

## Améliorer les nationales... et le rail

### DÉPLACEMENTS.

Le débat public est donc engagé depuis mardi soir. Et dans le cadre de ce débat, la coordination associative pour le débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron, qui regroupe onze associations globalement proches de la protection de la nature ou du développement harmonieux des zones rurales, a apporté sa pierre à l'édifice au travers d'un cahier d'acteurs, dans le cadre de la commission du débat public (CNDP). Un travail de réflexion que nous allons présenter tout au long du débat public, assure Francis Meneu, vice-président de la Frapna-Isère, association qui assure la délégation administrative de la coordination. Globalement, les représentants de la coordination alertent le public sur le danger d'une autoroute transalpine qui reliera Besançon à Marseille via les Alpes et dont l'A51 serait l'un des maillons. Et affirment leur volonté de mobiliser sur une solution alternative aux solutions autoroutières au pluriel, comme le précise Francis Meneu. La solution en question comprend l'aménagement des nationales 75, 85, 91 et 92, l'amélioration du réseau routier départemental, la modernisation du réseau ferroviaire régional

(notamment avec le renforcement des cadences des TER), l'ouverture d'une liaison ferroviaire avec l'Italie, et enfin... l'irrigation du territoire par l'accès Internet haut débit.

Les chiffres affichés lors du débat public sont mis en cause par la coordination. Ainsi, Anne Parlange, de Vivre en Trièves, qui avait été la coordinatrice associative de la consultation de 2002, met en garde sur ce que l'on peut faire dire ou ne pas faire dire aux chiffres, notamment en termes de trafics, de flux financiers et d'échéances. Jean Jonot, pour France Nature Environnement, ajoute: très souvent, dans les projets autoroutiers, les prévisions de trafic avaient été gonflées et les prévisions de coût très minorées. Et d'annoncer 40 % de baisse par rapport au trafic prévu.

Il s'inquiète aussi du débat en lui-même, qui peut très bien être une vitrine dissimulant des décisions déjà prises. Aussi, Jean Jonot plaide-t-il pour que l'on fasse quelque chose et vite sur cet axe, pour des raisons de fluidité du trafic et de sécurité. Ce qu'il y a à faire, c'est naturellement pour lui ce que propose la coordination, mêlant routier et ferroviaire, et qui peut se faire pour quatre fois moins

cher et quatre fois plus vite. En protégeant la nature aussi: on l'avoue, on pense aussi aux petits oiseaux, aux fleurs, au paysage, qui font partie du patrimoine que nous avons à préserver. La beauté ce n'est pas coté en bourse, mais on meurt si on ne l'a pas. Et en plus ça se vend bien sous forme de tourisme doux.

Roland Perrin, de la coordination Jura-Alpes-Méditerranée pour une alternative aux liaisons autoroutières (Cojam) milite pour le progrès des moyens de transports, mais pas n'importe quel progrès. Des progrès qui soient respectueux de notre environnement et aussi de la santé des territoires traversés. Et d'évoquer les pics de pollution, notamment dans les agglomérations comme Grenoble ou Aix-en-Provence. Il attire également l'attention sur le fait que les transports poids lourds envisagent très sérieusement l'utilisation de l'axe A51, contrairement à certaines déclarations de partisans de l'autoroute...

La beauté, ce n'est pas coté en bourse !  
00:00

EB74E8755930D40090841FD98E0-  
295101E860205F04F5F0F4BCF5AA  
**FRITZ JEAN PAUL**