

Grenoble, le 17 février 2019

Contribution de l'ADTC – se déplacer autrement à la concertation sur les aménagements prévus sur la RD 1075

L'ADTC – se déplacer autrement - a examiné le dossier de concertation mis en ligne par le Département de l'Isère. Sur la forme, ce dossier est bien présenté, il situe et décrit clairement les aménagements proposés. Toutefois, sur le fond, il appelle un certain nombre de remarques.

Les enjeux de sécurité

La sécurité est mise en avant pour justifier la nécessité des opérations envisagées. Le président du Conseil Départemental rappelle en préambule qu'il y a en moyenne deux accidents par mois sur cet axe. Une telle information, importante, demande à être détaillée. Au vu du montant des investissements projetés, on est en droit d'attendre une analyse des types d'accidents, les causes pouvant être très diverses :

- collisions aux intersections par manque de visibilité,
- collisions frontales liées à des dépassements dangereux,
- dépassements rasants de cyclistes,
- traversées pour les modes doux difficiles,
- sorties de routes liées à des vitesses excessives (dans l'absolu, ou à cause des conditions météo)
- camions se renversant sur le côté pour les mêmes raisons ...

Suivant le type d'accident les réponses à apporter ne sont pas les mêmes !

Les aménagements proposés

Le Département prévoit cinq types d'aménagements différents :

- la reprise de 18 carrefours
- la création de 11 créneaux de dépassement
- la rectification de courbes
- la rectification du profil à un endroit précis
- des ouvrages de franchissement pour les modes doux.

Certains aménagements, comme la reprise de carrefours pour améliorer la visibilité paraissent incontestables au vu de leur coût modeste et de l'effet direct sur la sécurité. Pour ce qui est des ouvrages de franchissement des modes doux, les riverains seront les mieux à même d'apprécier leur pertinence et leur localisation.

On peut en revanche déplorer le parti-pris systématique de favoriser la vitesse sur la RD 1075. En effet, il est souvent bien moins cher parfois plus payant en termes de sécurité de restreindre celle-ci de façon calculée, notamment à proximité de hameaux et des intersections, comme le font par exemple les chicanes sur la RD 1091 entre Rochetaillée et Bourg d'Oisans, sur un autre axe « stratégique », « emblématique » et « touristique ».

À l'image de l'itinéraire alternatif proposé aux cyclistes entre Vizille et Vaulnaveys le Haut pour éviter la RD 524, on pourrait aussi inciter les cyclistes circulant entre Clelles et le Col de la Croix Haute à emprunter l'itinéraire alternatif empruntant les RD 252 et RD 66B, par le Percy, le Monestier du Percy, Saint Maurice en Trièves et Lalley, par un fléchage approprié. Cet itinéraire bucolique a un profil relativement doux. Deux courtes sections de moins de 500m manquent, à Clelles et à Saint Maurice en Trièves, qui pourraient faire l'objet d'une piste bidirectionnelle séparée de la chaussée, du côté Est.



Les créneaux de dépassement

Dans l'ensemble du projet proposé, les créneaux de dépassement prévus sont nombreux et c'est l'aspect le plus discutable du projet. Parmi toutes les opérations, celles qui comportent des créneaux de dépassement totalisent 41,6 M€ sur les 57,9 M€ du projet. Même si certaines d'entre elles comportent d'autres aménagements (traversées de modes doux par exemples), la comparaison avec les opérations à un seul aménagement montre que les créneaux de dépassement représentent bien l'essentiel des coûts.

Ces 11 créneaux proposés représentent un investissement disproportionné pour une route qui n'accueille que 5000 à 7000 véhicules par jour en moyenne suivant les sections. Le gain de temps ne peut qu'induire un trafic supplémentaire, au détriment de la fluidité recherchée, et créer une pollution supplémentaire, qui se traduit par une surmortalité.

La complémentarité avec la voie ferrée

Cette complémentarité est évoquée en préambule, sans mentionner la situation critique dans laquelle se trouve la voie ferrée. Pendant que le Département prévoit 35 M€ environ pour faciliter les dépassements en véhicules motorisés et augmenter les vitesses sur la RD 1075, l'état de la voie ferrée se dégrade faute d'entretien sérieux, les ralentissements à 40 km/h se multiplient et la menace d'une fermeture de la voie ferrée fin 2020 « pour raison de sécurité » se profile parce que les collectivités locales (Départements, Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence Alpes Côte d'Azur) et l'État tergiversent pour financer les travaux nécessaires pour maintenir la ligne ! Or ces 35 M€ constituent pourtant une part importante de la somme à réunir.

Le Département devrait maintenant privilégier avec ses partenaires la sauvegarde de la voie ferrée et le retour aux performances de vitesses nominales. En effet, la voie ferrée Grenoble – Veynes répond aux quatre grands objectifs mentionnés à propos de la RD 1075 dans le dossier de concertation :

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

Le potentiel de cette ligne est très supérieur à sa fréquentation actuelle qui est pourtant loin d'être ridicule compte tenu de ses performances diminuées et des mauvaises correspondances. Rappelons aussi qu'en matière de sécurité, il n'y a pas photo entre la route et le rail, notamment en période hivernale.

Il serait temps aussi que le slogan « l'Isère se mobilise face à l'urgence climatique » (Isère Mag janvier/février 2019) soit suivi d'effet en matière d'infrastructures de transport.