

EPR2 au Bugey : la perspective du grand chantier relance la question des transports

REPORTAGE. Nouveau pont sur le Rhône, tram-train entre Lyon et Crémieu... Les transports sont au cœur du territoire du Bugey, entre l'Ain et l'Isère. L'arrivée du projet de réacteurs nucléaires EPR2 dans la région pourrait sécuriser l'épineux financement de ces infrastructures.



La centrale nucléaire de Bugey, à proximité de laquelle pourrait se trouver la troisième paire de réacteurs EPR2, se situe au bord du Rhône, sur la rive du département de l'Ain. Face à elle, se trouve le département de l'Isère. (Crédits : DR)

Chaque matin, la traversée du Rhône par le pont de Loyettes (Ain) est une épreuve : « *la route est très souvent embouteillée* », illustre un habitant venu à Bourgoin-Jallieu (Isère) pour [une réunion sur le projet de réacteurs nucléaires EPR2 au Bugey](#) (Ain), mardi 25 mars.

L'ouvrage, traversé par 13 000 véhicules par jour, peine à absorber le trafic routier entre chaque rive. Tout comme son voisin, le pont de Lagnieu (14 000 véhicules quotidiens), à 18 kilomètres en amont, qui n'est quant à lui pas adapté aux convois exceptionnels, pourtant nombreux dans ce bassin industriel situé à une quarantaine de kilomètres de Lyon, entre le Rhône, l'Ain et l'Isère.

Désormais, l'arrivée du projet EPR2 interroge, inquiète, autant qu'il galvanise. En parallèle, il ouvre des opportunités en matière d'aménagement du territoire entre deux départements (l'Ain et l'Isère) qui, jusqu'alors, portaient chacun leur propre vision. Avec, pour principaux liens administratifs entre les rives du Rhône, la gestion du transport scolaire et des collèges. Comme nous l'a confié Jean-Yves Brenier, président de la communauté de communes des Balcons du Dauphiné (Isère) en janvier dernier : « Ces deux territoires ont été construits pour ne pas se parler tant que ça. Ils n'ont pas assez l'habitude de travailler ensemble ». Un nouveau pont porterait donc également une charge hautement symbolique. « Il faut que ce projet nous rapproche. »

Un nouveau pont « moderne »

Dans les cartons des deux Conseils départementaux, le « nouveau franchissement sur le Rhône » promet en effet de décongestionner le trafic, dans un bassin d'emplois qui gagnera naturellement près de 18 500 nouveaux habitants d'ici 2042 autour de la centrale nucléaire du Bugey selon une étude de l'Agence d'urbanisme de Lyon. Cela, sans le projet des nouveaux réacteurs nucléaires annoncés par Emmanuel Macron en 2022, qui devraient amener 8 000 salariés au pic du chantier dans les années 2030.

Lire aussi

Nucléaire : les tensions sur le logement s'invitent au cœur du chantier EPR2 au Bugey

« Même si les EPR2 ne se faisaient pas, il y aurait la nécessité de construire au moins un pont supplémentaire sur le Rhône », indiquait ainsi lors de la dernière réunion publique du projet nucléaire Charles de la Verpillière, vice-président du département de l'Ain délégué à l'aménagement du territoire.

« Ce sera un pont moderne. Il faudra prévoir des aménagements pour les mobilités douces, les piétons et les cyclistes », poursuit l'élus départemental devant un auditoire attentif. Avec une vision partagée : celle de désengorger les axes routiers dans une région attractive.

Cela, sans calendrier précis pour le moment.

Le Bugey, territoire le plus densément peuplé autour d'une centrale

Le site nucléaire de Bugey est en effet « la centrale française placée dans la zone la plus densément peuplée de toutes les centrales nucléaires », avec près de 350 000 habitants dans le périmètre particulier d'intervention de la centrale (121 communes dans trois départements), souligne David Chevallier, président du débat public sur les EPR2. [Le parc industriel de la Plaine de l'Ain](#), qui emploie plus de 8 000 salariés, se trouve également à deux pas. Tout comme [la première plateforme logistique de France](#) avec 10 000 emplois, située à Saint-Quentin-Fallavier (Isère).

Lire aussi

Foncier, routes, logements : les autorités planchent sur la levée des freins pour accueillir les EPR2 au Bugey

Le besoin de nouveaux aménagements est criant selon les élus. Outre le nouveau pont, cela devrait passer par « des augmentations de capacité des voies existantes, des adaptations de carrefours et des aménagements en faveur des cycles », souligne le département de l'Isère.

Un nouveau diffuseur autoroutier est également projeté dans l'Ain. Il constitue même « l'une des deux conditions obligatoires » au projet EPR2, avec le nouveau pont, selon Jean-Louis Guyader, président de l'intercommunalité Plaine de l'Ain et conseiller régional LR.

De son côté, la Région Auvergne-Rhône-Alpes porte également, avec Sytral Mobilités (autorité organisatrice des transports de la Métropole de Lyon), un projet de nouveau tram-train entre Lyon et Crémieu (Isère) en passant par Meyzieu, soit une vingtaine de kilomètres de nouvelle voie ferrée, pour un moment de 250 millions d'euros (encore non financés) à l'horizon 2030.

Un projet dans les cartons des collectivités locales de longue date, et tout d'un coup ravivé par les EPR2. « *Les habitants sont assez mitigés et vigilants* », nuance cependant Thierry Arzailler, vice-président de la jeune association d'habitants Villemoirieu Demain. « *D'un côté, une partie est plutôt réticente à l'idée de dégrader le milieu naturel, notamment sur l'étang de la Besseye, qui est une zone Natura 2000. Et de l'autre, beaucoup de gens voient le tramway de manière positive en termes de connectivité, de lien avec Lyon et de décarbonation.* »

Sujet d'aménagement du territoire

Du côté des élus, si l'objectif numéro 1 de ces projets fait globalement consensus, [leur emplacement et la politique d'attractivité qui en découle](#) interroge. « *J'ai besoin que sur les deux rives du fleuve, il y ait une même stratégie territoriale et une même vision à 360 degrés* », souligne Jean-Yves Brenier côté isérois.

Le président d'intercommunalité milite pour que les deux SCOT (Schéma de cohérence territoriale) - qui déterminent notamment la croissance démographique et l'orientation des plans locaux d'urbanisme - soient « alignés » de chaque côté du fleuve. Celui de cette partie de l'Ain est en cours de révision, contrairement à celui du territoire isérois.

« Le pont aura des conséquences en termes d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'équipement, de logement. Il n'est pas anodin », ajoute l' élu de gauche.

Aujourd'hui, sept emplacements sont à l'étude pour ce nouvel ouvrage. Côté isérois, les élus plaident pour les options situées les plus en amont et en aval (vers Anthon), tandis que l'Ain serait plutôt pour une voie intermédiaire, au plus près du pont de Loyettes et Saint-Vulbas, commune de la centrale nucléaire.

Les deux départements sont en discussion, avec pour objectif de confirmer un projet à l'automne 2025. Mais déjà, une idée pointe : serait-il possible de réaliser deux ponts ? « *L'idée est audible, mais derrière il y a un principe de réalité financière. Un jour, il y aura un 'money time'. On n'y est pas encore* », décrypte Fabrice Gravier, coordinateur du projet EPR2 pour l'Etat.

Une procédure Grand Chantier à partir de 2026

Le chantier EPR2 pourrait en tout cas doper ces nouvelles infrastructures, en « *les sécurisant* » financièrement, confirme le haut fonctionnaire. Cela, grâce à une procédure Grand Chantier - qui vise à compenser les impacts territoriaux d'un grand projet par une enveloppe publique-privée dédiée au territoire - très attendue.

À partir de 2026, si le projet était confirmé par EDF et l'État, la démarche devrait les mobiliser, ainsi que les collectivités territoriales, dans un comité des financeurs, à l'image des procédures mises en place pour l'EPR de Flamanville (Manche), pour 120 millions d'euros, ou encore en Maurienne (Savoie) pour [le projet Lyon-Turin, pour 120 millions d'euros](#) également.

Lire aussi

Lyon-Turin : le chantier accélère, les communes demandent plus de compensations

À cela, s'ajoutent également d'autres préoccupations territoriales : quelle équité entre l'Ain et l'Isère, à terme, en matière de fiscalité ? Si la centrale nucléaire, située au bord du fleuve, est bien à la jonction entre deux intercommunalités situées dans deux départements, celles-ci ne bénéficient pas du même régime fiscal. En l'occurrence, l'Isère ne profite pas des retombées fiscales du nucléaire au Bugey.