



L'ECHO RHODANIEN



Le journal de l'Alliance des Rhodaniens

Pour une vision globale de
l'entité fluviale Rhône-Saône



Alliance des
Rhodaniens

Siège : 1 bis, rue de Dole
69007 LYON

n° 58 - octobre 2020

Sommaire

- Page 1 ➤ Le mot du président
- Page 2 ➤ Impact de la crise sanitaire sur le trafic
- Page 3 ➤ Prolongation de la concession CNR
- Pages 4 à 6 ➤ Qu'est-ce que la GEMAPI ?
- Page 6 ➤ La Saône, véloroute des Vosges à la confluence
- Page 7 ➤ Cap sur le Rhône poursuit et amplifie son action
- Page 8 ➤ Programme des activités - adhésions - contacts.



LE MOT DU PRÉSIDENT

Q

uel impact de la crise du Covid19 sur le trafic fluvial Rhône-Saône ?

Ce vent mauvais a brutalement bloqué le voilier de l'Alliance des Rhodaniens depuis mars : c'est ainsi que notre projet de croisière sur le Rhône pour juin 2020 est devenu un projet pour juin 2021.

Plus généralement, l'épidémie a bien ralenti l'ensemble de la navigation Rhône-Saône, dont l'activité globale semble toutefois reprendre rapidement comme le montrent les éléments communiqués aimablement par la direction régionale de *Voies Navigables de France* (Aline Martin et Rachid Bioud), qui font l'objet du premier article de cet Echo.

Si l'été et l'épidémie nous ont un peu éloignés les uns des autres, espérons que notre **assemblée générale du 10 octobre à Chatenoy-en-Bresse** sera l'occasion d'heureuses retrouvailles entre nous pour un nouveau départ, même à petite vitesse et avec la prudence qui s'impose !

Michel Raffin

La crise du Covid 19 : quel impact sur le trafic ?

- **Pour les trafics passagers, l'impact est majeur.**

Dès le 16 mars, les mesures de confinement ont stoppé toute activité pour les transports de personnes sur les fleuves.

Les réservations pour les groupes se sont vues appliquées une clause exceptionnelle par ordonnance du 25 mars afin de préserver la trésorerie des agences de voyages, dont les opérateurs de bateaux à passagers. En effet, par dérogation au droit commun sur les annulations pour cas de force majeure, le voyageur conserve l'acompte versé par le client durant 18 mois au titre d'un avoir, sauf à ce que ce même client accepte de réserver un report de prestation qui doit lui être proposée dans les mêmes conditions de service et de tarif.

Avec le déconfinement progressif et encore incertain, les bateaux promenades et les bateaux restaurants ont pu reprendre à bas régime, avec le respect des mesures barrières contre le virus, c'est-à-dire avec une clientèle seulement française de particuliers et de petits groupes. L'avenir est par contre sombre pour l'événementiel de groupe.

S'agissant des paquebots, sur les 25 bateaux présents sur Rhône Saône, 10 ont repris très partiellement au cours de l'été, 5 prévoient des croisières à partir de septembre, et 10 ont annoncé une année blanche et restent à quai jusqu'à l'année prochaine.

Par contre, les bateaux de location habitables ont pu sauver leur saison grâce à une présence accrue de la clientèle française, notamment sur la petite Saône qui n'a pas souffert du manque d'eau, contrairement aux canaux.

- **Pour le fret, la réduction des flux est intervenue dans un contexte déjà détérioré mais laisse espérer un caractère temporaire pour la plupart des trafics.**

D'avantage que la crise sanitaire du Covid19, c'est une grave avarie sur la porte aval de l'écluse de Sablons un mois avant le confinement qui fut le principal élément perturbateur. Outre la destruction d'un bateau-citerne, fort heureusement sans conséquence pour l'équipage et l'environnement, il fallut 40 jours du 18 février au 28 mars pour vider les cuves de l'épave, la retirer et changer la porte de l'écluse, ce qui provoqua un arrêt de navigation très visible sur les courbes de trafic communiquées par VNF.

Auparavant déjà, en janvier, les grèves au port de Marseille-Fos contre la réforme des retraites avaient déjà beaucoup perturbé le début de l'année.

De plus, la crise sanitaire en Chine avait aussi réduit le trafic conteneurisé des produits importés.

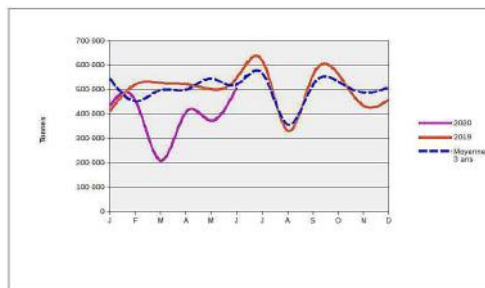
Dès la réouverture de l'écluse de Sablons le 28 mars, le trafic rhodanien de fret a pu reprendre, mais avec un mode ralenti par une demande de chargeurs en fonctionnement perturbé. Par rapport à 2019, les tonnages transportés par eau sont demeurés nettement inférieurs durant tout le mois d'avril (- 6% à - 30% selon les semaines). Début mai, on retrouva cependant des valeurs comparables à celles de l'année précédente, grâce à la filière céréalière : il fallait vider les silos de Saône pour l'export via Fos-sur-Mer avant la récolte de l'été. Ces trafics de descente se trouvèrent équilibrés par les flux d'import d'engrais ou de papier. De plus, la filière bois utilise largement le mode fluvial cette année encore, notamment au départ de Villefranche-sur Saône.

Après un repli fin mai, le tonnage transporté a augmenté encore début juin avec des flux supérieurs à ceux de la même période pour 2019, jusqu'à la fin du flux temporaire céréalière.

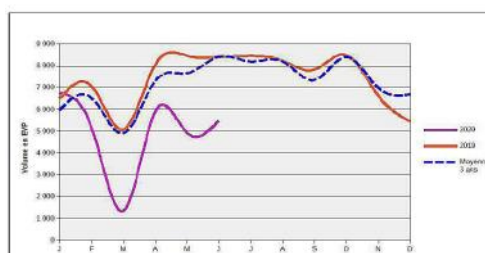
Mais il n'en va pas de même pour le trafic conteneurisé, très impacté par la crise du Covid 19 en raison de la désorganisation des échanges internationaux. Avec 29 600 EVP, le 1^{er} semestre 2020 enregistre une chute de trafic fluvial conteneurisé de 32% par rapport à 2019.

Globalement, si le trafic fret fluvial total a été beaucoup plus résilient que le trafic passagers, il connaît une baisse de 21% du 1^{er} semestre 2019 au 1^{er} semestre 2020.

Evolution mensuelles des tonnages transportés et comparaison 2020/2019



Evolution mensuelle du trafic de conteneurs en EVP (2020/2019)



Le processus d'instruction pour le projet de prolongation de la concession de la CNR jusqu'en 2041 se poursuit.

Nous ne sommes pas encore à la décision d'approbation, espérée de la part du Conseil d'Etat au printemps 2021.

Depuis la concertation préalable avec garant menée par l'Etat en 2019, à laquelle nous avons participé, la réponse de l'Etat était intervenue.

Elle avait appelé une réaction un peu vive de notre conseil d'administration du 4 janvier 2020 sur la captation d'une redevance sur le chiffre d'affaires de CNR que nous estimons confiscatoire (voir Echo Rhodanien n°57). Puis est paru le 8 juillet l'avis de l'autorité environnementale suivie les 11, 12 et 13 août de rencontres avec le public à Valence, Arles et Bollène. Sont attendues désormais de nouvelles consultations sur le projet révisé en fonction des remarques formulées. Après ces longues palabres, c'est seulement en janvier 2021 que le Conseil d'Etat devrait être saisi par le Gouvernement pour trancher.

Au vu du bilan des échanges conduits en août avec le public (en ligne sur le site internet de la prolongation de la concession), **on peut retenir quelques idées forces :**

- **La justification juridique de la prolongation de la concession de 18 années supplémentaires au-delà du terme de 2023.**

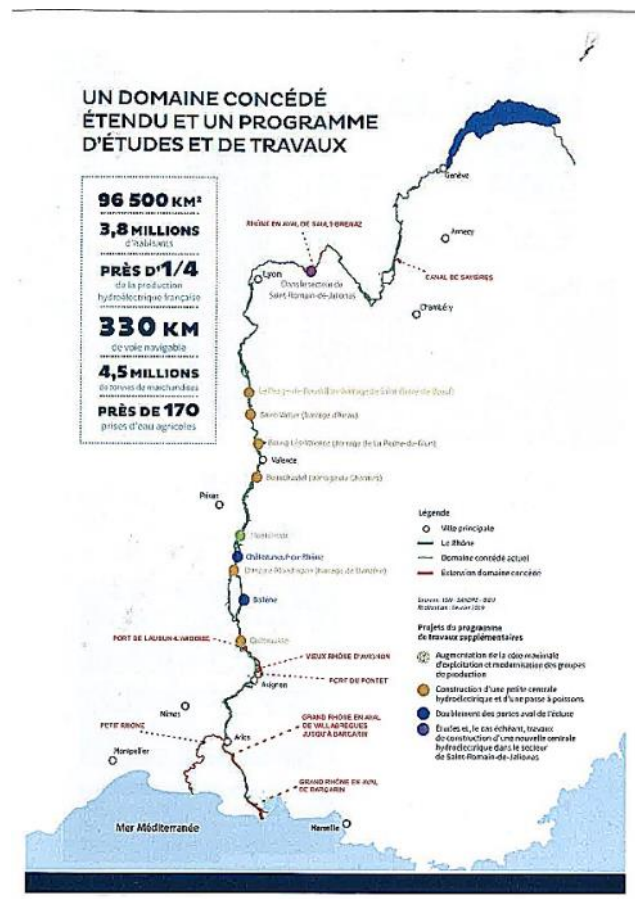
Comme pour la majorité des concessions impliquant la construction d'aménagements, celle accordée par l'Etat à la CNR avait été établie sur 75 ans à compter de la mise en service du premier ouvrage (Génissiat, 1948), c'est-à-dire jusqu'en 2023. Le droit des concessions pose en effet le principe d'une durée déterminée de façon à dégager un juste retour des capitaux investis. Or l'Etat et la CNR considèrent qu'en raison du régime d'exploitation mixte avec EDF qui a été imposé à CNR jusqu'en 2001, les dispositions prévues à l'origine n'ont pas pu être respectées au titre de 75 années pleines et entières, notamment pour ce qui regarde les revenus tirés de l'exploitation. Les calculs ont reporté de 1948 à 1966 l'initialisation de la date moyenne de démarrage de l'ensemble des ouvrages. Et par voie de conséquence il faut reporter l'échéance de la concession à 2041.

- **Un engagement de neutralité économique pris auprès de la Commission Européenne.**

Ceci implique pour CNR de réaliser des bénéfices de façon modérée pour ne pas constituer une aide d'Etat. C'est ainsi que l'Etat réclame sa redevance sur le chiffre d'affaires, ce à quoi notre association objecte qu'il faut en orienter prioritairement la recette vers les usages du Rhône.

- **Un engagement de CNR sur de nombreux projets durant les 18 ans à venir** (étude et construction éventuelle d'un ouvrage près de St. Vulbas / St. Romain-de-Jalionas sur le Haut-Rhône, petites centrales hydroélectriques, portes aval d'écluses, modernisation des usines hydroélectriques,...) sur un domaine concédé accru de 80 km linéaires et 3000 ha. (Voir carte jointe)

- **Des missions d'intérêt général sur les territoires via des plans quinquennaux dits plans 5 Rhône engageant 160 M€ de crédits par période de cinq ans.**



M.R.

La GEMAPI, qu'est-ce que c'est ?

On attend encore le *choc de simplification* entre Génissiat et Sault-Brenaz

par Gilbert Mergoud

Dans le n° 52 de l'Echo Rhodanien, en juillet 2017, nous avons évoqué, de manière succincte, voire énigmatique, la compétence GEMAPI.

Dans la présente édition, nous vous proposons de faire un rappel de ce qu'est cette compétence et un point de sa mise en œuvre un peu plus de deux ans après sa création au 1^{er} janvier 2018.

• Rappel du contexte

La compétence GEMAPI (GEstion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations) a été instituée par la loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles) du 27 janvier 2014. Cette loi a profondément modifié le paysage institutionnel dans le domaine de l'eau en attribuant cette nouvelle compétence, exclusive et obligatoire, aux communes et établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre à partir du 1^{er} janvier 2018.

La compétence GEMAPI répond au besoin de replacer la gestion des cours d'eau au sein des réflexions sur l'aménagement du territoire en fournissant les outils juridiques et financiers nécessaires pour son exercice. Dans ce cadre, plus aucun territoire ne doit être orphelin de gestion de ses milieux aquatiques.

L'idée initiale, généreuse, était que le *bloc communal* puisse aborder de manière conjointe la prévention des inondations et la gestion des milieux aquatiques (*gérer les ouvrages de protection contre les inondations, faciliter l'écoulement des eaux, notamment par la gestion des sédiments, gérer les zones d'expansion des crues, gérer la végétation dans les cours d'eaux et leurs abords immédiats*) et l'urbanisme (*mieux intégrer le risque d'inondation et le bon état des milieux naturels dans l'aménagement de son territoire et dans les documents d'urbanisme*).

La réforme visait également à conforter la solidarité territoriale, le risque d'inondation ou les atteintes à la qualité des eaux ne connaissant pas les frontières administratives. Elle encourage le regroupement des communes ou des intercommunalités au sein de structures dédiées ayant les compétences techniques et les capacités financières suffisantes pour exercer une gestion à la bonne échelle hydrographique, lorsque le bloc communal ne peut pas les assumer seul à l'échelle de son territoire.

• Dans les faits sur l'axe Rhône

Prenons l'exemple du secteur *Haut-Rhône*.

Ce secteur avait été identifié par l'Etat et l'Agence de l'Eau comme prioritaire, avec des enjeux forts sur le tronçon Génissiat / Sault-Brenaz. Le SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau) avait plaidé pour un exercice de la compétence GEMAPI à l'échelle des bassins



Le Rhône et le lac du Bourget



Brangues, février 1990

versants, et pour le cas des fleuves, à une échelle hydrographiquement cohérente (amont / aval, rive droite / rive gauche) en s'appuyant sur les syndicats de bassins versants existants.

Le SHR (Syndicat du Haut-Rhône) semblait pouvoir répondre à l'ensemble de ces critères de cohérence sur le tronçon identifié par le SDAGE, puisque, depuis sa création en 2003, il a pour objet de préserver et restaurer le bon fonctionnement des milieux aquatiques, prévenir les inondations et assurer la gestion intégrée de l'eau du Rhône et d'une partie de ses affluents sur les communes riveraines entre Seyssel et le pont de Groslée, sur les deux rives.

Et c'est donc tout naturellement que les communautés de communes riveraines du fleuve (Bugey Sud, Grand Lac, Pays Bellegardien, Usses et Rhône, Val Guiers, Vals du Dauphiné, Yenne) se sont tournées vers le SHR pour lui confier l'exercice de cette nouvelle compétence. Toutes : pas tout à fait, puisque les Balcons du Dauphiné, bien qu'ayant sur leur territoire une vaste zone d'expansion des crues du Rhône avec la plaine de St Benoit, Brangues, le Bouchage et les Avenières, bien qu'ayant également une grande partie de la Réserve Naturelle Nationale du Haut-Rhône Français (gérée par le SHR), ont fait le choix d'exercer en direct cette compétence, ignorant de facto la notion de cohérence hydrographique.

On le voit à la lecture de l'expérience *Haut-Rhône*, le *choc de simplification* promis il y a quelques années n'est pas pour demain !

- **Le SHR dans tout cela : quels rôles lui ont confié ses adhérents ?**

- **La gestion des milieux aquatiques**

Le SHR œuvre à la restauration écologique des milieux aquatiques de son territoire, notamment le Rhône, avec des projets de restauration morphosédimentaire du chenal et des îlots. Il gère environ 100 ha de zones humides avec la mise en place de projets liant agriculture et Biodiversité. Le SHR est aussi animateur des sites Natura 2000 *Forêts alluviales et îlots du Haut-Rhône*.

- **La Réserve Naturelle Nationale du Haut-Rhône français**

Le SHR est gestionnaire de la Réserve Naturelle Nationale du Haut-Rhône français (plus grande réserve alluviale de France – 1707 ha). La rédaction du plan de gestion est en cours de finalisation. La priorité a été mise sur la signalisation du périmètre et sur la rencontre avec les acteurs du territoire afin de présenter la réglementation liée au décret de création de la réserve, et pour mieux connaître les usages et attentes de chacun.

- **La gestion des digues du Haut-Rhône**

En 2013, le SHR a mené une étude historique et juridique sur des digues dites *orphelines* qui intéressent pourtant la sécurité publique. En 2016, elle est suivie d'une *Étude préalable à la gestion des digues du Haut-Rhône* permettant une connaissance fine de l'état de ces ouvrages. La dernière étape consiste aujourd'hui à réaliser une modélisation hydraulique de la dynamique de crue au droit des digues, pour évaluer précisément leur efficacité, identifier les enjeux présents dans la zone protégée, définir et hiérarchiser les travaux à effectuer selon les engagements des collectivités membres. Cette étape est décisive pour le classement réglementaire des ouvrages.

- **La réduction de la vulnérabilité du territoire aux inondations**

Le SHR a engagé avec ses adhérents une démarche de réduction globale de la vulnérabilité aux inondations. Cette démarche, *REVITER*, vise notamment à établir un diagnostic de la vulnérabilité globale du territoire à l'inondation : exposition des enjeux aux crues du Rhône, identification des thématiques et enjeux sectoriels prioritaires (habitat, équipements publics, entreprises, réseaux, agriculture...). Elle vise également à construire,

Le seuil des Molottes, commune des Avenières



en concertation avec les acteurs concernés, un plan d'action opérationnel de réduction de la vulnérabilité, en faisant ressortir des actions réalistes, adaptées aux enjeux pour réduire les différentes sources de vulnérabilité.

- La sensibilisation et l'éducation à l'environnement.

La mise en œuvre de projets écologiques partagés par les habitants passe par l'information et le partage des connaissances. L'objectif est de renforcer l'assimilation des enjeux environnementaux du territoire,



Repères d'inondation à
St. Sorlin - en - Bugey

des services rendus par les milieux aquatiques et les espèces qui y vivent. À travers un appel à projets adressé aux écoles primaires et collèges du territoire, le SHR participe chaque année à la sensibilisation d'environ 800 élèves, qui bénéficient d'animations réalisées par des structures spécialisées. Le grand public n'est pas non plus en reste, avec des visites de sites naturels à la belle saison et des chantiers participatifs.

- La prévention des inondations et la culture du risque

Aujourd'hui, la forte mobilité des personnes entraîne une érosion de la mémoire locale. Les nouveaux habitants ignorent souvent le risque ou ont une réelle difficulté à imaginer les impacts d'une inondation. Le SHR a souhaité développer et pérenniser la conscience du risque en identifiant et en signalant les hauteurs d'eau atteintes lors des principales inondations

connues sur le territoire. De nombreux sites publics fréquentés ont donc été équipés de repères de crues. Par ailleurs, des actions de sensibilisation *active* ont été testées en 2019 afin de préparer les habitants à être des citoyens acteurs de la gestion d'une crise d'inondation.



Tout savoir sur la GEMAPI

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files>

La Saône, véloroute des Vosges à la confluence lyonnaise

Dès le Néolithique, la Saône était une voie de passage. Un chemin de halage fut aménagé progressivement dès le 17^e et conforté dans la première moitié du 19^e, avant la mise en place des barrages à aiguilles puis des barrages de la Saône au grand gabarit. L'emprise de ce chemin de halage est aujourd'hui reprise comme piste cyclable permettant de relier Trèves, sur la Moselle, à Lyon où elle rejoint la Viarhona. C'est la véloroute V50 qui joint les deux capitales des Gaules qui s'étaient succédées au 3^{ème} siècle. Elle jouxte d'ailleurs sur une moitié de son parcours une ancienne voie romaine.

Sur le tronçon de Mâcon à Lyon, depuis 2018, les collectivités riveraines conduisent des études techniques préalables aux travaux d'aménagement. La communauté de communes *Dombes*

Saône Vallée (Trévoux) y joue un rôle moteur : son *Pays d'Art et d'Histoire* s'est ainsi associé à la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour encadrer une étude patrimoniale entre Mâcon Sud et Masioux conduite par le cabinet *Art2 Conseil* (Elisabeth Dandel). Les points remarquables appartenant au périmètre de ce *Pays d'art et d'histoire* sont fort instructifs (cf. site internet de *Trévoux Dombes Saône Vallée Pays d'Art et d'Histoire* sous la rubrique *Focus sur le patrimoine au fil de la Saône*).

Véronique Gamon, responsable Economie et Tourisme à la Communauté de communes, nous précise l'état d'avancement du projet de la véloroute 50

>>> **suite page 8**

Cap sur le Rhône poursuit et amplifie son action



Le réseau de partenaires **Cap sur le Rhône** se développe depuis 2008. Il rassemble des musées, des sites naturels et patrimoniaux proches de Rhône et Saône, pour une médiation sur le fleuve.

A-t-il été dopé ? Il connaît en effet actuellement une activité débordante.

Son site Internet est devenu une référence incontournable sur les patrimoines rhodaniens, et chacun est donc invité à s'y plonger.

De nouveaux projets sont en chantier :

1. Collection fleuve : tous au cinéma !

Des vidéos en cinéma d'animation de courte durée appelées *capsules* qui racontent le Rhône et la Saône.

Ce projet intitulé *Collection fleuve* se déroule dans le cadre d'un partenariat avec les lycéens en formation *transport fluvial* du lycée des Catalins à Montélimar et avec des étudiants du Bachelor Animation 2D de Bellecour Ecole à Lyon.

Il s'agit de croiser création, imaginaire et connaissances sur le fleuve à l'intention du grand public et des publics scolaires. Une soirée de présentation est prévue le jeudi 26 novembre à Lyon avant diffusion par tous canaux possibles ; ce projet a reçu le soutien de la DRAC Auvergne-Rhône-Alpes, de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, de l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée-Corse et de la Compagnie Nationale du Rhône.



2. Dans les courants du fleuve : à vos crayons !

Cap sur le Rhône organise à l'attention de tous, d'une part des ateliers d'écriture et d'autre part un concours d'écriture de fin 2020 à juin 2021. Il est possible de participer à l'un ou à l'autre ou aux deux.

Il s'agit de s'interroger, témoigner, imaginer, se représenter, écrire de nouvelles histoires en s'appropriant les courants du fleuve, notamment en matière de transition écologique, ceci toujours avec des mots, en suscitant autant d'occasions de croiser la connaissance du fleuve avec le sensible et l'intime.

- Les ateliers d'écriture

Ce sont une vingtaine d'ateliers d'écriture qui seront organisés avec les sites acteurs du réseau, dans des médiathèques ou des lycées. Après un temps d'acculturation sur le fleuve, chaque groupe de 10 à 15 personnes, accompagné par un auteur littéraire, aura quelques heures pour développer sur le papier l'imaginaire et la réflexion.

- Le concours d'écriture

Le règlement est en cours de préparation d'ici fin 2020. Il est ouvert à deux catégories, lycéens et adultes. Il s'agit de croiser les mondes de la littérature et du fleuve.

Le projet *Dans les courants du fleuve* est soutenu par la DRAC Auvergne-Rhône-Alpes, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et EDF.

Cap sur le Rhône

<https://www.capsurlehone.fr>

Michel Raffin

>>> suite de la page 6

Cette véloroute est tout d'abord un voyage à vélo au bord de l'eau, du Luxembourg à Lyon ; un itinéraire pour les curieux, les gourmands et les amoureux du bien-vivre et des belles rencontres.

Inscrite au schéma national des Véloroutes Voies Vertes, elle est désormais appelée la Voie Bleue, Moselle Saône à vélo. Elle relie au nord, la commune d'Apach, à la limite de la frontière luxembourgeoise, à la confluence à Lyon pour se connecter ensuite à la ViaRhôna. Plus de 700 km d'itinéraire dont la particularité est de longer intégralement des cours d'eau : la Moselle, le canal de l'Est (des Vosges) puis la Saône (la petite et la grande Saône). Le comité d'itinéraire constitué en 2018 comprend 29 partenaires publics (régions, départements, métropole, agglomérations, communautés de communes) et le chef

de file coordonnateur est le département de la Haute Saône.



Près de 80 % de l'itinéraire sont aujourd'hui aménagés pour les vélos. Le secteur Mâcon Lyon avec son chemin de halage situé sur la rive gauche (côté Ain et Métropole de Lyon) présente un certain nombre de discontinuités notamment sur la portion Grièges – Massieux qui devrait être traitée dans les deux à trois ans. Une partie importante de ces travaux devrait être achevée avant fin 2020 : reprise du chemin de halage sur certaines portions, traitement des ruptures cyclables, mise en place d'itinéraires alternatifs le cas échéant, pose de la signalétique de l'itinéraire et d'éco-compteurs.

Michel Raffin

PROGRAMME DES ACTIVITÉS

A vos agendas !

➔ **samedi 10 octobre à 9 heures 30 : assemblée générale de l'Alliance des Rhodaniens à Châtenoy-en-Bresse.**

➔ **du mercredi 9 juin au lundi 14 juin 2021 : croisière sur le Rhône avec CroisiEurope. Report du projet 2020 annulé pour raisons sanitaires ; inscriptions prises, mais toute nouvelle personne intéressée est invitée à se faire connaître rapidement.**

Adhésions

Individuels :	36 €
Couples :	56 €
Associations et collectivités locales de moins de 2000 habitants :	60 €
Collectivités locales ou groupements de communes de plus de 2000 habitants :	100 €
PME, chambres consulaires :	100 €
Grandes entreprises :	300 €

Contacts

Siège :

Alliance des Rhodaniens

1 bis rue de Dole - 69007 Lyon

Téléphone : 06 23 74 40 08

Courriel : contact@alliance-des-rhodaniens.com

Site Internet : alliance-des-rhodaniens.com

Section Lémanique :

Hélène de Morsier – 12 rue du Perron – CH 1204 Genève

tél. 00 41 22 311 71 43 / 00 41 21 824 11 77

Section Haut – Rhône :

Patrick Blondet – 74910 Bassy — tél. 04 50 56 21 99

Section Gard – Vaucluse – Pays d'Arles :

Marie-Noëlle Lesné – 13 boulevard Salvador Allende 13200 Arles,

tél. 06 07 50 55 17