

Clément RIFFARD
Nous habitons la Commune de Dagneux dans L'Ain
Membre de l'association A3CFAL

Bonjour

Voici ma contribution personnelle au débat CNDP du NFL

On constate que ce débat nous ramène directement à l'aménagement du territoire et bien sûr à celui des transports.

Sur les 10 dernières années, nous n'avons pas vu beaucoup de nouveaux projets sortir de terre dans la région, je citerai :

- l'A45 et son raccordement à l'A7, indispensable pour décongestionner St-Etienne – Lyon, suspendu par L'Etat,
- La continuité du boulevard périphérique (anneau des sciences),
- L'élargissement de la rocade Est (A46) à 3 voies,
- Le prolongement de l'A432 au-delà de L'A43 vers l'A46 sud,
- Le CFAL Nord et Sud dont on reparle maintenant (je reviendrai sur le CFAL Nord).

La ville de Lyon et ses proches banlieues sont en train de créer une concentration d'entreprises tertiaires, cela attire beaucoup d'employés qui ne peuvent être logés à proximité et empruntent les TER qui sont tous convergeant vers le centre Part-Dieu. Il faut arrêter cette concentration et développer les nouvelles zones à la périphérie secondaire avec un aménagement de transport circulaire.

Dans les versions d'aménagement à long terme du NFL, les coûts avancés sont faramineux, 2,8 milliards pour l'aérien Saint-Clair – Guillotière + Saint-Fons – Grenay et 4,3 milliards pour la version en tunnel + Saint-Fons – Grenay, mais cela ne suffit pas puisqu'il faut éliminer les trains de fret du centre-ville conformément aux souhaits de Lyon.

Avec 4 milliards, le CFAL Nord et le CFAL Sud ainsi que la desserte de Saint-Exupéry peuvent être largement envisagés et avec beaucoup plus de répartition.

Le tracé A du CFAL Nord est un projet aberrant, comme nous comprenons l'utilité d'un CFAL, nous demandons tous l'abandon du A et la reprise de l'étude d'un autre tracé passant par le Parc industriel de la plaine de l'Ain.

Notre commune de Dagneux et les autres de la Côtière ne manquent pas de nuisances dues aux transports :

- survol quotidien des avions,
- voie ferrée Lyon – Ambérieu à proximité,
- autoroute A42 à 250 m,
- route RD1084.

Le fuseau A

Bien sûr que ce fuseau A n'a rien de fini, il ne dévie pas Ambérieu, il pénalisera fortement cette ville, avec beaucoup plus de nuisances et de gênes à la circulation des TER, s'il est phasé à Dagneux, c'est encore bien pire pour la circulation des TER.

Beaucoup de sujets seront à traiter pour les contraintes fortes à son jumelage avec l'A42 le long de la Côtière, classement Seveso d'Exel, parking autoroute, accroissement des possibles inondations sur Nievroz, nuisances sonores et bien d'autres contraintes.

Un délaissé de terrain de 150 ha sur 250 consommées pour 48 Km.

Le CFAL doit à minima aller se raccorder au nord d'Ambérieu.

Il n'apporte absolument rien à notre territoire de l'Ain si ce n'est des nuisances supplémentaires.

L'alternative au Fuseau A est le fuseau C qui désert le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) Ce tracé a été étudié par TTK (financée par nos communautés) et présentée à l'enquête publique de 2012.

Ce tracé C du PIPA est l'un des meilleurs atouts pour desservir notre territoire de l'Ain tout en impactant moins de population. Il est structurant pour notre région car il désert une grande zone industrielle. De plus il est effectivement plus court et moins cher de quelques 200 M€, il impacte beaucoup moins de population. Il peut démarrer au même endroit que le A voir plus au nord pour éviter Ambérieu et aboutir au nord de Saint Exupéry comme le A.

Il me semble que la solution desserte du PIPA peut être entendue et considérée par les autorités régionales et nationales ainsi que par SNCF Réseau.

[Le Parc Industriel de la plaine de l'Ain \(PIPA\) et EDF Bugey](#)

Le PIPA est une zone industrielle de 1000 ha dont 360 ha encore disponibles (voir site du PIPA), 188 entreprises et au moins 6100 salariés mais pas d'infrastructure de transport pour les personnes, uniquement le covoiturage mis en avant.

Elle a un raccordement ferroviaire privé allant vers le nord avant Ambérieu, beaucoup d'entreprises ont un embranchement même si elles ne l'utilisent pas car actuellement beaucoup mieux servies par la route.

Le site EDF du Bugey comporte :

- quatre réacteurs de 900 MW en cours de modification pour prolonger leur durée de vie de 20 ans,
- une centrale graphite encore en cours de démantèlement,
- un site de stockage intermédiaire de déchets nucléaires.

Après la fin de vie des 4 réacteurs PWR, ils parlent déjà d'y implanter des EPR, cela nous emmène largement à la fin du siècle.

Je pense qu'EDF devrait être intéressé par une meilleure desserte ferroviaire vers le Nord et le Sud ??? Le fuseau C donnerait cet accès Nord et Sud pour le feroutage, également une gare voyageur pourrait être implantée.

EDF Bugey va investir au moins 2 milliards pour le grand carénage et employer 4000 personnes pendant 5 ans.

Fin