



Grenoble, le 2 février 2022

Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement, à l'enquête publique sur les projets d'aménagement de la RD 1075

Le Conseil départemental de l'Isère projette des aménagements importants sur la RD 1075 entre le Col du Fau et le Col de la Croix Haute, s'élevant à 53,4 millions d'euros.

Un diagnostic de sécurité insuffisant

La sécurité est le principal argument mis en avant pour justifier ces aménagements. Mais en dehors de quelques statistiques sur le nombre d'accidents et d'une carte indiquant leur localisation et leur gravité, les commentaires tirés de ces statistiques, visant à montrer le caractère accidentogène de la RD 1075 sont extrêmement partiels et ne constituent pas un diagnostic de sécurité :

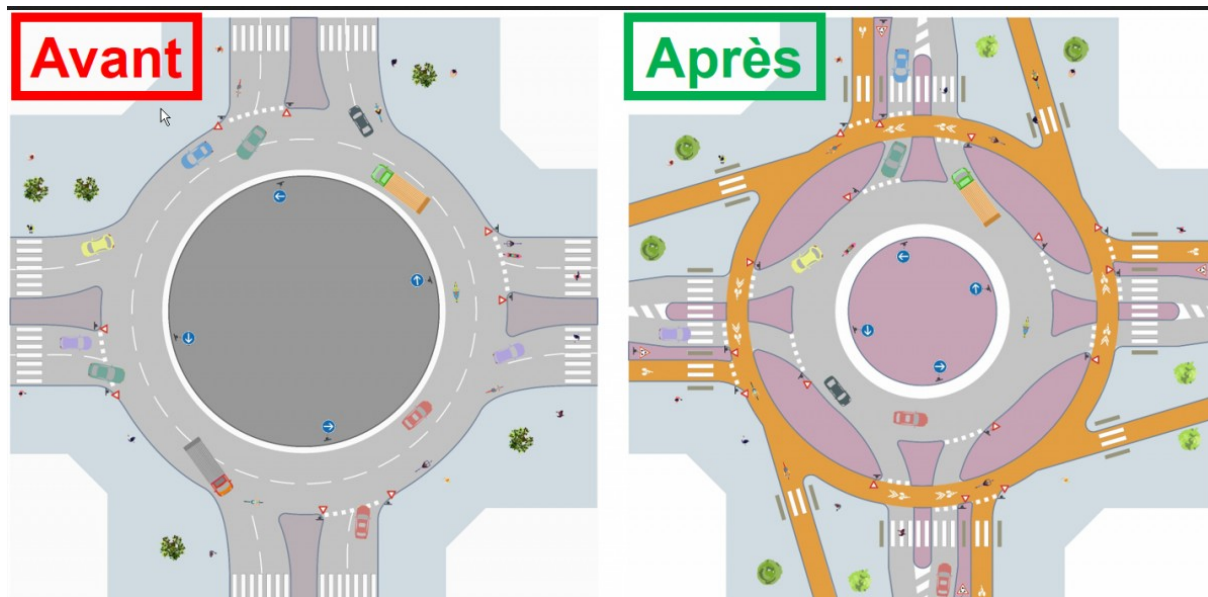
- l'accidentologie de la RD 1075 est comparée à celle de l'ensemble des routes départementales, alors qu'il faudrait la comparer aux routes supportant un trafic équivalent.
- sélectionner les années 2009 et 2018 pour montrer « la croissance marquée du nombre d'accidents » est malhonnête. Si l'on sélectionnait les années 2010 et 2019, on pourrait prétendre de la même façon à une diminution. En réalité, une fois retirées les fortes variations d'une année sur l'autre, la tendance est une lente augmentation parallèle à celle du trafic.

Plus grave, l'analyse des accidents dans la pièce B03 (Description de l'état initial, pages 111 et suivantes) est beaucoup trop succincte. Il faudrait indiquer dans chaque cas la nature du choc (frontal, latéral, ou entre véhicules circulant dans le même sens) et les causes : manque de visibilité, difficulté à traverser, à s'insérer dans un trafic trop dense ou trop rapide ou à tourner à gauche, vitesse excessive (dans l'absolu ou compte tenu des conditions climatiques), dépassement dangereux... Ce qui nous est présenté ne permet pas de distinguer les facteurs structurels des facteurs comportementaux, alors que la réponse proposée comporte uniquement des modifications d'infrastructures. Donner ces précisions serait pourtant essentiel et indispensable pour choisir des réponses adéquates.

Des réponses parfois appropriées, mais souvent disproportionnées et mauvaises

Le projet apporte deux types de réponses aux enjeux de sécurité.

L'une consiste à modifier la géométrie de carrefours pour améliorer la visibilité, et à mettre en place des séparateurs et îlots centraux pour faciliter et sécuriser les mouvements de traversée et de tourne à gauche. Ces mesures semblent justifiées. Mais cet aménagement devient disproportionné et contre-productif quand il s'agit d'un carrefour giratoire à deux voies de circulation, de 50 mètres de diamètre, comme celui envisagé à Clelles ! Un tel aménagement favorise les vitesses excessives et est particulièrement dangereux pour les cyclistes qui risquent de se faire couper la route par les véhicules qui tournent à droite. L'ADTC demande que le giratoire soit réduit à une seule voie et aménagé à la hollandaise pour assurer la sécurité des déplacements à vélo.



L'autre réponse est une série de créneaux de dépassement, censés résoudre le problème des dépassements dangereux. Rien n'est moins sûr :

- en réduisant le temps de parcours en périodes chargées, ces créneaux de dépassement augmentent l'attractivité de l'itinéraire et contribuent à l'augmentation du trafic, donc au nombre d'accidents, même si l'argumentaire prétend qu'ils n'induiraient pas de trafic.

- ces créneaux de dépassement augmenteraient la variabilité des vitesses le long de l'itinéraire ; la largeur de la voirie favoriserait des vitesses élevées, parfois peu avant des carrefours où il faut ralentir, comme à Saint Michel les Portes, ou à Clelles.

Le dossier d'enquête publique ne donne pas le détail des coûts, mais il est clair que les créneaux de dépassement représentent l'essentiel des dépenses. En effet, le projet a peu évolué depuis le dossier concertation préalable, dans lequel les opérations comprenant des créneaux de dépassement totalisaient 41,6 M€ sur les 57,9 M€ du projet. Pour l'environnement comme pour la sécurité, il vaudrait mieux affecter ces sommes à l'amélioration de la ligne de TER parallèle pour assurer sa pérennité et augmenter la part des déplacements en train.

Un projet favorisant l'augmentation du trafic contraire aux objectifs climatiques et de sécurité

En page 10 de la notice explicative, le Département indique :

« Le programme d'opération apporte une réponse significative aux enjeux de déplacements du territoire et répond aux objectifs suivants :

- renforcer la sécurité de tous les usagers ;
- proposer un niveau de services adapté aux besoins des déplacements locaux et de transit ;
- faire de cet axe un levier du développement économique et touristique du Trièves, en fiabilisant les temps de parcours et en veillant à valoriser le patrimoine ;
- améliorer la liaison entre Grenoble et Gap, Aix-en-Provence et l'Est de la région PACA »

Les objectifs 2, 3 et 4 induisent une augmentation du trafic en véhicules motorisés en plus de l'augmentation dite « naturelle » du trafic de 0,7 % par an.

Cette hausse du trafic conduit :

- à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre contraire aux objectifs que s'est fixée la France (diminution de 40 % en 2030 par rapport à 1990 et neutralité carbone en 2050),
- à une fragilisation de la ligne TER parallèle que les habitants et les collectivités locales souhaitent pérenniser et renforcer,
- à une hausse du risque d'accident.

Des aménagements cyclables non sécurisés

Le projet inclut la création de bandes cyclables le long des sections aménagées sans continuité sur l'ensemble de l'itinéraire rendant leur attractivité faible.

Sur la RD1075 où la vitesse est limitée entre 70 et 80 km/h et le trafic observé varie suivant les sections et saisons entre 5000 et 14 000 véhicules / jour, des bandes cyclables ne sont pas une réponse adaptée pour le développement des déplacements à vélo.

Pour ces niveaux de trafic et de vitesse des véhicules motorisés, le CEREMA préconise la création d'aménagements cyclables séparés de la circulation, (<https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>)

L'ADTC demande que le projet soit modifié en remplaçant les bandes cyclables par la création d'un aménagement cyclable bidirectionnel séparé de 3 m de large minimum. Cet aménagement doit être continu du col du Fau au col de la Croix Haute, pour permettre le développement des déplacements à vélo localement et du vélotourisme en forte augmentation aujourd'hui. Pour les cyclotouristes, un itinéraire alternatif entre Clelles et le Col de la Croix Haute pourrait être proposé empruntant les RD 252 et RD 66B, par le Percy, le Monestier du Percy, Saint Maurice en Trièves et Lalley. Deux courtes sections de moins de 500m manquent, à Clelles et à Saint Maurice en Trièves, nécessitant l'utilisation de la RD 1075 où l'aménagement d'une piste bidirectionnelle séparée de la chaussée, du côté Est est prioritaire.

Concernant le traitement des carrefours, zones les plus risquées pour les déplacements à vélo, l'ADTC demande de suivre également les préconisations du CEREMA avec la mise en place de carrefours dits « à la hollandaise » séparant le trafic vélo du trafic motorisé. Ces aménagements permettent un croisement à angle droit diminuant les risques liés aux angles morts

En conclusion :

Pour les raisons ci-dessus l'ADTC

- conteste le parti pris de poursuivre la hausse de trafic 0,7 % par an sur la RD 1075, et l'affirmation que le projet n'induirait pas de trafic,
- s'oppose aux créneaux de dépassement envisagés, et au grand giratoire à deux voies proposé à Clelles,
- demande que la vitesse maximale autorisée reste partout inférieure ou égale à 80 km/h,
- demande que les sommes prévues pour les créneaux de dépassement soient réaffectées pour l'amélioration de la ligne de TER parallèle et pour la réalisation d'un aménagement cyclable séparé, continu, cohérent et de qualité.

En conséquence, l'ADTC - Se déplacer autrement demande à la commission d'enquête d'émettre un avis défavorable à ce projet.