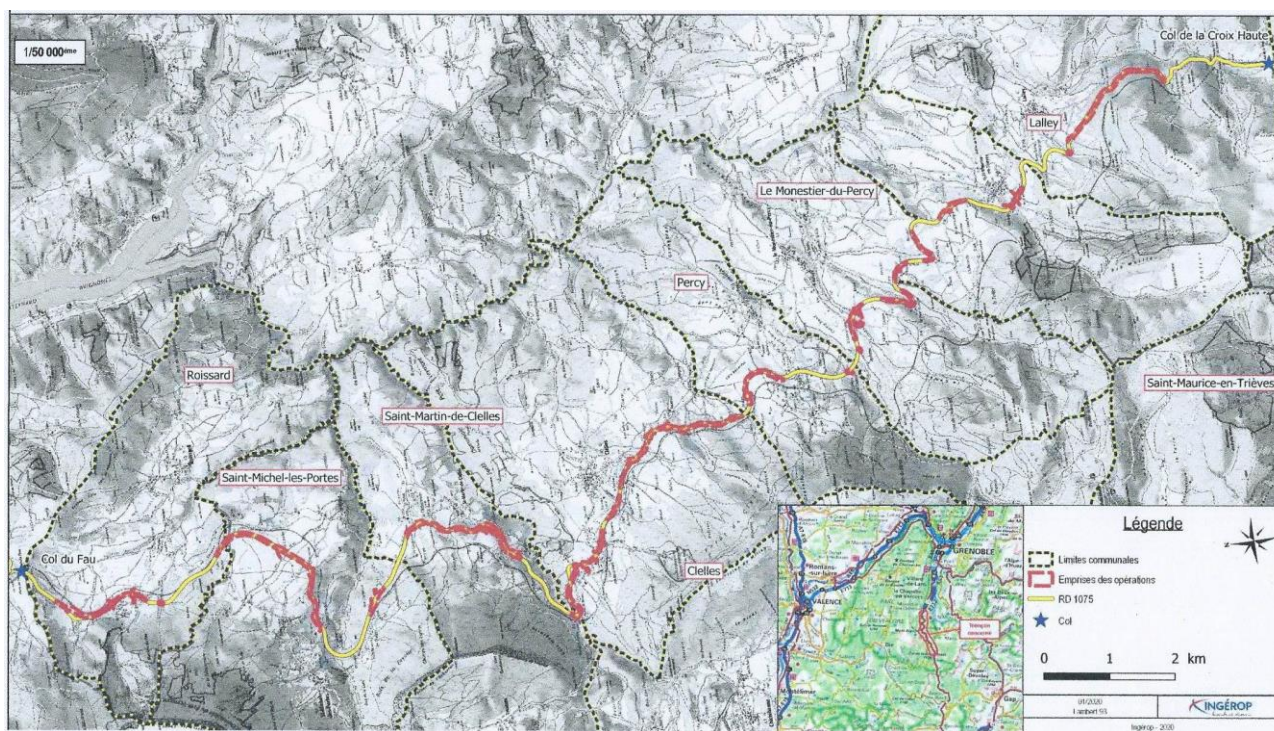


Département de l'Isère

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



RAPPORT D'ENQUETE

Enquête du 03 janvier au 11 février 2022

Table des matières

1	GENERALITES.....	4
1.1	PRESENTATION DU LIEU.....	4
1.2	CADRE JURIDIQUE.....	4
1.3	COMPOSITION DU DOSSIER.....	4
1.4	CONCERTATION PREALABLE.....	5
2	DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	7
2.1	ETAPES DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	7
2.1.1	<i>Demande de Monsieur le Président du Département de l'Isère.....</i>	<i>7</i>
2.1.2	<i>Désignation de la commission d'enquête.....</i>	<i>7</i>
2.1.3	<i>Entretien avec les représentants du Département.....</i>	<i>7</i>
2.1.4	<i>Ouverture de l'enquête.....</i>	<i>7</i>
2.1.5	<i>La réunion publique.....</i>	<i>9</i>
2.1.6	<i>Clôture de l'enquête.....</i>	<i>9</i>
2.1.7	<i>Visite sur place.....</i>	<i>9</i>
2.1.8	<i>Remise du procès-verbal de synthèse.....</i>	<i>10</i>
2.2	RELATIONS COMPTABLES.....	10
3	REMARQUES PRELIMINAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	10
3.1	OBSERVATIONS SUR LA PUBLICITE ET L'AFFICHAGE.....	10
3.2	AVIS SUR LES DOCUMENTS MIS A DISPOSITION DU PUBLIC.....	10
4	L'ENQUETE DU 03 JANVIER AU 11 FEVRIER 2022.....	11
4.1	TENUE DES PERMANENCES.....	11
4.2	OUVERTURE DE L'ENQUETE ET PREMIERE PERMANENCE.....	11
5	CONSULTATION ET AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE.....	11
5.1	PREAMBULE RELATIF A L'ELABORATION DE L'AVIS.....	11
5.2	SYNTHESE DE L'AVIS.....	12
5.3	AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE.....	12
5.3.1	<i>Procédures relatives au projet :.....</i>	<i>12</i>
5.3.2	<i>Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné :.....</i>	<i>12</i>
5.3.3	<i>Analyse de l'étude d'impact.....</i>	<i>13</i>
5.3.4	<i>Périmètre de l'étude d'impact :.....</i>	<i>13</i>
5.3.5	<i>Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....</i>	<i>13</i>
5.3.6	<i>Incidences environnementales et mesures compensatoires :.....</i>	<i>13</i>
5.3.7	<i>Milieux naturels et biodiversité :.....</i>	<i>13</i>
5.3.8	<i>Cadre de vie des riverains :.....</i>	<i>13</i>
5.3.9	<i>Transport en communs et modes actifs :.....</i>	<i>13</i>
5.3.10	<i>Changement climatique et ressources énergétiques :.....</i>	<i>14</i>
5.3.11	<i>Dispositif de suivi proposé :.....</i>	<i>14</i>
5.3.12	<i>Résumé non technique de l'étude d'impact.....</i>	<i>14</i>
5.4	MEMOIRE EN REPONSE DU DEPARTEMENT.....	14
5.4.1	<i>Périmètre de l'étude d'impact :.....</i>	<i>14</i>
5.4.2	<i>Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution :.....</i>	<i>14</i>
5.4.3	<i>Incidences environnementales et mesures compensatoires.....</i>	<i>15</i>
6	AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES.....	18
6.1	COMMUNE DE CLELLES :.....	18
6.1.1	<i>Le déplacement de la conduite d'eau :.....</i>	<i>18</i>
6.1.2	<i>Accès à la carrière :.....</i>	<i>18</i>
6.1.3	<i>Création d'un rond-point à la Croizette :.....</i>	<i>18</i>
6.1.4	<i>Création d'un passage souterrain sous la RD 1075 :.....</i>	<i>18</i>
6.1.5	<i>Accès au hameau de Fourches :.....</i>	<i>18</i>

6.2	COMMUNE DE LALLEY	19
6.3	COMMUNE DE SAINT-MARTIN DE CLELLES	19
6.4	COMMUNE DE LE PERCY	20
6.4.1	Opérations particulières.....	20
6.4.2	Mobilités douces/vélo	21
6.5	COMMUNE DE MONESTIER DU PERCY	21
6.6	COMMUNE DE SAINT MAURICE EN TRIEVES.....	21
6.7	COMMUNE DE SAINT MICHEL LES PORTES	21
6.8	COMMUNE DE ROISSARD	22
6.9	LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU TRIEVES	22
	22
7	CONTRIBUTIONS DU PUBLIC.....	23
7.1	PREAMBULE	23
7.2	LISTE DES POINTS PARTICULIERS RELEVES PAR LES HABITANTS DU TRIEVES	24
7.3	ANALYSE PAR THEMES.....	24
8	REPONSES APORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE	26
8.1	PREAMBULE	26
8.2	REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE.....	26
8.2.1	Mémoire.....	26
8.2.2	Analyse du mémoire	38
8.3	ANALYSE DU TABLEAU	44
9	ENQUETE PARCELLAIRE	45
9.1	PREAMBULE	45
9.2	PROCEDURE	45
9.3	DESCRIPTION DES BIENS ET EVALUATION DOMANIALE :	45
9.4	OBSERVATIONS RECUEILLIES AU COURS DE L'ENQUETE	46
10	ANNEXES	47

1 Généralités

1.1 Présentation du lieu

Axe majeur entre Grenoble et Sisteron, la RD 1075 irrigue les départements de l'Isère, de la Drôme, des Hautes-Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence. Cette route est à la fois un itinéraire de liaison pour les véhicules en transit entre les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur et les métropoles de Lyon, Grenoble et Marseille.

La route départementale 1075 (RD1075) qui relie Grenoble à Sisteron permet également la desserte plus locale du Trièves.

La section de 32 km concernée par le projet est comprise entre le Col du Fau au nord (extrémité actuelle de l'A51) et le Col de la Croix Haute au sud, à la limite du département de la Drôme.

Plusieurs défauts structurels caractérisent cet axe ;

- Des carrefours dangereux et mal perçus par les usagers ;
- Un manque de visibilité lié au relief qui limite les possibilités de dépasser en sécurité ;
- De nombreux chemins connectés à la RD1075 desservant les villages et les exploitations agricoles.

Huit communes sont directement concernées par ce projet : Roissard, Saint-Michel-les-Portes, Saint-Martin-de-Clelles, Clelles, Le Percy, Le Monestier-du-Percy, Saint-Maurice-en-Trièves et Lalley.

L'enquête parcellaire menée conjointement à l'enquête préalable à la D.U.P. ne concerne que 4 communes : Roissard, Saint-Michel-les-Portes, Saint-Maurice-en-Trièves et Lalley.

1.2 Cadre juridique

La présente enquête publique porte sur la **Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.)**, de l'aménagement de sécurité de la RD1075 entre le Col du Fau et le Col de la Croix-Haute dans le département de l'Isère.

Cette enquête préalable à la D.U.P. est réalisée dans les conditions prévues par les articles R.111-1 à R.112-24 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique et L.123-3 à L.123-19 et R.123-25 du Code de l'Environnement.

En application des articles R.122-2 et suivants du Code de l'Environnement, le projet est soumis à évaluation environnementale et avis de l'Autorité Environnementale.

1.3 Composition du dossier

Le dossier est composé des pièces suivantes :

A. La notice explicative	108 pages
B. L'étude d'impact comprenant :	
1-le résumé non technique.....	20 pages
2-la présentation du projet et des variantes étudiées	78 pages
3-la description de l'état initial de l'environnement susceptible d'être affecté de manière notable, et de son évolution.....	160 pages
4-description des incidences notables du projet et mesures prévues	116 pages
5-évaluation des incidences sur les sites Natura 2000	10 pages
6-éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols.....	20 pages

7-méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les incidences du projet.....	12 pages
8-noms et qualité des auteurs.....	2 pages
9-compléments spécifiques aux infrastructures de transport.....	8 pages
10-Annexes comprenant.....	199 pages
- l'hydraulique et l'assainissement	8 pages
- le diagnostic faune-flore	73 pages
- l'acoustique et les modélisations (cartes isophones)	77 pages
- les mesures de l'air	9 pages
C. Les avis des autorités consultées-dont l'Autorité Environnementale.....	174 pages
D. Le dossier d'enquête parcellaire	131 pages
avec les 7 plans parcellaires de l'aménagement des secteurs 2 et 6, au 1/1000.....	7 plans
E. Un plan de l'ensemble des aménagements de sécurité	1 plan

1.4 Concertation préalable

Le dossier de concertation relatif au projet a été mis à disposition du public dans les 9 lieux de la concertation, ainsi que sur la page Internet dédiée au projet sur le site du Département.

En complément du dossier de concertation, les livrets secteurs détaillaient les aménagements sur chacun des 3 secteurs du projet. Ils étaient mis à la disposition du public dans les 9 lieux de la concertation, ainsi que sur la page Internet dédiée au projet sur le site du Département.

Afin de synthétiser le projet, le Département a réalisé des panneaux d'exposition, consultables dans les lieux de la concertation et présentant les principaux éléments du projet.

Trois réunions publiques en présence de représentants du Département ont été organisées durant la concertation :

- le lundi 4 février 2019 à Saint-Martin de Clelles,
- le lundi 18 février 2019 au cinéma Jean Giono de Clelles,
- le jeudi 21 février 2019 à Saint Maurice en Trièves.

Les réunions publiques à Saint-Martin de Clelles et à Saint Maurice en Trièves ont rassemblé une quarantaine de participants chacune. Une centaine de participants à Clelles, enfin une trentaine de participants se sont présentés à chacune des permanences. Au total près de 400 personnes ont participé aux rencontres organisées. Tous modes de participation confondus, le dispositif a permis de recueillir 173 contributions.

Modalités de contribution	Nombre de contributions	Proportion de la contribution totale
Registre papier en mairie	60	35 %
Formulaire de contribution en ligne	56	32 %
Questions posées en réunion publique	54	31 %
Contribution courriers	3	2 %
Total	173	100 %

Pour permettre aux habitants et usagers de mieux comprendre le projet et d'exprimer leurs avis et

interrogation de manière plus précise et en plus petit comité, 8 permanences ont été organisées :

- le vendredi 25 janvier 2019 à Saint-Michel les Portes,
- le mercredi 30 janvier à Clelles,
- le mardi 5 février à Lalley,
- le mardi 5 février à Saint Maurice en Trièves,
- le vendredi 8 février au Monestier du Percy,
- le lundi 11 février au Percy,
- le mardi 12 février à Roissard,
- le mercredi 13 février à Saint-Martin de Clelles

Concernant les impacts du projet sur les exploitations agricoles, le Département a conduit des échanges avec les acteurs du monde agricole. Cinq réunions se sont tenues en présence de tiers de la chambre de culture du Département et de la communauté de communes :

- en mairie de Roissard le 5 mars,
- en mairie de Clelles le 5 mars
- en mairie de Lalley le 19 mars,
- en mairie de Saint-Martin de Clelles le 20 mars
- en mairie du Percy le 25 mars.

La concertation préalable a permis :

- au public, de connaître, comprendre et s'exprimer sur les propositions d'aménagement proposé,
- au maître d'ouvrage d'avoir un éclairage sur les attentes et les questions des participants, pour la plupart riverains des communes concernées ou usagers de l'axe.

Le Département note une participation importante avec plus de 400 participants aux rencontres physiques et 173 contributions recueillies. À ce titre, le dispositif d'information et de concertation a bien été accueilli et aucunement remis en cause.

Un grand nombre de contributions partage le diagnostic et les ambitions du maître d'ouvrage, et confirme l'intérêt et l'opportunité du projet pour sécuriser cet axe particulièrement accidentogène. Le besoin fort de sécurisation fait donc consensus. Toutefois si le réaménagement de carrefours est majoritairement soutenu, l'intérêt et la fonction des créneaux de dépassement peuvent poser question.

Les principales préoccupations exprimées concernent l'augmentation du trafic, des vitesses de circulation et des nuisances sonores, les conditions d'accès aux hameaux et aux parcelles adjacentes, la sécurité des piétons et des sièges en bordure de voie ou lors de la traversée de l'axe, la préservation et la valorisation de l'environnement, les effets sur l'activité agricole, le maintien de la ligne ferroviaire, et enfin le coût du projet.

Conforté par les enseignements de la concertation, le Département conduira les études ultérieures de manière à optimiser les aménagements proposés dans la limite de l'enveloppe budgétaire annoncée, et à réduire les impacts du projet en prenant en compte les besoins exprimés lors de la concertation.

Le Département souhaite également poursuivre le dialogue entamé avec les acteurs du territoire, notamment les élus communaux, la profession agricole et les riverains.

Ce bilan a été rendu public, transmis aux communes concernées et mis à disposition en libre accès sur le site du Département.

2 Déroulement de l'enquête publique

2.1 Etapes de l'enquête publique

2.1.1 Demande de Monsieur le Président du Département de l'Isère

Par lettre en date du 21 septembre 2021, le conseil départemental de l'Isère a sollicité le Préfet pour l'organisation de cette enquête préalable à la D.U.P.

Par courrier en date du 11 octobre 2021, le Préfet de l'Isère a demandé à Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble de bien vouloir désigner une commission d'enquête pour mener cette enquête, d'une durée de trente jours minimums.

2.1.2 Désignation de la commission d'enquête

Par décision du 21 octobre 2021, le Président du Tribunal Administratif de Grenoble a nommé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président :

Monsieur Bernard PRIVAT

Membres titulaires :

Monsieur Bernard PRUDHOMME

Monsieur Yves de BON

2.1.3 Entretien avec les représentants du Département

Les membres de la commission ont rencontré les responsables du projet dans les locaux du conseil départemental de l'Isère, le 12 novembre 2021, date à laquelle un exemplaire complet du dossier d'enquête a été remis à chacun de ses membres.

Au cours de cette rencontre une présentation exhaustive du projet a été faite. La philosophie générale des aménagements ainsi que la façon de les mettre en œuvre sur le terrain ont été abordées.

Le principe d'une visite sur place des sites de réalisation du projet a été retenu ; cette visite a eu lieu le 19 novembre 2021.

2.1.4 Ouverture de l'enquête

2.1.4.1 Procédure

Au cours de deux réunions tenues en préfecture les 17 et 22 novembre 2021, l'organisation pratique de l'enquête a été arrêtée.

L'enquête se déroulera du lundi 3 janvier 2022 au vendredi 4 février 2022 à 17 heures pendant 33 jours consécutifs. Le siège est fixé à la mairie de Clelles.

Le public pourra déposer ses observations sur les registres papier déposés dans chacune des huit mairies concernées, par courrier, par mail mais aussi sur un registre dématérialisé ouvert pendant toute la durée de l'enquête.

L'ensemble de ces dispositions figurent dans l'arrêté préfectoral du 2 décembre 2021 portant ouverture de l'enquête publique.

2.1.4.2 Permanences initialement prévues

Elles ont été définies de la manière suivante, en correspondance avec les horaires d'ouverture des différentes mairies :

le lundi 03 janvier 2022 à CLELLES,de 09h00 à 12h00,
le mardi 04 janvier 2022..... à ROISSARD,de 14h30 à 16h30,
le lundi 10 janvier 2022 à SAINT-MICHEL-les -PORTES,de 14h00 à 17h00,
le mardi 18 janvier 2022..... à SAINT-MARTIN de CLELLES,de 10h00 à 12h00,
le jeudi 20 janvier 2022 à LE PERCY,de 14h00 à 16h00,
le mardi 25 janvier 2022..... à SAINT-MAURICE en TRIEVES,de 09h00 à 12h00,
le mercredi 26 janvier 2022..... à MONESTIER-du-PERCYde 09h00 à 12h00,
le jeudi 27 janvier 2022 à LALLEYde 14h00 à 16h00,
le vendredi 4 février 2022..... à CLELLESde 14h00 à 17h00.

2.1.4.3 Nouvelles permanences

En cours d'enquête, un collectif dénommé « les lichens » a demandé par courrier du 10 janvier 2022, signé par une vingtaine de personnes, (contribution n° 59 du registre dématérialisé) la tenue d'une réunion publique. Ce courrier faisait suite à une demande verbale du 3 janvier 2022 au président de la commission d'enquête lors de sa permanence à CLELLES.

Cette demande a été suivie d'une pétition réunissant une centaine de signatures. Le collectif a estimé que le refus d'une telle réunion publique était constitutif d'un « déni de démocratie ». Il a fait paraître un article le 12 janvier 2022 dans le Dauphiné Libéré dont voici le texte :

*Déposée le 10 Janvier 2022 à 21 :27 par le **Collectif des Lichens** :*

Nous sommes venu-es 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.

Étant donné que vous ne sembliez pas disposé à entreprendre cette démarche, des habitant-es ont fait circuler une pétition pour appuyer leur demande. Elle rassemble déjà plus de 100 signataires, dont vous trouverez la liste ci-joint. Elle vient d'être adressée au Département (mail ci-dessous).

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.

Le président de la commission d'enquête a alors demandé le 23 janvier 2022 au Département son accord pour organiser une telle réunion publique, en vertu des dispositions de l'article R 123-17 du Code de l'Environnement. Afin que le public puisse réagir suite à la réunion publique, il a été décidé le principe d'une prolongation de la durée de l'enquête publique d'une semaine, soit jusqu'au vendredi 11 février 2022 à 17 heures.

Informé de cette procédure, le Préfet a promulgué un nouvel arrêté le 27 janvier 2022 (n° 38-2022-01-27-0003) modifiant l'arrêté du 2 décembre 2021. Par cet arrêté, il informait les mairies de cette prolongation, les engageant à procéder dès que possible à l'affichage de l'arrêté de prolongation d'enquête et de l'avis au public en mairies et sur les lieux habituels d'affichage des communes.

Le Tribunal Administratif a également été informé de la prolongation de l'enquête, par le président de la commission d'enquête publique.

Comme suite à la prolongation de l'enquête, des permanences ont été rajoutées par la commission d'enquête, fixées comme suit :

le lundi 7 février 2022, à Le PERCY, de 14h00 à 17h00,
le mardi 8 février 2022, à CLELLES de 9h00 à 12h00,
le mardi 8 février 2022, à LALLEY, de 10h00 à 12h00,
le mardi 8 février 2022, à ROISSARD, de 14h30 à 17h30,
le mercredi 9 février 2022, à MONESTIER-du-PERCY de 09h00 à 12h00,
le jeudi 10 février 2022, à SAINT-MARTIN de CLELLES de 13h30 à 16h30;
le jeudi 10 février 2022, à SAINT-MAURICE en TRIEVES, de 13h30 à 16h00,
le vendredi 11 février 2022, à SAINT-MICHEL-les -PORTES, de 14h00 à 17h00.

2.1.5 La réunion publique

La réunion publique était prévue le jeudi 3 février 2022 à partir de 18 heures dans la salle des fêtes de la commune de CLELLES.

Elle était organisée par le Département, en collaboration avec l'agence NIAGARA qui avait délégué un animateur pour organiser les débats. Une possibilité de suivre et participer aux débats par internet avait été mise en place pour les personnes ne pouvant être physiquement présentes.

Outre les services en charge du dossier, deux vice-présidents du Département étaient présents :

- M. Bernard PERAZIO, en charge des mobilités et de la construction publique,
- M. Fabien MULYK, en charge de l'agriculture, de la forêt et de la gestion de l'eau.

Mme Frédérique PUISSAT, sénatrice de l'ISERE et M Roche, maire de CLELLES, étaient également présents, ainsi que les membres de la commission d'enquête.

Le compte-rendu des débats devait être assuré par l'entreprise SENNSE.

Le maire de CLELLES avait pris un arrêté exigeant la présentation d'un passe vaccinal pour pouvoir accéder à la salle. Cette obligation a entraîné de violentes protestations de la part de personnes n'en disposant pas.

Dès le début de la réunion, plusieurs personnes présentes dans la salle ont exigé de prendre la parole de manière assez virulente. Des personnes n'ayant pu rentrer se sont mises à taper sur les portes, faisant hurler des sirènes et empêchant de ce fait toute possibilité de dialogue et d'échanges de vue avec le public sur les différents aspects du projet.

Les appels au calme de l'animateur puis du Président de la commission d'enquête restant sans effet, la décision a été prise d'annuler la réunion aux alentours de 19h00.

La mairie de LE PERCY acceptant de mettre à disposition sa salle avec un accès libre (sans passe vaccinal), la commission a envisagé la tenue d'une nouvelle réunion publique en pensant qu'elle pourrait être de nature à faire baisser les tensions ressenties et permettre à tous de s'exprimer. Le maître d'ouvrage faisant l'analyse inverse n'a pas souhaité organiser et participer à cette réunion qui devenait dès lors sans objet.

2.1.6 Clôture de l'enquête

La Commission a procédé à la clôture de l'enquête le 11 février 2022 à 17h00.

2.1.7 Visite sur place

Compte tenu des observations du public et des réponses du maître d'ouvrage, la commission est retournée sur les différents sites le mardi 1^{er} mars.

2.1.8 Remise du procès-verbal de synthèse

Après lecture et enregistrement des observations incluses dans les registres et les courriers, la commission d'enquête a présenté au maître d'ouvrage, dans un délai de 8 jours après la clôture de l'enquête, le mercredi 16 février 2022, les observations du public et lui a demandé de bien vouloir répondre à ces observations dans un délai de 15 jours.

Le maître d'ouvrage a répondu le 1^{er} mars 2022, dans le délai règlementaire de 15 jours.

2.2 Relations comptables

Les 371 observations recueillies tout au long de l'enquête se répartissent comme suit :

- sur les registres d'enquête : 75 observations
- courriers : 4 lettres
- observations orales : 3
- pétition : 1
- mails : 31
- sur le site internet dédié 257 observations

On peut remarquer que le site dédié sur lequel les observations pouvaient être déposées, a été ouvert 12 090 fois et 2460 de ces visiteurs ont ouvert au moins une page particulière.

Enfin, on doit constater que la quasi-totalité des observations émanent des habitants du Trièves ; les usagers occasionnels, utilisant le secteur lors d'un déplacement de transit sur une plus grande distance, ne se sont pas exprimés alors qu'ils représentent une part importante du trafic.

3 Remarques préliminaires de la Commission d'enquête

3.1 Observations sur la publicité et l'affichage

Conformément à la législation en vigueur, l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique a été publié le vendredi 17 décembre 2021, soit plus de quinze jours avant le début de l'enquête, dans « Le Dauphiné Libéré » et dans le journal d'annonces légales « Les Affiches de Grenoble et du Dauphiné ». Une seconde insertion a été faite, en cours d'enquête, dans ces mêmes publications le vendredi 7 janvier 2022.

Chacune des huit communes concernées a produit un certificat d'affichage de ce même document quinze jours avant, et pendant toute la durée de l'enquête. Les communes disposant d'un dispositif d'affichage public lumineux, ont inséré un message rappelant la tenue de l'enquête publique.

Sur chacun des sites concernés par un aménagement prévu dans le dossier, le maître d'ouvrage a disposé un panneau règlementaire informant la population des dates et modalités de l'enquête. Ce dispositif était déjà en place le 19 novembre 2021 lors de la visite de ces sites par la commission.

3.2 Avis sur les documents mis à disposition du public

Ce paragraphe ne concerne que l'avis de la commission sur la pertinence des documents composant le dossier par rapport à une attente du public et sur la facilité avec laquelle il est rapidement assimilable et compréhensible.

L'avis de la Commission sur le projet proprement dit, sur ses éventuelles interrogations, est traité au chapitre 9.2.2 du présent rapport.

Le dossier soumis à l'enquête publique nous apparaît comme étant complet dans son contenu et conforme à ce qui est attendu d'un tel dossier.

Cependant, il n'est pas facile à appréhender. En effet, on a le sentiment que plusieurs services ont écrit une partie relevant de leur compétence, ce qui est tout à fait normal, mais il manque une étape qui aurait permis de coordonner les différentes parties, probablement de les simplifier et de les rendre plus compréhensibles. Conséquences, on ne trouve pas toujours un renseignement à l'endroit qui semblerait logique, par contre, certains détails sont répétés plusieurs fois. Cette critique est particulièrement dommageable pour un citoyen lambda qui aurait le courage de se plonger dans l'intégralité du dossier.

On peut aussi regretter la quasi totale absence de plans en coupe, qui auraient permis une meilleure visualisation des aménagements, notamment, et c'est souvent le cas, lorsqu'ils sont situés sur des sites en dénivelé.

Comme souvent, mais cette remarque est valable pour la plupart des dossiers soumis à enquête, le résumé non technique n'est qu'un résumé « technique » qui, dans le cas présent, ne permet pas d'obtenir une synthèse claire, lisible.

Il serait éminemment souhaitable qu'il apparaisse comme un document à l'attention d'un public non averti pour lui permettre de comprendre les enjeux, la synthèse des réflexions ayant abouti à la détermination du projet

4 L'enquête du 03 janvier au 11 février 2022

4.1 Tenue des permanences

L'ensemble des 16 permanences finalement tenues au cours de l'enquête se sont déroulées dans de bonnes conditions matérielles.

La fréquentation du public a été importante avec au moins 5 ou 6 visites chaque fois même si chacun ne déposait pas de remarque sur le registre, mais venait pour avoir un renseignement particulier.

4.2 Ouverture de l'enquête et première permanence

Lors de l'ouverture de l'enquête et de la première permanence tenue à Clelles le 3 janvier 2022, ce sont environ quarante personnes qui se sont présentées, par groupe de 5 ou 6. Il s'agissait, pour la plupart d'entre eux, de membres du collectif Les Lichens qui allait se manifester plus tard. Malgré les difficultés pour répondre à tout le monde, tout s'est déroulé dans le calme, sans aucune crispation de la part des intervenants qui semblaient même plutôt ouverts au dialogue.

5 Consultation et avis de l'Autorité environnementale

5.1 Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La MRAE s'est réunie le 10 août 2021.

La DREAL Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 11 juin 2021 par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale. Conformément aux dispositions du II de l'article R 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de 2 mois. Les services de la préfecture de l'Isère, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés. La préfecture de l'Isère a transmis sa contribution le 9 juillet 2021.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAE puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAE a rendu son avis le 10 août 2021.

5.2 Synthèse de l'avis

La route départementale RD 1075 est à la fois un itinéraire touristique très fréquenté et un itinéraire de liaison pour les véhicules en transit entre les régions Auvergne Rhône-Alpes et Provence Côte d'Azur. Le niveau de trafic et la géométrie de l'axe induise des problèmes de sécurité routière, avec un nombre d'accidents en très forte augmentation (quasi triplement) entre 2009 et 2018. Afin d'augmenter la sécurité routière de cet itinéraire, le département de l'Isère porte le projet d'améliorer la géométrie des 32 km de la RD 1075.

Pour l'autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire du projet sont :

- les milieux naturels et la biodiversité, notamment au regard des enjeux de continuité écologique,
- le paysage, dans le contexte du parc naturel régional du Vercors et du plateau du Trièves
- le cadre de vie des riverains,
- la mobilité intégrant l'urgence environnementale et climatique.

L'étude d'impact fait l'objet d'une analyse de qualité, illustrée de documents graphiques (cartes, croquis et photographies), qui permet une bonne compréhension du projet et des mesures de réduction, de compensation des impacts, y compris d'aménagement paysager, mises en œuvre. Mais elle comporte toutefois certaines lacunes en ce qui concerne le périmètre du projet, le développement éventuel de l'urbanisation induite, ainsi que les aménagements de covoiturage et la prise en compte des transports collectifs. Il en est de même pour l'analyse des impacts des aménagements projetés (élargissement de la plate-forme) sur la continuité écologique. Pour l'autorité environnementale, **il est donc nécessaire de compléter le dossier sur cette thématique.**

Le dossier prévoit des mesures d'évitement, de réduction et de compensation établies pour la durée du chantier, et jusqu'à 30 ans après la mise en service de l'infrastructure. Il ne décrit pas en revanche comment les résultats du suivi seront complétés et analysés, à une fréquence adaptée aux enjeux en présence, afin de permettre, si nécessaire, d'ajuster les mesures de compensation.

5.3 Avis de l'autorité environnementale

5.3.1 Procédures relatives au projet :

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

L'avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact relative au projet actuel. Sa réalisation étant prévue sur une longue période, en cas d'évolution notable du projet nécessitant l'actualisation de l'étude d'impact, un nouvel avis de l'autorité environnementale devra être sollicité.

5.3.2 Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné :

Pour l'autorité environnementale, les principaux enjeux sont :

- les milieux naturels et de la biodiversité, notamment au regard des enjeux de continuité écologique,
- le paysage, dans le contexte du parc naturel régional du Vercors et du plateau du Trièves,
- le cadre de vie des riverains,
- la mobilité intégrant l'urgence environnementale et climatique.

5.3.3 Analyse de l'étude d'impact

Le dossier joint à la demande d'autorisation comprend les pièces prévues par l'article R 122-5 du code de l'environnement, et il traite des thématiques environnementales prévues au code de l'environnement, **à l'exception d'un élément spécifique aux infrastructures de transport où n'apparaît pas d'analyse étayée relative au développement de l'urbanisation.**

5.3.4 Périmètre de l'étude d'impact :

L'autorité environnementale recommande que l'approvisionnement en matériaux (extraction-transport) qui fait partie intégrante du projet, soit analysé dans le cadre de l'étude d'impact.

5.3.5 Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution

L'état initial de l'environnement est analysé par thématique environnementale, sur le linéaire découpé en 20 zones d'étude. L'étude d'impact comporte un tableau de synthèse par thématique et un tableau récapitulatif. Ces tableaux, ainsi que les cartes et schémas relatifs à chacune des thématiques, constituent une présentation claire, synthétique et hiérarchisée des principaux enjeux environnementaux.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude acoustique et les mesures de qualité de l'air par des simulations au pic de la saison touristique, lorsque le trafic est 2 fois supérieur à celui d'octobre.

5.3.6 Incidences environnementales et mesures compensatoires :

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse argumentée et approfondie des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation.

5.3.7 Milieux naturels et biodiversité :

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une analyse approfondie des impacts des aménagements sur la continuité écologique et la localisation des aménagements visant à les réduire.

En ce qui concerne les mesures de compensation, ces dernières portent sur la création d'habitats favorables aux espèces végétales protégées, l'entretien des milieux ouverts, et afin de compenser les 8,6 ha de défrichement, la création d'îlots de sénescence. Toutefois la localisation de ces derniers n'est pas précisée.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une démonstration argumentée de l'équivalence fonctionnelle de la compensation par les îlots de sénescence et sur la perte d'habitats floristiques et faunistiques induite par le défrichement.

5.3.8 Cadre de vie des riverains :

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude acoustique et les mesures de qualité de l'air par des simulations au pic de la saison touristique, lorsque le trafic est 2 fois supérieur à celui d'octobre.

5.3.9 Transport en communs et modes actifs :

Le projet concerne plusieurs arrêts des réseaux de transport en commun situés sur l'itinéraire. Le dossier affirme que les arrêts seront rétablis sur leurs lieux d'implantation ou déplacés à proximité immédiate et sécurisée, sans plus de précisions. Par ailleurs aucun parking de covoiturage n'est prévu, alors que ce type de mobilité connaît un important essor dans les zones rurales.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une description précise des aménagements relatifs aux arrêts de bus et par une analyse du potentiel de covoiturage et des aménagements induits.

5.3.10 Changement climatique et ressources énergétiques :

Le déboisement de 8,6 ha provoquera le déstockage d'environ 1376 t de carbone. Il serait nécessaire de compléter les éléments qui précèdent par une analyse plus globale des émissions de GES occasionnées par l'ensemble des travaux.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer plus précisément les émissions de GES occasionnées par les travaux prévus et de préciser les mesures prises pour les réduire, conformément aux descriptions du SRADDET.

5.3.11 Dispositif de suivi proposé :

L'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de décrire le dispositif mis en place pour analyser l'ensemble des données de suivi recueillies et réajuster les mesures d'évitement, de réduction et de compensation si nécessaires.

5.3.12 Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique de l'étude d'impact est placé en tête de l'étude d'impact. Il est clair, complet, facilement lisible et correctement illustré. Il permet une compréhension aisée du projet de la part du public. Il souffre toutefois des mêmes omissions que l'étude d'impact.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

5.4 Mémoire en réponse du Département

5.4.1 Périmètre de l'étude d'impact :

Les matériaux issus des carrières les plus proches, situées à une distance inférieure à 30 km des emprises de travaux, côté département de l'Isère, seront privilégiés.

L'acheminement des matériaux se fera principalement par l'axe principal. Les traversées des zones urbanisées seront réduites au minimum.

De plus, sur place, il n'est pas prévu de stockage de matériaux, ni d'ouverture de carrière pour la réalisation de ces travaux. Il est prévu de réutiliser les matériaux issus des déblais. Des sondages seront réalisés lors des études opérationnelles sur le terrain en place pour déterminer les modalités précises de réemploi, avec les éventuels traitements à mettre en œuvre. Le réemploi des matériaux sera privilégié à faire de limiter l'utilisation des matériaux d'apport, les transports et leurs conséquences en termes de GES.

5.4.2 Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution :

5.4.2.1 Etude acoustique :

L'étude acoustique contenue dans le dossier d'enquête a été réalisée conformément à la réglementation. L'étude complémentaire annexée au présent mémoire en réponse montre que l'aménagement génère peu d'évolution de bruit, même en période estivale.

5.4.2.2 Étude air :

Les mesures réalisées pour évaluer la qualité de l'air ont permis de déterminer les concentrations

de fond des principaux polluants.

En considérant la même approche pour la situation avec projet en 2030, la teneur modélisée en situation estivale serait de 17 microgramme / m³, ce qui est plus de 2 fois inférieur à la réglementation annuelle (pour une situation rencontrée uniquement pendant les 2 mois d'été).

Cette analyse est équivalente pour l'ensemble des polluants modélisés dans l'étude d'impact.

L'aménagement de la RD 1075 n'a pas d'influence sur l'impact de la circulation routière, quelle que soit la période de l'année considérée (situation de base ou situation de pointe). La diminution de la pollution observée entre la situation actuelle et la situation à la mise en service de l'aménagement est due à l'amélioration des performances des véhicules en matière d'émissions de polluants.

L'aménagement n'apporte donc pas de modifications significatives de la qualité de l'air sur l'ensemble de l'année. Il en est de même sur la période de pointe.

5.4.3 Incidences environnementales et mesures compensatoires

5.4.3.1 Urbanisation

L'urbanisation se fera selon le développement envisagé dans le Scot et les PLU des communes situées le long de la RD 1075. Pour les communes soumises au RNU, le développement urbain pourra se faire en continuité de l'urbanisation existante. Il est à noter qu'il n'est pas prévu de création d'accès sur la RD 1075.

Au regard des documents d'urbanisme des communes concernées, il n'est pas prévu un développement important de l'urbanisation, et quand c'est le cas, celui-ci est envisagé dans la continuité de l'urbanisation existante.

5.4.3.2 Milieux naturels et biodiversité

Les aménagements spécifiques pour la faune sont précisés dans les dossiers d'autorisation environnementale, pour chacune des opérations.

Chaque opération fera l'objet d'une étude approfondie qui permettra de déterminer des ouvrages les plus pertinents à réaliser pour limiter les risques de collision en tenant compte de ses spécificités (topographie, déblais/ remblais, règles de visibilité,...). Les aménagements intégreront des aménagements d'ouvrage (existants ou nouveaux) et des créations de haies afin de rétablir les continuités paysagères aux abords des ouvrages pour faciliter les traversées de la faune.

Les milieux impactés par le défrichement présentent des fonctionnalités très dégradées du fait de leur proximité avec l'infrastructure existante (essentiellement des bandes boisées en bord de route). Ces zones ne sont pas favorables à la faune, étant donné les importants réservoirs de biodiversité présents sur le secteur à l'écart de la RD 1075, que la faune préférera.

Les îlots de sénescence sont quant à eux situés en retrait de l'infrastructure et présente un intérêt écologique plus élevé. Il présente également des surfaces contiguës plus attractives que les bandes linéaires de faible largeur qui font l'objet de défrichements. On compense donc des bandes boisées défrichées, peu fonctionnelles, en bord de voirie par la sanctuarisation de parcelles forestières plus propices à la biodiversité, et plus fonctionnelles pour les déplacements de la faune.

5.4.3.3 Transports en communs et modes actifs

Le projet va permettre d'améliorer les conditions d'accès aux arrêts de cars implantés sur la RD 1075 dans les secteurs concernés par le projet, avec leur reconfiguration et la création le cas échéant de cheminements d'accès.

Par ailleurs, pour chaque opération, une réflexion en partenariat avec les communes et l'intercommunalité sera menée sur l'opportunité et les conditions de réalisation d'une aire dédiée au covoiturage. Une attention particulière sera apportée au secteur de Clelles où plusieurs voies avec des trafics significatifs rejoignent la RD 1075. La conception de ces aménagements visera une

utilisation maximale des délaissés et une consommation minimale d'espace.

5.4.3.4 Changement climatique et ressources énergétiques

Le Maître d'ouvrage prévoit d'utiliser procédés et méthodes émettant le moins de gaz à effet de serre pour chaque chantier en cohérence avec la Stratégie Air Climat Energie du département (SACE).

Ainsi les mesures suivantes sont déjà envisagées :

- approvisionnement local des matériaux, réduisant les déplacements avec réutilisation sur site des matériaux excavés,
- utilisation d'enrobés tièdes avec un fort taux de recyclats à la place d'enrobés classiques.

Des critères et/ou clauses seront intégrées dans les appels d'offres pour les marchés travaux, conformément à la loi Climat.

5.4.3.5 Approvisionnement local :

Sur l'ensemble des opérations, le volume estimé de matériaux à transporter et de l'ordre de 270 000 m³ (matériaux de remblais, couche de forme, et réglage). Les apports seront espacés dans le temps au vu de la durée prévisionnelle des chantiers qui s'étaleront sur 10 années à partir de 2022. Toutefois pour le calcul, l'ensemble des trajets a été pris en compte.

Les estimations de GES ont été effectuées sur la base de la localisation de chaque opération et de la quantité de matériaux à amener par opération.

L'estimation donne les résultats suivants :

- apports de matériaux à partir de la carrière locale : 26 754 kg de CO₂
- apports de matériaux à partir de la carrière la plus éloignée : 135 130 kg de CO₂.

Le choix d'une carrière locale pour l'apport de matériaux permet de fortement réduire l'empreinte carbone, avec une réduction estimée à 80 %.

5.4.3.6 Utilisation d'enrobés avec recyclats :

Sur la RD 1075, la stratégie retenue pour la réalisation des enrobés est la suivante : en lieu et place des enrobés chauds, il est attendu de recourir systématiquement aux techniques durables, qu'est l'utilisation d'enrobé tiède et à fort taux de recyclât (= agrégat d'enrobé), taux de 20 à 25 % en couche de roulement et 30 à 40 % en couche de base. En maîtrisant également les volumes d'enrobé, par un dimensionnement optimisé des projets, une réduction de l'empreinte carbone des enrobés routiers à hauteur de 30 % constitue un objectif atteignable.

Ainsi sur la présente opération, il est estimé le volume d'enrobés nécessaires à :

- enrobés couches base : 112 848 t
- enrobés couches de roulement : 38 197 t.

L'utilisation d'un enrobé classique pour cette opération générerait 7517 t de CO₂.

La mise en œuvre d'enrobé tiède et à fort taux de recyclât, taux de 20 à 25 % en couche de roulement et de 30 à 40 % en couche de base, va générer 5478 t de CO₂, soit une réduction de l'empreinte carbone de l'ordre de 27 %.

5.4.3.7 Dispositifs de suivi proposé :

Afin de suivre les mesures mises en œuvre sur ce projet, il est prévu la réalisation de bilans réguliers. Le département souhaite mettre en place un observatoire de la RD 1075 avec une équipe dédiée pour suivre l'ensemble des mesures de biodiversité, collision faune. Un bilan annuel synthétique portant sur cette thématique sera réalisé. Le département de l'Isère assurera également un suivi de

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

5.4.3.8 Résumé non technique :

Il a été modifié.

6 Avis des personnes publiques associées

6.1 Commune de CLELLES :

6.1.1 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.

6.1.2 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 Chichilianne. 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.

6.1.3 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.

6.1.4 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.

6.1.5 Accès au hameau de Fourches :

L'accès au hameau et à la station-service pose toujours un 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.

6.2 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 rond-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**.

6.3 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 telle sorte 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.

Elle fait les préconisations suivantes :

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 ne devront subir aucun dommage et pourront 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.

6.4 Commune de LE PERCY

6.4.1 Opérations particulières

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).

6.4.2 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.

6.5 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)

6.6 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.

6.7 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.
- 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 ?
- 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.
- Il demande que les croisements du Vicaire et des Loubats soient pris en compte dans ce

projet d'aménagement pour l'ensemble des habitants et des exploitations agricoles sur ces secteurs.

- 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.
- 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.
- 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.
- La commune n'émettra pas d'avis défavorable sur le point des zones de dépassement, si l'ensemble des communes traversées par la RD 1075 n'émettent pas à leur tour d'avis défavorable.

Le conseil municipal demande que l'ensemble des arrêts de car (scolaires et transports) soient rétablis tout le long du projet.

6.8 Commune de ROISSARD

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

6.9 La Communauté de communes du TRIEVES

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

.

7 Contributions du public

7.1 Préambule

Le public a largement participé à cette enquête puisque le registre dématérialisé a recueilli 371 observations (après intégration des observations reçues en mairie soit sur le registre d'enquête, soit par courrier).

Sur l'ensemble de ces observations, on retrouve :

- 131 avis favorables,
- 62 avis défavorables,
- 178 étant des avis soit partagés, soit ne concernant que des points particuliers du projet.

En les examinant un peu plus en détail, on constate que :

- la vitesse est concernée par 76 avis,
- le trafic par 79 avis,
- les accidents par 72 avis,
- le bruit par 77 avis,
- le coût du projet par 29 avis,
- les pistes cyclables par 73 avis,
- la pollution par 47 avis,
- le faune et la flore par 35 avis,
- la voie ferrée par 38 avis,
- et 34 avis sollicitaient la tenue d'une réunion publique.

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.

Pour présenter le rapport de synthèse au Maître d'ouvrage, la commission d'enquête publique a regroupé les 371 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, au fond, ne sont pas globalement défavorables au projet mais qui veulent contribuer à son évolution et à son amélioration 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 de même que leur inquiétude devant une éventuelle augmentation du trafic.
- enfin, le troisième groupe marque son opposition de principe 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.

7.2 Liste des points particuliers relevés par les habitants du Trièves

L'intégralité des observations recueillies pendant l'enquête, figure dans le Procès-verbal de synthèse transmis au département le 13 février 2022 lequel figure en annexe du présent rapport.

De nombreuses demandes récurrentes ont été regroupées et analysées par thème dans le chapitre 8.3.

Les autres observations, et elles sont nombreuses, sont des demandes présentées par des particuliers, mais aussi par des collectivités locales (communes). Elles concernent chacune un ou deux sites d'aménagement prévus, situés généralement à proximité des habitations ou des propriétés exploitées par les requérants.

Il s'agit la plupart du temps de points de détails très particuliers, mais qui, pour les gens concernés, représentent à juste titre une importance loin d'être négligeable.

7.3 Analyse par thèmes

Suite au constat fait par la commission d'enquête que certaines thématiques revenaient de manière relativement fréquente, elle a proposé au maître d'ouvrage une lecture supplémentaire par thème.

Ceux-ci sont au nombre de six :

- Trafic,
- Vitesse,
- Pistes cyclables,
- Accidents,
- Pollution
- Bruit.

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 ou utilisation d'enrobés phoniques.

8 Réponses apportées par le Maître d'ouvrage

8.1 Préambule

Le département nous a transmis ses réponses par courriel le lundi 28 février 2022 puis lors d'une réunion le 1^{er} mars 2022 en fournissant à la commission d'enquête deux documents :

- Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage
- Tableau commun d'analyse du registre dématérialisé

Le tableau est joint en annexe afin de ne pas alourdir ce rapport.

8.2 Réponses du Maître d'ouvrage

8.2.1 Mémoire

Mémoire en réponse du Département de l'Isère suite au procès-verbal de synthèse des observations remis par la Commission d'enquête le 16 février 2022 à l'issue de l'enquête publique tenue du 3 janvier 2022 au 11 février 2022.

De très nombreuses observations (371) ont été recueillies par la commission d'enquête pendant l'enquête soit par courrier, soit de façon orale, soit sur les registres d'enquête déposés dans les mairies de Roissard, Saint Michel les Portes, Saint Martin de Clelles, Clelles, Le Percy, Monestier du Percy, Saint Maurice en Trièves, Lalley, soit sur le registre dématérialisé créé pour recueillir les contributions par voie électronique lors de cette enquête.

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage s'articule en deux parties :

- le présent document qui apporte, après un exposé des motivations et objectifs du Département, une réponse aux observations, remarques et avis du public sur la base des 6 thèmes identifiés par la commission d'enquête dans son procès-verbal et des éléments de réponse complémentaires que le Département souhaite apporter à certaines observations.
- un tableau où en vis-à-vis de chacune des contributions identifiées une réponse est apportée, sauf lorsque la contribution se limite à un accord ou une opposition de principe au projet.

Les motivations et objectifs du Département

- les objectifs du projet

Depuis la genèse de l'opération le Département a affirmé quatre objectifs fonctionnels :

- renforcer la sécurité de tous les usagers
- faire de cet axe un levier de développement économique et touristique du Trièves
- offrir un niveau de service adapté aux usagers locaux comme en transit
- fiabiliser la liaison entre Grenoble et Gap ainsi que les Hautes-Alpes et l'Est de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Les aménagements prévus visent à rendre le comportement des automobilistes plus adapté aux caractéristiques de l'infrastructure en les invitant à modérer leur vitesse dans les zones les plus sensibles, en particulier les carrefours (avec une amélioration de la perception de ces points singuliers, l'impossibilité physique de dépasser et l'effet de paroi créé par les bordures) et à organiser les dépassements dans des zones aménagées spécifiquement ou dans celles où la visibilité est suffisante, avec une information à l'avance de la présence de créneaux. Le projet intègre aussi sur toutes les zones aménagées, la création de zones de récupération revêtues et de zones de gravité limitée dépourvues d'obstacles qui réduisent le nombre d'accidents et leurs conséquences.

Au-delà des automobilistes empruntant la RD1075, le projet prend en compte les autres usagers avec la création ou l'amélioration de huit passages inférieurs qui permettront de traverser l'infrastructure en sécurité pour répondre aux demandes des élus du territoire et des usagers et des aménagements cyclables dont les caractéristiques sont développées dans un paragraphe spécifique.

Le Département a souhaité dès l'origine du projet réaliser un aménagement qui prenne en compte les enjeux environnementaux du 21^{ème} siècle. C'est dans cette logique qu'il réaffirme dans ce mémoire son engagement à renaturer l'ensemble des délaissés de la RD 1075 entre le col du Fau et le col de la Croix Haute dont la surface est supérieure à celle de chaussées nouvelles (environ 7 Ha) créées dans le cadre du projet.

Enfin, il convient de rappeler que le projet d'aménagement de la RD 1075 est tout à fait complémentaire de ceux qui concernent la ligne ferroviaire Grenoble-Veynes, notamment pour répondre aux besoins de déplacements (personnes et marchandises) internes au territoire et/ou de très longue distance, qui se font par la route. La sécurisation des carrefours améliore les connexions transversales. La voirie départementale est une compétence obligatoire du Département, ce qui n'est pas le cas du ferroviaire. La modernisation de la ligne Grenoble-Veynes relève de la compétence de l'État et des Régions AURA et PACA. Néanmoins, le Département soutient financièrement ce projet aux côtés des autres collectivités engagées. Il contribue à hauteur de 2 M€ sur la 1^{ère} tranche de travaux de régénération de la voie d'un montant de 28,3 M€, qui a débuté à l'automne 2021 et de 10 k€ à l'étude de valorisation de la ligne. La seconde phase de travaux de maintenance nécessaires pour revenir à l'offre de service de 2016 est évalué à environ 150 M€ au stade de la faisabilité. Il faudrait injecter environ la même somme pour renforcer l'offre avec une fréquence d'une demi-heure en heures de pointe entre Clelles et Grenoble. Il faut souligner qu'en termes de calendrier, sous réserve des financements Etat/Région et collectivités locales qui sont appelées en contribution, une seconde phase de travaux de remise en état serait programmée au plus tôt en 2027 et pour les autres travaux aucun calendrier n'est affiché à ce jour. Pour mémoire, le nombre d'usagers quotidiens du train à Clelles est de 400.

- Un projet concerté

Le Département souhaite réaffirmer sa volonté de réaliser un projet co-construit avec l'ensemble des acteurs et partenaires du territoire. Il convient de rappeler que préalablement au lancement de la réflexion le Département sur ce projet, les conseillers départementaux locaux ont été interpellés très régulièrement par les usagers, les riverains et les acteurs économiques sur la dangerosité de la RD 1075 et son impact sur le fonctionnement de certaines activités économiques.

C'est pourquoi de nombreux échanges ont été organisés avec les élus municipaux (maires et conseillers) dans l'objectif d'aboutir à un programme d'aménagement partagé comme base d'échanges et de concertation avec le public et la profession agricole, la plus impactée par l'aménagement de la RD 1075.

La commission départementale d'aménagement foncier a salué dans sa séance du 11/12/2018 la méthode employée vis-à-vis de la profession agricole. Pour permettre une expression large et mieux intégrer les attentes de cette dernière, les échanges se sont déroulés sur deux années.

En ce qui concerne la concertation « règlementaire » au titre de code de l'urbanisme, qui s'est déroulée en 2019, le Département a souhaité qu'elle touche un très large public. C'est dans cet objectif que 8 permanences et 3 réunions publiques ont été organisées.

Au-delà du délai officiel, le Département est resté disponible pour échanger avec les personnes désireuses d'approfondir certains volets du projet.

Cette concertation a permis de faire évoluer largement le projet avec l'abandon de 2 créneaux, la modification de 24 opérations et l'ajout de 7 nouvelles opérations. Son bilan a fait l'objet d'une délibération de l'assemblée départementale avec 54 voix pour, 4 abstentions et aucune voix contre.

Le trafic

La RD1075 supporte un trafic tous véhicules au col du Fau d'environ 7 000 véhicules par jour avec 9,6% de poids-lourds en moyenne annuelle. Au col de la Croix Haute, le trafic est en moyenne annuelle d'environ 5 000 véhicules par jour. Ce trafic est très variable entre les saisons et les jours de la semaine.

Aucune tendance forte d'évolution ne se dégage puisque sur 5 ans, le trafic tous véhicules a augmenté de 1,3 % par an tandis que sur 10 ans, c'est une faible baisse qui est constatée.

La moyenne annuelle du nombre de poids-lourds varie entre 610 et 670 véhicules par jour.

Prise en compte des augmentations de trafic induites par le projet

La modification de l'infrastructure, telle que prévue par le projet, ne fera pas augmenter sensiblement le trafic sur la RD 1075. En effet, les choix entre les différents itinéraires se font sur le cout et le temps de parcours (théorie du cout généralisé).

Concernant le cout du trajet, il est principalement impacté par le carburant et les péages autoroutiers. Ainsi, à titre d'exemple, le trajet Lyon - Aix-en-Provence est à la fois plus court et moins couteux (2h58 & 53 €) par A7 que par la RD 1075 (4h10 & 60,81€).

Les temps de parcours doivent être distingués en deux catégories : hors fort trafic et les jours de fort trafic.

En trafic « normal », les créneaux de dépassement projetés n'ont pas pour vocation de faire diminuer les temps de parcours mais de les régulariser et d'éviter que les automobilistes ne doublent dans de mauvaises conditions de visibilité. Ainsi, les gains de temps engendrés par les créneaux de dépassement peuvent être estimés à 19 s dans le sens montant avec une vitesse de 90 km/h au lieu des 80 km/h actuel (conformément au code de la Route) et 8 s dans le sens descendant. Ce gain de temps pourrait être augmenté dans le cas d'un véhicule coincé derrière un véhicule lent, mais reste très faible au regard du temps de parcours global sur l'axe.

Les jours de grand trafic, les temps de parcours sont impactés par la saturation de l'axe. La capacité de l'axe étant limitée par un certain nombre de points durs principalement des traversées d'agglomérations situées dans les Hautes Alpes. L'aménagement proposé globalement sur l'axe n'aura pas pour effet d'augmenter sa capacité. En effet, l'ensemble des agglomérations traversées par l'itinéraire dans la vallée du Buech ne seront pas déviées (Aspres-sur-Buech, St-Julien-en-Beauchêne, Aspremont, Eyguians,...). Ces traversées d'agglomération continueront à limiter la capacité de l'axe les jours de grand transit.

Cette crainte a été renforcée par l'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute A480 dans la traversée de Grenoble. Cette augmentation de capacité n'a aucun impact sur le transit Nord-Sud car elle est très ponctuelle entre A48 et la RN87 et a vocation à faciliter les déplacements au sein de la Métropole.

- Prise en compte des poids-lourds

Des enquêtes par interview ont été réalisées au col du Fau vers Grenoble et au Col de la Croix Haute vers les Hautes Alpes. Celles-ci permettent d'estimer à plus de 80% la proportion de poids-lourds empruntant la RD 1075 dont les trajets sont locaux : vers le Trièves, les Hautes Alpes (vallée du Buech et Gap principalement) ou les Alpes de Hautes Provence.

	1 : Col de la Croix Haute	vers les Hautes Alpes	
Flux d'échange (vers la vallée du Buech)	6	12%	83%
vers 04 ou 05 hors Buech	36	69%	
Trajet local	1	2%	
trajet pour lequel l'A7 peut être une alternative	9	17%	
dont 42 – Italie	1	2%	
dont Nord – 06	1	2%	
dont Albertville - Marseille	1	2%	
dont Métro - 13 & 83 & Italie	6	12%	
Total général (52 interviews PL sur 67 PL recensés)	52	100%	

	2 : Col du Fau	vers Grenoble	
Flux d'échange	13	28%	81%
depuis 04 ou 05 hors Buech	22	47%	
Trajet local	3	6%	
trajet pour lequel l'A7 peut être une alternative	9	19%	
dont 06 & 13 - Métro	3	6%	
dont Gironde – Vif	1	2%	
dont 06 & 13 - Reste Isère	4	9%	
dont 13 – Savoie	1	2%	
Total général (47 interviews PL sur 70 PL recensés)	47	100%	

Ainsi, cet itinéraire est peu attractif pour les poids-lourds en transit : temps de parcours, cout mais aussi dénivelé beaucoup plus impactant sur le coût pour les poids-lourds que pour les véhicules légers.

Le Département des Hautes Alpes prévoit de modifier le gabarit routier de 3 ouvrages (passant de 3.90 m à 4.30 m). Le nombre de poids-lourds réellement impacté par cette augmentation de gabarit sera faible et concernera en très grande majorité, symétriquement aux poids-lourds empruntant actuellement l'itinéraire, des trafics locaux.

Les modifications de gabarit envisagées, si elles ne permettent pas une augmentation du nombre de poids-lourds, est de grande importance car l'engagement d'un véhicule trop haut sur l'itinéraire peut avoir deux effets importants : véhicule coincé sous l'ouvrage bloquant le trafic et choc sur l'ouvrage pouvant le détériorer.

NB : la tendance constatée est une augmentation du trafic sur 5 ans entre 2013 et 2018 mais une

légère baisse sur 10 ans. Cependant les études de trafic prennent en compte une augmentation du trafic lié au développement. L'estimation du trafic futur a été réalisée en se basant sur la projection de demande de transport du Ministère de la transition écologique et solidaire (0,7% par an). Ainsi le trafic au col du Fau passe de 7 000 veh/jour en 2018 à près de 7 650 veh/jour en 2030 et 8 800 veh/jour en 2050 soit respectivement + 8,7% et + 25% d'augmentation (0,7% d'augmentation pendant respectivement 12 ans et 32 ans). Cette hypothèse qui sert à évaluer les nuisances et la pollution, est « précautionneuse » puisque supérieure à l'évolution du trafic constatée sur ces dix dernières années

Une évaluation complémentaire en période de pointe a été intégrée dans la réponse à la MRAE.

La vitesse

L'assemblée départementale a décidé le 19 novembre d'engager une démarche pour le relèvement à 90 km/h de certaines sections de routes départementales, saisissant la possibilité offerte par la loi d'orientations des mobilités du 24 décembre 2019.

Le Département a pour ce faire soumis à Mr le Préfet un rapport détaillant ses motivations et l'analyse fine de 328 km de RD, qui l'a conduit à proposer de relever la vitesse sur 165 km, afin que ce dernier réunisse la commission départementale de sécurité routière qui doit émettre un avis. Cette instance est programmée le 2 mars prochain.

Le Département n'a pas fait le choix d'un relèvement généralisé. Il poursuit l'objectif de fixer des limitations de vitesse qui soient cohérentes avec l'environnement que traverse l'usager. Il analyse donc chaque tronçon pour définir les sections où un relèvement est possible compte tenu de la configuration de l'infrastructure ou si au contraire il est nécessaire d'abaisser la vitesse pour accompagner l'usager et appeler sa vigilance. En sus, une analyse de l'accidentalité sur les 5 dernières années et 850m glissants est menée et si une zone d'accumulation d'accidents de niveau 1 (au moins 4 accidents corporels avec 4 blessés graves) est identifiée, il n'y a pas de relèvement de la vitesse.

Quoi qu'il en soit, la RD1075, objet de l'enquête, n'est pas intégrée dans ce périmètre. Les aménagements projetés tels que les créneaux ou la réalisation d'accotements revêtus sont issus de la seule volonté de sécuriser les usages et non de relever la vitesse à 90km/h. Le projet a été initié en 2016, avant que les textes législatifs abaissant la vitesse puis ouvrant la possibilité de la relever ne soient promulgués.

Le principe d'adapter la vitesse au contexte sera appliqué sur la RD1075 et une réflexion d'axe sera à conduire avec les gestionnaires voisins. A noter qu'au droit des créneaux de dépassement, une limitation à 90km/h n'a pas un caractère dérogatoire.

Aménagements cyclables

La demande d'un itinéraire cyclable est fréquemment évoquée dans les contributions. Le Département prévoit d'aménager des bandes cyclables sur l'ensemble des secteurs impactés par le projet et souhaite aller au-delà en affirmant l'objectif d'un itinéraire continu sur 32 kilomètres du col du Fau au col de la Croix Haute.

Le choix d'aménager des bandes cyclables le long de la RD 1075 permet un aménagement par tronçon, en continuité avec les aménagements existants. Elles sont utilisables par tous les cyclistes (loisirs, utilitaires, itinérants,...).

Le Département est prêt à envisager la mise en place d'un marquage sonore permettant de décourager les automobilistes à empiéter sur la bande cyclable notamment dans les virages.

Outre la problématique de la continuité de l'aménagement, la mise en œuvre d'une piste cyclable séparée aurait pour conséquence une consommation importante de terrains agricoles au vu de la topographie. En effet, la plateforme prévue dans le projet est de 2x3,5 m pour les voies de circulation

et 1,75 m de part et d'autre pour les bandes cyclables. Cet espace est également utilisé comme zone de récupération permettant de limiter la gravité des accidents. Avec des pistes cyclables séparées, le profil de la voie serait de 2x3,5 m de voirie, et chaque côté d'1,5 m d'accotement / zone de récupération, d'un séparateur (0,5 m) et 1,5 m de piste cyclable minimum. Ainsi, la plate-forme (actuellement de 10 mètres de large) devrait être augmentée de 4 m minimum. Auxquels s'ajoutent les emprises plus importantes pour les talus et les dispositifs de traitement des eaux au détriment des terrains agricoles. Un tel aménagement renchérirait significativement le coût de l'aménagement.

Le Département pourra néanmoins examiner certaines sections de la RD1075 où l'aménagement cyclable pourrait être séparé de la voirie pour protéger davantage les cyclistes notamment sur les sections où la RD 1075 est le seul itinéraire possible et où elle serait empruntée par un public moins aguerri comme le tronçon Carrefour de Longefonds ↔ Clelles.

Au-delà des aménagements prévus dans le cadre de l'aménagement proprement dit, le Département de l'Isère adoptera lors de sa prochaine session fixée le 18 mars une délibération dans laquelle il définira les modalités suivant lesquelles il aidera les Communes, intercommunalités et syndicats aménageurs qui porteront des aménagements cyclables, par exemple sur des voies parallèles à la RD 1075, et il s'engagera à lancer une réflexion en lien avec les Régions sur la Véloroute V64 qui reliera Grenoble à Nice et dont une des hypothèses de tracé passe par le Trièves.

Les accidents et la sécurité

Les accidents et la sécurité ont suscité de nombreuses observations.

Le Département souhaite articuler sa réponse sur ce thème sur la base des items suivants :

- les analyses de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) et la démarche SURE
 - l'utilisation de la base de données départementale et la comparaison de la RD 1075 avec les autres axes départementaux
 - les dépassements et la création de créneaux
 - les choix dans la conception du projet.
- les analyses de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) et la démarche SURE

Certaines contributions s'appuient sur l'étude de 2018 de l'ONISR pour réfuter l'intérêt d'aménager la RD 1075. Cette étude indique effectivement que le réseau principal concentre un nombre d'accidents mortels supérieur à sa part de linéaire, cela est logique puisque comme l'indique l'étude dans sa conclusion, c'est le réseau le plus circulé. Cette étude confirme donc le fort enjeu à améliorer la sécurité de ces axes puisque c'est là que le plus de vies peuvent être sauvées. C'est bien le cas de la RD 1075 où le nombre de tués au kilomètre est 10 fois supérieur à la moyenne du réseau départemental.

Il est aussi reproché au Département de ne pas avoir utilisé la démarche SURE. Si le Département n'a pas repris exactement la forme de cette démarche, il s'en est largement inspiré pour aboutir à ce projet. La méthode a été la suivante :

- étude d'enjeux (état des lieux des accidents) à partir des données dont dispose le Département : analyse quantitative, localisation des accidents, fichier BAAC, retour équipes de terrain, informations médias,...
- analyse du potentiel de sécurité (comparaison avec réseau départemental et routes similaires)

- analyse des défauts de l'infrastructure (référence guides du CEREMA : Aménagement des routes principales, guide d'aménagement des carrefours interurbains, échanges avec le CEREMA) enrichie par les échanges avec les usagers (rencontre Communes, concertation,...)
- détermination d'un programme d'actions proposé à la concertation, adaptation du programme d'action suite à concertation.

Une évaluation des évolutions de l'accidentologie à la fois quantitative et qualitative est prévue sur la RD 1075.

- L'utilisation de la base de données départementale et la comparaison de la RD 1075 avec les autres axes départementaux

Le Département a pris le parti comme il le fait pour l'ensemble des études de sécurité et projets, d'utiliser la base de données où sont recensés les accidents à partir des diverses sources dont la collectivité dispose (fichier BAAC, compte-rendus d'intervention de ses équipes d'exploitation, remontées presse et média, échanges avec les forces de sécurité) car il s'agit de la source la plus exhaustive et qui donne la meilleure image de l'accidentologie d'un axe. Par exemple, entre 2014 et 2016, 6 accidents ayant occasionné des blessés graves, attestés par d'autres sources, sont absents du fichier BAAC. Les comparaisons entre la RD 1075 et les autres routes départementales sont bien entendu basées sur l'utilisation du même fichier.

La comparaison de l'accidentologie de différents axes est toujours délicate, car les caractéristiques de deux routes : géométrie, trafic, situation en agglomération, type d'usages ne sont jamais identiques. L'axe dont les caractéristiques sont les plus proches en terme de géométrie, de situation, de type de trafic (local et de liaison avec de fortes variations saisonnières) est la RD 1091 entre les limites de la Métropole et du Département des Hautes-Alpes qui a fait l'objet d'aménagements lourds au cours des vingt dernières années. La comparaison des accidentologies de ces deux voies confirme une accidentalité et une gravité des accidents très élevée sur la RD 1075.

Accidents 2014 – avril 2021	Longueur	Nombres d'accidents	Nombre de blessés	Nombre de tués
RD1091 (Pont de Gavet – Hautes Alpes)	43 km	203 4,7 / km	59 1,4 / km	4 9 / 100km
RD1075 (col Fau – col Croix Haute)	32 km	187 5,8 / km	77 2,4 / km	6 19 / 100km

- Les dépassements et la création de créneaux

La sécurisation des dépassements et la création de créneaux sont des axes majeurs du projet d'aménagement de la RD 1075. Ce choix s'appuie à la fois sur une analyse de l'infrastructure et celle de l'accidentologie.

La RD 1075 entre le col du Fau et le col de La Croix Haute a un tracé sinueux avec certains virages à rayon réduit et de nombreuses rampes. Le différentiel de vitesse entre des véhicules légers et des véhicules de type poids-lourds ou campings-cars est donc souvent important, ce qui génère chez de nombreux usagers une volonté de dépasser rapidement ces véhicules lents.

Sur 32 kilomètres actuellement, moins de 5% du linéaire de la RD 1075 permettait un dépassement en sécurité (visibilité supérieure à 500 m) alors que le guide pour l'aménagement des routes principales (ARP) énonce l'objectif d'une visibilité supérieure à 500 m sur 25% du linéaire (préconisation a priori maintenue par l'Etat dans le cadre de la révision en cours du guide).

Au vu du tracé en plan et du profil en long de l'axe et de la topographie de ses abords, sauf sur de rares sections, cette visibilité est impossible à obtenir sauf avec des travaux gigantesques. C'est ce

qui a conduit le Département de l'Isère à retenir la création de créneaux beaucoup plus facile à réaliser et moins impactante que des rectifications de tracé. Ces créneaux peuvent aussi, en application de l'instruction sur la signalisation routière, être annoncés préalablement, ce qui permet de réduire l'impatience de conducteurs et d'éviter des dépassements dans des zones dangereuses.

L'analyse de l'accidentologie montre que si les collisions frontales (dont la cause n'est pas toujours établie avec certitude) et les accidents dus de manière certaine à des dépassements dangereux ne sont pas les plus nombreux, leur gravité est extrêmement élevée et qu'ils contribuent fortement au bilan en terme de blessés graves et de morts.

Chocs frontaux				Observations
11/09/2009	Saint Maurice en Trièves	Pr 149+070	1 blessé grave	
26/11/2009	Lalley	Pr 153+045	2 blessés graves 1 tué	Dépassement confirmé
05/04/2010	Saint Maurice en Trièves	Pr 149+700	1 blessé grave	
27/08/2010	Saint Michel les Portes	Pr 131+007	4 blessés graves	
03/11/2010	Saint Michel les Portes	Pr 128+063	1 blessé grave	
14/09/2011	Le Percy	Pr 142+059	3 blessés graves	Dépassement confirmé
12/04/2013	Le Monestier du Percy	Pr 144+085	1 blessé grave	Dépassement confirmé
07/08/2013	Saint Maurice en Trièves	Pr 147+072	1 blessé grave	Dépassement confirmé
27/08/2013	Lalley	Pr 154+004	1 blessé grave	
30/07/2014	Lalley	Pr 155+53	2 blessés graves	
31/07/2014	Lalley	Pr 154+000	2 blessés graves	
13/03/2018	Le Percy	Pr 142+321	1 tué	
20/03/2018	Roissard	Pr 124+736	1 blessé grave 1 tué	
05/04/2021	Saint Michel les Portes	Pr 126+908	5 blessés graves 1 tué	Dépassement confirmé
14 accidents			25 blessés graves 4 tués	

- Les choix dans la conception du projet

De nombreuses contributions ou observations portent des interrogations ou des critiques de certains choix de conception géométrique, en particulier la réalisation de créneaux de dépassement à la place de voies de courtoisie et l'absence de voies de tourne à droite dans l'aménagement des carrefours.

Le Département souhaite d'abord rappeler que, pour l'ensemble des opérations dont il assure la maîtrise d'ouvrage, il s'appuie sur la doctrine et les guides élaborés par les services de l'Etat (CEREMA) particulièrement pour la RD 1075 les guides pour l'aménagement des routes principales (ARP) et l'aménagement des carrefours interurbains en prenant bien entendu en compte la topographie spécifique de la RD 1075 et de ses abords. Ces guides garantissent l'homogénéité des aménagements routiers quel qu'en soit le maître d'ouvrage et en facilitent par conséquent la compréhension par l'usage. Ils s'appuient par ailleurs sur les analyses et expertises au niveau national dans le domaine de la sécurité routière.

Les voies de courtoisie ne sont pas un type d'aménagement identifié dans les référentiels d'aménagements routiers et leur usage ne serait pas compris par de nombreux usagers. Il n'existe par conséquent aucun panneau ou marquage horizontal permettant de les signaler. Il est donc à craindre qu'en cas de création, elles ne soient pas ou mal utilisées (risque de confusion avec des zones d'arrêt). Si les voies de courtoisie nécessitent un ralentissement des véhicules lents, leur réinsertion dans le trafic sera délicate voire dangereuse. Les créneaux de dépassement peuvent être signalés par des panneaux et des marquages homologués et ce, suffisamment à l'avance pour inciter les usagers à la patience.

La création de voies de tourne à droite a été une demande récurrente au cours de l'enquête. Cette dernière n'est préconisée par aucun des deux guides précités, le guide pour l'aménagement des carrefours interurbains pointe, en particulier, avec de tels aménagements, les risques d'augmentation des vitesses au droit du carrefour, d'une arrivée trop rapide sur la voie secondaire et les masques mobiles que constituent, pour les usagers de la route secondaire, les véhicules positionnés sur la voie de tourne à droite. Le Département s'engage par contre à intégrer des rayons de raccordement entre la voie principale et la voie secondaire qui permettent un mouvement de tourne à droite fluide et en même temps adapté aux caractéristiques souvent réduites des voies secondaires.

La pollution

- air

Un certain nombre de contributeurs exprime des craintes quant à une augmentation de la pollution que pourrait générer le projet. Ces contributions restent globalement très générales. Elles lient cette augmentation de la pollution à l'augmentation du trafic et des vitesses que provoquerait l'aménagement de la RD 1075.

Le Département rappelle, comme cela est indiqué au début de ce mémoire, que l'augmentation des vitesses et du trafic (auquel un paragraphe spécifique est consacré) ne sont pas des objectifs du projet.

Pour ce qui concerne la vitesse, de nombreux usagers accélèrent aujourd'hui brutalement pour essayer de dépasser un véhicule lent ou roulent avec un rapport inadapté dans l'objectif de doubler dès que possible. La création de créneaux et leur signalisation préalable devraient permettre une conduite plus apaisée et donc moins émissive de polluants. Et la vitesse moyenne est essentiellement dépendante du tracé en plan et du profil en long de l'axe, or ces derniers sont très peu modifiés dans le cadre du projet.

Par ailleurs, les caractéristiques du parc de véhicules s'améliorent régulièrement pour ce qui concerne les émissions de polluants atmosphériques, ce qui conduit à une réduction des concentrations de polluants aux abords de la RD 1075 aux horizons 2030 et 2050 même avec l'augmentation de trafic de 0,7% retenue pour le trafic pour les modélisations dans l'objectif de ne pas sous-estimer les pollutions (chapitre VII.2 de l'étude d'impact).

- eau

Tout d'abord l'aménagement de la RD 1075 réduira de manière significative le risque d'accidents et par conséquent le risque de pollution accidentelle.

De plus, des dispositifs de collecte et de traitement des eaux de ruissellement, qui seront séparées lorsque cela est possible des eaux de versant, sont intégrés à de nombreuses opérations (chapitre III.1 de l'étude d'impact). Ils permettront de limiter les pollutions aussi bien chroniques qu'accidentelles et de mieux protéger le milieu.

Le bruit

Certains riverains ont fait part au cours de la concertation d'un niveau de nuisances phoniques élevé et de leurs inquiétudes sur une augmentation de ces nuisances en lien avec une potentielle croissance du trafic et des vitesses.

Le Département souhaite d'abord rappeler que l'étude d'impact initiale comportait une étude de bruit conforme à la réglementation basée sur le trafic moyen journalier annuel (TMJA) et que cette dernière concluait que le projet était conforme à la réglementation, puisque les points pour lesquels le différentiel avec ou sans projet est supérieur à 2 dBA (en intégrant les évolutions de trafic et de vitesse) présentent un niveau de bruit inférieur à 60 dBA en période diurne et à 55 dBA en période nocturne.

Suite à l'observation de l'autorité environnementale, cette étude a été complétée par une modélisation en période de trafic de pointe. Cette étude a donné les mêmes résultats et confirmé que même avec ces valeurs, le projet restait conforme à la réglementation sur la modification des voiries existantes.

Pour rappel, l'augmentation de trafic retenue pour réaliser ces modélisations est de 0,7% par an conformément aux orientations nationales et à l'évolution constatée entre 2014 et 2019 sur la RD 1075 mais supérieure à celle constatée sur 10 ans. Il s'agit d'un choix précautionneux du maître d'ouvrage pour ne pas sous-estimer les nuisances potentielles du projet et non d'une prévision ou d'une volonté d'attirer un trafic nouveau.

Dans le dossier d'enquête publique, le Département s'est engagé au traitement de 4 bâtiments concernés par le projet et qui sont classés « points noirs bruit ». En complément à cet engagement, le Département est prêt à conduire des études pour analyser la faisabilité et les effets de la mise en œuvre de protections acoustiques pour les secteurs qui subissent de fortes nuisances phoniques générées par la RD 1075, particulièrement lorsque le projet augmente ces nuisances même légèrement. La décision de réaliser ou non ces protections sera ensuite prise en fonction du gain acoustique apporté, de leur coût et de la possibilité de les réaliser dans les emprises du projet.

Enfin, il faut rappeler que la politique départementale en matière de choix de matériaux pour la couche de roulement à proximité d'habitations privilégie des enrobés à caractéristiques acoustiques performantes

Éléments de réponse complémentaires

- Aires de covoiturages et arrêts transports en commun

Plusieurs observations critiquent la non prise compte de ces sujets dans le projet et dans les documents supports de l'enquête publique. Le Département souhaite tout d'abord rappeler que ces sujets ne relèvent pas de sa compétence.

L'organisation des transports interurbains et scolaires relève désormais de la compétence de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. A ce titre, c'est elle qui détermine le positionnement des points d'arrêt. Néanmoins, des échanges ont déjà eu lieu avec la Région ; ils seront poursuivis tout au long des études, pour améliorer la sécurité et les conditions d'accès des points d'arrêt concernés par une opération et définir la localisation et les caractéristiques des nouveaux points d'arrêts qu'il serait pertinent de créer.

Concernant les aires de covoiturage, le Département a délibéré pour soutenir les collectivités qui

portent de telles opérations. Les projets des Communes concernées par l'aménagement de la RD 1075 ou ceux de la Communauté de Communes du Trièves seront, bien sûr, éligibles à cette aide financière, dans la continuité de l'investissement du Département pour la réalisation de l'aire située au col du Fau à l'extrémité d'A51. Lorsqu'une aire s'interface avec une opération d'aménagement de la RD 1075, le Département envisagera les modalités pour optimiser l'efficacité et le coût du projet.

- Insuffisances dans l'étude d'impact

- sur les espèces protégées

Plusieurs observations mentionnent une prise en compte insuffisante des espèces protégées dans l'étude d'impact. Le Département souhaite tout d'abord rappeler que l'enquête publique concerne l'utilité publique du projet et l'ensemble de ses impacts et ne porte pas sur les autorisations environnementales, dérogations espèces protégées, qui feront l'objet de procédures ultérieures. Le dossier support de l'enquête, dont la complexité est rappelée dans plusieurs observations, n'a donc pas vocation à se substituer aux dossiers spécifiques à ces procédures. Pour mémoire dans son avis, la mission régionale de l'autorité environnementale a mentionné la qualité de l'étude d'impact.

Certaines observations indiquent que des espèces protégées repérées dans les zones d'études ne sont pas prises en compte. Le Département indique que les espèces mentionnées Epipactis des marais, Buplevre à feuilles rondes, Orobranche pourprée et Gaillet Glauque ne font pas l'objet de protections réglementaires. Seule une station de Gaillet Glauque est potentiellement impactée par l'opération, si cela est confirmé, des mesures seront prises.

Par ailleurs, le Département confirme que les zones d'études intègrent bien l'ensemble des zones de travaux définies à ce stade de l'étude, situées en dehors de l'emprise routière existante. Des passages complémentaires d'écologues sont prévus dans le cadre de l'élaboration des dossiers de dérogation espèces protégées.

- sur les émissions de gaz à effet de serre

Le Département indique que le calcul des émissions de gaz à effet de serre du chantier est intégré au mémoire élaboré suite à l'avis de l'autorité environnementale. Il souhaite tendre vers les chiffres minimaux en privilégiant des techniques vertueuses : optimisation de la conception, réutilisation maximale des déblais, approvisionnement local pour les matériaux d'apport, enrobés tièdes et avec un fort taux de recyclât, matériels de chantier performants....

- Prise en compte de l'environnement et de la biodiversité dans l'aménagement de la RD 1075

Le Département de l'Isère est particulièrement soucieux de limiter les impacts sur l'environnement et la biodiversité et réaffirme sa volonté de compenser de manière ambitieuse ceux qui ne peuvent être évités dans le cadre de l'aménagement de la RD 1075. Il prévoit en particulier :

- la renaturation de l'ensemble des délaissés de la RD 1075 entre le col du Fau et le col de la Croix Haute dont la superficie est supérieure à celle des chaussées créées dans le cadre du projet.
- la transplantation des stations d'espèces protégées en complément de la création de zones favorables à leur développement dans le cadre des mesures compensatoires à raison à minima de 2 pour 1.
- la mise en place d'un protocole de suivi et d'étude défini 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 favorisant les traversées de la faune.

- la mise en œuvre de dispositifs permettant de limiter les collisions avec la faune : création de haies (compensation à hauteur de 3 pour 1 de linéaires détruits), dispositifs d'accompagnement vers les passages inférieurs, aménagements de traversées hydrauliques pour la petite faune, mise en place de réflecteurs et étude de la mise en place de dispositifs de détection lorsque c'est pertinent. Le principe de la mise en place de ces actions est défini 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. Des études techniques seront intégrées aux études de conception de chaque opération et seront détaillées dans les dossiers de demande d'autorisation de dérogation à la destruction des espèces protégées.
- Un suivi environnemental indépendant en phase travaux et après travaux permettant d'adapter et de corriger si nécessaire les mesures mises en œuvre.

Il s'engage par ailleurs à poursuivre ses pratiques favorables à la biodiversité dans l'entretien des dépendances routières (fauchage raisonné en particulier).

En conclusion, le Département confirme la nécessité impérieuse de sécuriser cet axe stratégique au regard de son caractère accidentogène et du développement de la pratique des modes doux, et réitère sa volonté de réaliser des aménagements qui répondent à tous les usages locaux et de transit, tous modes confondus tout en préservant la qualité de vie des riverains et la richesse écologique. A ces fins, les études opérationnelles permettront d'affiner les réponses techniques et le Département poursuivra la concertation tout au long du projet avec les acteurs du territoire pour garantir la réponse la plus adaptée possible aux préoccupations de chacun.

8.2.2 Analyse du mémoire

Le département a souhaité répondre par un document en trois parties :

- exposé de ses motivations et objectifs,
- réponse aux observations, remarques et avis du public sur la base des 6 thèmes identifiés par la commission d'enquête dans son procès-verbal,
- éléments de réponse complémentaires qu'il souhaite apporter à certaines observations.

Notre analyse respectera ce canevas, permettant ainsi d'en simplifier la lecture.

Mémoire du Département	Analyse de la commission d'enquête
<i>Motivations et objectifs</i>	
Les aménagements prévus visent à rendre le comportement des automobilistes plus adapté aux caractéristiques de l'infrastructure en les invitant à modérer leur vitesse dans les zones les plus sensibles, en particulier les carrefours (avec une amélioration de la perception de ces points singuliers, l'impossibilité physique de dépasser et l'effet de paroi créé par les bordures) et à organiser les dépassements dans des zones aménagées spécifiquement ou dans celles où la visibilité est suffisante, avec une information à l'avance de la présence de créneaux.	Cette motivation paraît importante à la commission d'enquête car ce n'est pas tant la vitesse en elle-même (qui se mesure par rapport à une norme) qui est dangereuse mais la vitesse non adaptée à son environnement. La commission ne peut que louer le souci du Département d'améliorer la perception des points singuliers de même que la prise en compte du comportement psychologique du conducteur dont l'énerverment peut conduire à des dépassements dangereux en tentant d'organiser ces dépassements afin de calmer le conducteur impatient en l'informant d'une future possibilité de doubler en sécurité. Peut-être cette prise en compte n'est-elle pas assez rappelée, ne serait-ce que dans le résumé non technique.
Création de 8 passages inférieurs permettant de traverser l'infrastructure en sécurité.	La commission est favorable à cette option qui tente de concilier transit et activités locales même si certaines contributions semblent d'un avis contraire.
Aménagements cyclables	Beaucoup de contributions laissent à penser que ces aménagements ne vont pas assez loin, ce qui apparaît comme contradictoire avec le reproche de consommer trop de terres agricoles. L'approche du Département semble pragmatique à la commission.

Aménagement de la RD 1075- Analyse des réponses du Maître d'ouvrage

Mémoire du Département	Analyse de la commission d'enquête
	Elle retient la proposition du Département d'aménager en piste cyclable séparée de la voirie les sections où la RD1075 est le seul itinéraire possible pour les vélos (Carrefour de Longefonds/Clelles).
Renaturer l'ensemble des délaissés : imperméabilisation d'environ 7ha compensés par un rendu à la nature de nombreux délaissés pour 7 ha (ne figure pas dans le dossier initial mais annoncé lors de la visite du site et dans le présent rapport)	La commission estime que cette solution va dans le bon sens.
Projet complémentaire de ceux concernant la ligne ferroviaire Grenoble – Veynes	La commission d'enquête pense effectivement qu'il y a deux logiques différentes et certainement complémentaires. Il est clair que le ferroviaire ne relève pas de la compétence du Département. Ceci dit, on peut se poser la question de l'abandon de la RN 75 par l'Etat alors même que cet itinéraire apparaît comme un itinéraire de transit. De fait, l'enquête paraît déconnectée de la réalité du trafic puisqu'uniquement locale.
Le Département insiste sur la longue concertation, spécialement en direction du monde agricole	Effectivement il y a eu concertation et, de l'avis unanime de la commission d'enquête, une concertation honnête.
<i>Trafic</i>	
Réaffirmation d'un trafic qui n'augmentera pas	Cela semble très difficile à admettre pour la majorité des contributeurs, l'absence dans le dossier des projets des départements voisins ne faisant que renforcer cette défiance. Sans pouvoir le démontrer, la commission d'enquête pense aussi que l'aménagement de A480 à 2 * 3 voies est trop local pour engendrer à lui seul une augmentation du trafic PL.
Pas d'augmentation de capacité de l'itinéraire car pas de déviation d'agglomérations dans la vallée du Buech...	C'est globalement vrai. Mais l'amélioration de l'itinéraire dans le Trièves pourrait être malgré tout un appel à l'utiliser, l'automobiliste n'étant pas forcément conscient de la saturation induite par les traversées d'agglomération suivantes.
Pour les deux réponses précédentes...	Les réponses du Département sont globalement acceptables si on se place sur l'ensemble de l'itinéraire.

Mémoire du Département	Analyse de la commission d'enquête
	Néanmoins, la commission d'enquête pense que, localement, le resenti pourrait être tout autre, l'amélioration de cette partie de l'itinéraire pouvant inciter les automobilistes à l'emprunter lors des vacances en particulier même si, plus loin, cela risquerait d'engendrer une saturation plus forte.
Les créneaux ne servent pas à diminuer les temps de parcours mais à les régulariser	Techniquement, cette affirmation est crédible. Psychologiquement, elle ne l'est pas. Pour le citoyen lambda, créneau égale accélération, dépassement facilité et, pour corollaire, gain de temps. Cela dit, la réponse du département convient à la commission d'enquête car ce gain est minime.
<i>Les poids-lourds</i>	
80% des PL font un trajet « local »	Les résultats d'une enquête OD par interview sont en règle générale fiables. Cela tendrait donc à valider l'option selon laquelle le trafic n'augmentera que peu ou prou même en considérant la mise au gabarit international de plusieurs ouvrages dans les Hautes Alpes. Sous toutes réserves.
Itinéraire peu attractif pour le transit PL (dénivelé impactant le coût du trajet pour les PL)	Le dénivelé global est effectivement un facteur impactant sur le coût du voyage pour les PL, la consommation de carburant augmentant notablement en montée et ne se récupérant pas pleinement en descente.
Augmentation du gabarit routier dans les Hautes Alpes n'impactera que peu	Cette affirmation demanderait à être démontrée. Intuitivement (comme le pensent certains contributeurs), il est possible de supposer que cette augmentation de gabarit aura malgré tout une influence.
Ainsi le trafic au col du Fau passe de 7 000 veh/jour en 2018 à près de 7 650 veh/jour en 2030 et 8 800 veh/jour en 2050	Cela fait tout de même 650 véhicules en plus, soit 65 sur 10 heures, donc 6 par heure sur 12 ans. Au regard du transit, ce n'est rien, au regard de la perception locale, c'est déjà important. Mais les chiffres avancés par le Département ne sont que des hypothèses
<i>Vitesse</i>	

Aménagement de la RD 1075- Analyse des réponses du Maître d'ouvrage

Mémoire du Département	Analyse de la commission d'enquête
RD 1075 ne fait pas partie des routes dont la vitesse sera relevée à 90 km/h (sauf dans les créneaux de dépassement)	Le Département tente de tenir son objectif de fixer des limitations de vitesse qui soient cohérentes avec l'environnement que traverse l'usager. C'est un but louable car, trop souvent, les limitations de vitesse sont totalement incohérentes, donc pas respectées. Et le non-respect d'une limitation de vitesse dévalorise la force de celle-ci à des endroits où elle devrait impérativement être respectée. La décision du 3 mars 2022 de ne pas inclure la portion de la RD1075 objet de l'enquête dans les 165 km de départementales dont la limitation de vitesse passera à 90 km/h début avril devrait apporter un apaisement aux craintes émises à ce sujet.
<i>Aménagements cyclables</i>	
Le Département affirme un objectif d'un itinéraire continu du col du Fau au col de la Croix Haute	L'engagement du département en faveur des mobilités douces est réaffirmé tout en convenant que tout ne peut se faire d'un coup de baguette magique.
Envisagerait la mise en place d'un marquage sonore pour marquer la séparation de la bande cyclable	Cette solution rappellerait aux automobilistes un peu distraits la présence de cette piste cyclable. Elle n'empêchera pas quelqu'un de la franchir délibérément.
Piste cyclable séparée entraînerait une consommation trop importante de terres agricoles (augmentation de 4 m minimum de la largeur de la plateforme)	L'argument est recevable et va dans le sens des intervenants qui militent pour une moindre consommation d'espace ou d'une réduction des coûts.
Aménagement de certaines sections et aides aux communes ou intercommunalités portant des aménagements cyclables	Cet engagement fort a le mérite d'impliquer tous les acteurs concernés par ces aménagements.
<i>Accidents (nombreuses observations)</i>	
Nombre de tués au km 10 fois supérieur à la moyenne du réseau départemental	Ces chiffres justifient l'amélioration de la sécurité. Néanmoins, les aménagements proposés ne sont pas, sauf erreur de la part de la commission d'enquête, corrélés avec les accidents. Cette constatation n'apparaît pas clairement dans le dossier.
ONISR (Organisme public) et démarche SURE	La commission prend acte que le Département s'est inspiré de la démarche SURE
Axe avec des caractéristiques proches : RD 1091. La RD 1075 est plus accidentogène	La commission pose la question de savoir pour quelle raison ne pas avoir comparé avec la RN 85 qui apparaît à la commission plus

Aménagement de la RD 1075- Analyse des réponses du Maître d'ouvrage

Mémoire du Département	Analyse de la commission d'enquête
	proche de la RD 1075 en termes de caractéristiques (relativement roulante avec des points durs, virages serrés, peu de zones de dépassement, etc...) ?
Justification des créneaux de dépassement	La commission d'enquête est d'accord avec les arguments présentés ; ces créneaux représentent le meilleur rapport efficacité/coût.
Voies de courtoisie	La RD 1075 n'est pas une autoroute. La commission d'enquête pense aussi que la réinsertion des véhicules les empruntant risquerait de provoquer des conflits accidentogènes.
Voies de tourne à droite	Sans parler de voie de TàD, il est possible d'imaginer que, au droit du carrefour, un dégagement sur la droite permette d'appuyer son freinage. Et la commission d'enquête ne souscrit pas au discours : ça n'est pas dans les guides. Un guide n'est là que pour donner des bases d'aménagement mais ne peut considérer des particularismes locaux ou des ressentis. Et, de l'avis de la commission, ces ressentis devraient parfois pouvoir être pris en compte. A contrario, la commission d'enquête s'interroge sur le nombre d'accidents par choc arrière ; ont-ils été recensés ?
<i>Pollution</i>	
<i>Air</i>	
Les créneaux devraient permettre une conduite plus apaisée donc moins polluante.	La commission n'estime pas que ce soit réellement un argument. Il semblerait que ce soit à la marge...
La vitesse moyenne devrait peu évoluer, le tracé en plan et le profil en long n'étant quasiment pas modifiés	Si on admet le principe que la vitesse moyenne est essentiellement dépendante du tracé en plan et du profil en long de l'axe, elle ne devrait quasiment pas évoluer et donc la pollution non plus.
Amélioration du parc automobile	Argument recevable même s'il doit être tempéré par une éventuelle augmentation du trafic, d'autant qu'il est difficile de connaître aujourd'hui quel sera le niveau d'amélioration des véhicules atteint dans quelques années.
<i>Eau</i>	
Réduction significative du risque d'accident par les aménagements limitera le risque de pollution accidentelle	Cette idée est recevable mais cette affirmation ne pourra être vérifiée qu'à l'avenir

Aménagement de la RD 1075- Analyse des réponses du Maître d'ouvrage

Mémoire du Département	Analyse de la commission d'enquête
Séparation des eaux de ruissellement des eaux de versant	Le principe est acquis mais pas sur l'ensemble de l'itinéraire et pas sur l'ensemble des aménagements. Cela reste à préciser.
Bruit	
Mesures conformes à la réglementation	Il y a un aspect psychologique difficile à prendre en compte. Néanmoins, le Département fait part de sa volonté de prendre en compte certains points particuliers si le besoin s'en faisait sentir.
Autres éléments	
Aires de covoiturage et arrêts de transports en commun	
Sujets ne relevant pas de la compétence du département mais : <ul style="list-style-type: none"> discussions avec la Région pour la localisation et le positionnement correct des points d'arrêt, soutien des collectivités qui portent des opérations d'aménagement d'aires 	La réponse est satisfaisante d'un point de vue administratif mais peu compréhensible par les usagers pour qui la compétence importe peu... pour ces derniers, l'important n'est pas qui a la charge de quoi mais quel est le résultat !
Insuffisance de l'étude d'impact	
Les autorisations environnementales, dérogations espèces protégées feront l'objet de procédures ultérieures	A ce niveau d'étude, la commission estime qu'il est impossible de rentrer dans le détail. Le département devra impérativement mener des études complémentaires et prendre les mesures de protection qui s'imposent.
Emission de gaz à effet de serre	Ce point a été pris en compte suite à l'avis de l'Autorité environnementale. L'application des principes se vérifiera lors du démarrage des travaux. La commission insiste sur la nécessité d'une telle surveillance.
Prise en compte de l'environnement et de la biodiversité	
Le Département rappelle son souci de limiter les impacts sur l'environnement et la biodiversité et réaffirme sa volonté de compenser de manière ambitieuse ceux qui ne peuvent être évités dans le cadre de l'aménagement de la RD 1075	Dont acte. La commission souhaite que le Département précise de quelle manière sera assuré le suivi environnemental et, surtout, sa continuité sur le long terme.
Il s'engage par ailleurs à poursuivre ses pratiques favorables à la biodiversité dans l'entretien des dépendances routières (fauchage raisonné en particulier)	La commission prend bonne note de l'engagement du Département.

8.3 Analyse du tableau

Concernant les demandes de modifications très particulières et concernant un site d'aménagement très spécifique, le Département a toujours répondu que le dossier soumis à l'enquête était encore à l'état de projet. En conséquence, il propose à chacun de rediscuter les détails, mais aussi le principe même, de tous les aménagements programmés. Les seules limites à sa volonté de dialogue ne pourraient être que financière et, surtout, technique.

Par ailleurs, certains aménagements qui avaient été soit rajoutés, soit modifiés lors de la concertation préalable, ont fait à nouveau l'objet de demandes de modifications voire de suppressions.

La commission note que donner satisfaction à tout le monde risque de relever de la quadrature du cercle, puisque pour le même aménagement, des avis diamétralement opposés s'expriment.

Cependant, la commission prend acte de la volonté du département avec satisfaction, alors que cette position ne convainc pas (ou pas encore ?) la majorité des citoyens.

9 Enquête parcellaire

9.1 Préambule

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique portant sur le projet d'aménagement de sécurité de la RD 1075 est réalisée conjointement à une enquête parcellaire, dans les conditions prévues aux articles R 131-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'enquête demandée ici porte sur les secteurs 2 et 6 du programme d'aménagement qui prévoit la réalisation de 5 opérations sur les communes de Roissard et de Saint-Michel-les-Portes (secteur 2) et 6 opérations dans le secteur 6 sur les communes de Saint-Maurice-en-Trièves et de Lalley.

L'objet de l'enquête vise à recueillir les observations des personnes intéressées sur :

- la limite des biens à acquérir en vue de réaliser les opérations d'aménagement ;
- la recherche des propriétaires et titulaires de droits réels.

Ces aménagements concernent 245 parcelles pour une superficie cadastrale de 176 505 m².

9.2 Procédure

S'agissant d'une enquête conjointe avec celle préalable à la déclaration d'utilité publique, les procédures sont strictement identiques et ne seront donc pas reprises ici, à l'exception des deux particularités suivantes :

- L'article R 131-6 du code de l'expropriation impose au maître d'ouvrage de notifier aux propriétaires présumés, par lettre recommandée avec accusé de réception, du dépôt du dossier à la mairie.
- L'article R 131-7 impose aux propriétaires notifiés de fournir les indications relatives à leur identité ou, à défaut, de donner tout renseignement en leur possession sur l'identité du ou des propriétaires actuels.

9.3 Description des biens et évaluation domaniale :

Les 245 parcelles concernées par ce projet sont situées dans les 4 communes sur lesquelles l'enquête parcellaire est menée : Roissard, Saint-Michel-les-Portes, Saint-Maurice-en-Trièves et Lalley.

Le service des Domaines a été saisi d'une demande d'évaluation sommaire et globale concernant l'ensemble des biens concernés par le projet d'aménagements.

Compte tenu des caractéristiques des biens, de la réglementation d'urbanisme applicable, du marché immobilier ainsi que des décisions jurisprudentielles récentes, les emprises ont fait l'objet d'une Evaluation Sommaire et Globale reproduite ci-dessous :

Cette estimation globale et sommaire ne peut servir de base à des négociations qui ne pourront être menées qu'au vu des seules évaluations détaillées.

Les indemnités principales 570 000 €

les indemnités accessoires et aléas divers :

- indemnités de emploi dues en cas d'acquisition après DUP et arbitrées à : 86 000 €
- indemnité d'éviction et capital végétal, arbitrées forfaitairement à : 120 000 €
- aléas divers arbitrés à 30 % des indemnités principales, soit : 171 000 €

pour un total de : 947 000 €

L'estimation sommaire et globale est une enveloppe globale prévisionnelle.

Elle ne peut servir de base aux évaluations des différentes parcelles qui devront être déterminées de manière détaillée en fonction de leurs caractéristiques particulières.

9.4 Observations recueillies au cours de l'enquête

Très peu d'observations déposées pendant l'enquête.

Outre un problème d'adresse, un seul véritable dossier reste en suspens. Pour une parcelle, la matrice cadastrale donne comme propriétaire une indivision. Mais une personne, membre de cette indivision, déclare être seule propriétaire du bien. L'erreur ferait suite au remembrement intervenu sur la commune en 2010. Mais comme le bien est compris dans un acte de succession, c'est le notaire en charge du dossier qui seul pourra régler le problème.

10 Annexes

- Procès-verbal de synthèse en date du 16 février 2022
- Tableau commun d'analyse du registre dématérialisé

Le 15 mars 2022

La Commission d'Enquête

Bernard PRUDHOMME
Commissaire titulaire

Bernard PRIVAT
Président

Yves de BON
Commissaire titulaire