



COMMUNIQUE DE PRESSE

2 juillet 2009

Contournement (FRET) Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

UN FUTUR VIAREGGIO DANS LE VAL D'OZON ?? **FRACTURE EXIGE UN TRACE HORS AGGLOMERATION**

La fédération FRACTURE réagit à 2 événements récents qui ont marqué les esprits, à savoir :

- l'explosion de 2 wagons-citernes remplis de GPL à Viareggio en Italie lundi 29 juin qui a coûté la vie à 14 personnes et fait près de 50 blessés,
- et
- la décision du Ministre de l'écologie et du Secrétaire d'état aux transports du tracé de la TGV PACA au coût le plus élevé.

La catastrophe de Viareggio en pleine ville **met en lumière le risque qu'il y a à faire cohabiter une ligne de fret ferroviaire avec ses convois de matières dangereuses en pleine agglomération.**

C'est ce qui attend le Val d'Ozon, futur centre démographique de l'agglomération lyonnaise selon l'INSEE, si le tracé du Contournement fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) retenu par D. Bussereau le Secrétaire d'état aux transports le 20 avril 2009 est maintenu. **Ceci est sans compter avec les zones Seveso II traversées qui décupleraient les effets d'une telle explosion dans le secteur.**

La décision du Ministre de l'écologie J.L Borloo et de son Secrétaire d'état aux transports D. Bussereau **de retenir le tracé** de la ligne TGV PACA **le plus cher** démontre que, lorsque c'est justifié, le coût ne doit être ni un critère de choix, ni un frein. C'est la raison pour laquelle **le tracé du CFAL le plus approprié** le long de la ligne LGV prôné par les collectivités Grand Lyon, Conseil Général du Rhône, Conseil Régional ainsi que FRACTURE, **bien que plus coûteux, doit être retenu.**

Au contraire c'est le choix d'un projet au rabais que D. Bussereau a fait jusqu'à présent en retenant un tracé au moindre coût au détriment de la qualité de services fret et TER.

Ce tracé rallongerait de plus de 12 kms le trajet Grenay-Saint-Rambert d'Albon, qui utiliserait 50 kms de voies existantes où circulent déjà du fret de desserte, et du trafic voyageurs (TER et grandes lignes). Un projet enfin qui serait mixte alors que tous les experts dont ceux de Réseau Ferré de France ou de la SNCF reconnaissent les difficultés à mélanger différents types de flux sur une infrastructure au trafic massifié.

Ces 2 événements confortent FRACTURE dans sa démarche et la poussent à poursuivre et intensifier son action contre cette décision afin de rétablir la vérité sur les chiffres présentés lors de la consultation et défendre une solution efficace pour le développement des services TER et fret.

Cette action se portera tant sur le terrain, que sur le juridique ainsi que vers les décideurs du projet et les différentes formations politiques dans le cadre de la prochaine échéance des régionales 2010.

La fédération FRACTURE demande que Monsieur le Ministre et Monsieur le Secrétaire d'état revoient leur décision sur le tracé retenu et proposent un vrai projet respectueux des populations et réellement efficace pour enlever les camions des routes grâce une ligne dédiée fret, comme cela a été exprimé en décembre 2008 par la commission européenne.

Contact Presse :

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

Jean-Philippe MAROT (Communication)
tél. 06.16.81.78.70

FRACTURE est une fédération régionale regroupant 9 associations sur 27 communes et 4 000 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.