



ENQUÊTE PUBLIQUE INSPIRA - Juin 2018.

Avis de l'Association Sauvons Notre Futur.

- 1 - Eau : Risques inondations, Eaux pluviales, Prélèvements nappe.
 - 2 - Qualité de l'air.
 - 3 - Trafic.
 - 4 - Conclusion.
-

1 - Eau.

a - Risques d'inondations.

- Les crues simultanées de la Sarne et du Dolon ont montré l'impact de la réalisation du canal : les crues ne se répandent plus dans la plaine de Sablons jusqu'à la confluence avec le Rhône et les hauteurs d'eau entre le canal et la voie ferrée sont plus élevées qu'auparavant. Ce phénomène a entraîné la création du bassin d'écrêtement de La Fontanaise pour protéger les parties aval de ces cours d'eau. Les données pluviométriques de Ville-sous-Anjou expliquent parfaitement les niveaux des débits auxquels on peut s'attendre pour la Sarne et le Dolon (172 mm sur 24 h pour un retour de 100 ans).

- Tous les experts sont d'accord sur l'impact du dérèglement climatique, à savoir, une augmentation de la fréquence et de la violence des phénomènes extrêmes, dont les pluies. Une référence millénale serait donc souhaitable.

[Cliquez pour retourner à l'article](#)

- Outre l'impact visible en surface du canal sur l'écoulement des crues, les conséquences sur la hauteur de la nappe d'accompagnement des cours d'eau sont plausibles : le risque de remontée de nappe devrait donc être pris en compte.

- Le risque d'embâcles sur le Dolon devrait être pris en compte : on trouve en amont des secteurs d'assèchement de la rivière avec envahissement par la végétation. Les risques se trouvent à deux niveaux :

* au pont du chemin de fer avec, dans le cas d'un blocage important, le risque de détournement des eaux le long de la voie ferrée au nord du cours d'eau. Cet apport d'eau se retrouverait en cumul des apports de la Sanne à la hauteur du pont de la RD 1082.

* Au pont CNR, à la jonction Dolon/contre-canal : un blocage lié aux embâcles aurait un effet sur la hauteur d'eau entre canal et voie ferrée jusqu'au moins la RD 1082.

À notre avis, le risque inondation est sous-évalué dans le projet. Des contraintes plus importantes devraient être appliquées sur les constructions futures de la zone, en particulier sur la hauteur de plancher par rapport au sol et en priorité pour les installations de fabrication et de stockage (qui plus est en présence de matières dangereuses).

b - Eaux pluviales.

Le choix de la station de Lyon Bron comme référence de précipitation nous paraît totalement inapproprié pour la gestion des eaux pluviales sur le site : 83,2 mm en 24 h pour un retour de 30 ans à Bron alors qu'à Ville-sous-Anjou nous avons, en 24 h, 124 mm pour un retour de 20 ans et jusqu'à 171 mm pour un retour de 100 ans.

Nous considérons donc que le risque « eaux pluviales » est largement sous-évalué. Ce qui entraîne un sous-équipement dangereux des réseaux d'évacuation des eaux pluviales.

c - Prélèvements dans la nappe.

80 000 m³/jour de prélèvement possible : un chiffre inexpliqué et en totale contradiction avec les conclusions de l'étude « nappe » réalisée par le SMIRCLAID. Cette étude qui nous paraît très sérieuse après analyse, préconise un maximum de 20 à 25 000 m³/jour.

[Cliquez pour retourner à l'article](#)

Elle est d'autant plus fiable qu'elle est indépendante des acteurs du projet INSPIRA : aménageurs et industriels.

Il est nécessaire que la consommation d'eau soit un des critères déterminant dans le choix des industries à venir sur le site.

2 - Qualité de l'air.

Nous renouvelons notre demande d'installation d'une station fixe et continue de mesure de la qualité de l'air de type industriel (COV à minima) en plus des mesures courantes comme les particules, les oxydes d'azote, l'ozone ...

Cette station doit être installée au sud du site et le plus vite possible afin d'avoir un niveau de référence avant l'installation des industries.

Notre secteur a déjà une qualité de l'air médiocre en raison de la concentration des activités industrielles et l'importance du trafic routier.

Nous avons bien noté que la qualité de l'air sera déjà fortement dégradée à moyen terme, quelles que soient les industries présentes dans le futur, par la seule augmentation du trafic routier.

La population impactée ne se limite pas à de petits secteurs (gare de Salaise, zone proche sur Chanas) mais aussi à tout l'est des zones habitées de Sablons, et au sud, aux quartiers des Grandes Granges, de Champ Peyraud et le nord de la commune de St Rambert. L'impact de la pollution liée à la circulation concerne l'ensemble de la commune de Sablons, puisque à long terme ce sont la RD4 et la RD1082 qui voient la plus importante évolution de trafic.

3 - Trafic.

Alors que depuis des dizaines d'années, les communes réalisent ou ont réalisé des évitements de leur centre-ville, chez nous c'est l'inverse qui se passe.

Il est urgent de programmer une déviation de la circulation Est-Ouest : le pont de Sablons/Serrières sur le Rhône ne pourra pas absorber les augmentations de trafic prévues.

À l'entrée est de la RD 1082, il est prévu, à l'horizon de 2035, un trafic équivalent à celui de la N7 (26600 véhicules), là aussi, c'est impossible en l'état.

En attendant d'autres solutions, nous ne pouvons que proposer un changement au

[Cliquez pour retourner à l'article](#)

niveau du rond-point de Chanas, à savoir : un accès direct à 2 voies, spécifique à INSPIRA, à partir du rond-point de Chanas. Cela en aménageant l'ancien pont du chemin de fer à l'image du nouveau pont récemment construit.

Pour les « déplacements doux », les cyclistes en particulier : tout est à réaliser, tant sur les passages à créer que leur sécurisation : avec l'intensification de la circulation, il faut être un peu inconscient pour oser passer sur les ponts franchissant le canal.

Quant à la multi modalité mise en avant dans le projet, nous constatons que c'est la route qui sort largement vainqueur. Il est à souhaiter que le fret ferroviaire, en constante régression depuis 10 ans, redevienne une alternative de déplacement performante. C'est aux représentants de la population, quel qu'ils soient, de convaincre l'état de favoriser et améliorer le ferroviaire aux dépens des lobbies routiers, autoroutiers et pétroliers.

4 - Conclusion.

Notre Association ne peut que s'opposer au projet tel qu'il est proposé.

Des améliorations notables sont à apporter dans les trois domaines que nous avons évoqués : l'eau, l'air et le trafic.

Le Président : Jean-Claude Girardin.

22 Quai du Rhône - 38550 Sablons

sauvons-notre-futur@orange.fr

<http://www.sauvons-notre-futur.com>

[Cliquez pour retourner à l'article](#)