



UN PROJET HYDROÉLECTRIQUE
ENTRE L'ISÈRE ET L'AIN

Compte rendu de la table ronde « Les aménagements autour du fleuve Rhône et les mobilités »

Lieu : Chazey-sur-Ain

Date et horaire : Le mardi 19 décembre 2023, de 19h à 21h

Intervenants, maître d'ouvrage :

- **Olivier LE BERRE**, Directeur du projet Rhônergia, CNR
- **Dimitri COULON**, Délégué territorial, CNR

Garants de la concertation : **Jean-Michel THORNARY** et **Patrick DERONZIER** (*en ligne*), CNDP

Modératrice : **Aurélie PICQUE**, PARIMAGE

Participants :

- **Pierre HEMON**, Association nationale d'usagers des vélo routes et voies vertes (AF3V)
- **Jean-Louis GUYADER**, Communauté de communes de la Plaine de l'Ain
- **Alexandre BOLLEAU**, Communauté de communes des Balcons du Dauphiné
- **Olivier BONNARD**, Conseil départemental de l'Isère
- **Gérald PETITGAND**, Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)
- **Jean-Pierre LHUILLIER**, France Nature Environnement AURA
- **Catherine BODET** (*en ligne*), Lyon Crémieu ParFer
- **Yannick VERICEL** et **Laurent NICOLET**, Lyon Urban KAYAK / Randovive / Association des usagers des Plans d'Eau et Rivières (AUPER) AURA

Ce document est un compte-rendu synthétique. Il est accompagné d'une vidéo replay, disponible sur le site de la concertation [Les vidéos et replays \(concertation-rhonergia.fr\)](https://concertation-rhonergia.fr) et sur la chaîne YouTube de la concertation : [Concertation Rhônergia - YouTube](https://www.youtube.com/channel/UC...).

Présentation du dispositif

Jean-Michel THORNARY, garant de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), introduit la table ronde et rappelle le rôle des garants. Il revient sur les échanges qui ont eu lieu, depuis avril, avec les parties prenantes du projet afin d'identifier les questions et problématiques relatives au projet. Il indique que ces échanges ont permis d'alimenter le dossier de concertation de la CNR. Il rappelle que la concertation a démarré début décembre, qu'elle se poursuivra jusqu'en fin février et qu'il s'agit d'un temps donné pour débattre du projet et revenir sur les questions soulevées en amont de la concertation, et également pour faire émerger de nouveaux questionnements. Les garants rendront leur bilan un mois après la concertation, bilan auquel la CNR aura 2 mois pour répondre. Ces documents prépareront la décision de l'État sur la poursuite des études du projet. Enfin, il indique que 6 tables rondes sont organisées, et que celle de ce soir concerne les aménagements autour du fleuve Rhône et les mobilités. Enfin, il précise que ces rencontres sont filmées, et peuvent être visionnées par le grand public sur le site internet de la concertation.

Tour de table

Pierre HEMON, Président de l'Association nationale d'usagers des voies vertes (AF3V) explique que l'AF3V est une association d'usagers des voies vertes, incluant piétons et cyclistes. Il souligne que le projet RhôneRégia est en lien avec la création possible de nouveaux chemins de halage, création qui est souvent mise en œuvre dans les projets portés par la CNR. Il précise que l'association n'a pas d'avis sur l'opportunité du projet, mais a un point de vue sur les caractéristiques techniques des projets de mobilités douces : revêtements des sols, accessibilité, etc.

Jean-Louis GUYADER, Président de la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain (CCPA) et Président du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) indique que la Communauté de communes et ses 80 000 habitants réparties sur 53 communes est une puissance économique forte du Département de l'Ain avec notamment la présence du PIPA. Il explique que les mobilités représentent un fort enjeu pour la CCPA, notamment avec la possible installation du projet RhôneRégia mais surtout du projet EPR2 près de la centrale nucléaire de Bugey. En effet, au pic de la phase chantier de l'EPR, 10 000 emplois sont susceptibles d'émerger. Ces emplois s'ajouteraient aux 8 500 employés du PIPA qui transitent actuellement sur le territoire. Cette construction implique également de nombreuses livraisons. Il y a donc un fort enjeu d'accessibilité du PIPA. Il précise que les personnes qui entrent sur le territoire de la CCPA, en direction du PIPA, proviennent de 4 zones : de l'Agglomération et la Métropole lyonnaise, de la ville d'Ambérieu-en-Bugey, de la Communauté de communes du Bugey-Sud depuis le pont de Lagnieu et depuis Loyettes en provenance d'Isère.

La Communauté de communes mène diverses actions pour gérer le trafic et réduire les effets de congestion.

En matière de mobilités douces, la mise en place de pistes cyclables, en site propre, permet notamment le rabattement vers les gares. Il précise qu'il est parfois difficile d'obtenir l'assentiment de l'ensemble des personnes vivant sur les tracés, ce qui explique par exemple le crochet fait par le chemin de halage de la ViaRhôna. Il précise que d'autres projets de mobilités douces à vocation touristique sont également portés par la Communauté de communes. C'est le cas du projet visant à relier la ViaSaône et la ViaRhôna. Projet dont il a déjà été question avec la CNR lors de la précédente table ronde, plus particulièrement concernant le tronçon entre Saint-Sorlin-en-Bugey et Pérouges. Enfin, il précise que le PIPA est traversé par des voies cyclables sur ses 1 000 hectares de terrain.

Concernant l'accès par voie routière au PIPA, il indique que la voie privilégiée est celle depuis la sortie de l'A42 au niveau de Pérouges en passant par la route départementale 124. Cette route départementale connaît de forte saturation, et présente un risque au vu du nombre de camions qui l'empruntent. C'est pourquoi, la CCPA souhaite qu'un nouvel accès à l'A42 (un diffuseur) soit construit au niveau de Leyment ; il permettrait de réduire le nombre de véhicules empruntant la D124 et d'anticiper l'arrivée de nouveaux emplois pour le projet d'EPR2. Il ajoute que les camions en

provenance du nord traversent les villages du fait du manque d'infrastructures routières. Le diffuseur est donc un aménagement essentiel pour la sécurité des riverains, la fluidité du transport routier et le développement du territoire.

Il indique qu'une solution étudiée pour réduire le nombre de véhicule est le ferroviaire. À ce titre, il souligne que la gare d'Ambérieu comptabilise 1 254 000 passagers par an, et Meximieux 719 000. Ce sont deux grandes gares de TER structurantes sur le territoire. C'est pourquoi, la Communauté de commune souhaite que ces villes soient reliées à Lyon dans le cadre du projet de RER Lyonnais (cadencement au quart d'heure). Il précise que le dispositif de transport à la demande entre la gare d'Ambérieu et le PIPA est une réussite et participe du désengorgement du trafic routier.

Enfin, il indique qu'un nouveau franchissement du Rhône est une nécessité pour apaiser les circulations à Loyettes, commune actuellement traversée par 17 000 véhicules par jour. Par ailleurs, ce franchissement sera une opportunité pour permettre au nord de l'Isère, et surtout aux habitants de la Communauté de communes des Balcons du Dauphiné, de profiter du développement économique du territoire de la plaine de l'Ain. À ce stade, les départements étudient ensemble différentes hypothèses de pont dans ce secteur géographique.

Alexandre BOLLEAU, Vice-Président de la Communauté de communes des Balcons du Dauphiné (CCBD) indique que la communauté de commune représente 80 000 habitants sur 47 communes. Ce territoire possède une situation géographique particulière ; il est bordé au nord par l'A43, à l'ouest par l'agglomération lyonnaise et à l'est par l'avant-pays savoyard. La communauté de commune s'étend donc sur un territoire vaste ayant la particularité de ne posséder ni gare ni accès à une autoroute. Il précise que la CCBD a pris la compétence d'autorité organisatrice des mobilités sur son territoire depuis 2021.

Concernant les mobilités douces, et notamment les pistes cyclables, il indique que le territoire est traversé au nord sur 80 kilomètres par la ViaRhôna. Il précise que la Communauté de communes est lauréate du projet AVELO 2 avec son schéma directeur cyclable visant à créer 52 itinéraires vélos sur le territoire. La CCBD mise sur le développement du ferroviaire pour décongestionner ses accès à la métropole lyonnaise. Ainsi le projet de Tram-train pour relier la gare de Lyon Part Dieu et Crémieu sans rupture de charge (prolongement du T3) devrait être mis en service à horizon 2028. Enfin, la CCBD soutient le covoiturage pour relier son territoire à la plaine de l'Ain.

Concernant la traversée du Rhône, les ponts de Lagnieu et Loyettes sont sous-dimensionnés et congestionnés. C'est pourquoi le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la CCBD révisé en 2019 a identifié le franchissement du Rhône comme essentiel pour fluidifier le trafic entre Les Balcons du Dauphiné et la Plaine de l'Ain. Pour autant, la CCBD n'est pas favorable au projet de barrage Rhônergia ni à son utilisation comme support d'un pont.

Olivier BONNARD, Conseiller départemental de l'Isère et maire de Creil Mepieu, rappelle que le département de l'Isère n'a pas la compétence mobilité, à la différence des Intercommunalités et Régions mais est responsable des routes départementales et des ouvrages de franchissement, à l'exclusion des mobilités douces. Toutefois, il accompagne et finance ces projets. Il souligne que le Département se préoccupe des problématiques de congestion routière dans le nord de l'Isère et qui pourraient s'accroître au vu des projets en discussion sur le territoire. En effet, l'accès à Lyon est difficile ; il n'y a pas d'autoroute directe ni de voie ferrée structurante. C'est pourquoi, le projet de Tram-train entre Crémieux et Lyon est essentiel. Il souligne que ce dernier est possible du fait des emprises foncières préservées par le Département et mises à disposition pour créer l'infrastructure.

Concernant le projet de franchissement du Rhône, il indique que les Présidents des deux Départements - l'Ain et l'Isère - ont présenté à l'ensemble des élus départementaux des premières études de franchissement sur un périmètre allant du pont de Lagnieu jusqu'à Villettes-d'Anthon. Il précise qu'un accord de principe sur la construction d'un pont est acquis mais que ce projet est distinct et

indépendant de la réflexion sur le barrage Rhône-gia. À ce stade, aucune décision n'est prise et les réflexions portent sur l'élargissement du périmètre d'études.

Gérald PETITGAND, Président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) et Président de la défense de la ligne Lyon-Ambérieu (ADULA) indique qu'il travaille également avec la Fédération française des usagers des bicyclettes (FUB). Il convient de l'importance de proposer un franchissement sur le Rhône tout en soulignant qu'il doit reposer sur une vision globale du rabattement vers les gares et centres économiques du territoire. Il précise que le projet Rhône-gia et, plus encore, celui des EPR 2 au Bugey impliquent de penser toutes les mobilités à l'échelle d'un territoire englobant au moins les communautés de communes CCPA et CCBD.

Jean-Pierre LHUILLIER, représentant de France Nature Environnement AURA précise que l'association est une fédération de citoyens, avec plus d'un million d'adhérents et 6 000 structures. FNE est une association qui défend la biodiversité et qui s'intéresse plus largement de l'ensemble des problématiques socio-économiques des territoires, incluant la mobilité.

Il présente ce que défend principalement FNE, à savoir : stopper la destruction des écosystèmes, protéger l'humain et participer à la vie démocratique, entre autres participer au débat sur les projets d'aménagements et les décisions en amont de la décision politique ; changer de modèle de développement. Il rappelle les enjeux des projets d'équipement en termes d'impacts sur l'environnement : la santé avec un objectif de zéro pollution de l'air, de l'eau et du sol ; le climat avec une réduction des émissions de CO₂, notamment celles issues du transport routier qui représente 28,7 % des émissions totales de gaz à effet de serre ; et le cadre de vie avec notamment la diminution du bruit et de l'artificialisation des sols. Il indique que les mobilités sont en lien avec les politiques publiques du logement, du foncier et des transports.

Il fait un état des mobilités sur le territoire (*se référer aux diapositives 8 à 29 de la présentation PowerPoint de la Table ronde*). Il constate la saturation du réseau routier sur le territoire et précise les données concernant le trafic à Loyettes, données disponibles en ligne. Il souligne que ces chiffres varient selon leur source. Il présente une carte du territoire avec les différents aménagements de transports existants et projetés. Il mentionne les différents projets du territoire, et notamment celui du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et le projet de tram-train à l'ouest pour relier Crémieu-Lyon Part Dieu. Revenant sur les problèmes de saturation routière, notamment au niveau de Loyettes, il demande pourquoi les transports exceptionnels ne peuvent pas passer sur le pont de Lagnieu.

Il indique qu'à l'échelle des deux Communautés de communes, le trafic en interne représente plus de 50 % des déplacements, à l'inverse du transit qui compte pour 10 %. Il mentionne les différents outils, accessibles à tous, qui permettent de comprendre les déplacements : le comptage, les enquêtes origine-destination et les études documentées. Par exemple, l'enquête « *Connaître la mobilité dans l'Ain* » révèle que la CCPA connaît un important trafic vers Lyon et le nord de l'Isère ; le document « *Enquête déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise* » montre quant à lui que plus de 70 % des déplacements se font en voiture sur le territoire et qu'il faudrait diminuer ce pourcentage. De fait, FNE souhaite qu'on se déplace « *moins, mieux et autrement* ».

Catherine BODET (en ligne), Vice-présidente de l'association Lyon Crémieu ParFer, indique que cette structure, qui promeut le prolongement du T3 jusqu'à Crémieu est presque historique avec plus de 20 ans d'existence.

Le projet de Tram-train ouest du RER Lyonnais (Crémieu-Lyon Part Dieu) est une réactivation de ce qui existait auparavant, pour les voyageurs jusqu'en 1947 et pour le fret jusqu'en 2003. Ce tracé implique la traversée de la Métropole sur 1,5 km, puis du département du Rhône sur plus de 3 km et de celui de l'Isère sur 12 km. Elle souligne que la collaboration difficile des départements n'aide pas à faire avancer le projet, tout comme la participation de la Communauté de commune des Balcons du

Dauphiné en tant qu'autorité organisatrice des mobilités. Elle indique que la ligne ferait 17 km, sans rupture de charge, avec pour objectif à horizon 2040 de transporter entre 15 000 et 17 000 voyageurs par jour. Elle précise que le bassin de vie desservi représente près de 130 000 habitants et qu'il y a une croissance démographique importante dans les cantons de Pont-de-Chéruy et de Crémieu. Elle précise que ces cantons ont une activité économique dynamique, et sont presque au plein emploi. Il s'agit donc, selon elle, d'un projet de transport structurant du territoire. Le territoire a d'ailleurs été identifié par le plan climat de la Communauté de Communes de Lyon Saint Exupéry en Dauphiné (la LYSED) comme essentiel pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Elle indique également que c'est un projet social qui permettrait à de nombreux ménages de se passer de leur voiture pour atteindre l'agglomération Lyonnaise. Enfin, elle souligne que le projet commence à avancer, avec notamment l'augmentation du nombre de réunions de pilotage (COFIL), la prochaine étant prévue pour janvier. Ce projet pourrait voir le jour d'ici 2030, c'est pourquoi les intercommunalités et les associations - telle que Veille citoyenne - travaillent d'ores et déjà pour anticiper les modes de rabattement autour des 6 gares du tracé. C'est notamment le cas du Canton de Charvieu Pont-de-Chéruy et des communes de Saint-Romain-de-Jalionas et de Tignieu-Jamezieu. Ce projet tient aussi compte des zones d'activités et des entreprises afin de proposer des alternatives à la voiture tout en restant sobre au niveau de l'artificialisation des sols.

Yannick VERICEL et Laurent NICOLET, Lyon Urban KAYAK/ SYM/ Randovive/ Association des usagers des Plans d'Eau et Rivières (AUPER) AURA indiquent qu'ils représentent le monde du déplacement en mode doux sur l'eau.

Yannick VERICEL s'étonne que la question des mobilités douces par voies d'eau n'ait pas été abordée alors que le projet, selon lui, va profondément modifier le Rhône. À ce titre, il indique être guide de kayak depuis 30 ans dans le Haut-Rhône et présent à cette réunion en tant que représentant du Syndicat Interprofessionnel Montagne (SYM) CFDT et futur Président de l'AUPER (Association des usagers des plans d'eaux et des rivières Auvergne Rhône Alpes) qui va œuvrer d'ici peu pour améliorer l'accessibilité pour le grand public aux sites de pratiques liées à l'eau.

Laurent NICOLET indique qu'il travaille dans le monde du *outdoor* (sport d'extérieur, *ndrl*), notamment le kayak. Il est également membre de l'AUPER AURA. Dans le cadre de son activité professionnelle, il a édité des guides afin de rendre l'information accessible à tous. Il indique que la thématique de la réunion ne semble pas adaptée à ses problématiques, et préférerait débattre de l'opportunité du projet et de ses effets sur l'environnement. Il indique que selon lui l'hydroélectricité n'est pas une énergie renouvelable.

Aurélien PICQUE, modératrice, précise que les participants sont présents à leur demande et que l'association sera aussi présente à la table ronde sur l'eau, début janvier.

Yannick VERICEL présente les enjeux de mobilité sur l'eau de la zone d'impact du projet, soit du PK62 depuis l'usine de Sault-Brénaz au PK30/32. Selon lui, les 22 km situés avant le barrage deviendraient un plan d'eau et non plus un fleuve.

Il revient sur les effets projet sur l'écosystème particulier du fleuve, qualifié de Rhône vivant. De fait, le projet nécessiterait un arasement du fond dans une zone atypique du Rhône composé notamment d'anciens rapides. C'est ce décaissement qui permet d'avoir une chute d'eau. Il dénonce une perte de la biodiversité sur les derniers kilomètres naturels du fleuve, qui selon lui, aurait dû faire partie de la zone Natura 2000 plus en aval. Il revient sur trois zones particulières :

- Les seuils au niveau de l'usine de Sault-Brénaz, au nombre de 2, qui se retrouveraient sous l'eau avec le projet ;
- La zone en amont du pont de Lagnieu où il existe des îlots naturels et des dénivelés à droite du pont au niveau du PK 57 ;

- La zone en aval du barrage, entre le PK36 et 37 avec un enrochement naturel caractéristique du Rhône. Il précise que cette zone est située à un kilomètre de la Zone Natura 2000.

Il revient sur les activités sportives extérieures et indique que le Rhône s'est tourné depuis quelques années vers la découverte de la nature par voie fluviale. Une descente du fleuve de Genève à Lyon, avec des temps de bivouac, se fait en 1 semaine. Dans cette traversée, les 30 km identifiés par le projet permettent aux participants d'apprécier un fleuve naturel. Selon lui, la traversée des parties canalisées n'est pas intéressante. Il précise qu'il y a une forte demande des particuliers qui souhaitent découvrir le Rhône, demande qui est appuyée par la mise en avant médiatique du fleuve dans différentes émissions. Enfin, il rappelle que la descente du Rhône en mode doux est une activité de déplacement neutre en carbone.

Débat

Aurélié PICQUE, modératrice, revient sur les différentes questions soulevées en introduction auxquelles CNR peut apporter des réponses : le choix de la localisation de l'ouvrage ; le sujet des chemins de halages, de la ViaRhôna et de la ViaSaôna ; et le franchissement du Rhône. Elle précise que les autres questions relatives à ce franchissement et plus largement aux problèmes de mobilités sur les deux territoires, notamment le passage dans Loyettes soulevé par FNE, n'est pas sous maîtrise d'ouvrage de CNR.

Olivier LE BERRE, Directeur du projet Rhôneergia (CNR), revient sur le rôle de l'hydroélectricité dans la production d'énergie. Il indique que c'est une énergie renouvelable et décarbonée. Il prend l'exemple du Barrage de Génissiat, datant de 1948, qui produit encore aujourd'hui de l'énergie en continu. Il indique que les projets de mobilités mentionnés précédemment sont des projets d'intérêt général tout comme les aménagements hydroélectriques. Le projet Rhôneergia, bien que de petite taille, accompagne la transition énergétique. Toutefois, il rappelle que ce projet n'est qu'au stade d'étude d'opportunité, la décision finale de l'État n'étant pas prise : la décision de poursuivre les études sera prise mi-2024, et au-delà l'État pourra décider de ne pas poursuivre le projet. C'est donc un projet sur le temps long.

Il revient sur le sujet des mobilités douces sur l'eau. Il indique que l'usage des termes tels que « Rhône vivant » ou encore « écosystème particulier » ne caractérisent pas le milieu. Au titre du code de l'environnement, le territoire du projet est qualifié de « masse d'eau en bon état écologique chimique ». Il précise que si le projet est poursuivi, alors une dérogation à la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) serait demandée dans le cadre d'un projet d'intérêt général. Dans tous les cas, les aménagements seraient conçus de sorte à permettre leur franchissement, de manière qu'il n'y ait pas de rupture de circulation, en particulier des sédiments.

Concernant le franchissement du Rhône et les aménagements environnants, il indique que le projet de Rhôneergia est une opportunité pour les populations d'accéder au Rhône différemment. De nombreux espaces naturels pourraient être accessibles par la ViaRhôna du côté Isère, espace aujourd'hui déconnecté. Pour le franchissement, il explique que les conseils départementaux ont accéléré leurs études au regard du projet de barrage porté par CNR. Néanmoins, ce franchissement ne fait pas partie du projet de CNR. De fait, il n'a pas été demandé dans le programme de l'État. La participation de CNR se limite à des enjeux de coordination puisqu'il semble que le projet de pont serait dans le même périmètre.

Jean-Michel THORNARY, garant de la CNDP, explique pourquoi la thématique des mobilités est abordée dans cette table-ronde. Il rappelle que CNR, l'État et RTE ont saisi conjointement la CNDP pour la création d'un projet hydroélectrique. Dans ce cadre, des garants ont été désignés et ont mené une étude de contexte. Cette dernière a révélé que la question des mobilités, et plus particulièrement celle du franchissement du Rhône dans le secteur, était au centre des questionnements sur les territoires. C'est pourquoi, il a semblé nécessaire de traiter du sujet dans le cadre de la concertation préalable. Il précise qu'il peut être envisagé de créer un franchissement sur l'équipement hydroélectrique. Il

indique que les questions relatives aux mobilités douces sur l'eau trouveront leur place dans les tables-rondes à venir, notamment celles concernant l'eau et l'environnement naturel, même si les arguments avancés seront pris en compte.

Enfin, il souligne que les enjeux de mobilités à vélo, en voiture, en camion ou en train sont identifiés par les parties prenantes. Les faiblesses des franchissements, permettant le transit du nord au sud, sont également connues. Il précise que le pont de Lagnieu ne peut être emprunté par les camions en raison de difficultés structurelles et d'une réglementation spécifique qui renvoie les camions de plus de 40 tonnes sur le pont de Loyettes. Selon lui, le sujet du franchissement aura un effet sur le projet RhôneRégia, c'est pourquoi il souhaite que le débat se focalise sur cette question. D'ailleurs, il demande au conseiller départemental de l'Isère d'expliquer pourquoi le périmètre d'étude du pont devrait s'élargir.

Olivier BONNARD, Conseil départemental de l'Isère, indique que le SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné de 2015 avait déjà identifié la construction du pont comme une nécessité, avant que les projets de barrage et d'EPR2 ne soient révélés. Il indique que la congestion du trafic au niveau des ponts est identifiée par les Départements qui travaillent ensemble à la réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement indépendamment des autres projets du territoire. À ce titre, les dernières réunions ont permis de réfléchir au périmètre. En effet, il indique qu'il est également nécessaire d'étudier le trafic en provenance de l'agglomération, la localisation du franchissement pourrait donc être dans un autre secteur. À ce stade, chaque commune doit faire remonter les informations, et des études doivent être menées. Il indique que la décision ne sera peut-être pas prise d'ici la fin des mandats départementaux. Toutefois, des études de trafic et des comptages ont été réalisés et servent actuellement de base de réflexion. Le débat concerne également les routes d'accès au franchissement. Enfin, il redit que les Départements ne souhaitent pas que le sujet du franchissement soit débattu dans le cadre de la concertation préalable du projet RhôneRégia. Les deux projets sont indépendants.

Catherine BODET, Lyon Crémieu ParFer, indique que le sujet du franchissement du pont est un sujet en lien avec le barrage puisque, selon elle, la population de Loyettes pense que le barrage sera le support du franchissement. Elle indique avoir compris que ces projets sont décorrélés, cependant la présence du sujet dans le dossier de concertation porte à confusion.

Jean-Pierre LHUILLIER, France Nature Environnement AURA, confirme que selon lui la question du franchissement du Rhône, et plus largement de la congestion routière, sont des sujets à aborder dans le cadre de cette concertation préalable. Il indique que les solutions routières proposées par les représentants des Départements et des Communautés de communes sont à débattre avec les riverains. Il questionne la priorité donnée au projet routier. Alors que le tracé de la ViaRhôna a dû être modifié puisqu'un des propriétaires du foncier n'a pas permis le passage de la voie, la réalisation d'un échangeur ou d'un diffuseur sur l'A42 ne semble pas poser de problème de foncier. Il souligne que les financements de projet routiers sont toujours assurés, contrairement aux autres modes de transport. Il cite notamment le projet du CFAL dont le financement n'est pas garanti. Il dénonce une addiction de la population - en s'incluant dedans - à la voiture et au transport par camion, notamment depuis la loi autoroute de 1955.

Alexandre BOLLEAU, Communauté de communes des Balcons du Dauphiné, indique qu'une étude de mobilités vient d'être lancée à la demande conjointe de la LYSED et les Balcons du Dauphiné. Il précise que l'ouvrage de franchissement n'est pas en lien avec le barrage. Que le projet de barrage se réalise - ou pas - le territoire de la CCBD souhaite travailler à son désenclavement. Il s'agit aujourd'hui d'identifier la localisation la plus opportune. Il précise que les Balcons du Dauphiné ainsi que la Plaine de l'Ain ne sont pas promoteurs d'un barrage-pont ; ce sont deux projets ayant des impacts différents.

Jean-Pierre LHUILLIER, France Nature Environnement AURA, précise que sa critique porte sur la réalisation d'un troisième pont dédié au transport routier, peu importe sa localisation.

Olivier LE BERRE, CNR, confirme que le projet de franchissement ne fait pas partie de la commande de l'État faite à CNR. En revanche, un passage sera créé sur l'aménagement hydroélectrique afin d'équiper et d'exploiter plus facilement l'ouvrage. Cet ouvrage, une fois en exploitation, pourrait faire le lien entre les deux rives, l'opportunité d'en faire un passage en mode doux est à discuter (*se référer à la page 97 du dossier de concertation*).

Par ailleurs, le lien entre le franchissement et le projet renvoie aux opérations d'aménagement qui auront lieu, notamment lors de la phase travaux. Il précise que les travaux nécessaires à l'aménagement hydroélectrique n'impliqueraient pas autant d'ouvriers que pour les travaux du projet d'EPR2 au Bugey (300 à 500 contre 10 000). Toutefois, si les projets sont amenés à se poursuivre, ces travaux pourraient intervenir en même temps ; C'est pourquoi les enjeux de mobilité et la question du franchissement sont d'ores et déjà appréhendés par les collectivités locales et les Départements.

Gérald PETITGAND, Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), indique qu'il comprend davantage le lien entre le projet Rhône-gia et le franchissement du Rhône. Tout projet réalisé ayant un impact, l'enjeu est de proposer celui qui aura la meilleure offre et le moins d'impacts. Il indique qu'il est favorable au projet Rhône-gia, projet qui permettra de répondre pour partie aux besoins futurs en énergie. Il précise que ce projet implique des mobilités à court, à moyen et à long termes sur le territoire. Aussi, il souhaite que les réflexions soient lancées concernant les possibilités de mettre en place des modes de rabattement - non routier - des travailleurs depuis Ambérieu et Crémieux. Il demande à avoir plus d'information concernant le nombre d'emplois attendu à terme, et en phase travaux, pour le projet Rhône-gia.

Olivier LE BERRE, CNR, indique que 300 personnes en moyenne travailleraient sur le site durant la phase chantier qui est estimée à environ 5 ans, et que quelques dizaines d'emplois directs et indirects sont estimés en phase d'exploitation.

Gérald PETITGAND, Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) indique que ces ordres de grandeurs permettent de voir que les chiffres concernant le projet Rhône-gia et celui des EPR2 ne sont pas comparables. Plus largement, la réflexion concernant le rabattement doit cibler des pôles d'activités. Il revient sur le projet du CFAL, projet de contournement ferroviaire au nord et au sud de l'Agglomération lyonnaise pour le transport de Fret en discussion depuis plus de 20 ans. Aujourd'hui les problématiques du territoire portent à la fois sur le transport de passagers et sur le fret. Il indique que le projet de RER à la Lyonnaise s'arrête avant Ambérieu dans les schémas présentés mais que les réflexions peuvent encore évoluer. Aujourd'hui, il y a des trains toutes les demi-heures, tandis que si Ambérieu était relié en RER, il y aurait des trains tous les quarts d'heure et donc un emport plus important pour satisfaire une demande croissante. Par exemple, à Crépieux-le-Pape, commune de 31 500 habitants, la gare qui avait été abandonnée a été réaménagée et propose 32 arrêts aujourd'hui contre 4 ultérieurement. Il résulte que la fréquentation est passée de 60 passagers par jour à 600 en 6 mois. C'est un exemple qui montre que lorsque l'offre de transport est créée, alors il y a un appel d'air. Selon lui, il s'agirait d'identifier les pôles attractifs pour que des projets ferroviaires s'implantent avec des solutions de rabattement en bus ou cyclables. À ce titre, il précise qu'il y a une nécessaire multiplication des locaux vélos dans les gares lorsque le territoire est plat.

Catherine BODET, Lyon Crémieu ParFer, indique que le tram-train permettra de relier Crémieux et Lyon en 57 minutes, les prévisions à échéance 2040 sont entre 15 000 et 17 000 voyageurs par jour. Elle indique que si les 10 000 salariés attendus peuvent avoir des déplacements pendulaires *via* cet axe, alors les collectivités locales auront moins de difficultés concernant le logement et le foncier. Elle indique que ce projet doit être soutenu, et mentionne à ce titre la motion de soutien votée par plusieurs communes en Isère. Elle précise que ces communes ont déjà réfléchi aux solutions de rabattement et ont produit un schéma directeur qui identifie les zones correspondantes. Elle demande si l'Ain a entamé ces réflexions.

Jean-Louis GUYADER, Communauté de communes de la Plaine de l'Ain indique que l'assemblée plénière de la Région - autorité organisatrice des mobilités sur le territoire - a adopté un plan d'investissement de 5,7 milliards d'euros dans le ferroviaire et que le prolongement du T3 (Lyon – Crémieu) est programmé. En parallèle, les discussions concernant le prolongement du tram-train jusque Ambérieu, via Meximieux, avec un cadencement toutes les 15 minutes ont été engagées. Cela permettra de désengorger le transport routier, mais également le train qui est aujourd'hui également saturé en heure de pointe.

Il revient également sur la voie de fret ferroviaire longue de 27 kilomètres entre Ambérieu et le PIPA. Il précise que cette voie appartient au PIPA. Son entretien représente un investissement de 300 000 euros par an que le site ne peut pas assurer. En effet, cette voie initialement utilisée par 34 entreprises ne l'est plus que par une seule dont le trafic a été réduit de moitié. À l'inverse, le transport par camion a augmenté. Elle n'est donc plus compétitive.

Les différentes initiatives prise par le territoire en termes de mobilité fonctionnent et d'autres non. Ainsi, le territoire a mis en place des solutions efficaces de covoiturage, en collaboration avec les Bacons du Dauphiné, notamment pour accéder au PIPA. En parallèle, des vélos électriques sur le PIPA ont également été mis en place afin que les personnes déposées en covoiturage puissent se déplacer sur le site. Toutefois, cette initiative n'a pas fonctionné et les vélos ont donc été retirés. Aussi, il indique son scepticisme quant à l'usage du covoiturage au niveau de l'A42 / CD124, sachant que l'axe est fortement emprunté par des camions. Par ailleurs, il souligne que les pistes cyclables de rabattement aux gares ne sont que peu empruntées. À l'inverse, un nouveau projet de transport à la demande appelé le Toucan, adapté au territoire, permet aux personnes de se déplacer en mini-bus à la demande pour 2 euros. Ce projet financé par la Région rencontre un franc succès.

Patrick DERONZIER, garant de la CNDP, rappelle que les rencontres avec les différents acteurs en amont de la concertation ont permis d'identifier le sujet des mobilités comme un enjeu central. Il précise que pour nombreux acteurs, il est normal que le sujet apparaisse dans le cadre de la concertation sur le projet Rhônergia. Il attire aussi l'attention sur la consommation d'espaces naturels et de terres agricoles par chacun des deux projets (barrage et franchissement), et à la contrainte réglementaire de « zéro artificialisation nette » des terres. Il souligne l'intérêt d'une réflexion coordonnée pour en limiter les effets.

Olivier LE BERRE, CNR, indique que des échanges concernant les projets ont lieu depuis plus d'un an avec les conseils départementaux et EDF.

Concernant les problématiques de transport liées à la phase chantier, l'État pourrait décider de mettre en place une « démarche grand chantier ». Cette démarche permet d'optimiser et de challenger les maîtres d'ouvrages concernant la réduction des effets grâce à une articulation des contrats de travaux. Par exemple, sur certains projets d'envergures menés précédemment, des modes de transport conjoints entre différentes opérations ont été imposés.

Alexandre BOLLEAU, Communauté de communes des Balcons du Dauphiné, revient sur l'intervention du garant. Il indique que la réalisation du pont sur le barrage n'est pas la volonté du territoire. Il précise que la réunion a pour objet de montrer que le territoire est mobilisé sur la question des mobilités. Selon lui, la réalisation du pont sur le barrage est un projet qui va à l'encontre des vœux du territoire et il s'inquiète d'une mise en concurrence des deux projets.

Patrick DERONZIER, garant de la CNDP, indique qu'il n'a pas d'avis sur le projet, néanmoins il transmet ce qui a été entendu lors de l'étude de contexte menée en amont de la concertation. Il précise que c'est à ce titre que le dossier de concertation apporte des éléments de réponse.

Jean-Pierre LHUILLIER, France Nature Environnement AURA, indique que plus il y a d'aménagements routiers créés, plus il y a de voitures et de camions sur les routes. Il souligne que ce constat est le même

pour le transport ferroviaire. C'est pourquoi les études de trafic sont généralement erronées, le nombre effectif d'usagers étant souvent supérieur à celui qui était annoncé.

Jean-Michel THORNARY, garant de la CNDP conclut la table ronde. Il souligne la clarté des informations apportées concernant les différents projets et les enjeux de mobilité sur le territoire. Cette table ronde apporte un éclairage au grand public, et apporte également de nouveaux éléments de réponse de la part de CNR. Enfin, il précise que les différents projets ne sont pas en concurrence mais en interfaces, c'est pourquoi des études de compatibilité sont menées.

