



Crémieu, le 5 mars 2026

Nouveau franchissement du Rhône : 3 scénarios en lice

Les Présidents des Départements de l'Isère et de l'Ain, Jean-Pierre Barbier et Jean Deguerri, ont présenté hier l'avancée des études d'opportunité d'un nouveau franchissement du Rhône lors d'une conférence de presse. Trois fuseaux se démarquent pour fluidifier un trafic routier qui augmentera, si aucun aménagement n'est réalisé, entre 30 et plus de 100 % d'ici à 2045, en lien avec l'implantation des réacteurs EPR2 dans l'Ain.

L'implantation à venir sur le site du Bugey d'une paire de réacteurs nouvelle génération EPR2 est une excellente nouvelle pour le territoire, et la souveraineté énergétique de la France. Elle constitue aussi un enjeu majeur d'aménagement du territoire pour le Nord-Isère et l'Ain. Combinée à l'extension prévue du Pôle Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) et à la forte augmentation démographique d'un secteur qui connaît déjà un trafic dense, elle rend indispensable la réalisation d'un nouveau pont routier sur le Rhône, pour éviter une congestion aggravée, dans le futur, des ponts de Loyettes et de Lagnieu*, et de toutes les voies annexes.

Si rien n'est fait aujourd'hui, les projections sont formelles : d'ici à 2045, le trafic routier augmentera de 30 à plus de 100 % sur les voiries de ce territoire. La question à résoudre désormais, c'est : où implanter ce nouveau pont ?

Une concertation avec les maires et EPCI concernés des deux Départements le 24 novembre 2023, puis le 14 janvier 2025, ont permis l'émergence de 7 scénarios possibles. Ils ont été soumis à des études d'opportunité sous la direction commune des services des Départements de l'Isère et de l'Ain, afin d'évaluer lesquels répondaient le mieux aux objectifs retenus : fluidifier la circulation, soulager les ponts de Loyettes et de Lagnieu, préserver les centres-bourgs et centres-villes, améliorer l'accessibilité aux pôles d'activité (EPR2, CNPE Bugey, PIPA...), tout en intégrant les enjeux environnementaux, et les délais de réalisation contraints. En effet, l'objectif est de mettre en service ce pont au moment du pic du chantier de construction des EPR2 fin 2034.

A l'appui de ces études, les 3 scénarios qui se démarquent sont les scénarios à proximité du pont de Loyettes assurant les meilleures liaisons directes entre le Nord-Isère et les secteurs de l'EPR2 et de la plaine de l'Ain : le scénario « G » entre Anthon et Loyettes, et les scénarios A et D en amont du pont de Loyettes, avec un contournement de Saint-Romain-de-Jalionas. Ce sont encore des fuseaux, les tracés des routes et l'emplacement du pont ne pouvant être précisés à



ce stade des études. Cette nouvelle avancée a été présentée le 15 janvier dernier aux maires et aux Présidents des EPCI. Le coût est estimé, à ce stade, à 40 M€ pour les scénarios A et D, et entre 65 et 85 M€ pour le scénario G.

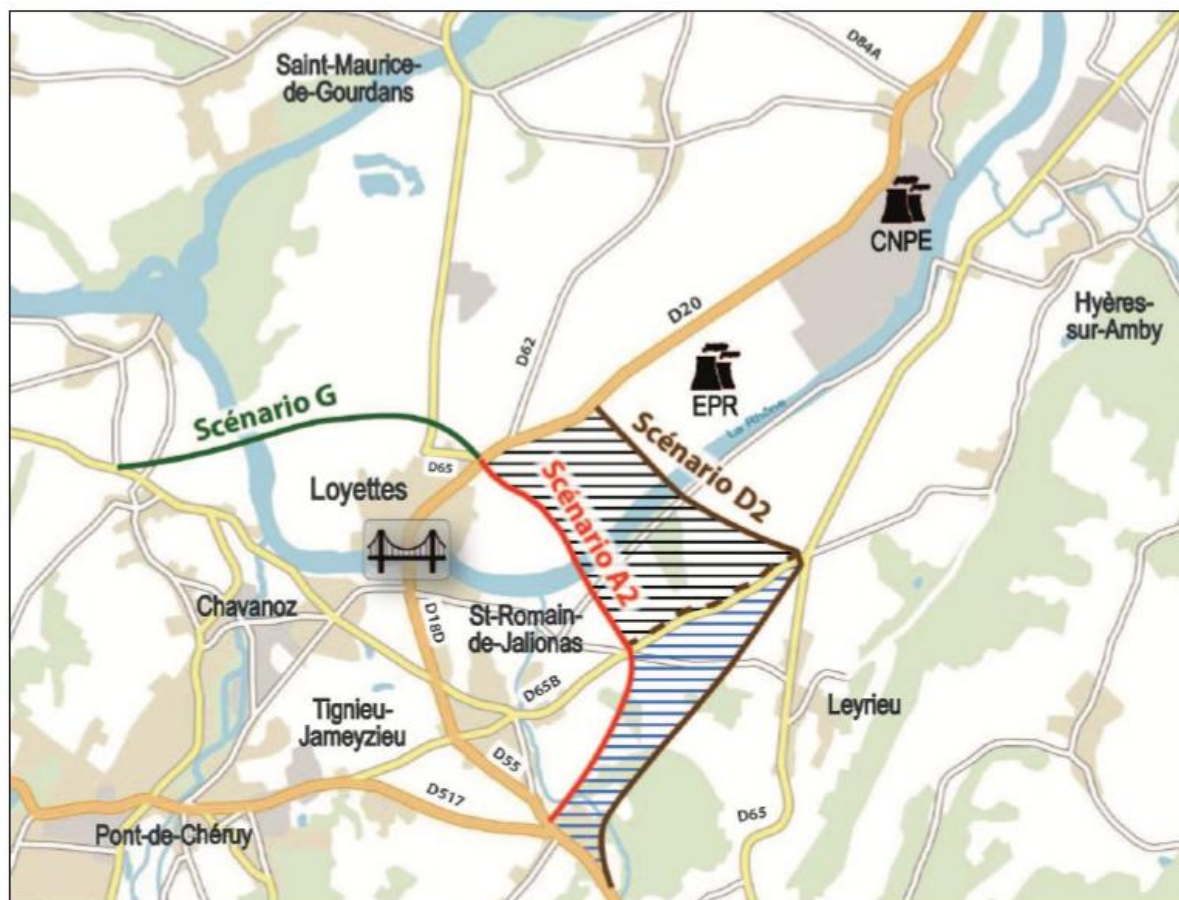
Les résultats des études de faisabilité de ces scénarios pourront être connus début 2027, permettant de retenir le meilleur scénario possible, ce qui donnera ensuite lieu à une concertation publique, avant la poursuite des études sur la variante retenue et l'enquête publique. Le choix final devra répondre aux meilleures exigences techniques, environnementales et financières.

En parallèle, et afin d'adapter l'infrastructure aux besoins, les Départements de l'Isère et de l'Ain ont décidé conjointement de réaliser d'importants travaux de rénovation du pont de Lagnieu, le pont de Loyettes étant actuellement le seul ouvrage ouvert aux convois exceptionnels (plus de 40 tonnes). Il s'agira donc de renforcer l'ouvrage afin d'augmenter les tonnages autorisés et élargir le tablier pour sécuriser les modes actifs, et en particulier permettre à la Via Rhôna de traverser le Rhône à ce niveau. Ces travaux seront programmés pour limiter l'impact sur les conditions de circulation dans un secteur congestionné, avec une coordination à examiner avec tous les chantiers de voirie dont le futur franchissement en aval du Rhône. Ils sont estimés à hauteur de 5 M€, pris en charge à part égale entre les deux Départements, et devraient se finaliser en 2029.

* Pont de Loyettes : 14 300 veh./jour avec 6,5 % de poids lourds actuellement. Projection 2045 sans travaux réalisés : + 30% avec 17 000 veh./jour

Pont de Lagnieu : 14000 veh./jour avec 5,5 % de poids lourds. Projection 2045 sans travaux réalisés : + 41 % avec 19 300 veh./jour

« Cette zone géographique, à cheval entre l'Ain et l'Isère, va connaître dans les années qui viennent, un très fort développement économique. C'est une excellente nouvelle pour nos territoires : ces projets sont porteurs d'activité et d'emplois et attestent d'un dynamisme certain ! Ils nécessitent dès lors d'être accompagnés d'aménagements routiers aujourd'hui pour anticiper le trafic qu'ils généreront demain. Un projet d'une telle envergure nécessite un travail conjoint avec les élus locaux et les instances partenaires, c'est notre conviction. Nous sommes pleinement mobilisés pour avancer ensemble vers la meilleure solution pour les habitants du territoire », déclarent les Présidents des Départements de l'Isère, Jean-Pierre Barbier, et de l'Ain, Jean Deguerri.



Contacts Presse

Claire Martin : 06 86 69 98 01 - claire.martin@isere.fr

Céline Moyne-Bressand : 07 85 57 56 38 - celine.moyne-bressand@ain.fr