

Concertation continue Rhône Décarbonation

Réunion territoriale

Le 25 juin 2026 à 18h00

Bouvesse-Quirieu



La réunion a débuté à 18h05, elle s'est terminée à 19h35.

Intervenants en tribune :

- **Accueil républicain :**
 - Frédéric GONZALEZ, Maire de Bouvesse-Quirieu
- **VICAT :**
 - Julien POILLOT, Directeur de projets innovants
- **SPSE :**
 - Pierre SCHMIDER, Responsable développement
- **Eureteq, bureau d'études en charge de l'étude du raccordement du PL2 à la cimenterie Vicat pour SPSE :**
 - Frédéric SAINT-AGNE, Chef de projet
- **RTE :**
 - David VALETTE, Responsable projet concertation
 - Biliana GAUME, Chargée de concertation
- **Garante et garant de la concertation (Commission nationale du débat public) :**
 - Françoise CHARDIGNY
 - Jean-Michel FOURNIAU

- **Modération :**
 - Séverine DUMONT, Systra

Déroulé
Accueil républicain . Mot d'accueil de M. Frédéric GONZALEZ, Maire de Bouvesse-Quirieu
Présentation des enjeux et du cadre de la concertation continue . Le mot des Garant·e·s : la Commission nationale du débat public (CNDP), leur rôle et le cadre de la concertation . Le calendrier et les modalités de la concertation
Echanges sur le dispositif de concertation
Le raccordement du site Vicat au pipeline de SPSE
Echanges
Le raccordement électrique du site Vicat par RTE
Echanges
Mots de conclusion

Le support de présentation est disponible en ligne ici : https://concertation-rhone-decarbonation.fr/app/uploads/2026/07/Rhone_Decarbonation_PresentationAT_Nord.VDEF_.pdf

Accueil républicain et introduction

Séverine DUMONT, modératrice, SYSTRA, remercie l'ensemble des participants pour leur présence et ouvre cette réunion publique, organisée dans le cadre de la concertation continue du projet Rhône décarbonation, portant sur une chaîne de captage, transport, liquéfaction et chargement de navires de CO₂ le long de la vallée du Rhône jusqu'à la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer.

Frédéric GONZALEZ, maire de Bouvesse-Quirieu, accueille les participants et se dit heureux de recevoir les maîtres d'ouvrage, les partenaires et les représentants des communes, dans des conditions qu'il reconnaît particulières à cause de la chaleur. Il rappelle que la commune a donné un avis favorable au projet, précisant qu'elle ne pouvait que s'en réjouir. Il ajoute que la municipalité reste attentive aux points qui doivent encore faire l'objet d'éclaircissements. Il rappelle aussi la disponibilité de boissons fraîches afin de mener cette réunion dans de bonnes conditions.

Séverine DUMONT, modératrice, SYSTRA, remercie Monsieur le Maire pour son mot d'accueil.

Une vidéo de présentation du projet est diffusée.

Retrouvez la vidéo sur le site de la concertation à l'adresse suivante : <https://concertation-rhone-decarbonation.fr/les-caracteristiques-du-projet/>

Elle invite ensuite Jean-Michel FOURNIAU, garant de la concertation continue, à se présenter ainsi que le cadre de son intervention.

Le cadre et les modalités de la concertation

Jean-Michel FOURNIAU, garant de la concertation continue, CNDP, se présente avec sa collègue et seconde garante, **Françoise CHARDIGNY**. Il explique avoir connu la phase de concertation préalable, qui a duré trois mois en 2025 et a donné lieu à un bilan, lequel a identifié plusieurs sujets à approfondir pendant la phase de concertation continue qui dure jusqu'aux enquêtes d'utilité publique et aux procédures ultérieures. Le rôle des garants est rappelé comme étant celui d'une autorité neutre et indépendante, chargée d'assurer la participation effective du public et la bonne tenue du débat, sans porter d'avis sur l'opportunité du projet.

Il détaille ensuite les recommandations faites lors du bilan de la concertation préalable : faire part de l'avancement des études, exposer l'avancement global du projet Rhône CO2¹, préciser les questions relatives au site de séquestration, présenter un bilan carbone global, montrer la place possible de la valorisation du CO2 et continuer à associer le public à l'élaboration du projet. Il souligne que la concertation continue doit permettre de présenter des études plus avancées, notamment sur les canalisations et les lignes électriques, tout en laissant la place à de nouvelles questions.

Il rappelle que les garants de la CNDP peuvent être contactés par le public tout au long de la concertation à l'adresse suivante : concertation.rhone.decarbonation@garant-cndp.fr

Séverine DUMONT complète ce cadrage en présentant les modalités de la concertation continue qui se déroulera jusqu'à la fin de l'année 2027.

Elle rappelle qu'un premier webinar d'ouverture de la concertation continue a été organisé le 29 juin 2025 et qu'un atelier avec des jeunes a déjà eu lieu avec le CFA UNICEM AURA, avec visite du site Vicat à la clef. Elle souligne que d'autres rencontres sont prévues avec des publics jeunes et que de nouvelles réunions publiques seront tenues, notamment au sud, vers Fos-sur-Mer. Elle rappelle enfin que le site internet de la concertation reste ouvert avec un espace de questions-réponses accessible à tous.

Elle présente ensuite le déroulé de la réunion et précise que chaque temps de présentation sera suivi d'un temps d'échange avec la salle. Elle invite ainsi le public à interroger directement les garants ou à réagir à la présentation du projet.

Session 1 : le raccordement au pipeline PL2 de SPSE

Pierre SCHMIDER, Responsable développement, SPSE, présente le pipeline et les aspects techniques liés à l'implantation et à la construction d'un pipeline. Il indique être accompagné du bureau d'études Eureteq, expert dans la conception des infrastructures de transport linéaires.

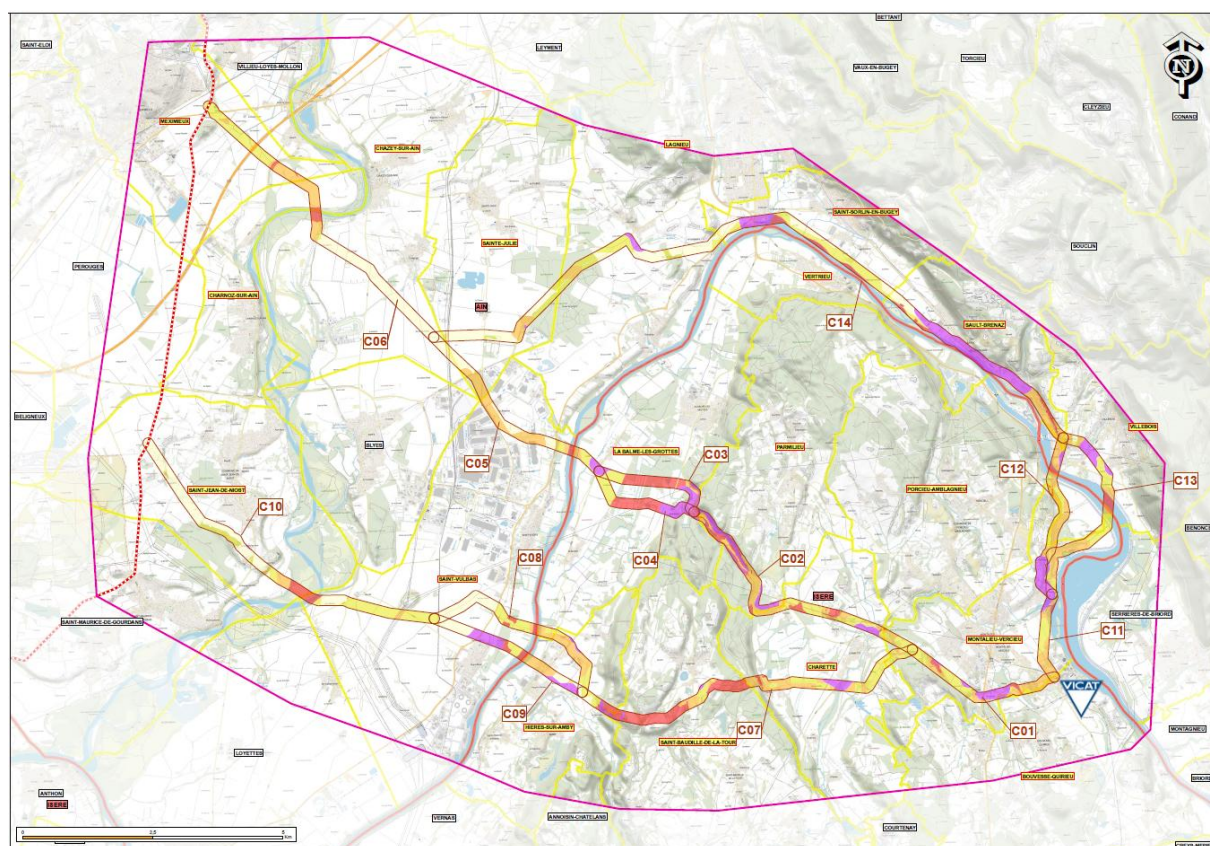
Il explique qu'un chantier de pipeline est par nature une installation mobile et linéaire progressant rapidement à un rythme moyen de 200 à 250 mètres par jour. Les sections de tubes en acier de 12 mètres de long sont acheminées, disposées le long de la piste (bardage), puis soudées et éventuellement cintrées sur site pour épouser au mieux la topographie et le tracé défini. Une fois

¹ Projet de transport et de liquéfaction de CO2 de la vallée du Rhône jusqu'à Fos-sur-Mer porté par SPSE et Elengy. Le projet Rhône décarbonation comporte la brique supplémentaire de « captage » du CO2 au sein de la cimenterie Vicat.

l'ouvrage descendu dans la tranchée, des tests de mise en pression hydraulique (épreuves) sont menés afin de valider strictement l'étanchéité et la résistance mécanique avant le remblayage complet.

Ensuite, il présente les mesures conservatoires prises pour les terrains traversés, notamment en milieu agricole : lors de l'ouverture de la fouille, les terres superficielles (fertiles) sont méthodiquement séparées des terres profondes afin d'être restituées en surface à la fin des travaux, préservant ainsi la qualité des sols. Le projet prévoit l'utilisation d'une canalisation de 50 centimètres de diamètre, enfouie de telle sorte que la partie supérieure du tube se situe à un minimum de 1 mètre de profondeur par rapport à la surface du sol. Cette configuration garantit la continuité des activités agricoles et des cultures de surface, la seule restriction pérenne concernant l'interdiction de planter des arbres à racines profondes susceptibles d'endommager le revêtement extérieur de la canalisation.

Sur le plan de la méthodologie de choix du tracé, Pierre SCHMIDER indique que les équipes de SPSE sont passées de la phase des larges fuseaux d'étude larges de 2 km et présentés lors de la concertation préalable [diapositive n°24, ndlr] à l'identification de couloirs beaucoup plus restreints [diapositive n°25 et image ci-contre, ndlr], larges d'environ 200 mètres. Ces couloirs ont été déterminés en croisant les données environnementales, la nature des sols, les contraintes urbaines et de sécurité, les réseaux existants, les données topographiques et à la suite d'échanges avec les Chambres d'agriculture, les municipalités et les associations d'élus ou de défense de l'Environnement.



Carte des trois couloirs de moindre impact identifiés

A ce stade, le couloir de moindre impact préférentiel est le couloir central, qui permet de trouver un équilibre entre l'ensemble des critères susmentionnés :

1. Couloir Nord

- Avantages : la zone de raccordement est déjà anthropisée [c'est-à-dire modifiée par l'homme, ndlr]. Cela limiterait l'impact du projet sur l'environnement et éviterait d'artificialiser de nouvelles terres pour la création du poste de raccordement au point de connexion avec le pipeline existant.
- Inconvénients : les obstacles techniques et de sécurité sont importants :
 - Verrous techniques [c'est-à-dire complexes à résoudre, ndlr] à Port Lagnieu et Sault-Brénaz.
 - La canalisation serait posée dans le lit majeur du Rhône et traverserait deux fois le fleuve (contre une seule fois pour les autres options), ce qui représente des risques supplémentaires lors des travaux ainsi que des risques d'érosion autour de la canalisation en phase d'exploitation.
 - Le tracé traverse des zones urbaines et passe près d'Établissements Recevant du Public (ERP).

2. Couloir Central (Option privilégiée)

- Avantages :
 - Même point fort que le couloir Nord : zone de raccordement au PL2 déjà anthropisée, impacts environnementaux et fonciers limités.
 - De plus, le couloir contournerait les zones habitées et ne poserait aucun problème de sécurité majeur.
- Inconvénient : une seule contrainte technique, réussir à traverser la zone de l'étang d'Amblérieu.

3. Couloir Sud

- Avantages : les zones urbaines seraient évitées et aucun enjeu particulier lié à la sécurité des installations n'a été relevé.
- Inconvénients :
 - Le poste de raccordement serait construit en zone naturelle non anthropisée, ce qui entraînerait des impacts environnementaux et une consommation foncière plus importants que pour les deux autres scénarios.
 - Un verrou technique majeur est identifié pour le franchissement du plateau de l'Isle Crémieu à Saint-Baudille-de-la-Tour.

Pierre SCHMIDER précise que l'étape majeure à venir consiste à mener des inventaires 4 saisons approfondis sur la faune et la flore au sein de ce couloir central. Cette étude sera lancée

prochainement. Les résultats seront présentés lorsque l'étude sera finalisée : l'ensemble des espèces protégées y seront recensées afin de confirmer ou non la pertinence de ce couloir et de le confirmer comme couloir de moindre impact. A terme, si le projet aboutit, des mesures particulières seraient prises lors du chantier pour s'adapter aux réalités écologiques identifiées (adaptation du calendrier de travaux pour respecter les périodes de nidification, protection voire déplacement d'espèces protégées, éviter la prolifération de plantes invasives...).

Temps d'échanges avec la salle

Séverine DUMONT, modératrice propose un temps d'échanges avec la salle faisant suite à la présentation réalisée par SPSE.

- **François BERTRAND, représentant de l'entreprise Bertrand T.P. implantée à Bouvesse-Quirieu** souhaite connaître la pression de service du pipeline et s'il y aura des relais.

Pierre SCHMIDER indique que la pression maximale de service serait de 28 bars, ajoutant qu'il n'y aurait pas de station de compression entre la sortie de la cimenterie Vicat et le point de raccordement sur le pipeline PL2 (ni même jusqu'à Fos sur Mer). Il précise que le pipeline existant est large d'un mètre, et que la compression envoyée par Vicat serait suffisante pour acheminer le CO2 jusqu'à Fos-sur-Mer. Il n'y aurait, comme ouvrage extérieur, qu'une vanne de sectionnement, probablement sur le terrain déjà anthropisé du poste de raccordement au PL2.

- **François BERTRAND** demande si 1 mètre de couverture de l'ouvrage est suffisant en termes de sécurité et si des profondeurs maximales de couverture sont définies.

Pierre SCHMIDER précise qu'au regard de la réglementation, qu'il s'agisse de pipelines pour le gaz, l'hydrogène, ou des produits chimiques, le recouvrement est d'un mètre pour tous les types de fluides.

La profondeur peut être plus importante. Il donne l'exemple du pipeline existant allant de Fos-sur-Mer à Strasbourg et qui passe sous des cours d'eau et des autoroutes. A titre d'illustration, il considère que pour passer sous l'étang d'Ambérieux, la profondeur pourrait ponctuellement atteindre 6 mètres. Dans ce cas, des tubes en surépaisseur seraient installés pour réduire la probabilité de travaux de maintenance tout le long de la vie du pipeline.

Il ajoute que le PL2 est régulièrement entretenu depuis 50 ans, et que de temps en temps, il faut pouvoir accéder ponctuellement à la canalisation pour réaliser des travaux, sans perturber l'environnement et les activités humaines situées à proximité.

- **Raphaël QUESADA, membre de l'association Lo Parvi**, informe que le tracé du pipeline suit le tracé du projet d'autoroute A48. Pour ce projet, abandonné en 2013, des études environnementales avaient été réalisées par la DREAL et sont disponibles.

Pierre SCHMIDER remercie Monsieur QUESADA pour le partage de ces informations.

- **Un habitant** souhaite zoomer sur la carte projetée sur le couloir pressenti du pipeline afin d'identifier les communes impactées. Il veut vérifier si le pipeline longe la Courbe d'Ambérieux et la route de Lyon.

Frédéric SAINT-AGNE, société Eureteq, répond que le tracé envisagé longe effectivement des infrastructures routières, et en particulier la route de Lyon. Il précise toutefois que l'objectif n'est pas de passer sous la route, la pose d'une canalisation nécessitant une bande de travail d'environ 20 mètres de large, ce qui rendrait nécessaire une longue coupure de circulation ou une circulation alternée. Il indique que, dans la mesure du possible, le tracé serait positionné en bordure de route ou dans les champs. Il ajoute qu'à certains endroits contraints et étroits, un forage pourrait être utilisé pour limiter les incidences sur la voirie.

- **Manon BALBI** demande quelle est la largeur de l'emprise devant être maintenue sans arbre.

Frédéric SAINT-AGNE indique que réglementairement, la bande de servitude dite « forte », c'est-à-dire non constructible, mais sur laquelle peuvent néanmoins se trouver certaines plantations et cultures, est au minimum de 5m et au maximum de 20 m. Pour le pipeline considéré, c'est de l'ordre de 5 m.

- **Monsieur PUYPE, Maire de Charette**, fait observer que les équipes techniques de SPSE ne sont pas revenues vers l'ensemble des municipalités depuis les dernières échéances électorales pour présenter l'évolution des tracés. Il ajoute avoir bien eu des informations sur les trois tracés avant les élections, mais souligne l'absence de nouveaux échanges depuis.

Pierre SCHMIDER reconnaît ce point et explique que SPSE attend de disposer d'éléments techniques plus consolidés, en particulier les résultats des inventaires faune-flore, avant d'engager une nouvelle phase de concertation de proximité avec les communes. Il pointe également la difficulté de communiquer de manière trop en amont tant que certaines distances de sécurité réglementaires et certaines zones d'effet spécifiques au transport de CO2 ne sont pas définitivement arbitrées. En effet, même si le CO2 n'est pas inflammable, SPSE devra respecter certaines distances de sécurité avec les zones urbanisées. A ce jour, ces données sont manquantes, car elles font actuellement l'objet d'échanges au niveau de l'Etat et de la DREAL. Il conclue que rien n'avancera sans le concours et la contribution des mairies et des acteurs locaux.

- **Monsieur le Maire de Charette** ajoute que le site internet de la concertation ne fonctionne pas.

Séverine DUMONT répond que les équipes vont regarder ce point en détail, mais que le site est alimenté et régulièrement mis à jour.

- **Raphaël QUESADA** attire l'attention sur le fait qu'une étude faune-flore conduite sur une année complète devrait être lancée sans attendre afin d'éviter un décalage du calendrier, précisant que si l'étude faune-flore est prévue en 2027, il faudrait la lancer dès cet automne.

Pierre SCHMIDER confirme qu'il s'agit bien d'une étude faune-flore sur quatre saisons et indique que SPSE espère la lancer prochainement. Il reconnaît que le moment de démarrage de cette étude est déterminant pour le calendrier global.

- **Raphaël QUESADA** ajoute qu'il y a un enjeu à trouver un bon bureau d'étude, qui soit du territoire et/ou connaisse ses particularités. Il précise que la traversée de la Balme-les-Grottes est un secteur environnemental et agricole à fort enjeux.

Pierre SCHMIDER prend en compte ces retours. Il indique que la consultation est en cours. La connaissance du territoire fait partie des critères de sélection.

Session 2 : le raccordement électrique

David VALETTE, responsable projet concertation, RTE, introduit la présentation en rappelant le rôle de RTE. Il précise que RTE gère le réseau de transport d'électricité à haute et très haute tension, entre 63 000 et 400 000 volts, et qu'il ne doit pas être confondu avec Enedis, qui assure la distribution d'électricité aux particuliers à des niveaux de tension plus faibles.

Il explique que tout le réseau électrique de RTE est connecté, de l'Espagne à l'Ukraine. Il ajoute qu'EDF est, pour RTE, un client producteur : avec le nucléaire, les barrages... A l'inverse, RTE a aussi des clients consommateurs, les industries comme Vicat ou la SNCF.

Ensuite, il présente la carte qui représente le réseau de la zone de raccordement du projet Rhône décarbonation. Il y localise le site de Vicat et l'ancien site de la centrale nucléaire de Creys-Malville comme point d'appui principal du dispositif projeté. Il explique que les lignes figurant en rouge correspondent aux ouvrages de 400 000 volts, structurants à l'échelle nationale et européenne. Les lignes en vert correspondent au réseau de 225 000 volts. Il attire l'attention sur une ligne à 225 kilovolts [225 kV = 225 000 volts, ndlr] construite à l'origine pour les besoins de Creys-Malville et aujourd'hui maintenue en réserve, que RTE envisage de mobiliser pour le raccordement du site Vicat de Montalieu.

Concernant le raccordement du projet, David VALETTE explique l'augmentation importante des besoins en puissance du site de Vicat, du fait du projet Rhône décarbonation et de projets connexes comme Hynovi², rend insuffisante l'alimentation actuelle en 63 kV. Le projet prévoit donc un passage au niveau de tension à 225 kV.

Il explique donc que pour ce faire, RTE envisage d'installer à Creys-Malville un échelon 225 kV complémentaire, avec la mise en place de transformateurs sur un foncier à acquérir auprès d'EDF. La ligne existante à 225 kV serait réutilisée en partie, tandis qu'un nouveau tronçon devrait être créé pour rejoindre le site industriel de Vicat. Il ajoute que les lignes doivent être pensées comme des investissements sur le long terme, environ 80 ans, en prenant notamment en compte les effets des canicules. Les ouvrages sont plus fins et plus hauts.

Biliana GAUME, chargée de concertation, RTE, indique que la concertation dite "Ferracci" en cours pour le raccordement électrique porte sur la définition du fuseau de passage du tronçon nouveau et de l'emplacement de l'extension en 225kv du poste de CREYS. Elle explique le cadre de la [concertation Ferracci](#), la nouvelle procédure de concertation relative au développement des réseaux publics de transport de l'électricité au titre du Code de l'Energie.

² Hynovi est un projet qui vise à capter le CO2 biogénique (c'est-à-dire le carbone contenu dans la biomasse d'origine agricole ou forestière, émis lors de sa combustion ou dégradation) produit par la cimenterie pour le transformer, en l'associant à de l'hydrogène bas carbone, en **méthanol décarboné**.

Biliana GAUME, définit la concertation Ferracci comme une concertation des parties prenantes, c'est-à-dire des maires, des services de l'État ou encore des associations. Ainsi, RTE s'adresse directement à des acteurs institutionnalisés, à la différence de la concertation continue réalisée avec deux garants de la CNDP, ouverte à toute personne intéressée par le projet. Les deux concertations sont menées en parallèle et sont donc complémentaires.

Elle ajoute que dans le cadre de la concertation Ferracci, RTE présente un dossier à l'ensemble des parties prenantes ; ce dossier est issu des premières études menées et des échanges avec les parties prenantes. Il sera prochainement transmis aux parties prenantes par la DREAL.

Elle précise que les aires d'étude soumises à cette concertation concernent les portions de ligne à créer, c'est-à-dire les sections en *site vierge*. Elle présente les deux aires d'étude :

- L'aire d'étude Nord [diapositive n° 39, ndlr] qui concerne la partie à créer entre Vicat et la ligne existante [ligne Saint-Vulbas-Est-Serrières indiquée en bleue, ndlr] ;
- L'aire d'étude Sud [diapositive n°40, ndlr] qui entoure le poste de Creys-Malville, indiqué en gris. Cette aire a été définie en tenant compte des disponibilités foncières et des contraintes techniques liées au croisement des lignes 400 000 volts existantes, qui imposent le respect de distances de sécurité particulières.

David VALETTE présente les fuseaux étudiés pour chacune des aires. Il rappelle que RTE doit proposer à Vicat des solutions viables techniquement et économiquement.

Sur l'aire d'étude Nord [diapositives n° 41, 42 et 43, ndlr], plusieurs hypothèses sont examinées et ont déjà été discutées avec les mairies car les solutions sont contraintes :

- Le fuseau n°1 longe la carrière Vicat à l'ouest et des boisements à l'est. Il y aurait environ 3 pylônes. Cet emplacement permettrait de la positionner derrière la première rangée d'arbres afin d'éviter des impacts paysagers. Ce fuseau inclut le convoyeur qui rejoint le site de la cimenterie ainsi que la piste cyclable Via Rhône qui le longe.
- Le fuseau n°2 longe la D52 à l'est et des parcelles cultivées à l'ouest. Ce fuseau longe la plaine et serait plus visible. Il ne s'agit pas du fuseau préférentiel.

Sur l'aire d'étude au sud [diapositive n°44, ndlr], autour du poste de Creys-Malville [indiqué en gris, ndlr], le raccordement est contraint et serait direct depuis la ligne existante jusqu'à l'extension du poste à créer à l'est de l'existant.

L'ensemble des éléments font partie du futur dossier de concertation Ferracci et seront soumis à validation par la préfecture cet automne.

Biliana GAUME conclut en précisant que RTE est obligé de présenter deux fuseaux pour l'aire d'étude Nord, mais que le fuseau préférentiel est le fuseau n°1 pour plusieurs raisons : il est plus éloigné des habitations, a un impact paysager moindre par rapport au fuseau n°2 et est plus court que ce dernier. Elle ajoute qu'il permet d'éviter un certain nombre d'enjeux environnementaux et il s'agit également du fuseau préférentiel des communes, critère important pour RTE dont l'objectif est de construire le projet avec le territoire.

David VALETTE ajoute que les études faune-flore sont en cours sur la partie à créer et sur celle à rénover.

Temps d'échanges sur la session 2

- **Un participant** demande pourquoi un troisième fuseau plus direct n'a pas été étudié, à partir du pylône 210, en traversant directement le fond de la carrière sur le site de Vicat. Selon lui, cette solution aurait permis de réduire la longueur de la ligne et de limiter sa visibilité, notamment des pylônes, depuis le village de Bouvesse.

Biliana GAUME répond que cette hypothèse a été écartée pour trois motifs principaux :

1. La zone à proximité du pylône 210 fait l'objet d'un plan de revégétalisation. De plus, elle est également concernée par le projet Hynovi porté conjointement par Vicat et Hynamics (EDF). Ces paramètres rendent l'espace techniquement indisponible.
2. L'espace disponible restant se situe à proximité immédiate des berges du Rhône. Or, les critères de conception de RTE imposent d'éloigner les infrastructures stratégiques des zones soumises aux aléas d'inondation.
3. Les abords immédiats du fleuve abritent des zones humides d'une grande sensibilité écologique qu'il convient d'éviter en priorité.

Pour l'ensemble de ces raisons, ce cheminement alternatif a été formellement écarté du dossier soumis aux services de l'État et aux élus, RTE n'étant pas en mesure de réaliser ce cheminement. Les raisons y sont détaillées.

David VALETTE ajoute que le raccordement est assez court et limite les options.

- **Ce même participant** réagit et fait valoir que la carrière n'est pas revégétalisée et qu'un passage par cette zone lui semble susceptible d'avoir moins d'impact sur la faune et la flore que les fuseaux présentés. Les impacts seraient donc moindres par rapport aux fuseaux présentés. Il dit ne pas comprendre que cette hypothèse ne soit pas au moins étudiée ou montrée, considérant qu'elle pourrait éviter un impact sur l'espace public.

Biliana GAUME lui répond que la revégétalisation ne relève pas d'une simple intention future, mais d'un cadre réglementaire déjà validé, qui s'impose à l'exploitant lors de la création de la carrière. L'espace est donc réservé.

- **Un intervenant** précise que le projet de revégétalisation de la carrière devrait débuter d'ici quelques mois.
- **M. QUESADA, directeur de Lo Parvi**, ajoute qu'il existe sur ce secteur à la fois un projet de valorisation du CO2 par Vicat [Hynovi, ndlr] et un projet de renouvellement et d'extension de la carrière existante, déjà prêt à être déposé. La carrière évoquée est celle de secours lorsque celle de Mépieu n'aura plus assez de calcaire pour assurer la production de ciment. Il souligne que ce projet d'extension concerne précisément le secteur des pylônes évoqués. Il rappelle que la renaturation est prévue au fur et à mesure de l'exploitation, dans le cadre d'obligations préfectorales. Il ajoute que la nature n'attend pas le projet de renaturation pour s'installer : de nombreuses espèces protégées sont déjà présentes dans la carrière et, selon lui, un passage à l'intérieur de celle-ci serait

aujourd'hui plus impactant qu'un passage à proximité. Il formule ensuite plusieurs demandes sur la réhabilitation de la ligne existante :

- 1) Il indique que la concertation ne devrait pas se limiter aux seules portions nouvelles, dès lors que le remplacement des supports existants sur plusieurs kilomètres entraînera également des effets importants sur les milieux naturels. Il cite en particulier deux espaces protégés : l'arrêté de biotope du lac Dauphin et la réserve naturelle régionale des étangs de Mérieux. Les dimensionnements et l'écartement des pylônes vont évoluer et, de ce fait, impacter l'environnement.
- 2) Il demande que les dispositifs anticollision pour les oiseaux déjà mis en place soient reconduits et étendus au lac Dauphin ainsi qu'à la traversée du Rhône, qu'il qualifie de couloir de migration.
- 3) Il signale aussi la présence, au pied d'un pylône situé sur Crémieu-Mérieux, au minimum de deux espèces végétales protégées, dont l'une au niveau national et l'autre au niveau régional, et demande que ces éléments soient bien intégrés aux études futures.
- 4) Enfin, il interroge RTE sur les conséquences d'un éventuel futur projet d'EPR à Malville, demandant si les ouvrages envisagés seront suffisants ou s'il faudra revenir ultérieurement avec de nouvelles infrastructures.

Biliana GAUME remercie l'intervenant pour ces informations et ajoute que RTE travaillera avec toutes les parties prenantes pour rassembler ces données et construire un projet adapté au territoire. Elle ajoute que RTE a bien prévu de reconduire le balisage existant et de l'ajouter au niveau du lac Dauphin suite aux échanges dans le cadre de la concertation avec Lo Parvi et la LPO. En revanche, elle précise qu'aucun équipement supplémentaire n'est prévu au-dessus du Rhône à ce stade, dès lors qu'aucuns travaux n'y sont actuellement projetés. Elle indique que ce point pourra faire l'objet de discussions futures.

Elle ajoute que la réhabilitation de la ligne existante constitue une part importante du projet, sur environ sept kilomètres : les nouveaux pylônes seraient plus hauts, d'un gabarit proche de celui de la ligne 400 000 volts voisine, mais de silhouettes plus fines que cette dernière, et qu'ils seront conçus pour porter deux circuits sur un support commun. Elle précise que les études de détail relatives à cette partie viennent seulement d'être engagées.

Sur la question de l'EPR, elle indique que RTE n'a reçu à ce jour aucune demande officielle d'EDF pour un raccordement au poste de Creys-Malville.

David VALETTE complète en indiquant que si l'EPR devait être raccordé, il ne serait pas raccordé au même niveau de tension que le projet Rhône décarbonation : ce premier serait à 400 000 volts contre 225 000 volts pour Vicat.

Biliana GAUME ajoute que le réseau est déjà en tension, notamment au niveau de la ligne CREYS-SAINT-VULBAS. Ce qui est la raison du projet d'ajout de *SELF*s à CREYS.

David VALETTE explique que les *SELF* sont des sortes de bobines qui permettent de gérer la tension sur le réseau, afin d'éviter des déséquilibres ou des dégradations de matériel. Il précise que la création d'un EPR ne nécessiterait pas la création d'un nouveau poste.

Biliana GAUME complète les propos de son collègue en indiquant qu'EDF ne décide pas de l'implantation finale des EPR. Elle précise que l'entreprise doit disposer de différents sites candidats.

- **Jean-Claude GENGLER, maire de Crémieu-Mépieu**, fait observer que huit sites ont été identifiés à l'échelle régionale dans la perspective d'une seule implantation, laissant entendre que le secteur ne serait peut-être pas concerné.

David VALETTE répond qu'aucune demande officielle de la commune n'a été reçue à ce stade.

- **Un intervenant** ajoute qu'EDF dispose déjà du foncier, que les lignes électriques existent et que la présence du Rhône constitue un atout pour le refroidissement. Il estime qu'EDF n'aurait pas intérêt à aller ailleurs.

Biliana GAUME revient sur le sujet de la création de lignes électriques et explique qu'il y a d'autres alternatives, comme l'installation de *SELF* qui permettent de stabiliser le réseau sur un espace foncier restreint.

- **Jacques PIGEON, un habitant de Porcieu**, usager de la ViaRhôna, demande si la future ligne passera au-dessus ou le long de la piste cyclable et sur combien de kilomètres.

David VALETTE répond qu'une partie du tracé pourrait croiser la ViaRhôna et éventuellement la longer sur quelques centaines de mètres selon le fuseau retenu. Il est précisé que, dans l'hypothèse privilégiée, la ligne partirait si possible d'un pylône déjà situé à proximité de la ViaRhôna.

- **Jacques PIGEON** demande s'il n'était pas possible de longer plutôt la route départementale.

David VALETTE explique que c'est possible mais que la ligne serait davantage située dans une zone vierge exposée à une grande visibilité.

- **Jacques PIGEON** estime qu'il est peut-être préférable de voir des pylônes à haute tension le long d'une route départementale plutôt que le long d'un itinéraire cyclable touristique.

Biliana GAUME ajoute qu'il y a également une plus grande proportion de la ligne est en Natura 2000 inévitable dans le fuseau n°2. A contrario dans le fuseau n°1, l'idée serait de faire le raccordement le plus court possible, c'est-à-dire en partant du pylône déjà existant le long de la Via Rhôna, avant de la traverser perpendiculairement. RTE souligne toutefois qu'à ce stade, les implantations précises ne sont pas arrêtées et dépendront du fuseau finalement retenu, des études détaillées et des accords fonciers à venir autour du fuseau retenu.

David VALETTE rappelle le processus de décision : la préfecture prendra une décision sur le fuseau dit "de moindre impact" à l'issue de la concertation FERRACCI.

- **Un participant** évoque la ligne traversant la Camargue et la plaine de Crau [projet de création d'une ligne 400 000 volts de Jonquières-Saint-Vincent (30) à Fos-sur-Mer (13), ndlr], en indiquant que le parc naturel, les réserves naturelles et la population se sont déjà

exprimés contre cette solution, ce qui apparaît comme un point de difficulté important pour la suite du projet.

David VALETTE indique ne pas avoir plus d'éléments qui est directement traité par le Centre des projets du réseau terrestre de RTE à Marseille.

- **Un habitant de Grand Étang sous une ligne haute tension de 400 kV** interroge RTE sur les nuisances qu'il subit déjà et sur les conséquences éventuelles du projet, notamment avec le poste de Malville. Il souhaite savoir quelle ligne alimente le poste.

David VALETTE répond que l'augmentation des besoins de Vicat en 225 000 volts ne se traduit pas par une addition de tension sur la ligne 400 000 volts évoquée. Au sujet des nuisances sonores, il explique que le grésillement perçu correspond au phénomène dit de « *bruit de couronne* », lié aux alternances du courant et aux interactions avec les ions présents dans l'air. Il est précisé que ce phénomène est renforcé par l'humidité ou la pluie et qu'il est plus marqué sur les lignes à 400 000 volts que sur celles à 225 000 volts.

- **Cet habitant s'inquiète des arbres coupés au plus près de sa maison, craignant de voir davantage les câbles, et ne comprenant pas le concept d'échauffement.**

Biliana GAUME explique que ces coupes d'arbres sont réalisées notamment pour répondre aux enjeux d'échauffement.

- **Ce même participant fait ensuite observer que les câbles lui paraissent déjà très bas et s'inquiète, au regard des explications données sur l'échauffement des lignes.**

David VALETTE indique que ces questions d'échauffement concernent surtout les anciennes lignes, conçues selon des normes qui ne sont plus celles d'aujourd'hui. Elles étaient limitées à 40°. Il est rappelé que les nouveaux ouvrages sont précisément dimensionnés pour mieux répondre à ces contraintes.

Il explique qu'une part importante des flux électriques provient de Saint-Vulbas et saturent la tension des ouvrages, notamment lors de transferts vers le sud, ce qui génère des contraintes physiques défavorables sur le réseau.

Conclusion

Jean-Michel FOURNIAU, garant de la concertation préalable, CNDP, remercie les participants pour leur remarque et la richesse des échanges, malgré la forte température. Il ou elle invite les participants à se rendre sur le site de la concertation continue et à y poser les questions ou remarques qui émergeraient dans les prochains jours. Il ajoute avoir trouvé intéressante les questions de fuseaux, corridors, tracés, surtout par le prisme des habitants qui connaissent le terrain et la ligne à haute tension. Il rappelle que la démarche du projet est celle de l'« ERC », c'est-à-dire « Eviter, Réduire, Compenser ».

Séverine DUMONT invite à nouveau les participants à consulter le site internet de la concertation <https://concertation-rhone-decarbonation.fr/>

Elle propose aux participants d'inscrire leur adresse mail sur les feuilles d'émargement pour recevoir directement les actualités liées au projet ainsi que les prochaines rencontres avec le public. Enfin, elle remercie les participants de leur participation.