

Madame COUTURIER CARINE
CHEMIN DE LA PLAINE
01120 DAGNEUX

Maire adjointe sur la commune de Dagneux,
Elue communautaire
Membre active de l'association A3CFAL Association contre le CFAL fuseau A

Dans le cadre du débat public sur le NFL, les arguments avancés, les études faites parlent essentiellement de la métropole. Mais paradoxalement, SNCF réseau sous estime les autres territoires qui seront impactés par ce projet.

Nous constatons aussi que nous en sommes au second débat public sur le NFL, avec des réunions et des ateliers principalement organisés sur la métropole alors que d'autres projets tel que le CFAL n'a fait l'objet que d'un seul débat public avec 1 seule réunion publique sur le département le plus impacté, l'AIN !

Plusieurs thématiques seront abordées dans cette contribution à savoir :

- Fret ferroviaire VS transport de marchandises pas la route à l'échelle européenne
- Etudes des évolutions de la population sur la métropole ainsi que sur les autres territoires
- Les infrastructures
- Débat public NFL 2011 : pourquoi un second débat public en 2019 ?
- Ratios économiques
- Environnement et cadre de vie
- NFL des erreurs de stratégies qui conduisent à 20 ans de retard
- Autre alternative ; suppression de la DUP du fuseau A du CFAL et lancement du projet du fuseau C
- La métropole VS le département de l'Ain

1 Fret ferroviaire VS transport de marchandises par la route

La problématique du fret ferroviaire ne trouvera pas de solution tant qu'une réelle volonté politique européenne ne sera pas adoptée.

Au nom de la préservation de notre environnement, nous souhaitons tous le développement du fret ferroviaire. Les études montrent malheureusement que le fret est en chute libre depuis des décennies en France et en Europe.

Le transport par la route est meilleur marché car il permet le « just in time ». Les transports de marchandises se font à flux tendu : les camions servent d'espace de stockage

En 2016 en France, 338 milliards des tonnes de marchandises ont transité par les routes dont 88% par camion, 10% par le ferroviaire et 2 % par le fluvial.

1 camion de 40 tonnes abime les routes comme le passage de 60000 voitures, un accident mortel sur 5 est provoqué par un camion. Qui paie ?

Entre 1990 et aujourd'hui, il y a eu une augmentation de plus de 50% de gaz à effet de serre et le trafic routier a augmenté de plus de 90%.

En France, plus de 18% du trafic routier se fait à vide et 37% en Allemagne

Les transporteurs internationaux profitent des problèmes techniques et législatifs. En effet, divers exemples montrent que les transports de marchandises via la route sont plus avantageux

financièrement que le fret. Près de 73% des camions contrôlés sont en infraction sur les temps de repos.

Le transport des marchandises via la route est trop bon marché. Le dumping social permet aux transporteurs routiers d'être de plus en plus concurrentiels
La marchandise sera transportée mais à des coûts bien moindre que par le fret.

Exemple : un particulier commande un stylo sur Amazon. Une palette de colis de stylos quitte des entrepôts d'Amazon d'un pays A et part pour un pays B pour être reconditionnée. Une fois le stylo reconditionné, il repart dans le pays d'origine. Cela coutera toujours moins cher à cette société que d'utiliser le fret. Cela est valable pour un stylo mais aussi pour toute autre marchandise.

Autre exemple : la Suisse est souvent prise pour modèle en matière de fret ferroviaire. Le transport de marchandises se fait obligatoirement via le train et les lignes sont électrifiées. Les trains qui viennent d'autres pays doivent donc changer de locomotive (qui fonctionnent au diesel) pour passer la frontière puis reprendre une autre locomotive pour passer à nous la frontière. Cela a donc un coût, une perte de temps. Le train revient donc trop cher / aux transports par la route.

Les camions continuent donc à circuler en évitant la Suisse et en passant par la France.

Le fret ferroviaire est intéressant uniquement pour les longs parcours car il n'est pas aussi flexible que celui fait par la route. Le Réseau transeuropéen des transports (RTET) existe mais par manque de logique européenne, ne se concrétise uniquement ce qui intéresse chaque état. C'est exactement ce qui va se passer avec le projet du NFL et le transfert du fret sur d'autres axes. Si les transports de marchandises à l'échelle européenne continuent à se faire par la route, des projets tels que le CFAL seront sous-utilisés et sans fondement.

Quid du Lyon Turin, les transporteurs auront-ils l'obligation d'utiliser cette voie ?

Il en est de même pour les trains de voyageurs qui coûtent trop chers et sont remplacés par les « bus macron ». Autant de gaz à effet de serre rejetés dans l'atmosphère. La politique du ferroviaire en France n'a pas de cohérence. Pour parvenir à réussir cet enjeu majeur, il faut une véritable politique européenne.

2 Evolution des populations sur la métropole et dans l'Ain :

Concernant l'évolution de la population il est noté dans le dossier du maître d'ouvrage p 44 « À l'horizon 2040, les prévisions démographiques et socio-économiques pour les grandes agglomérations de la région Auvergne-Rhône-Alpes tablent sur **1 million d'habitants supplémentaires**.

À l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, ce sont 150 000 habitants supplémentaires qui sont attendus dès 2030, dont 60 000 à Lyon et Villeurbanne ».

Il s'avère qu'une étude similaire a été faite en novembre 2017 qui s'intitule « Schémas de cohérence territoriale Vers un tassement de la croissance démographique d'ici 2030. Cette étude a été conduite par les services de l'état et INSEE pour le SCOT BUCOPA. Elle montre que l'évolution de la population de l'agglomération lyonnaise sera moyenne par rapport à celle de la zone BUCOPA qui sera forte avec une dominante migratoire.

Dans l'étude INSEE « analyse n° 41 de juin 2017 », il est noté que « Dans un contexte national de ralentissement démographique et de vieillissement de la population, la région Auvergne-Rhône-Alpes enregistrerait d'ici 2050 une croissance démographique rapide supérieure à la moyenne française. Sous réserve de la poursuite des tendances actuelles, **la Haute-Savoie et l'Ain**

concentreraient 30 % de l'accroissement de population régionale grâce à leur attractivité résidentielle.

L'évolution de la population dans l'Ain entre 2013 et 2050 évoluera de plus de 0.60% par an contre 0.30% à moins de 0.60% pour le Rhône.

(SOURCE : INSEE ANALYSES AUVERGNE-RHONE-ALPES)

Dans une autre étude parue en mars 2017 intitulée « schémas de cohérence territoriale Une croissance démographique portée par les espaces périurbains », il est noté qu'entre 1999 et 2014, la population du BUCOPA a une forte dominante migratoire et que l'évolution de la population annuelle moyenne en % est forte sur le BUCOPA alors qu'elle est moyenne sur l'agglomération lyonnaise.

Différentes études de population montrent clairement que le département de l'Ain aura une évolution de la population importante. Les décisions qui seront prises dans le cadre du NFL LT auront un impact sur le département de l'Ain.

SNCF réseau parle d'évolution en terme de personnes mais si l'on regarde en pourcentage, le secteur de la Côtière aura une évolution de population proportionnelle à celle de la métropole. Il est donc impératif que le réseau ferré soit performant et à la hauteur des enjeux. Le doublement des TER est certes intéressant mais pourquoi les gares de Meximieux et Béligneux ne sont-elles pas concernées ?

3 Trajet domicile - travail entre la métropole et les territoires de l'Ain

Au niveau économique, des études montrent aussi que le flux des actifs entre Lyon et le département de l'Ain sont très importants.

Nous subissons chaque jour depuis près de 20 ans des bouchons sur l'ensemble des réseaux autoroutiers de l'est Lyonnais qui mènent à Lyon. A titre d'exemple, une étude sur les déplacements domicile-travail a été faite en 2018 par le cabinet Indigo à la demande de la 3CM. « La communauté de communes de la Côtière à Montluel (3CM) regroupe 25.000 habitants sur 9 communes, dans un cadre périurbain et rural aux portes de la Métropole lyonnaise. Le territoire est extrêmement attractif sur le plan résidentiel comme pour l'accueil d'activités économiques. Les échanges domicile travail avec la Métropole lyonnaise sont notables : ils concernent plus de 2.000 personnes chaque jour, avec une forte attractivité des zones d'activités économiques de la 3CM. Les échanges avec le bassin d'Ambérieu comme avec le reste de la Côtière sont également importants ».

La 3CM, afin d'encourager les salariés des entreprises de son territoire venant entre autre de la région lyonnaise va mettre en place dès 2020 un transport à la demande (TAD) qui permettra d'emmener les salariés de la gare vers les zones d'activité du territoire. Ce service sera pour certain gratuit car pris en charge par les entreprises. Beaucoup de salariés prennent leur véhicule personnel car les entreprises se situent à plusieurs kilomètres de la gare. Cette solution alternative ainsi que la mise à disposition de vélo à assistance électrique inciteront les salariés à prendre plus facilement le train car une solution leur sera proposée pour effectuer « le dernier kilomètre ». Encore faudra t-il que la ligne Lyon Ambérieu fonctionne correctement sans quoi les efforts fait par la collectivité seront vains, les usagers supplémentaires potentiels des TER ne feront pas la démarche et continueront à utiliser leur véhicule.

Les territoires de la communauté de la commune de Miribel et du Plateau (CCMP) et du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) sont confrontés à la même problématique.

Certes la CCMP et la 3CM bénéficient de la ligne de TER Lyon Ambérieu mais aussi de transports alternatif comme les lignes de bus 132 et 171. Mais qu'en est il du PIPA ? Cette zone d'activité c'est développée depuis près de 40 ans et aucune infrastructure n'a été pensée pour cette zone. Une ligne SNCF existe mais n'est pas exploitée.

C'est pour cette raison que nous demandons l'annulation de la DUP du fuseau A du CFAL et le lancement du projet du fuseau C. Le PIPA sera ainsi relié à Saint Exupéry. Il y aura alors une vraie cohérence de transport ferroviaire. Cette zone pourra être acheminée en fret, en voyageurs et en et rejoindre la gare de Saint Exupéry et créer des liaisons avec la nord Isère. Autant de trains susceptibles de ne plus transités par la Part Dieu.

Certes nous ne sommes pas considérés comme une métropole mais notre attractivité économique et le développement démographique de nos territoires méritent le même respect que les autres.

4 Les infrastructures : oui au désengorgement de la gare de la Part Dieu, oui au développement du fret ferroviaire, mais non aux projets au rabais, déstructurants.

En ce qui concerne les infrastructures, dans le dossier du maître d'ouvrage, il est noté p74 « Des études pour analyser les effets dans le NFL de la non réalisation ou d'une réalisation phasée partielle ou totale de chacun de ces grands projets ferroviaires sont en cours de réalisation dans la perspective du débat public. »

Le CFAL et son fuseau A ne fait pas parti du débat public du NFL mais malgré la DUP, le NFL prévoit le phasage du CFAL Nord. **Le fuseau A du CFAL est la canne d'un boiteux. Pas très joli mais bien pratique.**

Il est tout de même curieux que dans le dossier de départ, le CFAL apparait complet avec le point de raccordement à Leyment. Ensuite, une fois le débat commencé, le CFAL apparaît phasé sur la commune de Dagneux. !?

Une fois encore, SNCF réseau joue avec les cartes et les modifie comme bon lui semble en fonction de l'évolution des projets. Nous avons eu la même entourloupe de leur part entre le débat public, l'enquête publique du CFAL. Les cartes évoluent suivant le sens du vent.

On ne peut pas en parler du CFAL mais SNCF réseau peut l'utiliser comme bon lui semble pour faire son choix entre ce qui est prévu dans la DUP et ce qui l'intéresse réellement. Et bizarrement, on ne parle pas de l'impact sur les TER du fait du phasage ?

Le fuseau A du CFAL ne fait pas parti du NFL mais il évolue tout de même en fonction de l'avancée des débats !

SNCF réseau annonce un doublement des TER sur la ligne Lyon Ambérieu. Au vu de la situation actuelle, comment pensent ils atteindre leurs objectifs tout en injectant du fret supplémentaire sur cette voie ?

Une nouvelle fois, SNCF promet du rêve mais attention au réveil !

5 Le débat public du NFL acte 2

Nous ne remettons nullement en cause le travail fait durant le débat public mais nous nous interrogeons. En 2011, un premier débat public a été fait sur la problématique du NFL. Pourquoi en faire un second ?

Dans un document intitulé « coordination des réflexions prospectives sur l'évolutions du nœud ferroviaire lyonnais » paru en octobre 2011, il est noté p 25 que « il est ouvertement posé la question suivante: puisque Part Dieu structure le fonctionnement du noeud et qu'elle est en état de surexploitation, peut-on, pour désaturer le nœud ferroviaire, la délester d'une partie de ses circulations au profit de Perrache et de Saint-Exupéry? ». 100 trains par jour traversent cette gare, seuls 21 s'y arrêtent !

Une partie de la solution est là mais aucune solution n'a été apportée en 8 ans.

SNCF réseau et la métropole n'ont rien fait depuis pour trouver des solutions alternatives afin de transférer une partie des TGV vers la gare de St Exupéry. Pourquoi une infrastructure qui a coûté des millions d'euros aux contribuables n'est elle pas plus exploitée.

Tout simplement parce que les décideurs lyonnais nous opposent le fait que la gare est trop loin de la Part Dieu et qu'il faut du temps pour rejoindre Lyon. Le Rhône express est sous exploité car là encore de mauvaises décisions politiques ont été prises et ne permettent pas d'amortir des infrastructures financées par les contribuables. Pourquoi avoir faire une gare TGV ?

Toujours dans ce document, il est noté p 30 que 6 scénarii sont possibles pour désengorger la part Dieu. Voici un extrait :

« II – 2 SIX SCÉNARIOS POUR LE NOEUD FERROVIAIRE

II-2-1 Les lignes directrices des scénarios d'aménagement

En regard des perspectives de croissance des circulations ferroviaires à l'horizon 2030+, et de l'évolution de la demande, six scénarios d'aménagement à long terme du nœud lyonnais ont été étudiés. L'annexe I en fait une présentation graphique synthétique.

Les trois premiers (scénarios A, B et C) maintiennent la répartition actuelle des fonctions entre les gares de Part Dieu et de Perrache et visent à étendre la capacité de la section centrale nord-sud Saint-Clair/Guillotière. Les différences portent sur les modalités de cette extension et l'organisation des circulations qui en résulte :

- **le scénario A procède par des aménagements de surface**, qui fluidifient le fonctionnement de l'entrée du noeud: deux voies supplémentaires nord-sud le long des voies existantes, de la ligne d'Ambérieu à Guillotière, et 1 nouvelle voie à Part Dieu qui passe à 13 voies de surface ;

- **le scénario B crée deux voies souterraines** (9 km) entre la ligne d'Ambérieu et Guillotière, **et une gare souterraine de 4 voies à Part Dieu**, qui reste à 12 voies en surface ;

- **le scénario C crée deux voies souterraines** (12 km) entre Sathonay au nord et Guillotière, où circulent les TAGV Paris-Lyon et les inter-secteurs de/vers l'Île de France, **et crée à Part Dieu une gare souterraine de 4 voies** plus une 13ème voie de surface.

- Le quatrième scénario (scénario D) propose une nouvelle organisation fonctionnelle des circulations, visant aussi à relier l'est et l'ouest de l'agglomération lyonnaise.** Il s'appuie sur une infrastructure est-ouest essentiellement souterraine (11 km cumulés), Part Dieu est dotée d'une gare souterraine de 5 voies et passe en surface à 14 voies.

- Le cinquième scénario (scénario E) est fondé sur un principe de répartition des relations grandes lignes nationales et régionales entre Part Dieu et Perrache.** De fait, il organise une concentration sur Perrache de l'essentiel des radiaux Paris-Lyon. L'ensemble des objectifs de desserte nécessite des infrastructures nouvelles : raccordement obligatoire de la PLM à une ligne à grande vitesse pour capter les TAGV venant du nord et, sauf réduction de l'offre cible initiale, doublement partiel de la PLM et 3 voies supplémentaires en surface à Part Dieu.

- Enfin, le sixième scénario (scénario F) change la nature du système ferroviaire en cœur d'agglomération: le service ferroviaire y devient l'équivalent d'un service de transport urbain structurant, reliant en souterrain les deux gares centrales (« RER lyonnais »).** Les

grandes lignes restent concentrées à Part Dieu, les trains régionaux hors péri-urbains sont répartis entre les deux gares, les péri-urbains passent successivement par chacune.

Chaque scénario:

- s'accompagne dans tous les cas du développement de la desserte de Saint-Exupéry, admet la borne haute des trafics 2030+, quelle qu'en soit l'échéance (réserve faite d'une alternative de réduction de l'offre en scénarios D et E pour éviter certains investissements),
- prend en compte dès l'horizon 2020 de nouvelles règles d'exploitation appuyées sur des investissements d'optimisation, notamment une douzième voie en gare de Part Dieu. »

Les ambitions ont été affichées mais lorsque l'on prend le dossier de 2019, une bonne partie a été tronquée et le phasage du CFAL a été intégré. Pour quelles raisons ?

Pourquoi entre 2011 et 2019, les 4 autres scénarios ont-ils été supprimés. Une nouvelle fois, SNCF réseau modifie les projets sans en avertir qui que ce soit.

Un fois le dos au mur, SNCF réseau cherche des solutions au rabais pour arriver à atteindre les objectifs attendus.

Nous annonçons déjà lors de ce débat que la ligne Lyon Ambérieu était à saturation. Quelles avancées ont été faites ? il n'y a pas plus de trains et les retards et annulations sont toujours de quotidien des usagers.

6 Ratios économiques :

Dans le document initial, le CFAL est complet avec le point de raccordement à Leyment qui reste une aberration. Ensuite, dans les autres documents, le CFAL est phasé à Dagneux soit 50% en moins !. Il est alors facile de faire baisser des ratios économiques !

SNCF réseau lors de l'atelier sur le financement du projet annonce des ratios économiques plus importants pour la version enterrée. Il ne faut pas être ingénieurs en mathématique pour se rendre compte qu'entre 2 projets qui ont un écart de financement de 1.50M€ uniquement sur la partie Saint Clair/Guillotière, le moins cher aura un ratio économique plus intéressant.

Là encore, comme pour le CFAL, ils ont vendu des versions en sous terrains qui après réflexion s'avèrent bien plus chères et non finançables.

Le NFL est une bonne chose, encore faut il que ce qui est prévu par SNCF réseau soit réalisé.

7 Environnement et cadre de vie :

Le NFL parle d'environnement et de cadre de vie. Quid de la version en aérien pour les riverains ? Les nouvelles voies vont passer sur le boulevard Stalingrad avec toutes les nuisances supplémentaires. La version en sous terrain est certes plus chère mais moins impactant vis-à-vis des riverains, la gêne occasionnée sera moins importante que la gêne des trains pour les riverains de la Part Dieu ! sans compter 7 ans de travaux (P 96 du dossier). Les riverains sont ils au fait de cela ? Sans compter l'impact sur le boulevard Stalingrad qui est un accès majeur à la sortie du périphérique Nord entre Lyon et Villeurbanne.

LE confort des voyageurs serait donc plus important que le confort des riverains. Quelques minutes de perdus pour les uns, un environnement dégradé pour les riverains.

De plus, que sera le cadre de vie des habitants de la côtière avec des trains de fret supplémentaires ? SNCF réseau ne s'est jamais engagé à mettre en place les moindres protections acoustiques. Les riverains de la ligne historique subissent déjà suffisamment de nuisances.

Une nouvelle fois, nous avons le sentiment que nous sommes dans un combat métropole contre les territoires de l'Est Lyonnais. Nous subissons déjà un grand nombre de nuisances. Certes, le fret ferroviaire n'a rien à faire en ville mais sur nos communes, nous avons-nous aussi des trains de toutes sortes, un nœud autoroutier A 42/A432, le passage de la A46, les nuisances de l'aéroport... N'est ce pas déjà suffisant ? sans compter le projet de CFAL qui plane sur nos têtes. Les lyonnais quittent la métropole car ils n'en peuvent plus. Ils viennent habiter sur nos territoires pour bénéficier d'un cadre de vie plus agréable.

8 NFL : des erreurs de stratégie qui conduisent à 20 ans de retard

Depuis plus de 40 ans, nous constatons que la COURLY, puis le grand Lyon et enfin la métropole ont eu des évolutions de population important ainsi que l'implantation d'entreprise. Tout a été misé sur le fait que TER-TGV et fret doivent passer ou arriver à la Part Dieu. Le territoire de la Côtière a lui aussi évolué mais l'offre en terme de sillons de TER et d'amélioration du trafic ne fait qu'empirer. La création d'une voie supplémentaire à Montluel sera-t-elle suffisante ?

Certes, il faut régler le problème de Lyon mais nous, les autres territoires ? . Depuis, plus de 20 ans, SNCF fait des études mais ne lance aucuns travaux. La fermeture des gares connexes de Lyon a été une aberration. Les gares de Saint Clair, de Vaise, Saint Paul et bien d'autres permettaient que tous les usagers du train ne soient pas concentrés sur la Part Dieu. A contrario, le développement du tram et du métro s'est fait en direction de ces points. Le fait de tout concentrer sur un même point est incohérent. Un maillage en étoile aurait été bien plus pertinent.

Suivant le secteur sur lequel les personnes veulent se rendre le fait de passer obligatoirement par la Part Dieu font que ces usagers potentiels préfèrent la voiture au train.

9 Autre alternative ; suppression de la DUP du fuseau A du CFAL et lancement du projet du fuseau C

Au vu de tous ces arguments nous demandons à ce que la DUP du fuseau A du CFAL soit supprimée. D'autres DUP ont été levées en France, faut-il qu'il y ai un mort pour que l'Etat nous entende. Certes, nous n'avons pas de ZAD, mais nous préférons être dans la discussions que dans la guerre de tranchée.

Le fuseau A du CFAL sera destructeur de notre territoire, sans plus value, avec des nuisances irréversibles pour les riverains et certaines entreprises. Les délaissés agricoles seront nombreux (quelles cohérences ?), le projet initialement prévu ne ressemble plus à celui de la DUP est ce normal ? le choix du fuseau A a été fait sur des arguments qui n'existent plus. SNCF réseau à fait disparaître au fur et à mesure les aménagements qui ont fait que bon nombre d'institutions ont fait le choix du fuseau A. Le fuseau A a été adopté sur un mensonge, « le grand bluff » version SNCF réseau.

Le fuseau C pourra alimenter le PIPA en fret.

Le ratio économique du CFAL fuseau C serait plus intéressant car il pourrait desservir la gare de Saint Exupéry, une mixité avec les TER aurait la pertinence d'amener les salariés dans leur entreprise sans être une nouvelle fois obligé de mettre des bus en fonctionnement pour les acheminer. Le PIPA manque de main d'œuvre par manque de transport en commun.

On nous oppose le temps. En 2008, on nous annonçait un CFAL pour 2021. Puis nous sommes passés à 2030. Désormais SNCF réseau par du NFL annonce une fin à 2050. On peut donc tout a fait ré-ouvrir le dossier du CFAL. Les études ont été faites pour le fuseau C.

Pourquoi le NFL n'avance t-il pas plus depuis que l'on débat du sujet. Lorsqu'un projet est mauvais, il faut savoir le reconnaître et reprendre la copie mais cela n'est pas donnée à tout le monde.

Conclusion :

Les évolutions sur l'ensemble du territoire autres que celles de la métropole Lyonnaise n'ont pas été suffisamment prises en compte. Le NFL concerne Lyon mais indirectement les territoires alentours.

Métropole VS les autres territoires, les riches contre les pauvres. Voici ce qui se passe réellement.

SNCF réseau a 40ans de retard et nous vend du rêve pour l'horizon 2050. Quelle ambition ! Les projets sont déstructurant. Le développement à tout prix du TGV au détriment des trains du quotidien.

Le CFAL est nécessaire mais pas par le fuseau A mais pour le fuseau C. Par conséquent, nous demandons la suppression de la DUP du CFAL.

Des solutions plus pertinentes existent pour faire un contournement de Lyon et d'Ambérieu via un CFAL **intelligent** moins cher, moins impactant et plus fonctionnel et qui aura un réel bénéfice pour le NFL.

Il faut trouver des solutions alternatives plus rapidement pour permettrent aux usagers de la SNCF de se déplacer sans encombre, de faire circuler les marchandises de façon rationnelle et plus compétitive que la route.