

Communiqué – mercredi 17 février 2021

L'urgence, c'est de ralentir ! Le Collectif des Lichens organise une Vélorution samedi 20 février 2021 à 14h09 au départ de Clelles contre les 57 millions d'euros de travaux prévus par le Département sur la RD1075 entre les cols de la Croix-Haute et du Fau. Avec un budget exorbitant (2 millions d'euros du kilomètre), ces travaux créeraient une troisième voie sur un tiers du parcours, rétablissant la vitesse à 90 km/h, fluidifiant le trafic, et créant un appel d'air pour plus de véhicules et plus de camions. A l'heure actuelle, un poids lourd passe déjà toutes les deux minutes au col du Fau. Avec l'usure accélérée de la route qu'ils vont induire, les travaux d'aujourd'hui rendront nécessaires les travaux de demain. C'est une fuite en avant : il est temps de l'arrêter ! En particulier, nous voulons l'abandon du projet aberrant de créneaux de dépassement et le report du fret routier sur le rail.

Un projet d'un autre temps

Lors de la concertation publique (début 2019), le Département était forcé de constater que *« des contributions s'interrogent sur la pertinence de cet investissement en faveur du mode routier »* ou encore que *« de nombreuses contributions analysent également le projet face aux enjeux climatiques et à la notion de transition écologique »* et proposent plutôt *« l'amélioration de la voie de chemin de fer »*. Mais la collectivité, toute fière de son projet routier, a préféré passer outre. Il aura fallu une première action des Lichens (un picnic sur la route en juin 2020) pour qu'enfin le Département **reconnaisse** que son projet fait débat. A la veille des élections départementales (prévues les 13 et 20 juin 2021) il était temps ! Aujourd'hui, les voix d'élus commencent à s'élever. Sur l'antenne de **Radio Dragon le 5 février**, Guillaume Gontard a dénoncé *« un projet qui date un peu, qui date de 20 – 30 ans, d'une réflexion qui avait peut-être du sens mais qui maintenant [...] doit être abordée en résonance avec l'urgence climatique »*. Pointant les *« voies de dépassement »* qui vont entraîner *« une route qui va plus vite »*, le sénateur CRCE de l'Isère analyse : *« Quand on agrandit le tuyau on sait qu'on amène toujours plus de voitures et notamment sur notre route, plus de camions »* et craint *« les engorgements qui peuvent se produire dans les villes en favorisant l'usage de la voiture »*.

Route ou train : il va falloir choisir

Estimant qu'on pourrait *« diviser par deux voire par trois les aménagements qui sont proposés sur cette route [et qui] sont beaucoup trop ambitieux »*, Guillaume Gontard a rappelé une vérité crue : *« d'un côté c'est très facile de trouver 50, 60 millions d'euros pour aménager du routier et très difficile juste de faire en sorte qu'une ligne de train puisse continuer à fonctionner »*, concluant que *« c'est toujours une question d'orientation et de choix politiques »*. De fait, en dépit d'une première tranche de travaux enfin décidée, la ligne ferroviaire Grenoble-Gap attend toujours 60 millions d'euros pour être pérennisée. Dans ce contexte, l'ambivalence de Frédérique Puissat, tout à la fois sénatrice et instigatrice du projet routier pour le Département, est frappante. D'un côté pour le train,

elle estime que l'argent est « *rare* ». De l'autre, elle [se vante](#) de la démesure de son projet routier, qu'elle juge « *remarquable par l'ampleur du financement (...) c'est la plus grosse opération de ce mandat pour le département de l'Isère donc on en est très contents, surtout pour 10 000 habitants* ». En pleine austérité budgétaire, aggravée par la crise du Covid, il y a tout lieu de craindre que les pouvoirs publics fassent un « choix politique » entre la route et le train. A nous de leur indiquer la voie à suivre !

Sécurité : soyons sérieux

Le Département n'a jamais rendu public de diagnostic sur l'accidentologie du tronçon. Pour pallier cette déficience, le Collectif des Lichens publie aujourd'hui une analyse des statistiques du ministère de l'Intérieur. Trois leçons peuvent en être tirées. D'abord, et contrairement à une idée reçue, la section triévoise de la RD107 n'est pas particulièrement accidentogène. La vitesse est très largement en cause : près de la moitié des accidents concernent un seul véhicule, le plus souvent une sortie de route. Trois points noirs, connus comme particulièrement accidentogènes, n'ont jamais fait l'objet d'abaissement de vitesse par le Département en dépit de la demande des élus. En fait, la pose de Jean-Pierre Barbier, président du Département, en champion de la sécurité routière, alors qu'il a défendu bec et ongles le maintien de la vitesse à 90 km/h est franchement comique. Car les études sont formelles : l'abaissement à 80km/h a fait ses preuves. C'est tout le paradoxe du projet en cause, qui vise à créer 11 km de voies de dépassement à 90 km/h (et bien plus en pratique). Dans un [document d'orientation sur la sécurité routière](#), la préfecture de l'Isère explique : « *Ce fait contre-intuitif que l'on se tue le plus sur les routes qui semblent a priori les plus sécurisées doit être rappelé systématiquement dans les messages aux usagers qui n'en ont pas toujours conscience* ». Rappelons-le aussi au Département.

Contact presse : Lionel Perrin ([07 81 87 81 14](tel:0781878114))