparées par une simple bande blanche n'apporte de la sécurité que sur les voies à faible vitesse (en ville par exemple), sur les routes nationales et départementales le résultat est plus que mitigé car elles exonèrent les automobilistes de ralentir et de s'écarter pensant que chacun se trouve en sécurité sur sa voie, ce qui n'est absolument pas le cas lorsque les véhicules roulent à 90km. Seul des voies cyclables séparées par un terre plein apporte une réelle sécurité. Il est très regrettable de ne rien voir de ce type dans ce projet.</p> <p>En outre, une diminution du trafic et de la vitesse apportera de nombreux bienfaits pour les habitants du territoire, notamment en terme de pollution sonore, d'attractivité du territoire et d'éco-tourisme.</p> <p>En résumé, JE NE SUIS PAS FAVORABLE au projet en l'état car je le crois contraire aux intérêts des habitants du territoire et aux enjeux environnementaux majeurs d'aujourd'hui. Je serais bien plus favorable de voir autant d'argent investi dans les transports doux comme le train et le vélo, aujourd'hui dramatiquement délaissés et pourtant indéniablement tournés vers l'avenir.</p>	Nouvelle		cf mémoire en réponse
339	Web	11/02/2022 12:37	Valette Sébastien							<p>Merci de votre attention.</p> <p>Je regrette que 25 millions d'euros soient ainsi gaspillés pour améliorer les voies, augmenter la vitesse à 90km/h, et créer une dizaine de voies de dépasement.</p> <p>Il me semble que c'est en contradiction avec la sécurité des riverains...avec l'intitulé même du projet.</p> <p>Les communes se serrent la ceinture pour boucher les nids de poules sur leurs routes, mais le département propose 53 millions pour que les voitures traversent plus vite encore nos villages... Cette plaine du Trièves si belle est si naturelle, sera davantage polluée. Des corridors sont-ils prévus pour les animaux sauvages?</p> <p>Cette route peut effectivement être sécurisée pour les riverains (difficulté de sortir) en abaissant la vitesse, en créant des voies de circulation pour les vélos mais c'est précisément l'inverse qui est prévu dans le projet avec la prévision des voies de dépasement et une hausse de la limitation de vitesse.</p> <p>Cette route est un danger pour les animaux sauvages, les riverains, les vélos. Le projet actuel propose aux véhicules en transit de traverser encore plus vite Le Trièves, avec comme conséquence davantage de pollution, mais n'aborde que sommairement la sécurité de ceux qui y vivent.</p> <p>53 millions pour que des usagers en transit roulent plus vite, polluent, chassent les derniers courageux cyclos, l'addition est salée.</p> <p>Je ne suis pas opposé à l'amélioration de cette opération qui concerne, dans ses grandes lignes, et à améliorer la traversée de la RD1075 qui avait été réaménagée par la population locale en 2002. Mais l'aménagement de la RD1075 deviendra un axe plus sûr, surtout pour l'accès aux localités qu'elle dessert dans le Trièves (ex. l'aménagement 219 – indispensable – pour l'accès à St Michel les Portes, sens sud-nord).</p> <p>Au regard d'une augmentation du trafic induit sur la route : les aménagements prévus risquent d'accroître le trafic PL sur cet axe. Afin de minimiser les nuisances pour les riverains et les habitants des villages situés en amont de la route, il pourrait être envisagé une limitation de la vitesse des véhicules sur des tronçons identifiés comme sensibles.</p> <p>2. Incidences sur les habitats, la faune et la flore : je retiens qu'un grand nombre de stations contenant des espèces végétales patrimoniales vont être détruites pour la réalisation de l'aménagement. La mesure compensatoire retenue, consistant à transplanter les individus en question dans un autre lieu ne semble pas, au dire de l'étude d'impact, garantir leur survie. Qu'en sera-t-il si en cas d'échec des transplantations.</p> <p>En matière de déplacement de la faune, la réalisation de l'aménagement entraînera, localement au moins (tronçons à élargir, tronçons nouveaux), des ruptures de connexions et/ou des difficultés de passage. Quels sont les passages prévus pour la grande faune et la petite faune. Pour cette dernière (petits mammifères, reptiles, amphibiens) il serait intéressant de profiter des passages hydrauliques sous voirie pour lui aménager des passages fonctionnels (dans le tronçon, en entrée et en sortie).</p>	Nouvelle		cf mémoire en réponse
341	Web	11/02/2022 13:02	Durand Daniel	327 route du Mont Aiguille	Saint Michel les Portes	38650	codal.bend@wanadoo.fr			<p>Concernant la zone humide du marais du Col du Fou (Roussard) : quelles sont les dispositions prises pour écarter cet ensemble d'habitats d'intérêt écologique de toutes sources de pollution provenant de la route ?</p>	Nouvelle		cf mémoire en réponse

342	Web	11/02/2022 13:11	CHATAIN OLIVIER	41 chemin de Champ Maugier-Lotissement Giraud	MONESTIER DU PERCY	38930	olivier.chatain1@gmail.com	<p>Bonjour,</p> <p>J'ai fait part de mes observations au Commissaire Enquêteur le 26/01/2022, et je lui ai remis les 2 pages de ma Contribution à l'Enquête Publique sur le projet d'aménagement de la RD 1075.</p> <p>J'ai depuis rajouté des éléments à cette Contribution ( mise à jour ), et je vous envoie 3 documents en pièces jointes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribution à jour.</li> <li>- Mail synthèse d'Olivier MONTI suite à une entrevue sur place.</li> <li>- Propositions d'aménagements avec des habitants du village en février 2019.</li> </ul> <p>Les aménagements et la sécurisation de la RD 1075 sont indispensables à mon sens, et ce travail de concertation avec les habitants et usagers permet à tous de s'exprimer, d'apporter des idées, j'approuve cette démarche. Ceci permet au projet d'être plus pertinent, correspondant aux besoins de tous.</p> <p>Je vous remercie d'avance pour la prise en compte de mes remarques et pour votre travail réalisé.</p> <p>Veuillez recevoir mes salutations.</p> <p>Olivier CHATAIN.</p>	Nouvelle	registre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/52513 http://www.registre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/52512 http://www.registre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/52514 http://www.registre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/52516	cf mémoire en réponse idem 184
343	Web	11/02/2022 14:16	CAMPREDON SABINE	4 RUE DES COMMUNS	LE PERCY	38930	mairielepercy@wanadoo.fr	<p>REGISTRE DE LA MAIRIE DU PERCY DU 20/01/2022 AU 07/02/2022</p> <p>CONCERNANT LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RD 1075 ENTRE LE COL DU FAU ET LA LIMITE DES HAUTES-ALPES</p> <p>La seule information donnée au public sans passe était la suivante (<a href="https://www.registre-dematerialisee.fr/2804/deroulement">https://www.registre-dematerialisee.fr/2804/deroulement</a>) :</p> <p>Cette réunion publique sera retransmise via zoom selon les modalités ci-dessous :</p> <p>Date et heure : 3 février 2022, 18:00 (Paris) lien de connexion internet : <a href="https://zoom.us/j/97649642469">https://zoom.us/j/97649642469</a> via téléphone : +33170379729 ID de réunion : 976 4964 2469</p> <p>J'étais à l'intérieur de la salle et la seule information donnée sur place fut la possibilité d'envoyer un message sur la tablette de l'animateur (sans plus de précision, via Zoom ? via quoi?)</p> <p>L'animateur qui nous annonçait cela était tellement inconscient qu'il s'est contenté de donner cette information A L'INTERIEUR de la salle de réunion et non A L'EXTERIEUR, là où se trouvaient pourtant celles et ceux qui ne pouvaient pas rentrer faute de présenter un pass au contrôle (illégal pou rappel).</p>	Nouvelle	registre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/52516	cf mémoire en réponse opération 242 : le Département
344	Web	11/02/2022 14:17	Anonyme					<p>Bonjour, il est dommage de défigurer encore Le Trièves. Pense-t-on encore une fois à ce que l'on va laisser aux générations futures : un paysage magnifique avec en bruit de fond un flot de voitures incessant. Pour l'instant un élargissement prévu...peut-être pour éventuellement prévoir une autoroute ! Si tel est le cas, il faut absolument amortir le bruit de la circulation avec un revêtement digne de ce nom et qui pérennise la tranquillité de toute la région. Merci de prendre en compte mes remarques.</p>	Nouvelle		
345	Web	11/02/2022 14:25	LEMAITRE ELISABETH	17 ter rue de la Bourlière	TOURMIGNIE S	59551	elisabethvindels@live.fr	<p>Concerna la réunion publique du 3 février à Clelles : Etant donné que cette réunion n'a pu se tenir, je demande qu'une autre ouverte à tous soit organisée pour permettre la prise en compte des différents points de vue des nombreuses personnes qui se sont déplacées pour cette réunion.</p>	Nouvelle		Les matériaux les plus adaptés seront employés en fonction de la proximité des zones habitées. cf mémoire en réponse
346	Web	11/02/2022 15:00	Brand claude	41 rue Vitel	mens	38710	claude.brand1@gmail.com		Nouvelle		
347		04/02/2022 09:44	JULIEN Alice					<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p>	Nouvelle	http://www.registre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/52551 http://www.registre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/52552 http://www.registre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/52553 http://www.registre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/52554	cf mémoire en réponse
348		07/02/2022 10:44	Anonyme					<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p>	Nouvelle		La contribution n° 248 n'est pas suffisamment explicite sur la fonction attendue pour le panneau demandé.
349		07/02/2022 10:48	Anonyme					<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p>	Nouvelle		La contribution n° 244 n'est pas suffisamment explicite.
350		11/02/2022 11:45	CLOEZ Loïc					<p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p> <p>A l'attention de Monsieur Bernard PRIVAT, président de la commission d'enquête Enquête publique Projet d'aménagement de sécurité RD1075</p> <p>Monsieur le président,</p> <p>Les Hautes-Alpes, la Drôme et l'Isère partagent plusieurs enjeux économiques dont celui d'un soutien à la filière forêt bois.</p> <p>Les transports de nos matériaux se font au travers des équipements qui nécessitent pour le trafic local, parfois des adaptations (au même titre que l'agriculture pour les moissonneuses batteuses par exemple).</p> <p>L'axe faisant l'objet de la présente étude n'est pas sur mon département, certes, mais je tiens à vous informer que les travaux prévus sur la RD1075 pour le passage d'engins forestiers à vocation de transports seront les bienvenus pour notre filière.</p> <p>Nous restons bien entendu vigilant au respect des équipements mais nous sommes conscients que parfois des adaptations s'imposent pour le trafic local.</p> <p>Vous en souhaitant bonne réception, je reste à votre disposition pour tout complément et vous prie d'agréer, Monsieur le président, mes sincères salutations.</p> <p>Patricia MORHET-RICHAUD Maire honoraire et conseillère municipale de LAZER Ancienne Sénatrice des Hautes-Alpes Présidente des Communes forestières des Hautes-Alpes</p>	Nouvelle	registre-dematerialisee.fr/document/opinionDocument/download/52554	cf mémoire en réponse idem 295
351	Email	11/02/2022 13:08	MORHET-RICHAUD Patricia				patricia.morhet@orange.fr		Nouvelle		
352	Email	11/02/2022 14:15	Puissat Frédérique				frederique.puissat@hotmail.fr	<p>Suite à notre discussion, je me permets cette contribution.</p> <p>Le projet de sécurisation de la RD1075 a été initié dès 2016 et seulement motivé par son caractère particulièrement accidentogène.</p> <p>Il ne doit pas être mis en lien avec la démarche engagée par le Département pour le relèvement de la vitesse de certaines routes départementales à 90 km/h, saisissant la possibilité offerte par la loi d'orientations des mobilités, et qui a fait l'objet d'une délibération de l'assemblée le 19 novembre dernier. L'objectif du Département est de proposer aux usagers des itinéraires cohérents en terme de limitations de vitesse vis-à-vis de l'environnement traversé afin de mieux marquer les points singuliers où la vigilance du conducteur doit être renforcée avec une limitation à 70 km/h. Le Département de l'Isère n'a pas pris la décision d'un relèvement généralisé de la vitesse à l'instar d'autres gestionnaires mais de proposer des sections suite à une analyse circonstanciée de l'accidentalité section par section.</p> <p>La RD1075 entre le Col du Fau et la limite des Hautes-Alpes n'a pas été intégrée dans les 165 km soumis à l'avis de Monsieur le Préfet qui réunit prochainement la commission départementale de sécurité routière pour statuer.</p> <p>Cordialement Frédérique Puissat conseillère départementale</p> <p>Envoyé de mon iPhone</p>	Nouvelle		Des échanges techniques avec la filière en Isère ont permis d'identifier les besoins. Les aménagements prennent en compte les besoins spécifiques de la profession quand la configuration topographique le permet.

353	Email	11/02/2022 15:44	Olry Vincent				<p>monsieur.</p> <p>Je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous ma contribution à apporter au registre de consultation de l'EP relative aux projets d'aménagement de la RD 1075 dans sa partie triévoise.</p> <p>1) Voici ci-dessous (après ma signature) les questions que j'ai posées en novembre dernier à M. Perazio, vice-président du CD 38 en charge des infrastructures routières, en tant que rédacteur au mensuel Les Nouvelles du Pays. Ces questions sont restées sans réponse à ce jour.</p> <p>2) J'ajoute en PJ le dossier que j'ai rédigé paru dans le n° de décembre du même mensuel.</p> <p>3) Enfin, je demande instamment que soit tenue une réunion publique, conformément à la réglementation, l'arrêté municipal rendant obligatoire la présentation d'un passe vaccinal étant contraire à la loi du 31 mai 2021 relative à la gestion de la sortie de crise sanitaire, modifiée par la loi du 10 novembre 2021 puis par celle du 22 janvier 2022 (et non du 24 janvier, comme cité dans le visa de l'arrêté) : l'article 1er de cette loi autorise le Premier ministre – pas le maire – à habiliter un représentant de l'État à limiter l'accès à des lieux, établissements, services ou événements définis limitativement par le décret du 1er juin 2021, modifié pour la dernière fois le 22 janvier 2022 : « salles d'auditions, de conférences, de projection, de réunions » mais seulement dans le cadre « d'activités culturelles, sportives, ludiques ou festives ». Les réunions publiques en sont donc exclues et l'arrêté est illégal.</p> <p>Je vous remercie par avance de prendre en compte ces apports et vous assure, Monsieur, de ma considération distinguée.</p> <p>Vincent Olry</p> <p>***</p> <p>Questions concernant l'accidentologie :</p> <p>1) Surcoût des « opérations anticipées » L'écart entre le coût estimatif des travaux sur la RD 1075 entre les cols du Fau et de la Croix-Haute, publiés en 2019 sur le site du Département1, et leur coût réel après réalisation sur les tronçons concernés (« opérations anticipées ») est supérieur à celui annoncé de 1,8 millions d'euros, passant de 3,2 à 5 M€ (sans les travaux prévus à Roissard, non effectués à ce jour), soit une hausse de la dépense publique de 56,25 % sur ces quelques kilomètres. Celle-ci nous semble inquiétante sur l'ensemble du projet de réflexion de cette route, annoncé à hauteur de 56,9 M€ TTC sur ce même site2 – ce qui laisse craindre un montant final supérieur à 88 M€.</p> <p>Pouvez-vous, je vous prie, nous expliquer ce qui justifie une telle hausse ?</p> <p>2) « Accidentologie » : méthodologie et analyse des résultats Vos services nous informaient il y a trois ans que les données collectées avant 2016 n'étaient pas fiables. Comment peuvent-ils en tirer aujourd'hui des conclusions et caractériser une augmentation du nombre d'accidents ? Madame Valérie Vernisse, cheffe de service à la maison du Département du Trièves, nous confiaient en mars 2018 que « le département n'intervient pas sur tous les accidents non corporels et qu'il est donc difficile de faire des statistiques fiables ». Ainsi, au-delà de la seule analyse quantitative présentée dans ce dossier, sujette à caution, disposez-vous d'une analyse « qualitative » (sur les causes) des accidents ? Le fichier BAAC en fournit les éléments principaux3.</p> <p>Pour ce qui est de l'analyse quantitative présentée, voudriez-vous bien nous expliquer sur quels critères repose le choix du nombre d'accidents retenu, variable d'un calcul et d'une partie du dossier à l'autre : tantôt 67, tantôt 281 – 67 étant le nombre d'accidents corporels (comportant au moins un blessé), 281 étant le nombre d'accidents corporels « matériels » + « interventions »4 ? La fig. 63 (diagramme, p. 330) est établie sur l'ensemble des accidents (281), quelle qu'en soit la gravité : la fig. 60 (tableau, p. 325) recense le nombre de blessés (44 légers, 65 graves) et de tués (8). Ne conviendrait-il pas de calculer l'évolution sur la même base tout au long du dossier, dans un souci d'homogénéité des résultats afin d'en permettre la comparaison et l'analyse objective ?</p> <p>Par ailleurs, il est énoncé que le « nombre d'accidents (...) [est passé] de 15 (...) en 2009 à 43 (...) en 2018 » et qu'ils « ont presque triplé en 10 ans. » (p. 9). Pourquoi cette analyse est-elle bornée à 2018 alors que des nombres</p>					<p>http://www.r egistre- dematerialise. fr/document/ opinionDocu ment/downl oad/52555</p>	cf mémoire en réponse
354	Web	11/02/2022 15:53	SIBILLE Josselin	Montagne RD 1075	Clelles	38930	<p>josselin.sibille@protonmail.com</p> <p>Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.</p> <p>Habitant du Trièves je souhaite déposer les observations suivantes au registre :</p> <p>Je suis totalement contre la mise en œuvre de ce projet tel qu'il est présenté à l'heure actuelle pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Comme l'ont montré de nombreux contributeurs au débat, la raison avancée principale de "sécurisation" de cet itinéraire n'est pas fondée sur des études sérieuses, et présente des chiffres qui arrangent l'analyse "d'une trop forte accidentologie".</li> <li>- Par ailleurs la notice explicative du projet indique que ce dernier permet de :  <ul style="list-style-type: none"> <li>⊗ proposer un niveau de services adapté aux besoins des déplacements locaux et de transit ;</li> <li>⊗ faire de cet axe un levier du développement économique et touristique du Trièves, en facilitant les temps de parcours et en veillant à valoriser le patrimoine ;</li> <li>⊗ améliorer la liaison entre Grenoble et Gap, Aix-en-Provence et l'Est de la région PACA</li> </ul> </li> </ul> <p>Ces trois objectifs affichés ne peuvent qu'entraîner une augmentation supplémentaire du trafic (en plus de l'augmentation naturelle qui a lieu tous les ans), ce qui conduit inéluctablement à une hausse des émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'à une hausse probable du risque d'accident (malgré les aménagements proposés). De plus l'objectif d'augmentation de la vitesse sur certains tronçons (facteur de risque n°1 des accidents) ne peut en aucun cas aller avec l'objectif de réduire l'accidentologie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Trièves possède une ligne TER qui subit actuellement des travaux d'amélioration et de renforcement permettant de "promouvoir des alternatives à la voiture individuelle" (Loi Climat et Résilience, 2021). Ce projet vient directement mettre en danger la viabilité de cette ligne de TER et menace de rendre caduque tous les investissements effectués pour favoriser ce mode de transport sur le territoire.</li> <li>- Les propositions d'aménagements cyclables ne sont absolument pas adaptées à la volonté affichée de développement des déplacements à vélo. Les avis des associations soutenant les déplacements à vélo sont très bien étayés sur ce sujet.</li> <li>- Enfin cette route, qui traverse le Trièves et en est déjà la "barrière" principale à tous les déplacements de la faune sauvage, n'en deviendra que plus infranchissable. Surtout son emprise sur les sols va considérablement augmenter, allant encore une fois totalement à l'encontre des objectifs de "division par deux du rythme d'artificialisation des sols d'ici 2030" (Loi Climat et Résilience, 2021)</li> <li>- Le budget (déjà colossal) de 56,9 millions d'euros ne sera probablement pas respecté, comme pour la plupart des grands projets qui ont vu le jour ces vingt dernières années dans la région. Dépenser une telle somme (à minima donc) pour un projet allant à l'encontre des directions que la France dit vouloir prendre dans l'intérêt des générations futures ne paraît absolument pas raisonnable.</li> </ul> <p>Plus politiquement ce projet n'est pas un projet ambitieux, bien au contraire, c'est un projet de fuite en avant, d'accélération dans le mur. C'est un projet dont les générations futures se demanderont bien ce qui a pu nous passer par la tête pour, en 2022, croire que c'était un projet d'avenir. Le "raisonnable" et le "sérieux" n'est plus du côté de ces grands projets, bien au contraire.</p>				<p>http://www.r egistre- dematerialise. fr/document/ opinionDocu ment/downl oad/52556</p>	CF mémoire en réponse. Le Département est prêt à poursuivre la réflexion sur les accès riverains.	
355	Web	11/02/2022 16:14	Marguet Raphaël				<p>www.sauv.fr/les-communales-enqueteur</p> <p>La fréquentation de la RD1075 est effectivement importante et augmente d'années en années. Dans les années 1970, je me rappelle aller au carrefour de la RD182 b et de la RN75 compter les voitures, les attendre même. En plein été. Depuis 15 ans j'avais déjà remarqué, au sommet de la montagne Platary le bruit de la circulation. J'en avais été surpris. Je savais que les habitations situées en amont de la RD 1075 étaient déjà bien dérangées par le bruit des moteurs, en journée. Maintenant le trafic routier ayant augmenté même de nuit, il n'est plus possible de faire abstraction de cette fréquentation. Le bruit et la pollution par les combustions des carburants sont des facteurs à prendre en compte dans notre environnement montagnard et campagnard. La faune est importante et certaines espèces sont en voies de disparitions. C'est très bien remarqué dans le dossier d'enquête publique. Dans l'aménagement prévu de la RD1075 entre le col du Fau et le col de la Croix Haute, des zones abritant nombres d'espèces florales et animales protégées seront décimées. Soit-disant replantées, reimplantées... Comment ferez-vous pour déplacer des nids d'oiseaux, de chiroptères, de lézards, des terriers... et les réimplanter en étant certains que les vies reprendront ??? Je vous remercie de prendre en compte mes remarques pour la préservation et la biodiversité de notre environnement. Il appartient à tout être vivant. Respectueusement,</p>					cf mémoire en réponse	
356	Web	11/02/2022 16:14	GIRAUD-GUICHERD Catherine		Le Monestier du Percy	38930	<p>Catherine Giraud-Guicherd Monestier du Percy le 11 février 2022 soitjour</p> <p>Concernant le projet et particulièrement sur la commune de Saint Michel les portes j'avais des remarques et suggestions en tant qu'habitant bien qu'étant le Maire de la commune :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* S'agissant du carrefour sur la commune de Roissard en direction du Vicaire, je souhaite que soit proposé un « tourne à gauche ». J'ai en effet connaissance des difficultés techniques par rapport à la voie ferrée, mais ce croisement dessert depuis Grenoble une quinzaine d'adresses postales et au moins 3 exploitations. Plusieurs accrochages ont déjà eu lieu sur ce croisement pour l'instant sans gravité humaine. De plus à l'issue des travaux, ce croisement se trouvera à l'approche d'une zone 3 voies. Il est donc important pour moi de sécuriser ce carrefour.</li> <li>* Ce problème de carrefour est similaire pour les hameaux de la batie d'Ambel et des Laubats. Concernant ce secteur, je me pose la question de pouvoir mutualiser ses croisements en un seul qui pourrait desservir l'accès au Village mais aussi les 2 hameaux. Cela permettrait je pense de réduire l'emprise des terrains et par la mutualisation réduire les coûts. Là aussi se pose le problème de croisement avec la voie ferrée. Mais je pense qu'il est préférable d'attendre les accords de la SNCF et de mutualiser les intersections pour en réduire les coûts.</li> <li>* Afin de réduire toujours les coûts, je souhaite que soit remis en études certaines emprises de terrains en limitant les accès secondaires, ou en rétablissant ceux existants sur le secteur de la 3 voies de Gerbeaux ou au croisement de Thoranne.</li> <li>* Sur ce projet, il faut renforcer je pense, les moyens matériels pour permettre à la faune de traverser la route en sécurité pour les usagers. Par exemple en « guidant » la faune vers les passages souterrains qui doivent être mise en œuvre pour les piétons ou les passages d'eau ou encore de véhicules. Mais aussi des moyens réfléchissants qui perturbent la faune à la traversée de la route si un usager se trouve à cet endroit en même temps. D'autres moyens doivent exister dont je n'ai pas la connaissance.</li> </ul> <p>Je redis mon soutien au projet dans le sens de la sécurité des usagers pour les croisements et les dépasements en secteurs difficile.</p>					cf moire en réponse Les emprises seront réduites dans la mesure du possible : opération 223, il est difficile d'optimiser le projet ; opération 216, des solutions d'optimisation sont possibles (conserver l'axe existant sur tout le linéaire ; retravailler les accès agricoles pour confirmer ou pas la nécessité d'une contre-allée, ...). Le Département étudiera les carrefours mentionnés sous réserve que le périmètre DUP puisse être modifié dans des proportions acceptables au regard des impacts.	
357	Email	11/02/2022 16:06	ZOPPÉ Joël				<p>joel.zoppe@orange.fr</p> <p>Dans l'attente de ces réalisations</p>						

358	Web	11/02/2022 16:45	RILLIARD Patrice	Chabulière	LE PERCY	38930				Veuillez prendre connaissance de mes observations, en Pièce Jointe				<a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52561">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52561</a> <a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52564">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52564</a> <a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52569">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52569</a> <a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52568">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52568</a> <a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52567">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52567</a> <a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52566">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52566</a>		Nouvelle		Cf mémoire en réponse. Des itinéraires cyclables alternatifs pourront être recherchés en lien avec les communes et la communauté de communes.
359	Web	11/02/2022 16:52	GONTARD GUILLAUME	540 route de sandon	LE PERCY	38930	g.gontard@se nat.fr			Vous trouverez ci-joint ma contribution à l'enquête publique (PJ) et des documents complémentaires.						Nouvelle		cf mémoire en réponse
360	6. Mairie de Saint Maurice-en-Trièves	07/02/2022 09:36	Les habitants de Saint-Maurice-en-Trièves							Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.				<a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52627">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52627</a>		Nouvelle		cf mémoire en réponse Au regard des seuls réglementaires concernant les nuisances sonores, les solutions pour diminuer le bruit seront examinées (en particulier sur l'opération 255 citée ici).
361	6. Mairie de Saint Maurice-en-Trièves	20/01/2022 11:17	Les propriétaires de Saint Maurice-en-Trièves							Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.				<a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52628">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52628</a>		Nouvelle		cf mémoire en réponse. Le Département est prêt à approfondir les opérations 254-255-256 pour les perfectionner. Sur cette section, la vitesse sera limitée à 70km/h, la route n'étant pas située en agglomération. Un abaissement ponctuel à 50km/h pourra être examinée au virage de l'Ermitage en raison d'un point singulier sur l'itinéraire (géométrie contrainte et accès). Le bassin de rétention répond à une exigence réglementaire pour garantir la qualité des eaux. Opération 254 : Il est prévu de permettre aux piétons de traverser à la Commanderie et de faciliter les girations des PL pour accéder aux voies secondaires. La création d'un carrefour giratoire n'est pas envisageable compte tenu de l'espace disponible et des pentes des voies secondaires (diamètre extérieur 40m minimum). Compte tenu du trafic supporté par l'axe, de son classement dans le réseau structurant, et de l'environnement immédiat non urbain, un abaissement de la vitesse à 50km/h n'est pas envisagé. La limitation à 50 km/h correspond au réseau routier classé en agglomération. Les emprises pour une extension du parking PL n'est pas envisagée dans le périmètre de la DUP. Les corridors écologiques seront pris en compte.
362	7. Mairie de Monestier-du-Percy	26/01/2022 11:42	FESTA Laurent							Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.				<a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52629">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52629</a>		Nouvelle		Les conditions d'accès seront améliorées, les emprises ont été réalisées pour le permettre. L'accès n'est pas impacté par la section à 3 voies. L'impact du bruit sera examiné. Le dossier comporte une étude complémentaire sur l'impact sonore basé sur le trafic estival. cf mémoire en réponse
363	3. Mairie de Sa	11/02/2022 14:03	Anonyme							Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle		cf mémoire en réponse. Le Département est prêt à examiner ce secteur en lien avec la Commune et la Région.
364	3. Mairie de Sa	11/02/2022 14:20	DIDIER Claude							Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.				<a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52701">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52701</a>		Nouvelle		Le franchissement de la RD1075 par les piétons sera examiné dans ce secteur.
365	3. Mairie de Sa	11/02/2022 14:51	RAVAUX Pierre							Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.						Nouvelle		cf mémoire en réponse. Le Département est prêt à examiner ce secteur en lien avec la Commune et la Région.
366	3. Mairie de Sa	11/02/2022 15:22	GIVET Agathe							Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.				<a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52701">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52701</a>		Nouvelle		Le franchissement de la RD1075 par les piétons sera examiné dans ce secteur. L'accès à Savouraine sera maintenu.
367	7. Mairie de M	11/02/2022 11:26	DUPONT Françoise							Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.				<a href="http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52701">http://www.registre-dematerialise.fr/document/opinionDocument/download/52701</a>		Nouvelle		cf mémoire en réponse.