



COMMUNIQUE DE PRESSE

29 juin 2006

Débat Public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

**A L'OCCASION DE LA REUNION TERRITORIALE DU 29 JUIN A LYON DANS LE
CADRE DU DEBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA
VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN, FRACTURE ATTEND DE
L'ETAT DES MESURES LIEES A UNE VISION A LONG TERME,
AU DELA DES PROJECTIONS A 20 ANS**

Depuis des années Fracture se bat contre un contournement ferroviaire au rabais qui, certes, solutionnerait le problème de saturation du nœud lyonnais, mais ne serait pas du tout concurrentiel de la route.

Fracture réclame également depuis plusieurs années que ce dossier soit traité globalement, avec tous les autres projets ferroviaires mais aussi, plus largement, avec les projets autoroutiers, fluviaux...

Le présent débat public répond à ce souhait et nous donne l'occasion de présenter notre position sur les transports dans la vallée du Rhône.

Lors de cette réunion Fracture a présenté les orientations que nous souhaitons voir prendre par l'état dans le respect des 3 piliers du développement durable. Nous considérons que la question des Transports est une vraie question politique au sens premier du terme et qu'à ce titre on ne peut laisser le marché décider seul des choix modaux.

La vraie question est d'apporter une solution beaucoup plus durable aux problèmes de gêne, saturation et congestion, de santé, d'impact population et d'aménagement, bien au-delà de l'échéance de 20 ans qui correspond au délai moyen de réalisation d'un grand projet.

Nous attendons de l'état qu'il prenne aujourd'hui une décision responsable qui marque un changement radical dans l'esprit de tous les acteurs ou usagers des transports avec des mesures fortes pour le transfert de la route vers les modes de transport alternatifs et notamment vers le ferroviaire.

Parce que les services ferroviaires voyageurs ne devraient cesser d'augmenter que ce soit pour le TER, le TERGV, le TGV, les trains auto-couchettes, diminuant d'autant les possibilités de développement du fret ferroviaire,

Parce que les lignes historiques sont des lignes voyageurs conçues pour desservir les centres-villes,

Parce qu'il est impensable au XXI siècle que les lignes fret dédiées au transit passent par les agglomérations compte tenu des impacts locaux et de la concentration de nuisances que cela génère,

Parce que l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire et prochainement du transport de voyageurs devrait rendre encore plus complexe la gestion des sillons,

- nous demandons à l'état de faire ce qui a été fait avec le TGV pour le transport de voyageurs : la création de lignes dédiées fret, hors zones urbaines, comme cela va être fait entre Lyon et le sillon alpin (Lyon-Turin fret).
- Plus particulièrement dans le cadre de ce débat, nous lui demandons de réaliser une nouvelle infrastructure ferroviaire Nord-Sud, dédiée fret ou à priorité fret, avec dessertes des principaux chantiers multimodaux (Ambérieu, Portes les valence...) ce qui n'obère pas les possibilités de développement de transport voyageurs soit sur la LGV soit sur les lignes existantes pour le trafic TER.

Nous attendons également que l'état aide la recherche en matière de traction ferroviaire pour en diminuer les coûts et améliorer la rentabilité par rapport à la route.

Notre proposition de contournement fret ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise (agglomération dont nos communes font partie) s'inscrit dans cette perspective.

- Il est plus court, ce qui correspond à un gain d'une demi-heure sur les temps de parcours,
- Il est meilleur pour le fret de transit (Nord-Sud ou Est-Ouest = Lyon Turin) selon le propre aveux de RFF, ce qui lui confère une meilleure rentabilité,
- Il offre toutes les garanties de réserve de capacité pour le développement du transport de voyageurs,
- Il offre toutes les garanties de qualité de service puisque dédié fret par construction,
- Il impacte de 3 à 6 fois moins de personnes selon les différentes hypothèses de RFF,
- Tout cela pour un coût très proche des solutions proposées par RFF (écart < 2%).

En conclusion, FRACTURE attend de l'état :

- **une vision à plus long terme que les 20 ans**
- **une détermination dans le développement des transports alternatifs notamment du ferroviaire, par :**
 - **une taxation du transport routier,**
 - **un soutien de la recherche en matière de traction ferroviaire**
 - **et le développement d'un axe Nord-Sud dédié fret.**

Fracture remettra une contribution écrite au débat public présentant notre perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports dans la vallée du Rhône ainsi que notre avis sur les mesures proposées par l'état.

Contact Presse :

J. Louis PUCHOL (président de FRACTURE)
tél. **06.16.81.78.53**

Philippe CHAPAND (Communication)
tél. **06.16.81.78.70**

FRACTURE est une fédération régionale regroupant 11 associations et 3000 adhérents.

Nous sommes partisans d'une limitation du fret routier en développant tous les modes des transports alternatifs, notamment le fret ferroviaire ainsi que le fret fluvial.

Dans le cas de création de nouvelles infrastructures, FRACTURE mettra tout en œuvre pour que leur localisation soit avant tout contrainte par une recherche du moindre impact sur la population et l'environnement et non pas du moindre coût. S'agissant de l'impact sur la population, FRACTURE porte une attention toute particulière à la pollution sonore.

Sur l'aspect financier, FRACTURE veille à ce qu'une analyse de la valeur objective soit systématiquement menée en mettant en relation l'estimation la plus précise du coût de l'infrastructure avec son efficacité et son impact socio-économique réels.