

PROCES -VERBAL

des communications écrites ou orales recueillies sur les registres ouverts dans les permanences, et des courriers et courriels adressés à la commission d'enquête, et enregistrés sur le registre dématérialisé.

Grenoble, le 16 février 2022

Références : Code de l'Environnement article R 123-18

Arrêtés du 2 décembre 2021 et modificatif n° 38-2022-01-27-00003 du 27 janvier 2022 du Département de l'ISERE.

Pièce jointe : tableau Excel de dépouillement de l'ensemble des observations écrites ou orales recueillies au cours de l'enquête, issu du registre dématérialisé.

Monsieur le Président,

L'enquête publique relative au projet d'aménagement de la RD 1075, commencée le 3 janvier 2022 s'est achevée le vendredi 11 février 2022 à 17 h, après une prolongation d'une semaine. Elle a motivé une présence et une contribution importantes du public tout au long de l'enquête.

Au cours de cette enquête, **367** observations écrites ou orales ont été recueillies ou reçues par la commission d'enquête.

Compte tenu du nombre élevé d'observations, il a paru opportun à la commission d'opérer un dépouillement par thèmes, afin de résumer et synthétiser les principaux problèmes apparus au cours de l'enquête. Ce dépouillement est fourni ci-après.

La commission vous prie de bien vouloir lui adresser, sous 15 jours, conformément aux stipulations de l'article R 123-18 du Code de l'Environnement, vos observations éventuelles en réponse au regard de chacun des thèmes détaillés ci-après.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations respectueuses.

Remis par voie dématérialisée (**22** pages) et commenté à la Maison du Département, le mercredi 16 février 2022.

Pour le Département

Le Président

Pris connaissance, le 16 février 2022

M. Yves DE BON

Membre titulaire

M. Bernard PRIVAT

Président

M. PRUDHOMME Bernard

Membre titulaire

La commission d'enquête a enregistré les **367** observations du public de façon méthodique, avec l'aide du registre dématérialisé.

Cette étape de l'enquête est l'occasion pour le Département de prendre connaissance des questions et inquiétudes des citoyens confrontés à cette masse de documents, afin de leur apporter les explications nécessaires et les justifications de ses choix.

La synthèse comprend tout d'abord les remarques ou réserves des personnes publiques associées, et ensuite celles du public.

OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES CONSULTEES

Commune de CLELLES :

Le déplacement de la conduite d'eau :

Le déplacement de la conduite d'eau potable paraît absolument nécessaire. Cette conduite longe la RD 1075 au niveau de la montée de Darne. Elle emprunte actuellement le tablier de l'ancien pont et suit ensuite la route à droite. Elle devra être déplacée en bordure à gauche de la future voie. En effet si l'on conserve la conduite à sa place actuelle, elle se retrouvera sous la RD 1075 sur plus de 800 m, puisqu'il y aura 3 voies dans cette zone. Ce qui ne manquera pas de poser problème en cas de fuite ou de travaux. La commune demande au Département la prise en charge de ce déplacement de la conduite.

Accès à la carrière : il doit être modifié

Cet accès ne pourra plus se faire sur la RD 1075 puisqu'il déboucherait sur la 3^e voie prévue dans la montée de Darne. Il était de toute façon très dangereux dans les conditions actuelles.

Un autre chemin a été prévu qui débouchera sur la RD 7 qui conduit à Chichilienne. Il empruntera en partie un chemin communal et traversera ensuite un terrain appartenant actuellement à Monsieur Gérard Chrétien qui accepte de le céder à la commune en échange d'une autre parcelle. Monsieur Pelissard doit réaliser une partie des travaux, mais ce chemin restera communal. La commune demande au département de prendre en charge cet accès afin de maintenir l'exploitation de cette carrière.

Création d'un rond-point à la Croizette : le conseil est favorable à la création du rond-point au niveau de l'intersection de la RD 1075 et de la RD 7.

Création d'un passage souterrain sous la RD 1075 :

Le conseil est favorable à la création de ce passage, dans le prolongement du chemin de l'Oratoire. Cela permettra de créer un cheminement piétonnier qui conduira depuis le village jusqu'au quartier de la gare et rétablira ce chemin comme il existait autrefois.

Ce cheminement double devra être sécurisé au niveau de la RD 526 au niveau de l'Oratoire. Mais il reste un problème : un passage entre le chemin de l'Oratoire et le chemin des Hormes reste très dangereux pour les piétons et difficile à aménager. Il sera nécessaire de profiter de ces travaux pour faire passer dans ce souterrain des canalisations d'eau potable et d'eaux usées.

Accès au hameau de Fourches :

L'accès au hameau et à la station-service pose toujours problème. Aucune solution vraiment satisfaisante n'a été proposée pour cette intersection. Le hameau comporte pourtant plus de 10 habitations où se trouvent des familles avec des enfants. La route qui descend de Fourches est perpendiculaire à la RD 1075, elle offre peu de visibilité et en raison de l'absence de priorité, oblige souvent les usagers à une attente très longue à cause de la densité de circulation sur la RD 1075.

Il est nécessaire de rechercher une solution pour améliorer et sécuriser l'accès et la sortie du hameau de Fourches. Attention, sur la carte proposée, les hameaux de Fourches et de la Remise ont été intervertis.

Il faut noter également qu'une conduite d'eau est présente sous le chemin qui descend de Fourches.

Le conseil souhaite aussi des explications plus précises sur le souterrain prévu après le lieu-dit « Montagne ».

Enfin il a été constaté de grande infiltration d'eau au-dessus de la route entre la gendarmerie et Fourches, eaux qui ressortent plus bas près des habitations qui se trouvent à cet endroit. Il serait nécessaire que soit conduit un travail de récupération des eaux dans cette zone.

Le conseil municipal à l'unanimité adresse l'ensemble de ses remarques au service de l'État et souhaite que plus d'informations lui soient apportées.

Commune de LALLEY

Le conseil municipal exprime une forte interrogation. Si tous les travaux sont conçus comme ceux qui viennent d'être réalisés dans la commune pour la jonction entre la RD 1075 et la RD 66, la route risque d'être plus accidentogène. Il exprime son inquiétude d'accidents au carrefour, surtout qu'aucune barrière de protection n'a pour l'instant été installée.

Un conseiller municipal se pose la question de la pertinence de certains aménagements, mais surtout il exprime son opposition totale à un principe de base du projet : faire en sorte que les automobilistes traversent le Trièves sans avoir la possibilité de pouvoir s'arrêter et avoir les informations pour sortir. Il rappelle qu'il y a une vingtaine d'années, l'un des arguments des opposants à l'autoroute 51 était que cette dernière allait être l'instrument pour détruire l'attractivité du territoire faisant disparaître le tourisme de passage. Ce projet va réussir là où l'autoroute a échoué. Alors que pour satisfaire à la loi sur la pollution visuelle et esthétique, on a fait disparaître toutes les publicités sur la 75, avec ce projet c'est tout le commerce qui va souffrir.

Un autre conseiller municipal pense que la multiplication des îlots centraux, et ronds-points va augmenter la dangerosité de la route. Plusieurs conseillers rejoignent la seconde. Pour exprimer leur sentiment d'avoir l'impression de ne pas être en mesure de donner leur avis.

Le conseil municipal donne un avis négatif.

Commune de SAINT-MARTIN de CLELLES

S'agissant du passage souterrain permettant le passage des engins agricoles (opération 224) : le conseil municipal souhaite rappeler la nécessité d'accorder une attention particulière à la conduite d'eau qui alimente le village. Il serait utile d'envisager le remplacement sécurisé de cette conduite à l'occasion de la mise en place de ce passage.

Il est souhaitable par ailleurs que la concertation sur le débouché de ce passage, dont le gabarit permet la circulation des engins agricoles, soit poursuivie de manière à ce que le tracé corresponde aux besoins des usagers.

S'agissant de l'accès au hameau des Beylloux (opération 229) : la nouvelle route doit permettre le maintien de l'accès aux parcelles agricoles 2 E 0085 et 2 E 113.

Une attention particulière devra être apportée aux nuisances sonores générées par la RD 1075 et le projet ne devra pas, en intégrant si nécessaire l'installation de merlons antibruit, augmenter les niveaux sonores supportés par les habitations du village.

Enfin la sécurité des futurs usagers des transports en commun de la ligne 4500 (arrêt Condamine/site station OYO et arrêt des Beylloux) doit faire l'objet d'un traitement en adéquation avec la circulation.

Préconisations :

1. Concernant le profil de la nouvelle route d'accès au hameau de Chauplanon/Chalabaud (opération 229) : le conseil municipal rappelle que cette route se situera à proximité d'un espace naturel sensible (le Marais du Serre de Peyraret) dont la valorisation est en cours d'étude avec les services du département et le conservatoire des espaces naturels, et il est contigu avec les réservoirs alimentant le village en eau potable. Il s'interroge par ailleurs sur l'accessibilité de cette voie pour les engins agricoles et les véhicules lourds.

Il souhaite que dans le cadre des études devant être conduites après la DUP, le Département apporte toutes les garanties :

- sur l'absence d'impact sur l'espace naturel sensible du marais du serre,
- sur la prise en compte des réservoirs d'eau potable qui alimentent..... ????? Ne subissent aucun dommage et puissent rester accessibles pour l'entretien hebdomadaire et les interventions d'urgence,
- sur l'accessibilité dans de bonnes conditions pour l'ensemble des véhicules de la route de Chauplanon/Chalabaud.

Dans ce cas il souhaite que le débouché sur la parcelle ZE0028 soit envisagé de manière approfondie.

2. Concernant le passage souterrain pour les engins agricoles, intégré à l'aménagement du carrefour de la Chabannerie, la commune demande que la réalisation d'une liaison entre ce passage et le chemin du Fioul (parcelle ZA 00 39) qui dessert d'autres parcelles agricoles cultivées en amont, soit étudiée en concertation avec les propriétaires et les exploitants agricoles.

Au regard du gain en sécurité apporté par l'aménagement de la RD 1075, le conseil municipal émet un avis favorable sur le projet, sous réserve que les observations et préconisations ci-dessus soient prises en compte.

Commune DU PERCY

Opération 241 : carrefour accès à la ferme Verdure/Jarret

Où se jette l'eau du bassin de rétention au carrefour Bonnardel ? Ainsi que l'eau des autres bassins entre le col du Fau et le col de Lus ?

Opération 242 : carrefour Bonnardel-créneau 8

Maintenir les accès agricoles pour les parcelles 38,39 et 40 (plan joint)

A son avis, le plus simple serait de faire un nouveau chemin sous la voie ferrée jusqu'au bout. Il desservirait aussi la parcelle de Monsieur Fort et comme cela le chemin direct pour

Monsieur Fort depuis le « chemin du chié » serait économisé.

Carrefours Casseyre(Le Percy) et carrefour Eguillettes (Le Monestier du Percy) :

- créer 2 tourne-à-gauche avec îlots dans le sens Sisteron/Grenoble, l'un pour Casseyre et l'autre pour Eguillettes, car ces 2 axes sont très accidentogènes pour les tracteurs, bus scolaires et semi-remorques d'ordures ménagères,
- maintenir les accès agricoles pour permettre aux véhicules agricoles d'accéder aux champs au carrefour de Casseyre, de l'autre côté de la RD 1075, même sortie que le passage souterrain (agriculteur Benjamin Le Douarin),
- l'accès de la route entre le carrefour de Casseyre et des Eguillettes doit être maintenu, car ce chemin qui donne sur la RD 1075 est utilisé par le camion poubelle de la CCT et le transport scolaire, qui n'ont pas le droit de faire demi-tour, surtout le camion poubelle, et accès aussi pour les entreprises et engins agricoles,
- le passage pour les usages récréatifs et notamment les randonnées à cheval,
- être vigilant à ne pas endommager la conduite d'adduction du réseau d'eau communal qui passe à l'entrée de la route de Casseyre (plan joint).

Mobilités douces/vélo

Une bande cyclable est prévue entre la sortie de Clelles et l'entrée de Longefonds (direction Grenoble/Sisteron), de nombreux cyclistes, habitants du village, l'utilisent pour se rendre à Clelles, seule route disponible en mode doux, une seule bande cyclable n'est pas suffisante sur cette portion très accidentogène ; il serait préférable pour cette section de 500 m de créer une bande cyclable sécurisée en parallèle de la RD 1075 (plan joint).

De plus en général entre le col du Fau et le col de Lus, il est important de garder la continuité de la piste cyclable sécurisée.

Autre remarque : qu'advient-il de la route derrière la station-service de Clelles/la Remise ?

Le conseil municipal approuve l'avis.

Commune de MONESTIER DU PERCY

Le conseil municipal donne son accord pour les 4 points détaillés ci-dessous :

- la protection du bruit pour les habitations riveraines, au niveau du croisement avec la RD 252 B, et au niveau du lotissement Giraud,
 - la protection des ruisseaux, dont 2 intermittents (pas de bassins d'assainissement prévus), dont les réguliers Rif du Perron et Chapotet, et les intermittents le Tournarou et le Rif du pin,
 - la préservation de la faune et de la flore en particulier dans la zone située derrière le bâtiment Lagier, zone peu fréquentée depuis la rectification de la route dans les années 60 et où la nature a repris ses aises,
 - la création de voies cyclables et piétonnières pour faciliter la circulation des piétons et des cyclistes le long de la RD et pour la traverser, étudier notamment la liaison mode doux entre le chemin communal (située derrière le bâtiment appelé la « Grande halte » sur la carte) et l'aire de repos du Trièves (environ 200 m).
-

Commune de SAINT MAURICE EN TRIEVES

Avis favorable avec réserves :

- si possible création d'un rond-point au niveau de la Commanderie pour ralentir la vitesse (opération 254)
- modifier le tracé car la route est de toute façon interdite aux 3,5 T (opération 255-256),

- opération 255-256 : revoir le projet d'accès à l'Ermitage Jean Reboul. Le passage sous le pont semble trop dangereux.

Commune de SAINT MICHEL LES PORTES

Le conseil municipal émet un avis favorable au projet sous réserve de la prise en compte des remarques et suggestions ci-dessous :

- la commune est dans un site inscrit sur la protection architecturale, notamment depuis les années 80. Elle demande à ce que le projet prenne en compte ce site pour le préserver, notamment en ce qui concerne l'intégration des talus et des exhaussements de terrain dans le paysage, qui font partie des prescriptions inscrites dans son PLU ;
- elle souhaite avoir une explication sur le croisement de Thoranne et de la zone des Ayes : pourquoi ne pas amener le croisement de la zone des Ayes en face de l'entrée de Thoranne existante afin de limiter l'emprise sur des terrains agricoles exploités ? Peut-on avoir un projet dessiné sur cette hypothèse ?
- la commune fait l'objet de plusieurs zones de dépassement, mais aussi avec des projets de réalisation de grands talus, elle souhaite que les aménagements prennent en compte la prévision de passages privilégiés pour la faune sauvage qui effectue un transit permanent entre l'amont et l'aval de la RD 1075. Ceci afin d'améliorer la sécurité des usagers sur cet axe par rapport aux grands animaux comme les cervidés, mais aussi les sangliers,
- le projet a pour thématique principale la sécurité de circulation, en particulier des carrefours. Le conseil municipal a connaissance des difficultés techniques concernant celui du Vicaire et constate qu'il ne figure pas au dossier présenté. Il demande que ce croisement soit pris en compte dans ce projet d'aménagement pour l'ensemble des habitants et des exploitations agricoles sur ce secteur,
- dans cette même logique, il demande que le croisement pour les Loubats soit également pris en compte pour l'amélioration de sécurité des usagers de ce secteur. Ce croisement en pente et à l'abord d'un virage a fait l'objet de plusieurs accrochages,
- le croisement d'accès à Saint-Michel les Portes au niveau de la Bâtie d'Ambel fait l'objet d'une forte emprise sur des terrains vierges pour éviter le pont ferroviaire. L'accès au hameau de la Bâtie d'Ambel n'est pas sécurisé juste après un tourne-à-gauche prévisionnel. Le conseil municipal demande de pouvoir étudier un projet de croisement commun qui prendrait en compte l'accès à Saint-Michel les Portes, au hameau de la Bâtie d'Ambel et aussi de mieux sécuriser le point d'arrêt de la ligne de car 4500. Le 1^{er} objectif est d'améliorer la sécurité commune de ces 3 lieux. Un autre axe d'amélioration sur cette demande étant de réduire l'emprise sur ces terriens vierges qui font partie pour certains d'une réserve de chasse de l'ACCA.. Si cette zone de croisement mutualise ces différents points, le conseil municipal pense qu'ainsi la zone de dépassement pourrait être un peu agrandie,
- concernant la protection de la faune sauvage devant ce projet d'aménagement d'envergure de la RD 1075, mais aussi vis-à-vis de la sécurité des usagers en lien avec cette faune, le conseil municipal estime qu'il faut prévoir des passages spécifiques, -c'est l'objet du point précédent,-mais aussi des formes de barrières pour éviter les traversées imprévisibles. Sur ce point, le conseil municipal souhaite que soient précisées les infrastructures qui seront installées pour protéger la faune sauvage qui doit traverser la chaussée. En effet, sur la commune, il rappelle que la commune a une réserve de chasse riche en gibier, et qui est aussi une zone d'hivernage et de reproduction. Comment cette zone sera particulièrement protégée dans ce projet ? Pour information, dans la nuit du 25 juillet 2021 ont été déclarées 3 collisions avec du gibier. Le conseil municipal a été sollicité par le bureau d'études « INGEROP » à propos des corridors empruntés par la grande faune, et il n'a à ce jour obtenu aucun retour.

- Il souhaite que la vitesse soit fortement réduite pour les usagers, pour prendre les carrefours qui se dessinent en angle droit et pour sortir de la RD 1075. Il souhaite qu'il soit possible, soit de pouvoir se garer pour les usagers sortant de la RD 1075, soit de pouvoir faire réduire la vitesse assez croisement pour l'ensemble des usagers, et sécuriser la manœuvre pour ceux qui sortent de la RD 1075,
- de par sa configuration géographique, la commune a 2 zones de dépassement (2+ 1 voies), d'autres secteurs sur l'ensemble du projet entre le col du Fau et le col de Lus la Croix Haute sont possibles. La commune n'émettra pas d'avis défavorable sur ce point, si l'ensemble des communes traversées par la RD 1075 n'émettent pas à leur tour d'avis défavorable sur cette voie de dépassement qui consomme du terrain.
- Le conseil municipal demande que l'ensemble des arrêts de car (scolaires et transports) soient rétablis tout le long du projet.

Commune de ROISSARD

Saisie le 13 juillet 2021, elle n'a pas répondu dans le délai de 3 mois.

La Communauté de communes du TRIEVES

Saisie le 13 juillet 2021, elle n'a pas répondu dans le délai de 3 mois.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

La commission d'enquête publique a regroupé les **360** interventions en 3 groupes.

Le premier est celui des partisans du projet : ces personnes l'acceptent, sans apporter aucune contre-proposition majeure.

Le deuxième est composé d'un nombre relativement important d'habitants du Trièves, qui sont défavorables au projet, dans sa présentation actuelle, et qui veulent contribuer à son évolution en apportant des contre-propositions susceptibles de mieux assurer la sécurité, notamment aux jonctions *et liaisons* de leurs routes, chemins, maisons ou exploitations, avec la RD 1075.

Ce deuxième groupe fait l'objet de la liste ci-après reprenant les contre-propositions présentées au sujet des différentes opérations programmées. Cette liste des contre-propositions n'a pas la prétention de l'exhaustivité, et reprend la plupart des observations, parfois contradictoires. Elle témoigne de la forte inquiétude des habitants pour avoir plus de sécurité.

Enfin, le troisième groupe marque son opposition au projet, pour différentes raisons, dont celles du trafic routier rendu plus intense par les aménagements, et de ses conséquences (accidents, bruit, pollution, ...), de l'impact sur la faune et la flore,

Deuxième groupe

LISTE DES POINTS PARTICULIERS RELEVES

Opération 212

Une intervenante relève la présence de nombreux « mauvais » virages : celui qui sera rectifié au hameau de Farceyre, les opérations 212, 232 créneaux 7, et 251 (créneaux M2) amélioreront la sécurité, la fluidité et « l'apaisement » de la circulation.

Opération 214

Observation. n° 123

- Sur les aspects relatifs à la sécurité des carrefours

Conditions de visibilité du carrefour Nord :

L'aménagement du carrefour d'accès nord ne constitue pas une amélioration de la sécurité vis-à-vis des conditions d'accès au hameau du Fau, en particulier pour ce qui concerne les mouvements de sortie du Fau en direction du col du Fau.

Conditions actuelles de visibilité

Actuellement, la distance de visibilité vers le sud est d'environ 250 m, ce qui est confortable si l'on considère les recommandations du SETRA relatives aux carrefours plans. En effet, pour un carrefour plan implanté sur une double voie, avec cédez-le-passage, le temps de franchissement du carrefour doit être compris entre 8 secondes (minimum absolu) et 10s (temps conseillé) et la distance de visibilité conseillée est de 200 m.

Conditions de visibilité futures

La distance de visibilité est réduite de près de 100m, à 150m environ. L'implantation d'une voie de tourne-à-gauche conduit à augmenter le temps de franchissement, qui passe à 9s (minimum absolu) et 11s (conseillé). Si l'on considère une vitesse pratiquée V85 de 90 km/h, la distance de visibilité doit être comprise entre 225m et 275m. L'implantation d'un stop, qui réduit les valeurs requises, ne serait pas suffisante puisque la distance de visibilité conseillée est de 225m (minimum absolu 175m).

Cela suppose, en outre, que les aménagements paysagers proposés ne viennent pas diminuer, par des masques visuels, les distances de visibilité.

Conditions de visibilité du carrefour sud :

Insuffisantes (120 m environ) pour les mouvements de tourne-à-gauche, elles sont insuffisamment améliorées par le projet. Elles sont dégradées pour les mouvements d'insertion vers le sud (env. 70m).

Prise en compte des piétons / arrêts de bus

L'implantation des carrefours en tourne-à-gauche complique fortement les conditions de franchissement des voies pour les piétons, la largeur de la route étant plus importante.

Cela concerne les promeneurs pour les 2 carrefours, et les usagers des bus côté nord.

Il conviendrait donc de prévoir un franchissement sécurisé pour les piétons pour chaque carrefour.

Par ailleurs, le dossier ne précise pas les conditions de rétablissement des arrêts bus, dont les scolaires.

- Sur les conditions d'accès en période hivernale

Actuellement, les rampes d'accès au hameau (route du Fau) sont déjà importantes, en témoignent les nombreuses voitures stationnant sur le parking bordant la RD lors des épisodes neigeux.

Les modifications proposées vont conduire à les augmenter et les tracés proposés vont accentuer les difficultés d'accès en période hivernale. C'est particulièrement le cas pour le carrefour côté nord, en « S ». Dans le sens de la descente, le « S » du carrefour nord sera particulièrement dangereux et il n'est pas impossible que des véhicules ne puissent s'arrêter au carrefour, s'ils ne sont pas sortis de la route avant.

En outre, l'utilisation du parking nord pour les véhicules n'ayant pas pu monter va conduire à des manoeuvres dangereuses lorsque les usagers souhaiteront repartir en direction du col du Fau.

Pas d'aménagement du carrefour de la route de Savouraise. Cette voie d'accès est utilisée au quotidien par les habitants du hameau. L'accès sur la RD est compliqué par 1 faible visibilité du côté Monestier de Clermont. Et la visibilité est compliquée du côté de Lus.

Opération 216

(créneau 1, sur la commune de Roissard) *la suppression des 5 autres créneaux de dépassement (1, 2, 4, 5 et 8) permettrait à budget constant ou inférieure de réaliser une vraie piste cyclable dédiée et en continue sur l'ensemble du parcours et d'aménager tous les carrefours desservant des habitations, indispensable pour sécuriser cette route d'autant qu'elle passera à 90km/h.*

Aménagement des carrefours en X :

ces aménagements sont ces critères lorsqu'on veut accéder à la RD 75, mais deviennent dangereux lorsqu'on la quitte. En effet il faut réduire fortement la vitesse pour prendre un virage à 90° et le phénomène s'aggrave lorsque l'on est suivi par 1 poids lourd ! Le carrefour de Chauvinet sera particulièrement dangereux car il est situé après 1 zone à 90 kmh (opération 216-218).

L'aménagement des îlots bordurés semble coûteux et accidentogène. L'aménagement en peinture serait préféré. La création d'une voie agricole en parallèle évite le passage souterrain et le carrefour de Chauvinet aura 1 grosse emprise au sol pour desservir 2 ou 3 parcelles enclavées. Pourquoi ne pas choisir 1 rachat de ses parcelles qui seraient moins coûteux et avec 1 impact moindre sur l'espace agricole ?

Un agriculteur intervient pour faire part des conséquences sur son activité agricole des travaux de sécurisation de la départementale.

Afin de ne pas déranger la circulation, il utilise les parallèles à la départementale et traverse au niveau du passage souterrain projeté, pour accéder aux parcelles situées à l'aval de la départementale. Il souhaite au minimum pouvoir retrouver cette jonction. Il fournit 1 plan à fin d'être plus explicite. Sans cet accès, il ne pourra plus travailler ses parcelles. En effet il ne pourra pas utiliser le nouveau chemin, car il n'y a pas d'accès à l'aval vers le chemin existant. D'autre part, il ne prendra pas le risque de s'insérer sur la départementale avec des engins agricoles, si la voie de dépassement est mise en œuvre, étant donné la vitesse et le nombre de voitures qui circulent.

OBservation . N° 54

Certains aménagements sont particulièrement choquants :

- le créneau 1 (opération 216) entraîne des aménagements démesurés à St Michel les Portes (pages 58, 59, 94 de B04_RD1075_Impacts_mesures_vF.pdf) : au niveau du chemin de l'ancienne gare, outre la troisième voie, on a une quatrième voie séparée pour la desserte locale et un passage souterrain ! Pourtant, un aménagement plus léger comme celui prévu par l'opération 218 pour l'intersection avec la RD 247 sécuriserait l'intersection. De plus, dans ce secteur, la localisation des accidents montre que la problématique principale est celle des carrefours.

Obs.57 Section de Saint-Michel les Portes :

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.

Obs.57 Section de Saint-Michel les Portes :

2- Op 216-218 : La voie de dépassement 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.

Obs. n° 163 : accès aux parcelles

Obs. 164 : carrefour

Opération 218

(créneau 1, sur la commune de Roissard) *la suppression des 5 autres créneaux de dépassement (1, 2, 4, 5 et 8) permettrait à budget constant ou inférieure de réaliser une vraie piste cyclable dédiée et en continue sur l'ensemble du parcours et d'aménager tous les carrefours desservant des habitations, indispensable pour sécuriser cette route d'autant qu'elle passera à 90km/h.*

Une personne s'oppose à la voie parallèle : il n'en a jamais été question avec la chambre d'agriculture pour accéder à ses parcelles : il a 1 chemin sous la voie ferrée, et pour le gros matériel, il passe sur la voie ferrée souterraine (RENAUDY)

Obs.57 Section de Saint-Michel les Portes :

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.

Obs.57 Section de Saint-Michel les Portes :

2- Op 216-218 : La voie de dépassement 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.

Obs. 164 : carrefour

Opération 219

Obs.57 Section de Saint-Michel les Portes :

Aménager un passage aisé entre la partie basse de la commune "Bâtie-Loubats" et le village principal : passage souterrain à petit gabarit ou passerelle piétons-vélos-chevaux.

Obs. 164 : accès concernant l'opération 219-220 :

Vendredi 4 février à 10h15 j'ai été obligé d'arrêter ma voiture sur la RD 1075 dans le sens Sisteron-Grenoble pour laisser passer 9 cerfs à la queue leu leu qui traversaient la route au niveau du début du créneau de dépassement prévu (dans une zone en courbe). Le véhicule qui me suivait était heureusement à plus de 100m derrière moi. Il s'est arrêté également. Un camion arrivant en sens inverse s'est également arrêté pour laisser passer les cerfs. Les cerfs arrivaient de l'aval de la route et ont grimpé le talus pourtant très raide en amont. Je me suis fait une belle frayeur. Pour information, je vous rappelle le poids d'un cerf compris entre 90 et 350kg selon le sexe et l'âge. Que serait-il advenu de cette traversée des cerfs sur un créneau de dépassement avec des véhicules doublant (donc ne voyant pas ce qui arrive à la droite des véhicules doublés) ? Je pense que ce projet de créneau de dépassement est extrêmement dangereux.

OBS 203 Concernant l'opération 219-220, 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. 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 Clelles par la Chabannerie. 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. 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.

Un intervenant n'est pas favorable à la création de cette zone de dépassement qui aurait 1 fort impact environnemental pour créer 1 créneau de dépassement de 200 m, engendrant 1 augmentation de vitesse dans 1 zone non adaptée (visibilité faible, et présence d'une courbe).

Le coût de cette opération pourrait être reporté sur l'aménagement des carrefours de La Bâtie d'Ambel et du carrefour des Loubats.

Un intervenant s'interroge sur les aménagements privilégiant les transports, tels que le vélo et voies cyclables protégées par 1 muret. D'autre part, les voies de dépassements augmenteront la vitesse des véhicules. Il s'interroge par rapport aux conséquences dues au bruit.

En période estivale, la circulation a 1 impact au niveau sonore avec les voies de dépassement. Il y a-t-il des aménagements prévus ? D'un point de vue général, au vu des débats actuels, il trouve cela bien dommage que cet

argent public soit investi au projet de transport routier, plutôt que de développer les transports en communs ou cyclables.

Traitement des arrêts de bus à La Bâtie d'Ambel :quels sont les aménagements piétons (sécurisation) prévus pour traverser la départementale afin de se rendre aux arrêts de bus de part et d'autre de celle-ci ?

Opération 220

(créneau 2 sur la commune de St Michel les Portes) *la suppression des 5 autres créneaux de dépassement (1, 2, 4, 5 et 8) permettrait à budget constant ou inférieure de réaliser une vraie pistes cyclable dédiée et en continue sur l'ensemble du parcours et d'aménager tous les carrefours desservant des habitations, indispensable pour sécuriser cette route d'autant qu'elle passera à 90km/h.*

Obs. n° 54 :

- le créneau 2 (opération 220) aggraverait les nuisances visuelles et sonores pour les habitations situées au-dessus, dans le site inscrit village de Saint Michel Les Portes. Les réticences de cette commune sont donc plus que légitimes.

Obs. n° 141 Zones de dépassement : en abandonner 4 sur les 10 (op 220, op225, op232, op242)

Opération 223

Obs.57 Section de Saint-Michel les Portes :

Il manque une voie pour véhicules lents entre les Loubats et le carrefour de Thoranne en allant vers Sisteron.

Obs. 164 : accès

Obs. n° 176 J'habite au hameau Les Loubats à St Michel les Portes, et je voudrais signaler que le croisement pour se rendre à ce hameau est particulièrement dangereux. En plus d'être situé dans une courbe de la RD1075, ce croisement est placé au niveau d'un point bas de la RD1075.

Un intervenant pose la question : pourquoi ne pas rallier le carrefour de la zone des Ayes à hauteur du carrefour du chemin de Thoranne. 1 seule opération de voirie sur 1 seul côté de la chaussée.

Passage sécurisé pour la faune : il a été contacté par Ingerop concernant la sécurisation de la départementale pour les collisions avec la faune sauvage. Il a fait remonter les informations en identifiant les zones à risques.

Opération 224

Obs n° 2 :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?

L'aménagement de l'entrée Sud du village (passage en voie unique) sera nécessaire avec la création de la zone de dépassement. Le planning devra tenir compte de l'aménagement (anticiper la sortie Nord opération 224).

OBS.200- 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. Il conviendrait également de prévoir la desserte des parcelles ZA 9 et ZA 97

Opération 225 et 229

(créneau 4, sur St Martin de Clelles) *la suppression des 5 autres créneaux de dépassement (1, 2, 4, 5 et 8) permettrait à budget constant ou inférieur de réaliser une vraie piste cyclable dédiée et en continu sur*

l'ensemble du parcours et d'aménager tous les carrefours desservant des habitations, indispensables pour sécuriser cette route d'autant qu'elle passera à 90km/h.

Obs. n° 2 :entre le pont de Darne jusqu'au carrefour des Beylloux (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).

Obs. n° 70 : Je souhaite attirer votre attention sur la voie à créer pour rejoindre le hameau de Chauplanon sur la commune de Saint Martin de Clelles (opération 13).

Obs. n° 74 :Etant directement concernée et propriétaire des terrains, suivant votre tracé pour la création d'une nouvelle voie qui desservira les hameaux de Chauplanon/Chalabaud, notre parcelle n°0505 sera divisée en 2.
- comment sera-t-on indemnisés ?

- pourquoi ne pas utiliser en partie le chemin existant qui démarre de la RD au niveau du poste edf (parcelle 0504) et suivre le haut de la parcelle 0505 ?

En 2e partie du tracé, la voie d'accès devrait arriver sur le haut de la parcelle n°0028, vu le relief très escarpé, le chemin sera donc TRES raide !!! et les engins agricoles devront pouvoir l'utiliser et le déneigement doit pouvoir s'effectuer...aussi nous vous proposons donc de réaliser le tracé vers la GAUCHE à partir de la parcelle n°0031, longer la parcelle 0028 dans le bas et arriver au niveau des peupliers sur le chemin existant. (voir tracé sur plan en pièce jointe).

Obs. n° 141 Zones de dépassement : en abandonner 4 sur les 10 (op220, op225, op232, op242)

OBS.200 Opération 225 :Comment est envisagé l'accès vers la parcelle ZA 42 situé actuellement au départ de la future zone de dépassement.

OPERATION 226

OBS.200 :Prévoir l'accès vers la parcelle ZE 85

OPERATION 229

Obs. 67 L'aménagement du chemin qui dessert Chauplanon était nécessaire car très dangereux lors du « tourner à gauche » en venant de Clelles. Cependant, j'ai 3 observations à émettre sur le tracé proposé :

- Pourquoi couper la parcelle 505 en 2 plutôt que d'utiliser l'intersection existante au niveau du transformateur électrique car étant propriétaire de la parcelle 505.

De plus, qu'elle indemnité sera proposée pour le dédommagement ?

-Par ailleurs, le tracé proposé fait ressortir une pente raide sur sa dernière partie d'où le problème l'hiver avec la neige et les congères à l'arrivée au niveau du réservoir d'eau.

Il serait préférable d'opter pour un chemin avec une pente plus douce qui passerait dans la parcelle n° 28 pour rejoindre le chemin actuel au niveau du replat vers les peupliers

Opération 231

Opération 232/233 : (« Darne » sur la commune de Clelles,créneau 7,) les opérations 212, 232 créneaux 7, et 251 (créneaux M2) amélioreront la sécurité, la fluidité et « l'apaisement » de la circulation.

Obs. n° 141 Zones de dépassement : en abandonner 4 sur les 10 (op220, op225, op232, op242)

Obs. n° 178 : obs. impossible à transférer

OPERATION 232 /233

Obs. 54

- le créneau de dépassement 5 et le carrefour giratoire envisagés à Clelles à l'intersection avec la RD 7 (opérations 232/233) sont malvenus. La taille du rond- point (30 m de diamètre intérieur, 50 m de diamètre extérieur), si l'on en croit le plan (voir A00_RD10758Notice_vF1 pages 35 à 38), favoriserait des vitesses élevées nuisant à la sécurité des cyclistes qui suivent la RD 1075 : ils risqueraient encore plus de se faire couper la route par des voitures tournant à droite. Il vaudrait mieux prévoir soit un petit carrefour giratoire aménagé à la hollandaise pour la sécurité des cyclistes, soit un aménagement avec îlot central et un refuge et sécuriser les traversées et tourne à gauche, couplé avec des mesures pour réduire en amont la vitesse sur la RD 1075 (par exemple des chicanes du même type que celles entre Rochetaillée et Bourg d'Oisans). En particulier, il faut éviter absolument de mettre un créneau de dépassement juste avant !

Obs 178 : pour les usagers à pied ou en vélo, pour maintenir la liaison « mode doux » entre le haut et le bas de la commune. Cette idée est très intéressante, cependant la sécurisation de la départementale au niveau du hameau des Hormes jusqu'au chemin de l'oratoire n'est pas prise en compte, sur 1 courte distance entre la fin du chemin des hormones et le début du chemin de l'oratoire, la départementale date pas d'accotement, les piétons sont en totale insécurité quand des véhicules arrivent à leur hauteur, d'autant plus si 2 véhicules se croisent.

Opération 236 : carrefour de la gendarmerie

Obs. n° 178 : nous constatons que le projet est tout à fait insuffisant : en effet, rien n'est prévu pour la traversée des piétons, or le hameau compte 1 dizaine de résidences principales, les habitants se rendent régulièrement au centre du bourg à pied en traversant la départementale, il faut parfois courir sur cette route pour ne pas se faire renverser. Nous pensons que d'autres solutions doivent être apportées, comme la mise en place d'un feu actionné par les piétons, où les cyclistes qui veulent traverser, ou la création d'un accès souterrain comme cela est envisagé sur d'autres parties de cette route. D'autre part l'accès et la sortie du hameau par les véhicules est également très dangereux : il faudrait réaliser 1 tourne à gauche ou 1 voie centrale qui permettrait de sécuriser cet accès. Enfin beaucoup de véhicules de passage qui viennent du Nord s'arrêtent à la station-service : ils se positionnent au milieu de la route quand des véhicules arrivent en face, il faudrait vraiment organiser cette traversée de route.

Opération 237/238

(créneau 5, sur la commune de Clelles) *la suppression des 5 autres créneaux de dépassement (1, 2, 4, 5 et 8) permettrait à budget constant ou inférieure de réaliser une vraie piste cyclable dédiée et en continu sur l'ensemble du parcours et d'aménager tous les carrefours desservant des habitations, indispensables pour sécuriser cette route d'autant qu'elle passera à 90km/h.*

Obs. 58 : secteur Clelles carrefour de la route de Longefonds avec la RD 1075: pourquoi le carrefour se retrouve déplacé !! 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 public ,l'accès de cette même ferme n'est pas dessiné jusque chez le propriétairemais s'arrête dans le champ ne lui appartenant pas!! 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 !!

Obs. n° 96 : En ce qui concerne les aménagements prévus autour de Celles, ça me paraît correct, et particulièrement l'accès sécurisé par une passerelle pour que les Clellois puissent aller en gare sans courir sur la route.

OBS.234. « carrefour bonnardel-ferme Verdure »

la maison que nous occupons est située entre 2 zones de dépassement :

– Nord-Sud : opérations 237/238/241

– Sud-Nord : opérations 242

1) l'aménagement prévu (obturation 242) est plus accidentogène que l'existant.

A. Il débouche dans 1 zone à faible visibilité avec des véhicules arrivant à vitesse soutenue,

B. L'aménagement prévu pour la sortie de la maison pour aller au village du Percy est particulièrement dangereuse, les véhicules arrivant du Sud sortent d'une zone de dépassement à haute vitesse

C. L'aménagement prévu est donc contre-productif et il serait judicieux de le repenser en supprimant la zone de dépassement venant de Sisteron, ce qui permettrait de déplacer la sortie de la maison au milieu du délaissé de la route du chemin des buis : cela faciliterait la sortie du chemin de buis

D. On pourrait aussi tout simplement envisager 1 aménagement plus léger ou sortir des chemins de la ferme verdure avec 1 zone de stockage pour assurer le tourne à gauche vers la ferme verdure en venant de Clelles et permettre l'insertion en direction de Grenoble ou de Sisteron.

2°) virage de Bonnardel/Verdure entre les zones de dépassement

A . Limitation de la vitesse dans ce virage

B. Protection du captage de la source de la maison, à droite en allant à Sisteron

B.1. Protection contre les sorties de route par 1 glissière

B.2. Protection de la source contre les infiltrations d'hydrocarbures et d'autres polluants

C. Protection de la ferme verdure par 1 dispositif antibruit. Les mesures de bruit effectuées l'ont été lors de la période de circulation la plus faible de l'année (automne 2018), ne reflétant pas les véritables nuisances sonores.

3°) durée des travaux

Protection des abords de la maison, et du périmètre de la source

Protection de nos accès à la maison

4°) aménagements cyclistes

A. Ce qui est prévu est incompatible avec les aménagements routiers prévus :

– les bandes cyclables sont trop étroites,

– la différence de vitesse entre les vélos et les autres véhicules est trop importante pour que les cyclistes soient en sécurité.

C'est l'occasion de repenser 1 aménagement cohérent, en site propre.

Opération 241

Obs. n° 180 Commune du Percy :

carrefour accès ferme Verdure/jarret : ou se jette l'eau du bassin de rétention au carrefour Bonnardel ?, Ainsi que l'eau des autres bassins ?

Opération Bonnardel/Mulets

Opération 242 (créneau 8 sur la commune du Percy). *la suppression des 5 autres créneaux de dépassement (1, 2, 4, 5 et 8) permettrait à budget constant ou inférieure de réaliser une vraie piste cyclable dédiée et en continu sur l'ensemble du parcours et d'aménager tous les carrefours desservant des habitations, indispensables pour sécuriser cette route d'autant qu'elle passera à 90km/h.*

Obs. n° 141 Zones de dépassement : en abandonner 4 sur les 10 (op220, op225, op232, op242)

Obs. n° 180 : Commune du Percy : créneau 8, carrefour Bonnardel : l'accès à la ferme Verdure semble peu approprié et sans aucune visibilité : il est important de revoir cet aménagement sur place, plus accidentogène qu'avant. Sécuriser la source/puits qui alimente la maison, à la ferme avec 1 glissière haute qui est de l'autre côté de la départementale.

En fait , après réexamen de l'opération 242, "aménagement d'une zone de dépassement" 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 !

OBS.234. « carrefour bonnardel-ferme Verdure »

la maison que nous occupons est située entre 2 zones de dépassement :

- Nord-Sud : opérations 237/238/241
- Sud-Nord : opérations 242

1) l'aménagement prévu (obturation 242) est plus accidentogène que l'existant.

- A. Il débouche dans 1 zone à faible visibilité avec des véhicules arrivant à vitesse soutenue,
- B. L'aménagement prévu pour la sortie de la maison pour aller au village du Percy est particulièrement dangereuse, les véhicules arrivant du Sud sortent d'une zone de dépassement à haute vitesse
- C. L'aménagement prévu est donc contre-productif et il serait judicieux de le repenser en supprimant la zone de dépassement venant de Sisteron, ce qui permettrait de déplacer la sortie de la maison au milieu du délaissé de la route du chemin des buis : cela faciliterait la sortie du chemin de buis
- D. On pourrait aussi tout simplement envisager 1 aménagement plus léger ou sortir des chemins de la ferme verdure avec 1 zone de stockage pour assurer le tourne à gauche vers la ferme verdure en venant de Clelles et permettre l'insertion en direction de Grenoble ou de Sisteron.

2°) virage de Bonnardel/Verdure entre les zones de dépassement

- A . Limitation de la vitesse dans ce virage
- B. Protection du captage de la source de la maison, à droite en allant à Sisteron
 - B.1. Protection contre les sorties de route par 1 glissière
 - B.2. Protection de la source contre les infiltrations d'hydrocarbures et d'autres polluants
- C. Protection de la ferme verdure par 1 dispositif antibruit. Les mesures de bruit effectuées l'ont été lors de la période de circulation la plus faible de l'année (automne 2018), ne reflétant pas les véritables nuisances sonores.

3°) durée des travaux

- Protection des abords de la maison, et du périmètre de la source
- Protection de nos accès à la maison

4°) aménagements cyclistes

- A. Ce qui est prévu est incompatible avec les aménagements routiers prévus :
 - les bandes cyclables sont trop étroites,
 - la différence de vitesse entre les vélos et les autres véhicules est trop importante pour que les cyclistes soient en sécurité.
- C'est l'occasion de repenser 1 aménagement cohérent, en site propre.

OBS.285 carrefour Bonnardel maintenir l'accès à la zone agricole du Buys, coté sud. les moissonneuses batteuses ne passant pas par le chemin communal desservant cette zone agricole.

Opération Casseyre

Obs. n° 180 : Commune du Percy

créer 2 tourne à gauche avec îlots, 1 pour Cassel et 1 pour Eguillettes, car ces 2 accès sont très accidentogènes pour les tracteurs/bus scolaires/semi d'ordures ménagères.

- Maintenir les accès agricoles pour permettre aux véhicules agricoles d'accéder aux champs de l'autre côté de la départementale, même sortie que le passage souterrain
 - l'accès de la route entre les 2 carrefours doit être maintenu, car ce chemin qui donne sur la départementale est utilisé par le camion poubelle et le transport scolaire qui n'ont pas le droit de faire demi-tour, surtout le camion poubelle, et accès aussi pour les entreprises et engins agricoles,
 - passage sous la départementale pour les usages récréatifs et notamment les randonnées à cheval,
 - être vigilant à ne pas endommager la conduite d'adduction du réseau d'eau communale qui passe à l'entrée de la route de Casseyre
-

Opération Eguillettes

Obs. n° 180 : Commune du Percy

Obs.295. Commune de Monestier : nécessité d'une liaison Modes doux le long de la départementale, -, entre le chemin communal situé côté Nord du bâtiment la grande halte et l'aire d'arrêt du Trièves (longueur d'environ 200 m). Conserver l'accès au chemin privé venant de Casseyre .

Opération 247 :

Obs. n° 12 : plusieurs remarques sur les cheminements piétons PDIPR qui traversent la RD1075 et la possibilité pour les randonneurs de traverser en toute sécurité :

Obs. 182. M.Arthaud s'inquiète des accès à ses parcelles et de l'absence de document d'expropriation concernent ses parcelles

Obs. 295 (Monestier du Percy)-

- nécessité d'arrêt de car sécurisés pour les cars longues distance et les cars scolaires,
- protections sonores pour le lotissement et le bâtiment « la grande halte »,
- protections du ruisseau intermittent par bassin de rétention,
- prévoir sur la route de la ferme Oddolaye les aménagements permettant la circulation des camions,
- liaison aval et parallèle à la départementale entre la RD 252 B et le lotissement à étudier avec les riverains,
- liaison mode doux pour passer en souterrain sous la départementale,
- repérage des réseaux d'eau potable de la commune et de l'exutoire du réservoir d'eau.

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.

Il paraît primordial de maintenir l'arrêt de bus dans le sens Grenoble/la croix haute. Il est impensable que nos enfants traversent la départementale pour aller prendre le bus scolaire de l'autre côté de celle-ci. Cette situation ne peut être envisagée pour des raisons évidentes de sécurité.

Cette portion de route est 1 lieu de passage très fréquenté du gibier : plus de 10 accidents entre juillet 2000 21 janvier 2022. La présence d'une zone de dépassement ne fera qu'accentuer le nombre d'accidents. Des réflecteurs d'avertissement pour gibier devraient être placés sur l'ensemble de la zone.

Dans le hameau des Blaches, 3 entreprises sont implantées qui sont amenées à faire appel à des poids-lourds pour des livraisons de matériel. Le tracé de la nouvelle route à 90° ne permet plus leur passage, 1 modification de l'intersection avec l'ancienne route secondaire est à prévoir.

Afin de garantir la sécurité dans l'entrée du hameau, la création d'une voie de décélération ou 1 voie de dégagement permettrait d'écarter de nombreux dangers..

Enfin 1 passage piétons sécurisé est indispensable pour assurer la continuité de la circulation piétonne entre les 2 secteurs de part et d'autre de la commune.

M.Giraud-Guicherd : demande 1 passage piétons sécurisé : en plus des habitations annuelles et des entreprises artisanales, week-end et vacances scolaires (parfois jusqu'à 150 enfants), 1 passage souterrain ou sécurisé pour les troupeaux et les animaux sauvages, 1 matérialisation et 1 sécurisation des arrêts de cars scolaires et grandes lignes, 1 contournement du bâtiment Lagier pour rejoindre la route des Blaches, 1 respect d'un virage en pente douce et adaptée pour les longs véhicules, 1 liaison aval et parallèle à la départementale.

OBS.292. Carrefour route 252 B

de De gros aménagements du carrefour sont prévus, je constate que ce carrefour va principalement sécuriser la circulation automobile, mais qu'aucun aménagement n'est prévu pour nous habitants, rien n'est prévu pour sécuriser les piétons, les vélos, afin qu'ils puissent traverser ce carrefour et se rendre sur la partie communale qui se situe en amont de la départementale. Actuellement il est très dangereux, voire parfois impossible de traverser en mode doux la départementale à ce carrefour.

Je signale

- que plusieurs familles habitent cette partie de la commune, familles avec enfants scolarisés ,
- il est impératif de prévoir la sécurisation des arrêts de bus. ,
- Tout l'été des camps de scouts se déroulent au lieu-dit Praleron et ces jeunes doivent traverser régulièrement la départementale pour se rendre au village,

- le réservoir d'eau de la commune, ainsi que les captages se trouvent sur cette zone et les employés communaux ou les élus doivent régulièrement vérifier leur état à pied ou en VTT, ils ne circulent pas forcément en voiture,
- plusieurs sentiers de randonnée traversent la départementale ,
- de l'autre côté, entre ce même carrefour et l'aire d'arrêt du Trièves, rien n'est prévu également pour que les piétons ou vélos venant du village puisse rejoindre l'aire de repos de manière sécurisée.

Opération 249

« Lagier » sur la commune de Monestier du Percy, créneau M1)

Le tournant « Lagier » sur la commune de Monestier du Percy a un très « mauvais » profil : par le passé ce tournant s'est révélé très accidentogène, il y a eu de nombreux morts. Le fait de démarrer la voie de dépassement très en aval du tournant m'inquiète, car il est nécessaire, même pour les voitures de le prendre à très basse vitesse, ce qu'elles ne feront pas en doublant...

Obs. n° 181 : Monsieur Albert constate que l'opération 249 va amputer ses terrains sur toute la longueur de la route. Et constate que l'opération d'expropriation ne mentionne pas ces terres. Il souhaite savoir si le Maître d'ouvrage a prévu 1 sortie pour ces terres depuis la route

Obs. 182.

M.Arthaud s'inquiète des accès à ses parcelles et de l'absence de document d'expropriation concerna nt ses parcelles

Obs.n° 183 : 1. Zone de dépassement « Lagier »(opé 249).Supprimer la zone de dépassement =100 m avant et après le virage. Prolongation possible côté Nord jusqu'au chemin « Oddolaye » ;
2. Vitesse de dépassement à augmenter (100 kmh) pour dépasser au plus court et revenir aux 80 kmh après.
3. »Thoranne », côté village de St-Michel . Dépassement à concrétiser uniquement à la montée (descente trop dangereuse l'hiver en cas de gel)
4.Sortie route de Clelles vers RD 1075 côté Sud, à réaménager.

OBS.237. sur les travaux effectués, je peux constater qu'ils ont été exécutés seulement dans le sens Grenoble-Sisteron au détriment de la sécurité des usagers. Pour les travaux à venir, je pense qu'il faudrait écouter et entendre les usagers et les gens qui travaillent dessus toute l'année en sachant que ce sont aussi des utilisateurs..

Obs.292 l'aménagement de cette partie pour permettre les dépassements semble dangereux, les automobilistes vont arriver encore plus vite dans le grand virage très accidentogène.

OBS.295 : le créneau montagne est à réétudier, il comporte 1 virage en épingle et la fin de créneau correspond à la sortie d'un chemin communal et d'une sortie de maison. Nous demandons d'étudier la suppression de ce créneau,

- le renforcement sur le pont routier n'est pas prévu,
- la sortie maison-Faure et chemin de la renardière à sécuriser,
- protection du ruisseau Chapotet de rétention

OBS.299. après réexamen de l'opération 242, "aménagement d'une zone de dépassement" 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 !

Opération 250

Obs.295 : étudier l'accès dans les 2 sens à la maison située à l'aval de la départementale.

Opération 249 et 251

pour la sécurité des usagers, si on veut en faire, ce serait d'abord de redresser quelques virages qui restent très dangereux et encore plus avec 1 voie de dépassement le virage de Lagier... ???... Il commence toujours à pleuvoir l'été, le rendant glissant, ou le gel... ?? Les températures sont basses sans être toujours négatives... ce virage se situe sur 1 ruisseau et n'est jamais ensoleillé.

Quant au terre-plein qui décore la 1075, il faudrait trouver 1 solution pour que la neige qui fond dessus ne nous fasse pas des plaques de glace à la sortie. « Terre-plein concave avec 1 grille et 1 écoulement sur les écoulements

Obs.181 : il est constaté que l'opération va amputer les terrains sur toute la longueur de la route l'opération d'expropriation ne mentionne pas les terres de Monsieur Albert. Il souhaite savoir si le Maître d'ouvrage a prévu 1 sortie pour cette terre depuis la route

obs.292 : 7 l'aménagement de cette partie pour permettre les dépassements me semble dangereux, les automobilistes vont arriver encore plus vite dans le grand virage très accidentogène.

Obs.295 : protection du ruisseau intermittent « le rif du pin » par bassin de rétention ce ruisseau coule 1 bonne partie de l'année et traverse la commune de Monestier du Percy sur 2 km

- le renforcement sur le pont routier n'est pas prévu

Opération 251 :

Monsieur Albert dépose 1 demande concernant ses parcelles : le problème est celui de l'accessibilité à ses parcelles.

(« Colombet » sur la commune de St Maurice, créneau M2) Au regard du profil « fluide » du reste de la route, je trouve que le nombre de créneaux de dépassement est trop important : ils impactent fortement le budget, ils sont très consommateurs de terres agricoles ou naturelles, ils imposent d'énormes travaux pour réaliser des traversées piétonnes en tunnel, ils génèrent un tonnage important de déblai / remblai, avec un impact négatif sur le paysage et « contribuera à augmenter l'effet barrière de infrastructure et aura des impacts sur la continuité écologique et la trame vert et bleue » (avis de l'Autorité environnementale page 11 sur 13).

Obs. n° 221 : En application de ces trois principes, nous formulons les contre-propositions suivantes, Opération 251 :Etant donné que: -Il n'est pas démontré que la RD1075 présente une accidentologie justifiant des travaux;-Il n'est pas démontré que l'ajout d'une voie de dépassement diminuerait les accidents;-Au contraire, une 3ème voie favorise la vitesse, qui multiplie et aggrave les accidents;-Une 3ème voie est coûteuse tant financièrement qu'en terme de consommation d'espaces naturels et agricoles;-Au regard des engagements de la France à la COP 21, des projets qui fluidifient le trafic, augmentent la vitesse et favorisent le transport automobile ne peuvent en aucun cas être considérés comme étant d'utilité publique;Nous nous opposons à cette opération 251, comme à toutes les voies de dépassement prévues sur l'ensemble du parcours

Opération 252 :

Obs. 182. M.Arthaud s'inquiète des accès à ses parcelles et de l'absence de document d'expropriation concernant ses parcelles

Opération 254 :

-Obs. n° 12 : Carrefour 254 (Saint Maurice en Trièves - La Commanderie)
L'îlot central proposé pour la traversée des piétons est peu satisfaisant en terme de sécurité.

Obs. n° 221 :

Pas de modification du tracé actuel de la route ni du parking PL actuel, mais:

- Passage à 50km/h;
- Traversée piétons (avec feu de signalisation?);
- Arrêt de bus dans les deux sens en retrait de la route et protégé des intempéries (comment espérer un report modal autrement?);
- Interdiction de la RD66b descendant au village aux 3,5t (voir la proposition de M. Helly).

Carrefour RD 66 B, la Commanderie

L'opération prévoit de modifier l'intersection de la commanderie par l'aménagement d'un carrefour en X, l'objectif étant l'amélioration :

- de la visibilité au niveau de l'intersection,
- de la circulation des engins agricoles,
- de l'accès aux bâtiments riverains de la départementale.

Nous sollicitons 1 renforcement des mesures prévues :

- en lieu et place d'un carrefour en X, création d'un rond-point aux dimensions du trafic des poids-lourds,
- création d'un parking public accessible aux poids-lourds,
- abaissement de la vitesse à 50 km.

Ces demandes répondent à 2 objectifs : sécuriser la principale voie d'accès au village, favoriser et sécuriser l'accès aux commerces.

Une autre contre-proposition vise à créer 1 rond-point à la place du carrefour prévu, le reste du projet envisagé (opération 254) étant amplement suffisant. Pas besoin de nouveau parking public poids-lourds qui ne servirait pas 1 intérêt collectif, mais seulement 1 intérêt privé. 1 rond-point serait bien plus profitable la population locale, est le projet déplacé de quelques mètres en amont ne serait pas perdre de valeur à la propriété existante sur la parcelle ZC 0073.

Opération 255 :

Obs. n° 86 .Je vous prie de trouver ci-joint mes observations concernant l'opération n° 255 qui me concerne en tant que propriétaire de la parcelle AB 271, impactée par le projet.

Obs.293.HABITANTS DE ST-MAURICE

les travaux de réaménagement vont se poursuivre sur St Maurice en Trièves sur le secteur opérations 255 256. D'après les études menées, ces travaux vont engendrer 20 % minimum de circulation supplémentaire, notamment les poids-lourds.

Aujourd'hui certains secteurs du village sont déjà impactés par les nuisances sonores. Afin d'éviter plus de désagréments et pour le bien de la vie du village, nous suggérons la construction d'un mur antibruit sur la portion 255. Saint Maurice en Trièves est 1 village en pleine expansion avec 1 hausse de sa population. Nous aimerions conserver notre tranquillité et le bien vivre dans le village, sans pour autant empêcher le trafic routier. Nous savons qu'il existe divers systèmes de mur antibruit, nous sommes ouverts à toute proposition pour limiter les nuisances sonores qui

OPERATION 262

Au pont de Gravenon, l'embranchement partant de sud-ouest est-il relié à l'axe de la route de Savouraise ? En d'autres termes, l'accès de celle-ci est-il maintenu pour se rendre au hameau. ?

OBS.289.

- cette opération consiste en la création d'un passage souterrain aux normes « personnes à mobilité réduite » utilisant l'ouvrage actuel de franchissement du ruisseau du Bonson, pour traverser la départementale par les résidents du centre d'accueil.

Cette opération paraît cependant disproportionnée dans ses coûts, peu adaptée à la circulation des personnes en situation de handicap, et potentiellement dangereuse en raison du risque de crues.

Pour cette raison, il est demandé 1 révision de ce projet suivant les préconisations d'experts en aménagement pour les personnes à mobilité réduite. La réalisation d'une passerelle accolée au pont, côté Jean Reboul, aux normes d'accessibilité, associée à 1 zone de traversée piétonne au niveau de la montée de l'Archat, ce serait 1 solution à envisager. Il conviendrait également d'abaisser la vitesse sur cette zone à 50 km/h, rendue particulièrement dangereuse par la présence d'un virage.

Voie communale numéro 3, intersection avec la départementale :

cette voie communale étroite, comportant 3 virages à angles droits, ne peut être empruntée par des véhicules de plus de 3 t 5 pour rejoindre la rue principale qui traverse le village ;

l'implantation d'un bassin de décantation destiné à recueillir les eaux de ruissellement de la départementale est trop proche des habitations, ce qui ne serait pas sans provoquer des nuisances pour les riverains, puis de la protection contre les nuisances sonores provoquées par l'augmentation du trafic ?

Opération 256 :

(Saint Maurice en Trièves - Le Chalet)

concernant l'accessibilité à la parcelle ZH 60 au lieu-dit Boucheterre, nous demandons la création d'un chemin permettant le rattachement du chemin numéro 8 de Préfong au chemin numéro 4 des Touches.

Obs. n° 12 : 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.

Obs. n° 221 : L'aménagement prévu est totalement disproportionné par rapport aux usages. Il détruit sans raison valable des haies et des espaces naturels et agricoles qui hébergent une grande biodiversité. Le chemin des Touches n'est pas une route secondaire, c'est un sentier qui ne mène à aucune habitation. Il est déjà trop emprunté par des véhicules à moteur pour un usage récréatif (chasse, cueillette, etc.), et nous nous opposons à ce que ces usages soient encouragés par un accès agrandi. Au contraire, ce sentier devrait être utilisé seulement exceptionnellement pour l'entretien de la voie ferrée, les activités agricoles et l'ONF. Les débardages rentrent dans le cadre de ces usages exceptionnels, ils ne nécessitent pas un tel aménagement et ne justifient pas une telle dépense d'argent public, ni ne relèvent de l'intérêt public. Un signalement adapté au moment de la sortie des grumiers est suffisant.

Par conséquent nous demandons le retrait de cette opération, et de mettre en place:

- Passage à 50km/h;
- Renoncer au passage souterrain disproportionné, dispendieux et dangereux (risques de crues) sous la RD 1075, et privilégier la création d'une passerelle aux normes PMR accolée à l'ouvrage de franchissement actuel du cours d'eau, associée à un passage piéton sécurisé (avec un feu de signalisation?) de la RD1075;
- Installation d'une barrière à l'entrée du chemin des Touches avec interdiction de passage aux véhicules privés (passages possibles pour l'ONF, la SNCF...).

Cet aménagement de carrefour en X au croisement de la départementale, du chemin des Touches et de la montée des Hoches, au niveau de l'emplacement du restaurant le chalet, améliorerait la visibilité du carrefour depuis les voies concernées, tout en sécurisant le transit des engins agricoles de la départementale vers les voies secondaires.
Proposition :

- . en déplaçant de quelques mètres le tracé de la montée des Hoches au niveau du croisement avec la départementale pour retrouver le tracé précédent et permettre ainsi d'arriver perpendiculairement au croisement en mordant seulement sur la haie existante ;
- se limitant à la voie d'accès de type tourne à gauche desservant le village, via la montée des Hoches et le restaurant,
- se limitant à 1 léger élargissement du chemin des Touches en prenant sur la parcelle voisine pour rejoindre le chemin de Pré fleuri
- . supprimant le bassin de rétention,

- abaissant la vitesse à 50 km jusqu'à la zone concernée par l'opération 255.

Concernant les passages d'animaux :

il existe 1 expertise locale concernant les corridors écologiques, lieux de traversée de la départementale par différentes espèces animales. Il est demandé que cette expertise locale soit sollicitée et qu'il en soit tenu compte dans les aménagements par 1 signalétique.

Concernant la création de bandes cyclables. :

Pour 1 mise en cohérence du projet avec l'objectif de sécurité pour tous les usagers de la route, il est souhaité :

- que soit assurée la continuité d'une piste cyclable dans les 2 sens de circulation et sur l'ensemble de la section concernée par les aménagements,

Obs. n° 2 : sur l'opération 264 s'agit-il du pont actuel ou de l'ouvrage ancien , ou les deux?

CRENEAU 10

Descente sur 400 m, passage d'animaux en transhumance sur le chemin des Chèvres, quid de la traversée de la Départementale. Un passage souterrain est-il prévu ?

Carrefour Col de Lus La Croix-Haute

Obs n° 12 : On n'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 ?

Analyse sommaire par thème

Trafic (79 observations)

Les aménagements proposés vont créer un appel d'air, induire un trafic plus important en incitant les gens venant du nord-est à éviter la vallée du Rhône.

La crainte est encore plus grande concernant le trafic des poids lourds, au regard des travaux programmés plus au sud prévoyant la rehausse des passages ferroviaires permettant le passage des véhicules de 44 t, contrairement à la situation actuelle.

Vitesse (76 observations)

Considérée comme élément déterminant pour les causes d'accident, il est craint une augmentation de la vitesse sur les créneaux de dépassement, comme signalé dans le thème « Accidents ».

Autre point d'inquiétude, la décision du département de repasser une partie de son réseau routier à 90 km/h.

Pistes cyclables (73 observations)

Les contributeurs réclament, sur l'intégralité du tronçon de véritables pistes cyclables matériellement séparées de la route. Ils estiment que les aménagements prévus n'apportent pas de sécurité suffisante aux utilisateurs. Cette remarque vaut pour d'autres modes de déplacement doux (piétons, chevaux). Certains proposent d'aménager les routes secondaires existantes permettant d'éviter au maximum la RD 1075.

Accidents (72 observations)

Les contributeurs remettent en cause l'analyse faite sur l'accidentologie du tronçon. Cette route est atypique et ne doit pas être comparée avec la moyenne des routes du département. Il faudrait faire une étude avec la RN 85 et la RD 1091.

L'augmentation de la vitesse sur certains secteurs (créneaux de dépassement) va provoquer une hausse du nombre d'accidents.

Pollution (47 observations)

La crainte d'une augmentation de la pollution résulte la plupart du temps des arguments avancés concernant l'augmentation du trafic et de la vitesse.

Le bruit (37 observations)

Thème abordé essentiellement par les riverains immédiats de la route qui estiment déjà souffrir de cette pollution et qui craignent une forte augmentation en raison de l'augmentation du trafic et de la vitesse. Il est donc demandé l'aménagement de protections anti bruit comme merlons ou murs.