

Prolongement A432-sud : la mise au point de la Fédération Fracture

Citée par les élus du Nord-Isère opposés aux études de prolongement de l'A432, la Fédération d'associations Fracture a tenu à réagir. Une réaction aux allures de mise au point pour cette Fédé engagée depuis plus de vingt ans sur le front des mobilités.

La Fédération Fracture ne pouvait rester de marbre. Accusée d'avoir vampirisé des ateliers de la concertation sur les mobilités dans le Sud-Est lyonnais pourtant construite pour que ce ne soit pas le cas, afin d'obtenir les études sur le prolongement de l'A432, dans un article du *Dauphiné Libéré*, elle a tenu à faire quelques précisions.

Une mise au point à laquelle n'échappe pas le vice-président de la Métropole Jean-Charles Kohlhaas à la suite de sa prise de parole sur leprogres.fr. À sa manière, Fracture démontre ainsi que le principe du « oui, mais pas dans mon jardin » reste un incontournable du débat sur les mobilités dès qu'il s'agit de projets structurants (CFAL, Prolongement, etc.)

« Que propose l'Isère ? »

Créée lors des négociations sur le CFAL (Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise) il y a 21 ans, farouchement opposée au projet d'élargissement de l'A46-sud présentée comme une solution par des élus du Nord-Isère, Fracture rappelle que « le problème de fond est le mélange des trafics locaux, d'échange et de transit. Le transit, de la responsabilité de l'État, aurait dû être traité depuis plus de vingt ans. Fracture propose des solutions de mobilité tous azimuts pour tenter de régler ce problème. Que propose l'Isère ? »

« Il n'a jamais été question de Chanas »

Une question toute théorique pour une Fédération qui ironise et recadre certaines affirmations portées dans le 38. « Il n'a jamais été question de prolonger l'A432 jusqu'à Chanas au travers du pays roussillonnais mais seulement jusqu'au sud de la barrière de péage de Reventin-Vaugris, ce qui change la donne en matière de foncier consommé. »

« Ont-ils des scrupules ? »

Une artificialisation des sols avancée comme argument par les élus nord-isérois qui aigüise un peu plus l'ironie rhodanienne. « On pourrait également demander aux élus du Nord-Isère, qui se targuent d'avoir une des plus grandes zones d'activités européennes : où doivent passer les camions qui desservent leurs zones pour rejoindre le sud ? Par chez nous, sans que cela ne les gêne quelque peu ! Ont-ils des scrupules à traverser nos communes et territoires en y semant leur pollution ? »

Un message doublé à la Métropole de Jean-Charles Kohlhaas à qui elle demande d'expliquer « où la Métropole voudrait faire passer le trafic de transit qu'elle ne veut plus sur son territoire ? ». La part crispante de l'équation soumise depuis des décennies à une agglomération aimant à se dire au carrefour de l'Europe mais aujourd'hui toujours orpheline de solutions de mobilités permettant de mieux respirer à son Sud-Est comme ailleurs.



Après 21 ans d'engagement, Fracture revendique aujourd'hui plus de 4 000 adhérents répartis sur 29 communes. Photo Cyrille Seux