

Le 19 février 2024

Le point de vue de Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné



L'association a pour objet de permettre aux habitants des communautés de communes des Balcons du Dauphiné et de LYSED d'être plus impliqués dans la vie publique de ce territoire et associés aux décisions publiques qui y sont prises.

Elle est attentive à tous les projets structurants concernant le territoire, en participant à leurs enquêtes publiques et autres processus de concertation.

Elle a été impliquée ces deux dernières années dans l'élaboration et la mise en œuvre des Plans Climat Air Énergie Territoriaux (PCAET) des deux communautés de communes, avec un focus sur la problématique des mobilités.

Contact

Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné
Mairie - BP1 place de la mairie 38230 Tignieu-Jamezieu

Email contact@veille-citoyenne-brd.fr

Site <https://www.veille-citoyenne-brd.fr/>

Tél 06 10 91 38 75

EN BREF :

Ce projet de barrage sur le Rhône interfère avec 2 autres projets prévus sur cette partie du territoire :

- La construction de 2 EPR2 à proximité de la centrale nucléaire existante de Bugey : la retenue d'eau est-elle un atout ou un obstacle pour le système de refroidissement de ces ouvrages ?
- Un projet de nouveau franchissement du Rhône avec des approches différentes pour les collectivités situées de part et d'autre du fleuve, celle de l'Ain privilégiant la construction d'un barrage-pont

La CNR précise que des études complémentaires seront menées pour intégrer ces 2 projets en cas de décision de l'État de donner une suite favorable à la réalisation de ce barrage.

Nous regrettons que ces 2 projets n'aient pas été pris en compte dans le dossier de concertation et précisons que les réflexions que nous avons menées et qui sont développées ci-après ne concernent que le projet de pont.

De nombreux acteurs du territoire situé des deux côtés du Rhône considèrent qu'on ne peut pas dissocier le projet de barrage de la CNR à Saint-Romain de Jalionas d'un ouvrage permettant la traversée du fleuve, car cette traversée fait partie du débat public depuis de nombreuses années. Or la CNR, raisonnant en fonction de son périmètre d'intervention et de ses compétences, a décidé, semble-il en fonction de directives de l'État, de ne pas retenir un scénario barrage-pont pour son projet. L'étude d'un tel scénario avait pourtant été retenue par les services de l'État à la suite de la concertation préalable sur le renouvellement de la concession du Rhône en 2019.

Nous considérons que la concertation en cours sur le projet Rhôneergia est faussée car, alors que de nombreux acteurs du territoire pensent que le pont fait partie du projet, il n'existe aucun document dans le dossier qui traite de cette thématique. Le fait que les départements de l'Ain et de l'Isère aient mené en 2003 une étude sur une nouvelle traversée du Rhône, sans que les résultats de cette étude soient rendus publics, vient ajouter de la confusion auprès des habitants. Certains partisans du pont considèrent du coup que le barrage est un mal nécessaire, alors qu'ils n'ont aucune information sur les conséquences néfastes que pourrait avoir ce pont sur la vie de tous les jours sur notre territoire du Nord Isère.

Nos propos visent à apporter un éclairage sur cette problématique du pont et à montrer qu'il aurait sans doute fallu s'y prendre autrement pour mener cette concertation pour quelle réponde à l'intérêt général du territoire.

L'OPTION DU PONT AURAIT DÛ FAIRE PARTIE DE LA CONCERTATION.

La possibilité que le projet de barrage de Saint-Romain de Jalionas comporte un pont a été abordée lors de la concertation préalable sur le renouvellement de la concession du Rhône qui s'est déroulée d'avril à juin 2019. Le rapport d'octobre 2019 des services de l'État sur cette concertation préalable précise notamment (page 12) :

« Par ailleurs, des participants à la concertation, favorables à ce projet de nouvel ouvrage dans le contexte de développement des énergies renouvelables, souhaitent que soit étudiée la possibilité de construire un barrage-pont afin de relier les départements de l'Ain et de l'Isère. Les conséquences en termes de prévision de trafic routier devront être établies pour l'ensemble de la zone d'impact de cette liaison.

Il apparaît alors qu'il existerait différentes options pour la construction de ce nouvel ouvrage, dont l'opportunité, les impacts sur l'environnement et le rapport coût/rentabilité sont à évaluer dans chacun des cas. Le concessionnaire proposera plusieurs scénarios et les critères d'évaluation associés et les soumettra pour avis aux parties prenantes. »

Or cette option d'un pont-barrage n'a pas été retenue par la CNR dans le processus de concertation préalable en cours, en contradiction avec le rapport cité ci-dessus, mettant en avant que la création d'un pont et des routes associées dépend des départements de l'Ain et de l'Isère (page 97 du dossier de la concertation préalable Rhônenergia).

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) s'est étonnée de cette décision dans la lettre de mission aux garants du 3 mai 2023 en indiquant dans les questions auxquelles doit répondre la concertation : *« Une concertation préalable ayant eu lieu en amont de la concession, il est important que les enseignements en soient clairement tirés, un barrage pont avait notamment été présenté et est absent du projet présenté aujourd'hui par le MO, pourquoi cette option a-t-elle été abandonnée ? »*

Bien que cette problématique de mobilité ne soit pas incluse dans le périmètre de la concertation, les garants ont malgré tout jugé nécessaire d'organiser une table ronde sur la mobilité qui s'est déroulée le 19 décembre 2023. Elle n'a fait que mettre en évidence des prises de position contradictoires entre ceux qui considèrent qu'on ne peut pas dissocier le projet de barrage de l'opportunité d'un pont et ceux qui pensent le contraire (voir le [compte-rendu de cette table ronde](#)).

DES ENJEUX ET DES POSITIONS DIFFÉRENTES DES COLLECTIVITÉS CONCERNÉES PAR CE NOUVEAU FRANCHISSEMENT DU RHÔNE

Les enjeux ne sont pas les mêmes pour les 2 territoires situés sur les 2 rives du Rhône entre Villette d'Anthon et Vertrieu :

- Le territoire situé en rive droite du Rhône (SCoT BUCOPA) est caractérisé par une très forte activité industrielle avec notamment le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (plus grand parc industriel d'Auvergne Rhône Alpes) et le site nucléaire de Bugey. Il est doté de moyens performants de transport (train et autoroute) qui le traversent. Un nouveau pont permettrait d'améliorer le transit de véhicules avec le Nord-Isère (notamment le transit de poids lourds lié aux zones d'activités de l'Isle d'Abeau), tout en « pacifiant » les flux routiers traversant la commune de Loyettes. Le SCoT révisé en 2023 prévoit un contournement routier de la commune de Loyettes et met en avant un pont associé au projet de barrage.

- Le territoire de la rive gauche du Rhône (SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné) est en grande partie de type rural ou semi-rural, à part l'agglomération pontoise qui est de type péri-urbain, et très mal desservi en moyen de transport (aucune liaison ferroviaire ni autoroute ne la traversent). Toute augmentation du trafic de véhicules en transit viendrait augmenter la congestion du réseau routier déjà très importante. Le SCoT révisé en 2019 prévoit un nouveau franchissement du Rhône entre Chavanoz et Vertrieu sans en préciser le lieu.

Une étude a été lancée début 2023 par les départements de l'Ain et de l'Isère, à l'initiative de celui de l'Ain, pour définir le lieu d'implantation d'un nouveau franchissement du Rhône pour désengorger les deux ponts de Lagnieu et de Loyettes qui sont saturés (14 000 véhicules-jour pour chacun des 2 ponts). Les présidents des 2 départements ont annoncé fin novembre 2023, lors d'une conférence de presse qui a suivi une rencontre des élus des territoires concernés, qu'un nouveau pont allait être construit mais pas avant 10 ans. Aucun détail n'a été indiqué publiquement sur les différents scénarios étudiés, la seule affirmation étant que ces réflexions étaient indépendantes du projet Rhôneergia.

Vu la position prise dans le SCoT BUCOPA prônant un barrage-pont (voir ci-dessus), de nombreux élus de l'Isère craignent que les décisions ne soient déjà prises en faveur de ce projet. C'est notamment le cas de la communauté de communes LYSED [qui a délibéré en décembre 2023 contre ce projet de pont associé au barrage.](#)

NOTRE AVIS SUR CE QU'IL AURAIT FALLU FAIRE POUR CETTE CONCERTATION

Il aurait fallu que la concertation en cours porte non seulement sur le projet de barrage avec un scénario de barrage-pont en option, mais qu'elle porte également sur l'opportunité de création d'un nouveau franchissement du Rhône entre Villette d'Anthon et Vertrieu.

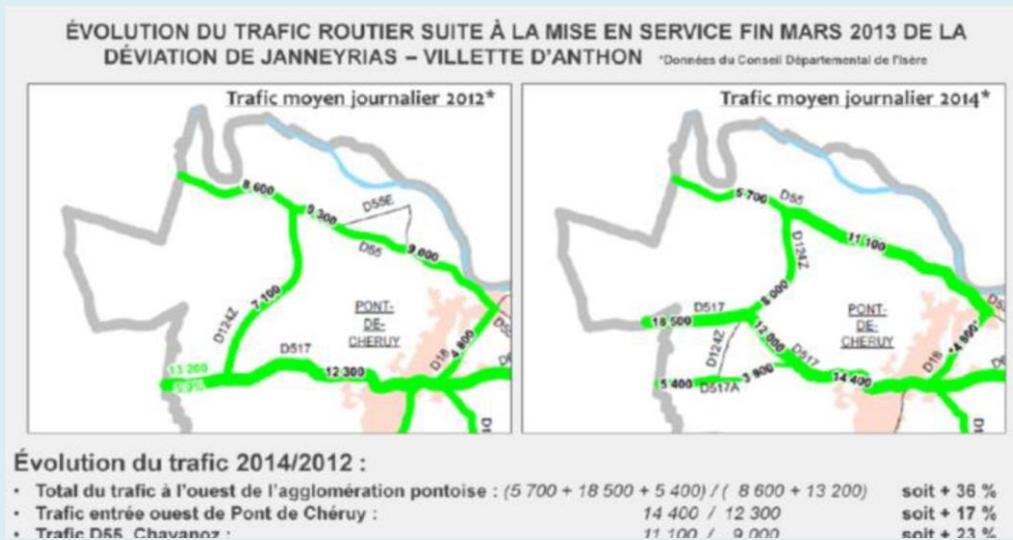
Cela aurait permis :

- De s'assurer du réel intérêt de réaliser un tel ouvrage en menant une étude d'opportunité faite au niveau régional allant de la Métropole de Lyon aux portes de la Savoie. Nous pensons que l'étude commanditée par les 2 départements de l'Ain et de l'Isère, initiée par celui de l'Ain, repose sur le fait qu'un franchissement sur cette zone est un prérequis incontournable. Il nous semble de plus totalement anormal qu'aucun résultat de cette étude n'ait été rendu public et qu'aucun représentant d'usagers n'y soit associé.
- D'identifier les conséquences que pourrait avoir un tel franchissement sur le trafic, en particulier sur celui en transit sur le nord du Nord-Isère. Tous les exemples de mise en service de nouveaux ouvrages routiers facilitant la circulation ont entraîné un accroissement très important du trafic (voir p4 encadré sur le sujet).
- D'identifier des alternatives à un tel franchissement (voir p4 encadré sur le sujet)
- De mener une réelle concertation impliquant tous les acteurs du territoire avec la neutralité que peut amener sa conduite par des garants de la CNDP.

Peut-être aurait-il fallu que ce soient les services de l'État, en coordination avec les 2 départements de l'Ain et de l'Isère, qui soient le maître d'ouvrage de cette concertation, plutôt que la CNR ?

AUGMENTATION DU TRAFIC LORS DE LA MISE EN SERVICE D'UN NOUVEL OUVRAGE

Un contournement des communes de Janneyrias et Villette d'Anthon a été mis en service au printemps 2013. Ce contournement a permis à de nombreux véhicules en transit de relier sans aucun péage les autoroutes A432 et A42 en passant par le pont de Loyettes. Les données de comptage du département de l'Isère ont mis en évidence une augmentation du trafic journalier entre 2012 et 2014 de 17 à 36% suivant les secteurs (voir cartes ci-dessous) alors que le trafic n'aurait dû augmenter que de 4 % sur cette période en raison de l'augmentation de la population et de l'activité économique.



DES ALTERNATIVES POSSIBLES À LA RÉALISATION D'UN NOUVEAU FRANCHISSEMENT DU RHÔNE

Quelques pistes possibles :

- ✓ Utilisation de l'éventuel barrage de Saint-Romain de Jalionas réservé aux usagers utilisant des modes actifs,
- ✓ Passerelle sur le Rhône avec un usage limité aux usagers utilisant des modes actifs,
- ✓ Interdiction du pont de Loyettes aux véhicules en transit (obligation de passage par les autoroutes A432 et A42),
- ✓ Suppression du péage de l'autoroute A432 sur sa partie sud jusqu'à l'échangeur de l'autoroute A42) et sur l'A42 jusqu'à la sortie N° 7 de Pérouges.

CONCLUSION

Des questions sur le franchissement du Rhône par un pont au niveau du barrage ont été posées dans la plupart des réunions publiques et les réponses de la CNR n'ont pas varié en indiquant que ce sujet était de la responsabilité des départements de l'Ain et de l'Isère et hors du périmètre de la concertation.

Il nous semble indispensable que les garants de la CNDP puissent avoir des réponses sur les raisons réelles qui ont amené la suppression du scénario avec barrage-pont de la concertation sur le projet Rhône prévu dans le rapport de la concertation préalable de 2019 sur le renouvellement de la concession du Rhône.

Nous sommes conscients qu'il n'est pas envisageable de revenir en arrière sur le contenu de cette concertation et il sera nécessaire qu'une concertation « poussée » intégrant la possibilité de proposer des alternatives soit mise en œuvre en amont à toute décision des départements de l'Ain et de l'Isère sur un nouveau franchissement du Rhône. L'étude mobilité du secteur ouest du territoire du SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné vient d'être lancée par le SYMBORD qui gère le SCoT (notre association participe à cette étude). Elle va traiter tous les modes de déplacement et ce sera l'occasion d'initier cette concertation avec les élus du territoire.