

Le 8 OCTOBRE 2021

A Conseil Départemental de l'Ain

Monsieur le Président et M.M les conseillers

45 avenue Alsace Lorraine – Bourg centre

01003 BOURG en BRESSE

**PROJET DU PONT DE FLEURVILLE : LES TRAVAUX SONT EN COURS ! UNE CATASTROPHE POUR L'ENVIRONNEMENT DANS LE VAL DE SAONE - UN DENI DE DEMOCRATIE**

**PREAMBULE :**

Le 17 mars 2016, les Conseils départementaux de l'Ain et de Saône & Loire ont décidé de construire un nouveau pont à Fleurville, sous prétexte de « résoudre les difficultés de circulation du pont existant ». Une **convention** est signée entre les 2 départements, définissant les modalités de réalisation et de financement de ce pont **(1)**.

Une enquête publique -obligatoire- se tient du 6 juillet au 19 août 2020. Le commissaire enquêteur, ingénieur des Ponts et Chaussées, **émet un avis défavorable** particulièrement bien argumenté. Lequel reprend celui de l'**autorité environnementale en février 2020** qui a fait de sérieuses réserves et recommandations sur le bien-fondé du projet et son mode de réalisation **(2)**

Le coût d'un pont nouveau s'élève actuellement à 19 millions d'euros, certainement dépassé. Celui de la rénovation de l'existant environ 15 M (+ pont provisoire ou déviations à ?)

Malgré ces avis, le 4 février 2021, le Conseil départemental de l'Ain décide la poursuite du choix à l'**unanimité**. Le Conseil départemental de S&L décide également la poursuite du projet **(3)**.

**Aucun élément d'information relatif au dérèglement climatique (émission GES), la santé humaine (pollution de l'air, sonore..)**

Aucun des 2 conseils départementaux n'a mis en place une véritable **concertation du public (4)**

**Le 18 août 2021, l'association Bien Vivre à Replonges, soutenue par un collectif d'associations locales et FNE 71, dépose un recours.**

**DES TRAVAUX COMMENCENT DEBUT OCTOBRE 2021 !**

(1) Cette convention n'est pas parvenue à notre connaissance et la CAPEN 71 en demande expressément la communication

(2) Voir en annexe n°1 les extraits du rapport du Commissaire enquêteur

(3) date inconnue

(4) cf Annexe 1

## **FNE 71 est solidaire du recours déposé (\*) et demande la suspension des travaux en cours, notamment la démolition de la maison pontière**

La réglementation actuelle impose de retenir le projet lié au nouveau pont en place. Cette réglementation précise que, quand il existe plusieurs solutions proposées, dont une qui déroge à l'interdiction de nuire aux espèces protégées – ce qui est le cas du nouveau pont en amont – et une autre qui n'y déroge pas – ce qui est le cas du pont sur appuis existants-, **c'est celle qui ne porte pas atteinte aux espèces protégées qui doit être retenue.** Règle d'ailleurs confirmée par un arrêt du Conseil d'Etat.

**Nonobstant une dérogation préfectorale (1)**, il faudra bien que les Conseils départementaux (01-71) finissent par appliquer la loi, à défaut de reconnaître le non-respect d'enjeux multiples ignorés et /ou sous évalués. Il serait préférable pour l'environnement comme pour l'économie locale qu'ils le fassent tout de suite, plutôt que de poursuivre dans une attitude délictueuse faisant perdre du temps et de l'argent public.

La démolition constituerait un préjudice écologique irréparable qui pourrait faire l'objet d'une plainte au civil. La compensation, en l'état actuel des milieux, étant inenvisageable.

**FNE 71 argumente juridiquement son opposition ferme au choix du pont neuf en amont et exprime sa solidarité militante aux suites judiciaires possibles dans les pages suivantes ( 3 à 7).**

(1) Dérogation préfectorale et arrêt Conseil d'Etat :

- ✓ Article L411-2 du Code de l'environnement – 4° La délivrance de dérogation aux interdictions mentionnées aux 1° , 2° et 3° de l'article L411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle
- ✓ Arrêt du Conseil d'Etat n° 419918 du 28 décembre 2018 relatif au contournement de Beynac : - 4 – *il résulte de ces dispositions qu'un projet d'aménagement ou de construction susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats ne peut être autorisé, à titre **dérogatoire**, que s'il répond à une raison impérative d'intérêt public majeur. En présence d'un tel intérêt, le projet ne peut être autorisé que s'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante.*

**\*Association Bien Vivre à Replonges** – l'association a déposé un recours gracieux à la préfecture de l'Ain le 19 août 2021, laquelle n'a pas répondu. Cette attitude permettant au CD de commencer les travaux, l'association a déposé un recours en annulation accompagné d'un référé suspension au TA de Lyon, dont l'audience est fixée au 20 octobre 2021.

## UN PROJET CONTRAIRE AUX ENJEUX MAJEURS D'UNE TRANSITION ECOLOGIQUE ET DEMOCRATIQUE

Comme démontré par le commissaire enquêteur, le maître d'ouvrage procède par affirmations dirimantes, sans avoir procédé à une consultation du public permettant un débat à la hauteur des enjeux. Le dossier d'enquête publique est tendancieux, parfois mensonger, souvent imprécis.

### ➤ Un projet dont l'opportunité n'est pas démontrée

L'imprécision volontaire des données et prévisions sur lesquelles repose le projet ; les non réponses aux multiples observations de divers experts (études), des riverains, de l'Ae...du commissaire enquêteur

L'utilité de l'ouvrage provisoire comme solution pour les solutions de reconstruction en place n'a pas été démontrée alors qu'elle constitue un choix imposé renchérissant le coût et augmentant l'impact environnemental. La possibilité d'améliorer l'existant, dont les experts sollicités par les CD ont convenu qu'elle était réaliste, pertinente a été exclue autoritairement par le CD de l'Ain

### ➤ Un projet en l'état incompatible avec le SDAGE RM

- **La doctrine « éviter – réduire – compenser »** totalement ignorée, au mieux sous-estimée, conduisant à retenir le choix le plus impactant sur les milieux naturels, la biodiversité, le risque d'inondation.
- Il n'est pas admissible d'effectuer des travaux en zone rouge des PPRi rive droite et rive gauche, sans prouver de façon incontestable que le projet retenu présente le meilleur compromis technique, économique et environnemental, comme l'exigent les documents desdits PPRi. **Le risque d'aggravation des inondations est ignoré.**
- Il empiète sur le périmètre de protection rapprochée du captage d'alimentation en eau potable de Monbellet (syndicat de distribution de l'eau - 18 communes)
- Les impacts des chantiers par leur **installation sur des zones humides** ; des remblais en zones inondables ; **des atteintes irréparables à la biodiversité, notamment des espèces animales et végétales protégées (4)**
- La **compensation, en l'état des milieux**, est inenvisageable

### ➤ L'enquête publique tronquée

- **Etude d'impact incohérente et incomplète : à refaire**
- **La pollution sonore ignorée**

« L'Ae recommande de procéder à un calcul de niveaux sonores prévisionnels en fonction de la configuration du nouveau pont : 2 voies de circulation au lieu d'une, une vitesse accrue de 20 km/h et un tonnage passant de 26 à 44 tonnes, et de l'intégrer au dossier **d'enquête publique** ».

Le CD de l'Ain oppose un refus à cette recommandation ( parag.2.2.3). Une telle impasse et refus d'informer le public ( bruit, pollution de l'air, non-sens climatique...) est **un point inacceptable qui rend caduque l'enquête publique.**

**(4) Quand un projet porte atteinte à des espèces protégées, il relève d'une utilité publique majeure. Ce qui signifie qu'il ne peut être choisi que s'il n'existe pas un autre projet garantissant la protection de ces espèces. ( ART L.411-2 du Code de l'environnement) – La rénovation, en l'occurrence, ne porte pas atteinte à ces espèces.**

### ➤ La biodiversité sacrifiée

La pandémie du COVID a montré combien la protection de la biodiversité était importante pour la préservation de la santé publique humaine. Toute atteinte est susceptible d'avoir des conséquences en cascade. La CAPEN71 est donc particulièrement vigilante dans ce domaine trop ignoré dans l'aménagement du territoire sacrifiant les espaces naturels nécessaires indispensable à sa préservation.

*Extrait avis /*

Le secteur d'étude est concerné par :

- # un arrêté préfectoral de protection de biotope,
- # et, sur les mêmes espaces, le site Natura 2000 ( ZPS FR 8212017 et ZSC FR 8201632 ) « Prairies humides et forêts alluviales de Val de Saône,
- # une ZNIEFF de type II,
- # deux ZNIEFF de type I (rive droite et rive gauche ),
- # une ZICO.

Page 3 Dossier N° E20000003 / 69

Le projet est en emprise directe sur la ZNIEFF de type 1 et la ZICO

### ➤ Un dossier financier bâclé et partial

Le coût global du projet de pont neuf reste flou, insuffisamment comparé à l'enveloppe prévisionnelle dont on comprend aisément qu'elle sera dépassée dans une dérive indiscutable. La comparaison des variantes a été faussée par des coûts mal appréhendés, conduisant à imposer le choix de la « solution » la plus onéreuse et la plus impactante sur l'environnement (5)

### ➤ UN PROJET HORS LES LOIS

Ce projet de pont neuf touche à un cadre juridique particulièrement important : air – eau – enquêtes publiques- biodiversité - bruit -espèces protégées – inondations – transport fluvial - zones humides – etc..

Il « réussit » à ne pas être en conformité avec la plupart d

Outre la non-conformité flagrante avec le SDAGE Rhône Méditerranée, celle concernant les espèces protégées et la biodiversité (*traitées plus haut*), il faut également signaler l'Art. R 122-5 du Code de l'environnement, modifié par décret N° 2016-1110 du 11 août 2016, qui précise clairement que doit figurer au stade de la comparaison des variantes (soumises au public !) : « *une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine* ».

### (5) Extrait avis Commissaire enquêteur

*En résumé, il est flagrant que le projet retenu conduit à une dérive financière plus que significative et je suis persuadé qu'il existe un autre projet nettement moins cher, permettant de respecter l'enveloppe prévisionnelle du Maître d'Ouvrage affectée aux travaux sans nullement compromettre la fonctionnalité de l'ouvrage futur.*

## CONCLUSIONS :

### **Un choix qui est à contre-courant de toutes les exigences et orientations actuelles portant sur le climat, la biodiversité, la protection de l'environnement**

L'idée d'un pont nouveau s'est basée dès le départ sur des concepts dépassés ne répondant plus aux enjeux actuels. Pour ensuite tenter de les justifier à tout prix, arbitrairement, en dépit du droit en vigueur par un « argumentaire » entretenant l'illusion d'un choix économique.

Les deux conseils départementaux n'ont pas tenu compte de l'avis des experts commandité par leurs soins depuis 2014. En 2016, 2 avis d'experts (hydrogéologue, Conseil National de Protection de la Nature ) ont émis des réserves importantes sur le choix du projet retenu.

### **EVITER – REDUIRE - COMPENSER**

#### ➤ **Des alternatives possibles et moins onéreuses, compatibles avec le respect de l'environnement, du paysage et du patrimoine**

L'autorité environnementale écrit : *' L'option retenue par le maître d'ouvrage est la construction d'un nouveau pont en amont de l'existant, qui cumule l'impact le plus important sur l'environnement et le coût le plus élevé, alors que ces 2 critères apparaissent comme dirimants dans le tableau' .( page 15 du rapport adopté le 19 février 2020)*

La conservation partielle du pont actuel, hors usage automobile, sa rénovation (tablier en très mauvais état) pour une utilisation pour des modes doux (piétons, cyclistes...) son entretien, **nous paraît être un scénario à envisager beaucoup plus sérieusement**. Les dépenses seraient certainement importantes mais l'impact environnemental bien moindre.

L'expérience montre qu'un pont ancien correctement rénové et entretenu peut être rendu pérenne

Si la démolition partielle était retenue (sécurité..), il nous apparaît important de **sauvegarder le hameau du Port** ( commune de Montbellet), dont les habitants n'ont pas été consultés (collectif Montbellet autrement). La DRAC souligne avec pertinence la valeur patrimoniale, paysagère et touristique de la **maison pontière**.

**La construction d'un pont neuf ne saurait être considéré comme un compromis environnemental : c'est un mensonge grossier. Une dénaturation et manipulation des avis exprimés.**

Si les Conseils départementaux de l'Ain et de Saône & Loire appliquaient la législation et la réglementation encore en vigueur, le pont neuf ne pourrait pas se faire.

Poursuivre les travaux est un comportement délinquant

**EVITER** ce projet, c'est toujours possible

**REDUIRE** le coût le sera en choisissant l'alternative

**COMPENSER** ne sera donc pas nécessaire

**POUR LA CAPEN 71, le porte-parole collégial**

**Thierry GROSJEAN**

## ANNEXE N°1 - extrait avis commissaire enquêteur – page 45

# évoqué des documents pour étayer son argumentation ( étude Concrete, études socio-économiques, études géotechniques ) mais ceux-ci ne figurent pas dans le dossier d'enquête et ne sont pas transmis, alors que les précédents l'ont été.

# proposé aux riverains d'adapter les accès à l'ouvrage pour accéder partiellement à leurs demandes et évoqué une rencontre avec ceux-ci.

Certaines explications fournies modifient mon avis initial : le gabarit de navigation doit être maintenu, il convient probablement de rechercher un profil en travers intermédiaire pour optimiser la dépense.

Par contre, sur bon nombre de points décisifs et fondamentaux, les réponses apportées sont insuffisantes pour faire évoluer significativement mon avis. En résumé très synthétique, pour les points majeurs seulement, je pense que :

# la doctrine « Éviter , réduire , compenser » n'a pas été appliquée avec la rigueur nécessaire, ce qui a conduit à retenir la solution globalement la plus impactante sur le milieu naturel,

# la comparaison des variantes a été faussée par des coûts mal appréhendés, ce qui a conduit à choisir la solution la plus chère,

# l'utilité de l'ouvrage provisoire pour les solutions de reconstruction en place n'a jamais été prouvée alors que c'est un choix à la fois très coûteux et à fort impact environnemental ; le fait de l'imposer par affirmation dans les solutions de reconstruction en place fausse la comparaison,

# la possibilité de réutiliser les appuis existants, dont les experts se sont accordés à dire qu'elle était réaliste et pertinente, que le Conseil Départemental s'est attaché à exclure avec des arguments inadéquats ( pression sur le sol sous les appuis existants), n'a pas du tout la considération qu'elle mérite, plus encore dans le Mémoire en Réponse que dans le dossier d'enquête,

# le coût global du projet n'est pas suffisamment et régulièrement comparé à l'enveloppe prévisionnelle du Maître d'ouvrage affectée aux travaux ce qui conduit à une dérive financière indiscutable par rapport à celle-ci , et cette dérive peut encore être évitée.

Gaston MARTIN Commissaire Enquêteur

18 Septembre 2020

Page 45 Dossier N° E20000003 / 69

Avis commissaire enquêteur – enquête publique – page 34

### Avis final du Commissaire Enquêteur:

Le Conseil Départemental de l'Ain ne fournissant pas de preuve tangible de la concertation avec le public, je ne peux que penser que celle-ci n'a pas eu concrètement lieu même si le public a pu être tenu informé par voie de presse et que des réunions internes à l'Administration se sont tenues (ce qui est la moindre des choses mais ne contribue en rien à une concertation avec le public).

*Avis du commissaire enquêteur – page 16*

***En résumé je suis fermement persuadé que le projet retenu n'est pas adéquat et qu'il existe d'autres projets possibles qui répondent pleinement aux objectifs du Maître de l'Ouvrage, respectent le milieu naturel, le paysage et les contraintes réglementaires.***

Page 16 Dossier N° E20000003 / 69

*Avis du commissaire enquêteur -page 15*

***En résumé, je pense très clairement que le dossier a connu, dans sa conduite, des erreurs d'aiguillage à des dates critiques et ceci me fait dire que la décision du 17 Mars 2016 ne pouvait pas, faute de concertation et de respect des avis experts déjà émis à l'époque, conduire à un choix de projet incontestable.***

CAPEN 71 – MAI 2021



Travaux 25 septembre 2021

FNE 71 – 8 octobre 2021 –

Liens utiles : <https://www.debatpublic.fr/tribune-pas-de-transition...>

<https://cpepesc.org>

## ANNEXE N°2 – Groupe Gauche CD71 – 20 mai 2021

### Gauche 71 Assemblée départementale du 20 mai 2021

#### Question d'actualité : Construction du Pont de Fleurville par Violaine Gillet

Monsieur le Président,

En novembre 2016, dans le cadre d'un accord avec le Conseil départemental de l'Ain, nous avons pris la décision d'engager la démarche visant à une reconstruction d'un Pont permettant le franchissement de la Saône entre Fleurville et Pont de Vaux, face à la fois à la vétusté du pont existant et à la nécessité d'adapter l'infrastructure aux contraintes de desserte et de liaison de ces territoires. Cette nouvelle infrastructure était placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département de l'Ain. Financièrement, notre collectivité a par ailleurs décidé de verser 5 millions d'€ au département de l'Ain pour participer aux travaux de reconstruction.

Je veux rappeler d'ailleurs notre position à ce sujet : conscients de l'intérêt économique et de préservation des conditions de développement de ce bassin de vie, la nécessité d'un franchissement adapté au trafic routier actuel et de la desserte des territoires concernés par ce Pont ne faisaient aucun doute. Nous étions cependant très interrogatifs sur le choix de notre collectivité de verser, dès le lancement du projet, 5 millions d'€ (sur 16,6 Md€ Hors taxe) (1) sous forme de participation, ce alors que toutes les études préalables, enquêtes, avis des autorités et de la population n'étaient même pas engagées.

Nos craintes sont aujourd'hui confirmées : 5 ans après cette décision, ces 5 millions dorment encore dans les caisses de l'Ain, puisque aucun travaux n'a été engagé.

Et pour cause : depuis 5 ans, le dossier n'avance pas dans des conditions sereines. Le Pont « Jacques Chirac », puisque nous avons choisi de le dénommer ainsi, a fait l'objet de remarques importantes dans le cadre de l'avis de l'autorité environnementale et de l'avis d'enquête publique.

Ce qui a été mis en exergue, pour résumer- en citant les principales conclusions du commissaire enquêteur :  
1/ « Des doutes sur l'estimation des coûts du projet de reconstruction totale du pont : la dépense de fonds publics, n'a pas été correctement prise en considération ; les alertes à une dérive financière, présentes dans le dossier ... ne sont pas saisies et, compte tenu de l'appel d'offres de travaux qui a permis de retenir une entreprise et un coût de travaux très proche de 18 000 K€ HT, le dépassement de l'enveloppe prévisionnelle du Maître d'Ouvrage affectée aux travaux et d'ores et déjà dépassé de 20 % »

2/ « que certaines recommandations de l'Autorité Environnementale (notamment celle relative à l'étude des variantes et au choix définitif du projet retenu), n'ont pas été prises en considération, et rappelle que le diagnostic principal de cette dernière est que le projet qui a été retenu est le plus coûteux et celui qui présente l'impact le plus important sur le milieu naturel »

3/ « Après une analyse approfondie et mûre réflexion il existe d'autres solutions de franchissement, moins coûteuses, moins impactantes pour l'environnement, tout aussi esthétiques qui remplissent les objectifs du Conseil Départemental de l'Ain.

Face à cela, le Conseil départemental de l'Ain a maintenu sa position en faveur d'une reconstruction, scénario il faut le dire le plus défendu par les collectivités concernées, puisqu'elle évite un arrêt du trafic pendant la durée des travaux. (2)

Ma question est en fait de connaître la position du Département de Saône et Loire : il n'est certes pas maître d'ouvrage mais demeure, en plus d'être financeur dans une forte proportion, le second acteur le plus concerné par l'évolution de ce dossier. Sur le plan financier strictement, il serait bon de s'interroger sur les conséquences, pour notre département, du relèvement du coût de cette construction, qui dépasserait les 22 millions d'€ (3). Nous sommes surtout désireux de savoir l'avis propre de notre collectivité eu égard aux évolutions de ce dossier, et notamment vis-à-vis des contraintes environnementales et de l'impact qu'aurait cette infrastructure, telles que l'enquête publique les a mises en évidence.

(1) Dans le dossier d'enquête publique le montant du projet noté dans la convention est de 15 millions d'euros.

(2) La circulation n'est pas arrêtée pendant toute la durée des travaux mais seulement pendant une phase des travaux, qui peut être limitée dans le temps si les travaux sont bien planifiés. Circulation qui pourra emprunter les deux déviations qui peuvent être mises en place pendant cet arrêt. C'est noté dans le rapport du Commissaire Enquêteur.

(3) Plus de 22 millions TTC