

Rail et bitume croisent le fer

BRIANÇON

On s'attendait à une poussée du ferroviaire à Briançon, mercredi soir au Cadran. Elle a bien eu lieu. Mais les partisans de l'autoroute par l'est de Gap ont donné de la voix pour remettre le débat. sur les rails Un concurrent de taille s'était immiscé dans l'agenda. Zizou et ses Bleus, avec le match éliminatoire de la Coupe du monde de football contre la république d'Irlande, ont dû en faire hésiter plus d'un. Malgré tout, les quelque 170 personnes venues participer au débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron n'ont pas démerité. Contribuant à une soirée riche en interventions de qualité. Echaudés par les débordements de la veille à Gap (voir notre édition d'hier), les membres de la Commission particulière du débat public (CPDP) ont prévenu. après la première intervention de Robert de Caumont. #/l# " Pas plus de cinq minutes par intervention", #/l# a demandé Daniel Ruez, président de la Commission. Certains ont débordé, comme l'ancien député-maire de la ville. Mais personne n'en a voulu à Robert de Caumont. L'assidu (il participe à toutes les réunions) a reconnu que #/l# " la percée ferroviaire sous le Montgenèvre s'était invitée au débat public " #/l# , s'en est excusé (sans en penser moins) avant de vanter les mérites d'un tunnel, #/l# " une alternative bien moins onéreuse que le Lyon-Turin, même si elle est

complémentaire ". #/l# Anticipant sur les réactions : #/l# " Il faut bien sûr le relier à l'autoroute, un projet qui doit s'infléchir par l'est ". #/l#

#B# Les inquiétudes des socio-professionnels #/B# Ce sur quoi il rejoint le maire de la ville, Alain Bayrou, qui a rappelé que #/l# " le conseil municipal s'était prononcé avec une forte majorité sur le tracé autoroutier par l'est " #/l# . Mais pas sur tout l'argumentaire. #/l# " Le ferroviaire, ce n'est pas l'essentiel de la soirée. Aujourd'hui, envisager un aménagement routier financé entièrement par l'Etat est impossible. La seule déviation d'Embrun a pris 15 ans ".

#/l# Un point de vue relayé par plusieurs personnes. Comme Jacques Chevalier, un négociant en bois briançonnais, qui a insisté sur le coût de plus en plus élevé des transports de marchandises. Relayé par Emmanuel Rignon, un autocariste craignant, #/l# " parce qu'il faut de plus en plus de temps pour transporter nos clients ", #/l# la disparition des emplois et des entreprises du Briançonnais

#B# Divergences entre J. Giraud et Réseau ferré de France #/B# Le présence de Bernard Gyssel, directeur régional (Paca) adjoint de Réseau ferré de France, son état des lieux des lignes actuelles et surtout les projets qui sont en cours ont

suscité quelques réactions un peu vives. Notamment celle de Joël Giraud, lorsque M. Gyssel a observé que le projet de tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre #/l# " ne faisait pas partie des décisions prises par les gouvernements français et italiens ". " Pas d'accord international ? Chirac et Berlusconi ont co-signé en 2001 la reprise d'une étude pour le Montgenèvre ", #/l# a remarqué le député-maire de L'Argentière-la-Bessée. S'appuyant sur l'intervention de M. Marengo (un proche de Mercedes Bresso, directeur des transports de la province de Turin), venu au nom de la province de Turin et de la région Piémont défendre la percée ferroviaire. Et développant ensuite un argumentaire sur l'aménagement routier : #/l# " La RN 85 est un chemin de char entre Gap et Grenoble. Et si un concessionnaire n'investit que 10% dans un investissement autoroutier. "

#/l# Une réponse à la Direction régionale de l'Équipement, dont l'argumentaire, mardi dans la bouche de Dominique Sudre Montoya, conclut sans ambiguïté au tracé autoroutier par l'est.

12:00

20046

GARCIN GARCIN