



COMMUNIQUE DE PRESSE

18 AVRIL 2011

Contournement (FRET) Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

FRACTURE RECUE PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS DE LA REGION RHONE ALPES

La fédération FRACTURE a été reçue par la commission des transports de la région Rhône Alpes le 14 avril 2011 dans le cadre du projet CFAL.

A cette occasion FRACTURE a rappelé qu'elle est :

- **Pour le développement** du fret ferroviaire comme pour tout mode de transport alternatif à la route
- **Pour un vrai contournement** de l'agglomération Lyonnaise
- **Pour la réalisation du CFAL en un seul tenant**
- **Contre le tracé projeté** qui ne répond **pas aux objectifs initiaux de report modal massif pour le fret**
- **Contre la concentration des risques et des nuisances** à l'Est de Lyon.
- **Contre la mixité** qui, en plus d'être **un risque pour la sécurité**, est en contradiction avec une **solution efficace au réel problème des transports.**

FRACTURE a également rappelé qu'elle est :

- **Contre le tracé CFAL Sud retenu**
et
- **Contre le passage du fret sur l'axe Grenay - Saint Fons** ainsi que Rives droite et gauche de la vallée du Rhône.

Sur la base du projet actuel la fédération a présenté un argumentaire étayé sur la **concentration des personnes, des risques et des nuisances sur un même secteur en insistant sur :**

- **les risques liés à la traversée de zones classées Seveso,**
- **les risques d'explosion, d'incendies et d'intoxication en cas d'accident ferroviaire et avec le tracé du CFAL Sud coupant ou longeant des pipelines** transportant des **matières extrêmement dangereuses** (fissures/ruptures dues aux vibrations),
- **les risques de collision train de voyageurs/train de fret à cause de la mixité,**
- **les nuisances sonores et vibratoires avec le passage en pleine agglomération** (proximité de nombreux lieux publics dont de nombreuses écoles),
- **les risques environnementaux** comme les effets sur la nappe phréatique et la coupure de l'armature verte en opposition à la politique énoncée dans le SCOT.

FRACTURE a également insisté sur l'absence de vision globale sur les coûts car seuls les coûts liés aux voies nouvelles ont été pris en compte. Au moment du choix du réseau, la **décision a été prise sur un coût au km sans tenir compte des spécificités ni des coûts indirects** comme :

- la suppression des **passages à niveaux,**
- **le déplacement de certains établissements scolaires,**
- **les contraintes liées aux pipelines et à la nappe phréatique,**
- l'aménagement des voies existantes pour protéger la population,
- la traversée du Rhône.

L'articulation du **CFAL autour de Sibelin ne répond pas à l'objectif de report modal massif** contrairement au choix pour une **desserte directe de la plateforme multimodale de Salaise/Sanne.**

Enfin le tracé CFAL Sud s'oppose à l'amélioration des temps de parcours fret et voyageurs à cause de

- **la mixité fret/voyageurs,**
- **la réalisation des tronçons sud et nord en 2 phases décalées dans le temps** (Utilisation de la ligne historique jusqu'à la mise en service du tronçon Sud).

FRACTURE a pointé les incohérences du projet actuel qui n'est qu'un **contournement rentrant dans l'agglomération** et réitéré qu'un **autre projet est possible, plus respectueux des populations, de l'environnement, et avec une réelle efficacité en terme de FRET ferroviaire** avec un tracé sud longeant la LGV, et devant obligatoirement se faire en même temps que le tracé nord.

L'ensemble des décideurs demandent dorénavant à RFF de chiffrer les protections et les aménagements qui seraient nécessaires sur les lignes existantes, pour enfin en estimer les coûts.

Les surcoûts étant enfin mis en évidence, nous espérons donc que la vraie question concernant ce contournement pourra enfin être poser :

Pensons-nous réellement pouvoir développer le fret ferroviaire du 21^{ème} siècle en utilisant des lignes créées au 19^{ème} siècle ?

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 9 associations sur 28 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.