

TRAVAUX SUR LA RD1075

(entre le col du Fau et celui de la Croix-Haute)

ARTIFICIALISATION
DES SOLS

ÉROSION DE
LA BIODIVERSITÉ

RÉCHAUFFEMENT
CLIMATIQUE

INSÉCURITÉ
ROUTIÈRE

COLLISIONS AVEC
LA FAUNE SAUVAGE

POLLUTIONS
DE L'AIR

NUISANCES
SONORES

LA POLITIQUE DU TOUT ROUTIER, ON N'EN P(V)EUT PLUS !

Par le collectif des Lichens

MARS 2023

Où en est le projet ?

Les seuls travaux qui ont eu lieu sont des « opérations préalables » (qui ont ainsi échappé à la procédure d'enquête publique).

Les autres travaux n'ont pas encore commencé. **Depuis que l'autorisation environnementale a été publiée par la Préfecture le 4 janvier pour le secteur 2 (Saint-Michel-les-Portes / Roissard), ils peuvent commencer à tout moment.**

Quel est le projet ?

Des travaux prévus par le Département sur la RD 1075 entre le col du Fau et le col de Lus-la-Croix-Haute (traversée Nord-Sud du Trièves, en Isère).

- Buts déclarés par le Département : sécuriser l'itinéraire, mais aussi fiabiliser le temps de parcours et développer le tourisme et l'économie.
- 57 millions d'euros (M€) + 5 M€ de travaux anticipés déjà réalisés. Avec l'inflation les 57 M€ sont estimés en septembre 2022 à 63,5 M€, et si l'on applique les +60% qu'ont coûté les travaux anticipés par rapport au budget, on arrive à plus de 100 M€.
- Refaire 20 km sur les 32 km du parcours.
- 10 créneaux de dépassement, totalisant au minimum 5,6 km, et auxquels sont consacrés les 3/4 du budget.
- Sur ces créneaux, une vitesse ré-autorisée à 90 km/h.
- Aménagement de 21 carrefours, création de 7 passages souterrains et réparation de 3 ponts.
- Des aménagements cyclables réduits au minimum légal, et morcelés sur le parcours.
- Les transports en commun sont les grands absents du projet.
- 10 ans de travaux minimum.

Pourquoi s'opposer au projet ?

Nous ne sommes pas contre des travaux de sécurisation, bien au contraire ! Mais nous pensons que « sécurité » ne va pas de pair avec « fluidification ».

Le Département s'est basé sur des données biaisées d'accidentologie, et le projet n'apporte pas de réponses adaptées à la situation.

La sécurité n'est qu'un prétexte, sur lequel le Département communique jusqu'à la nausée, photos et films d'accidents à l'appui. En réalité, le projet vise à fluidifier le trafic entre le nord et le sud des Alpes dans le cadre de la route européenne E712. L'idée est toujours de décharger l'A7, comme devait le faire l'A51.

D'autres gros chantiers sont en cours : la création de l'A480-Rondeau, et sur la RD1075 le contournement de Voiron et Chirens au nord, et l'élévation de ponts, au sud dans le Buëch, pour faire passer les plus gros poids-lourds. Autant de travaux visant à faire sauter les verrous qui empêchaient de densifier le trafic.

Si la DREAL PACA formule clairement cet objectif, le Département lui, le tait. Lors de la consultation de 2019, ou de l'enquête d'utilité publique en 2022, les dossiers, censés informer les habitant-es pour leur permettre de se prononcer, ne disent pas un mot sur ces autres travaux routiers.

Que contient l'étude d'impact ?*

En résumé, l'étude d'impact considère qu'il n'y aura pas d'augmentation de circulation, donc pas d'augmentation des différentes pollutions.

L'étude omet donc les conséquences du trafic, et se focalise uniquement sur les destructions directes provoquées par les travaux :

- Au total 92 ha de terres seraient impactés, dont 13,4 ha d'espaces agricoles.
- Le déboisement de 8,6 ha provoquerait le déstockage d'environ 1376 tonnes de carbone.
- Trois habitats naturels seraient détruits (8,5 ha de forêt steppique intra-alpine, 4,8 ha de prairies de fauche et 4,2 ha de fourrés médio-européens)
- On détruirait les stations de 5 espèces de flore protégée (Ail rocambole, Cirse de Montpellier, Inule de Suisse, Thésium à feuilles de lin, Sabot de Venus).

Ce sont sans doute des chiffres bas, car l'étude sous-évalue systématiquement les espèces et les surfaces menacées de destruction.

Par ailleurs, alors que la route coupe de nombreux corridors écologiques, l'étude ignore l'impact de l'élargissement des voies et de l'augmentation de la vitesse sur les traversées des animaux.

* Étude technique qui vise à évaluer les conséquences, notamment environnementales, d'un projet d'aménagement pour tenter d'en limiter, atténuer ou compenser les effets négatifs.

Et là, avec un trafic et une vitesse accrus, le Département prépare la recette d'insécurité garantie, avec multiplication et aggravation des accidents.

Centré sur le développement de la circulation en voiture individuelle et du fret par camions, ce projet contribuerait à empirer le bouleversement climatique, l'artificialisation des sols et l'éradication de la biodiversité. Il rame à l'envers des dernières lois et engagements internationaux de la France.

Est-ce pour cela que l'Isère se dépêche de faire ces travaux, avant qu'ils soient totalement illégaux ?

C'est à se demander : est-ce que ce sont vraiment les Lichens qui « n'ont aucun respect des institutions », comme Mme Puissat le proclame par voie de presse ?

Et nous, on propose quoi ?

- Ne pas faire les voies de dépassement, ainsi que les aménagements de carrefours qui favorisent d'abord la fluidité et non la sécurité.
- Mettre des limitations fréquentes, à 70 km/h et à 50 km/h dans les zones dangereuses et à proximité des croisements et des habitations
- Décourager le doublement par des aménagements paysagers et des séparations entre les deux voies.
- Faire des pistes cyclables séparées de la chaussée. L'itinéraire cyclable doit être continu, raccordé aux gares et aux villages des communes traversées et établi en concertation avec les associations et les cyclistes locaux.
- Aménager des traversées piétonnes aux endroits nécessaires avec des feux tricolores par exemple.
- Donner la priorité à la remise en état et au développement de la ligne de train Grenoble-Gap afin qu'elle offre un service suffisant pour détourner une partie des usager-es de la route vers le rail : réouverture des gares qui ont été fermées, travaux suffisants pour supprimer tous les ralentissements qui augmentent la durée du trajet, navettes pour rabattre vers les villages alentours, correspondances en gare de Veynes, augmentation du nombre de trains, etc.
- D'une manière générale, soumettre toutes les politiques publiques locales aux objectifs de lutte contre le réchauffement climatique, l'artificialisation et l'effondrement de la biodiversité.
- Et nous demandons à ce que les collectivités locales s'engagent au niveau national pour développer le ferroutage et décharger ainsi la RD des ballets de camion.

Un mouvement national

Nous nous inscrivons dans la Coalition nationale de la Déroute des routes, et avons signé la demande de moratoire sur les projets routiers : <https://laderoutedesroutes.org>

Notre sénateur Guillaume Gontard a relayé au Sénat cette demande de moratoire lors d'une question orale au gouvernement le 29 nov 2022. Il en a profité pour dénoncer la facilité avec laquelle on trouve de l'argent public pour la RD1075, tandis que la ligne de train Grenoble-Gap est toujours sous la menace d'une fermeture.

Les Lichens

(organismes sensibles aux polluants atmosphériques, qu'on utilise comme bioindicateurs)

Pour aller plus loin, pour lire nos analyses, pour tout savoir de nos motivations, de nos actions déjà mises en œuvre :

<https://lichens.trieves.cloud>

Pour nous joindre, nous soutenir, nous donner des informations :

leslichens@riseup.net

- Maintenir le réchauffement sous la barre des + 2°C (Accords de Paris de 2015) ;
- Enrayer la déforestation d'ici 2030 (COP 26) ;
- Tripler la part du vélo, faciliter les alternatives à la voiture individuelle et diminuer de 37,5 % les émissions de CO² pour 2030 (loi Orientation des Mobilités de 2019) ;
- Zéro artificialisation nette d'ici 2050 – obligation à laquelle toutes les collectivités locales doivent se soumettre – et une division par deux du rythme d'artificialisation dès 2030 (loi Climat et résilience de 2021).

JE CROVAIS QU'ON ÉTAIT D'ACCORD.

Bref historique

21 janvier 19 > 22 février 19 : concertation préalable menée par le Conseil Départemental de l'Isère (CDI) auprès des acteurs du territoire.

A NOTER Le CDI ne parle alors que d'«Aménagements de sécurité».

17 juin 20 : picnic organisé par les Lichens sur la RD1075.

Sept 20 > juin 21 : réalisation d'«opérations anticipées», c-à-d sans enquête publique ni autorisation environnementale. Montant : 5 M€, + 60 % de surcoût.

A NOTER Beaucoup de ces réalisations suscitent l'insatisfaction des riverains et communes concernées.

20 février 21 : vélorution à l'appel des Lichens

17 avril 21 : rassemblement au col du Fau

16 octobre 21 : balade politico-botanique sur la RD1075

3 janvier > 11 février 22 : enquête d'utilité publique

A NOTER Uniquement dans les communes traversées par la RD1075.

L'étude d'impact, ne considérant que la sécurisation de la route comme but du projet, conclut qu'il n'y aura pas d'augmentation de trafic, donc aucune pollution supplémentaire résultant des aménagements.

3 février 2022 : réunion publique à Cielles suite à une pétition signée par 200 habitant-es.

Le CDI et le maire de Cielles exigent abusivement le pass vaccinal et déclenchent ainsi la colère des participant-es exclu-es et l'annulation de cette réunion.

30 juin 22 : après avis favorable de la commission d'enquête, la Préfecture signe l'arrêté déclarant le projet d'utilité publique.

4 juillet > 5 août 22 : Nouvelle enquête publique concernant uniquement l'autorisation environnementale sur le secteur 2 (communes de Roissard et Saint-Michel-les-Portes).

18 novembre 22 : recours contentieux contre la DUP déposé par 2 requérants.

4 janvier 23 : publication de l'arrêté portant autorisation environnementale pour le secteur 2.

Le délai pour l'attaquer est de 4 mois.