

Philippe GUILLOT-VIGNOT  
303 rue de Bressolles 01120 DAGNEUX  
Président de la Communauté de Commune de la Côtière à Montluel  
Maire adjoint commune de Dagneux  
Vice-président au SCOT BUCOPA

Monsieur le Président de la CNDP du NFL

Je vous prie de bien prendre connaissance de quelques argumentations propres à notre territoire de la Côtière dans le département de l'Ain, concernant le projet NFL présenté et débattu lors de vos différentes séances en commission.

Tout d'abord, il est à remarquer que ces différentes rencontres au cours des mois de mai, juin et juillet 2019 ont enfin permis aux acteurs publics ou privés de notre territoire d'exprimer leurs sentiments sur les projets ferroviaires qui accompagnent le Nœud ferroviaire lyonnais. Cela n'a pas toujours été le cas notamment lors des consultations précédentes, comme celui du CFAL Nord, bâclant les conclusions avec des solutions en inadéquation vis-à-vis des arguments développés et de leur pertinence. La preuve en est, 10 ans plus tard, ces mêmes arguments raisonnent encore, amplifiés par la démonstration concrète de ces incohérences, mais j'y reviendrai

Je tenais donc à saluer les membres de votre commission pour avoir su démocratiquement laisser des espaces d'expressions respectueux de nos concitoyens.

- ⇒ *La problématique principale posée dans le cadre de votre commission concerne les propositions formulées par SNCF Réseau pour désenclaver les trafics ferroviaires passant par la gare de la Part Dieu.*
- ⇒ *Cette proposition doit ainsi répondre à un objectif de croissance du trafic TGV, la Métropole lyonnaise étant située au nœud d'un réseau européen en fort développement.*

Nous avons longtemps compris que seule l'évolution du trafic sur la gare de la Part Dieu et la gare de Perrache étaient considérées comme donnée d'entrée négligeant l'hypothèse d'une évolution sur la gare de St Exupéry installée à l'aéroport de Lyon.

**1<sup>er</sup> impact** pour notre territoire : **aucun bénéfice pour nos entreprises et nos populations**

qui devront s'acheminer vers la Part Dieu, alors même que les déplacements pendulaires entre la Métropole et nos territoires périurbains de l'Ain sont d'ores et déjà saturés.

Les plans de déplacements urbains actuels n'apportent aucune solutions d'amélioration sur ce sujet, l'amplifiant même avec un report modal des trafics traversants Nord Sud la métropole sur l'A46 et l'A432, ces liaisons A6 et A7 étant prévus d'être transformés en boulevards urbains.

Il est bon de rappeler que la desserte de la gare de St Exupéry se situe à 17km de nos centres bourgs avec un accès rapide, simple et des parkings d'usages adaptés

- ⇒ *Les échanges ont donc évolués avec de nouveaux scénarios intégrant la possibilité de reporter du trafic ferroviaire vers la gare de St Exupéry*

Pour se faire, la proposition de SNCF Réseau est de réaliser une partie du CFAL Nord de St Pierre de Chandieu à Dagneux en complément du renforcement des lignes Sud du NFL. C'est la notion dite de phasage du CFAL Nord qui va donc permettre de détourner l'intégralité des trains fret passant par la Part Dieu.

La stratégie Fret s'écroule puisque que le CFAL Nord n'est plus l'autoroute Fret, objet de la DUP 2012

**2eme impact** : une ligne dédiée Fret qui traverse notre territoire de part en part , avec les nuisances attendues pour nos populations s'il n'y a pas de mesures compensatoires, avec les risques technologiques et économiques entraînés par le jumelage de cette voie à l'infrastructure autoroutière existante ( HEXCEL, KEM ONE-ARKEMA ... ) , avec les solutions tortueuses et chères pour continuer à desservir des aires de services autoroutières.

**Aucun bénéfice pour nos entreprises et nos populations**, que du déficit et des risques supplémentaires

**3eme impact** : ce CFAL nord phasé rejoint la ligne historique TER à hauteur de Dagneux. Plus de trains sur la ligne historique, c'est moins de fuseaux horaires disponibles pour les TER qui desservent Montluel et Ambérieu en Bugey pour ne citer que ces 2 villes

**Aucun bénéfice pour nos entreprises et nos populations**, que des risques de perturbations d'une ligne déjà saturée.

**4ème impact** : cette ligne ne desservira que du trafic Fret détourné des gares de Perrache et Part Dieu.

N'aurait-elle pas pu apporter une solution TER actuellement inexistante entre les territoires de la Côtière et de la plaine de l'Ain et l'aéroport + la gare TGV de St Exupéry ?

**Aucun bénéfice proposé**, et pourtant, les populations et le bassin d'emploi de ces 2 territoires aindinois que sont la Côtière et la plaine de l'Ain vont évoluer à une vitesse et un % bien supérieurs à la Métropole (cf étude INSEE et BUCOPA).

**Faut-il parler d'inégalité de territoire**, quand un projet de plusieurs milliards d'euros (d'argent public) ne prend pas en compte l'intérêt général entre la métropole et les territoires péri-urbains qui vont les vivre

**5eme impact** : Sous ma caquette de vice-président au SCOT BUCOPA, il est regrettable qu'au vu du fort potentiel de développement comme pôle majeur départemental du secteur d'Ambérieu en Bugey et du Parc Industriel de la plaine de l'Ain (800 Ha à terme), ce tracé pour le CFAL Nord ne soit pas revu pour irriguer et accompagner ces 2 sites.

**Aucun bénéfice pour le SCOT Bugey Côtière Plaine de l'Ain**, mais une prospective qui met en danger son projet.

Une proposition alternative a été présentée en 2011, sur un tracé C qui permettrait de répondre à ces sujets :

- **En réalisant pour moins cher une véritable autoroute du fret comme le prévoyait la programmation initiale**
- **En supprimant les impacts tant auprès des populations que sur le plan économique**
- **En garantissant une réponse équitable entre la métropole et ses territoires péri urbains**

Le développement fret, malgré son déclin depuis plusieurs années, n'est pas remis en cause par les populations, ni par les élus en 2019, si au travers d'une politique ambitieuse, il devient une alternative économiquement fiable pour supprimer du trafic Poids Lourds sur nos territoires. Mais les bons choix doivent être faits au bon moment, ce qui ne crédibilise pas le CFAL Nord délibéré (délais non respectés, changements de programmes, annonces prospectives erronées...) dans le cadre des propositions de SNCF sur le NFL.

### **En conclusion**

Je me suis essentiellement exprimé sur la lecture du NFL au travers des aménagements territoriaux prévus dans le projet de SNCF Réseaux , n'ayant pas compétence à juger la pertinence et les impacts sur les autres territoires.

Je sollicite votre diligence pour spécifier dans le cadre de vos conclusions, de demander à SNCF réseau de réétudier un autre tracé du CFAL Nord pour répondre à la péréquation et l'équité des différents territoires impactés dont le nôtre, et à l'Etat de suspendre la DUP sur le tracé A du CFAL Nord.

Avec mes respectueuses salutations