

# Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 38



**FRACTURE**

## Pour une solution durable au problème des transports :

### CRÉATION DE LIGNES FERROVIAIRES DÉDIÉES FRET, HORS AGGLOMERATION

FRACTURE est la Fédération Régionale des Associations Contre le Train en Zone Urbaine et pour le Respect de l'Environnement.

La Fédération, association loi 1901, a été créée en 2001 quand les populations concernées par le projet de Contournement Fret ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) ont pris connaissance du dossier.

Elle regroupe actuellement 11 associations, soit 3 000 adhérents.

Plus largement FRACTURE défend les 300 000 personnes qui habitent de Saint-Laurent de Mure/Saint-Bonnet de Mure à Chasse-sur-Rhône et de Saint-Pierre de Chandieu à Feyzin.



Depuis des années, FRACTURE se bat pour que chacun puisse être informé des grands projets, puisse donner son avis sur ces dossiers ce qui n'a pas été le cas pour le contournement fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Nous nous réjouissons donc que ce débat public ait lieu, que la communication ait été élargie et que les réunions se déroulent sur le territoire concerné.



#### CONTACT

Jean-Louis PUCHOL  
Président

Tél. : 06 16 81 78 53

Philippe CHAPAND  
Communication

Tél. : 06 16 81 78 70

Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission particulière

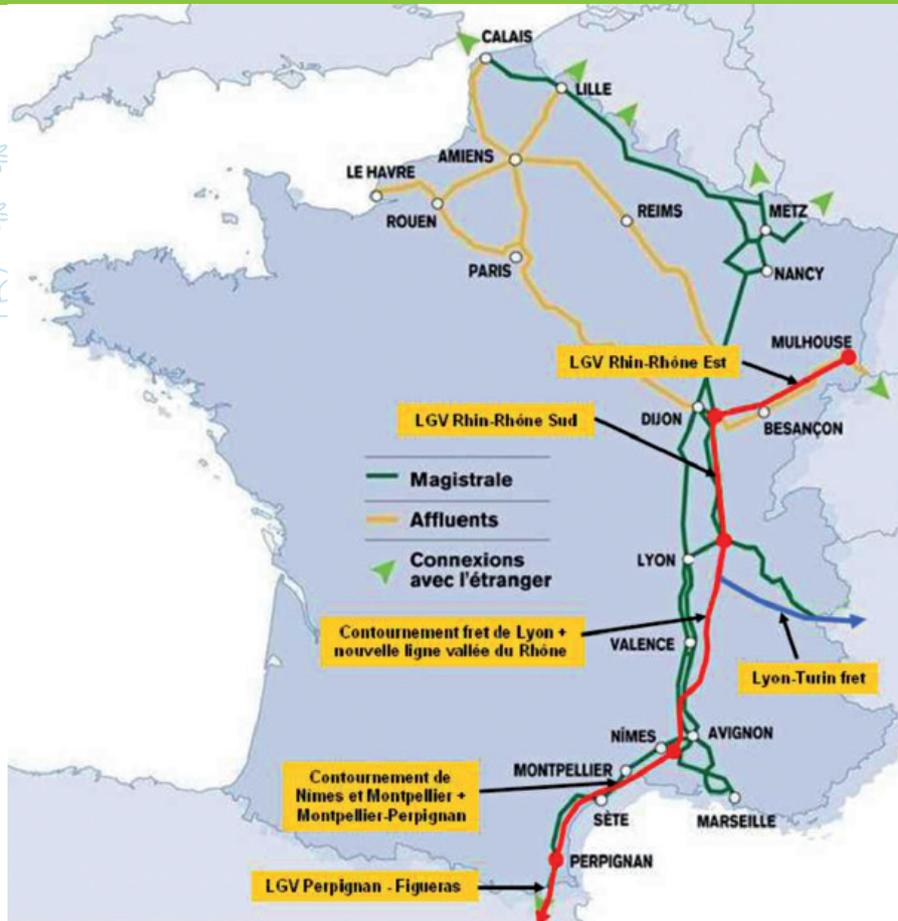
du débat public  
Politique des transports  
vallée du Rhône  
arc languedocien



Depuis des années aussi, nous nous battons contre un contournement ferroviaire au rabais qui, certes, résoudrait le problème de saturation du nœud lyonnais, mais ne serait pas du tout concurrentiel de la route.

Voilà donc plusieurs années que nous réclamons également 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.



Au XIX<sup>ème</sup> siècle on a construit des voies de chemin de fer pour irriguer les centres-villes. Au XXI<sup>ème</sup> siècle, il est temps de les utiliser pour les liaisons inter-cités et de construire des lignes dédiées fret, hors agglomération, pour limiter l'impact des transports sur l'environnement.

## État des lieux : saturation routière sans report effectif sur les autres modes de transports

Nous partageons le diagnostic présenté dans le dossier du débat public :

- > une forte progression du trafic en 20 ans mais un ralentissement sensible ces dernières années ;
- > une saturation liée aux mouvements pendulaires et aux grandes migrations en périodes de congés ;
- > des marges de manœuvre importantes mais insuffisantes sur les modes de transports alternatifs : le fluvial, le maritime et le ferroviaire.

Par contre, contrairement à ce qui a été dit dans le document de synthèse des réunions thématiques, nous n'acceptons pas la prépondérance de la route comme une fatalité et nous pensons que la part de report modal peut être significative si elle est accompagnée d'un ensemble de mesures. Sur ce sujet nous notons que les chiffres retenus sur la part de progression de trafic voyageurs ou fret transférée de la route vers le rail varient sensiblement dans le temps (il y a autant d'estimations différentes que de dossiers de consultation pour les infrastructures rhône-alpines) ou d'un acteur à l'autre (même après 30 réunions de débat public sur les transports dans la vallée du

Rhône et l'arc languedocien, les représentants de l'État ne retiennent pas les mêmes chiffres que la SNCF, RFF ou la Région Rhône-Alpes).

Au vu des variations sensibles de ces chiffres en peu de temps ou entre les différents acteurs et de l'importance qu'ils ont pour les décisions à venir donc pour les territoires et leurs habitants, nous demandons qu'une étude complémentaire soit menée par un bureau d'études indépendant dans le cadre du débat public.

Cette étude approfondirait la question de l'évolution des trafics voyageurs et fret et cela par section et par type (trafic de transit, d'échange, interne aux trois régions).

LA PRÉPONDERANCE DE LA ROUTE N'EST POURTANT PAS UNE FATALITÉ

# Position sur les mesures proposées par l'État : offrir des alternatives réalistes et concurrentielles de la route

Nous sommes :

## > Contre le doublement de l'A7/A9

Le routier est certainement le sujet le plus délicat compte tenu des habitudes prises, mais le contexte évolue inévitablement, ne serait-ce que du fait du coût des carburants. Il nous paraît impensable aujourd'hui de répondre à l'augmentation du trafic par une multiplication des infrastructures routières. Il est impératif de limiter l'augmentation du trafic en offrant des alternatives réalistes et concurrentielles ;

## > Pour des mesures pour les autoroutes,

Modulation des péages, limitation de vitesse, interdiction aux poids lourds de doubler sur certains tronçons... ;

## > Pour les investissements

qui permettront le développement des modes

de transport alternatifs en particulier le ferroviaire ;

## > Pour accompagner ces investissements de mesures réglementaires :

Nous sommes pour une taxe du transport routier ou une augmentation sensible des péages et pour la mise en place de péage pour les poids-lourds sur les nationales de façon à rapprocher le prix payé par le transport routier des coûts qu'il génère pour la société ;

## > Pour l'aménagement des nationales

et la création des contournements d'agglomération ;

## > Pour le développement des plates-formes multimodales

en lien avec le développement du transport fluvial : ports de Portes-les-Valence et de

Pagny. Une relance des études du canal Rhin-Rhône paraît inévitable, mais en tenant compte dès la conception de son intégration dans l'environnement et en associant largement les populations concernées ;

## > Pour mieux encadrer l'aménagement du territoire

en rapprochant les lieux de vie des lieux d'emploi.

1 seul convoi poussé de 4 400 tonnes remplace



110 wagons de 40 tonnes...



... ou 220 camions de 20 tonnes.

UN CALCUL SIMPLE...

# Décision que l'État doit prendre avec une vision à long terme, bien au-delà des prévisions à 20 ans : création de lignes ferroviaires dédiées fret, hors agglomération

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.

Nous attendons de l'État qu'il prenne des

mesures fortes pour le transfert de la route vers les modes de transport alternatifs et notamment vers le ferroviaire.



Quelle est la question posée ?

De résoudre la gêne ou la saturation que connaît actuellement la vallée du Rhône ou que les projections permettent d'imaginer pour dans 20 ans ?

Pour nous la question est d'apporter une solution beaucoup plus durable aux

problèmes de congestion, de santé, d'impact sur la population et d'aménagement, bien au-delà de l'échéance de 20 ans qui correspond au délai moyen de réalisation d'un grand projet.

## ON NE PEUT PAS LAISSER LE MARCHÉ DÉCIDER SEUL DES CHOIX MODAUX

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.



Parce que les services ferroviaires voyageurs ne devraient cesser d'augmenter que ce soit pour le TER, le TERGV, le TGV, les trains autos-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<sup>e</sup> 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 nouvelles dédiées fret, hors zones urbaines, comme cela va être entrepris 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.

**Le projet élaboré par FRACTURE et soutenu par 38 équipes municipales de l'Est lyonnais pour le contournement fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (dont nous faisons partie) s'inscrit dans cette perspective. Il relie**

**Ambérieu au nord de Lyon à la vallée du Rhône au nord de Valence par une ligne dont l'essentiel est jumelé à la future autoroute A48 Ambérieu - Bourgoin et à la ligne TGV Méditerranée. Située à l'est pour impacter le moins possible de population, cette ligne réutilise le barreau enterré de Ruy pour limiter les nuisances sur l'agglomération de Bourgoin et se brancher au plus court sur le Lyon-Turin fret.**

### > Il est plus court,

ce qui correspond à un gain d'une demi-heure sur les temps de parcours ;

### > Meilleur pour le fret de transit

(Nord-Sud ou Est-Ouest c'est-à-dire entre Lyon et Turin) selon le propre aveu de RFF, ce qui lui confère une meilleure rentabilité ;

### > Offre toutes les garanties de réserve de capacité ;

pour le développement du transport de voyageurs ;

### > Offre toutes les garanties de qualité de service

puisque dédié du fret par sa construction ;

### > À un impact 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%).

## Conclusion

Une véritable politique des transports au niveau national doit d'abord et avant tout prendre en compte les coûts réels de chaque mode de transport.

Ensuite, tenant compte de la dégradation de notre environnement et de la nécessité d'un développement durable, il faut encourager, donc subventionner les modes de transports qui s'inscrivent dans cette politique.

Enfin il est impératif que tout projet associe au plus tôt de sa réflexion les populations concernées.

Pour les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, nous attendons de l'État :

- une vision à plus long terme que les 20 ans ;
- une détermination dans le développement des transports alternatifs par une taxation du transport routier, et un soutien de la recherche en matière de traction ferroviaire ;
- la création, hors zones urbanisées, d'un axe ferroviaire Nord-Sud dédié fret qui accepterait des trains de fret plus longs (jusqu'à 1000 m) et plus rapides, répondant parfaitement aux ambitions de la Magistrale Écofret à long terme ;
- le développement des offres TER dans la vallée du Rhône ;
- le développement de trains + auto performants entre le Nord et le Sud de la France, voire de l'Europe ;
- la relance des études du canal Rhin-Rhône, le développement du transport fluvial et des plates-formes multimodales dont Portes-les-Valence et Pagny.