



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° 61 - mars 2023

Sommaire

- Page 1 ➤ Le mot du président.
- Pages 2,3,4 ➤ Le Plan 5 Rhône de la CNR.
- Pages 4 ➤ Nous les Fleuves : une Exposition au Musée des Confluences.
- Page 5 ➤ Une navigation difficile pour longtemps sur le Danube.
- Page 8 ➤ Programme des activités.
- Adhésions.
- Contacts.

www.alliance-des-rhodaniens.com
Sur le site Internet : le passé, le présent
et les projets de notre association

LE MOT DU PRÉSIDENT



Le récent voyage d'étude d'octobre 2022 en Bavière a montré combien la liaison interbassin Rhin-Danube à grand gabarit ne serait pas aujourd'hui trentenaire sans une gestion de l'eau remarquable, avec la constitution d'immenses lacs réservoirs alimentés par pompage dans le Danube et l'Althmühl et si utiles à la biodiversité et à l'agriculture. Mais aurait-on réalisé aujourd'hui cet axe relativement bien fréquenté par les paquebots - hors crise sanitaire et à la belle saison - mais peu par les bateaux de commerce?

Il est vrai que plus à l'Est le Danube demeure difficile à naviguer lors des étiages cependant aujourd'hui de plus en plus longs, et que son aménagement est complexe à faire aboutir. Sans la crue de 2013 qui a mobilisé les populations pour réclamer des mesures de prévention, il est peu probable qu'on ait initié les travaux actuels. Des travaux surtout de creusement de casiers d'expansion des eaux sur le Danube bavarois, dont le relèvement de 20cm du tirant d'eau ne constitue de fait qu'un sous-produit, comme nous l'a expliqué sur place M. Waneck de la WSV.

De tout cela nous reparlerons lors de notre soirée bilan du voyage bavarois le 17 mars prochain...

En attendant le voyage d'étude suivant fin mai à la découverte de la Basse Seine à l'aval de Paris, il convient de nous arrêter dans le présent Echo Rhodanien sur notre Rhône où viennent d'être relancées deux dynamiques collectives engagées jusqu'en 2027 au service des riverains :

- Celle conduite par la Compagnie Nationale du Rhône à travers son nouveau plan quinquennal dit 5 Rhône;
- Celle conduite par l'Etat, les Régions, Agence d'eau, VNF, CNR, EDF, à travers le contrat de plan interrégional Rhône-Saône.

Deux démarches partenariales mobilisatrices de crédits importants et qui méritent notre attention.

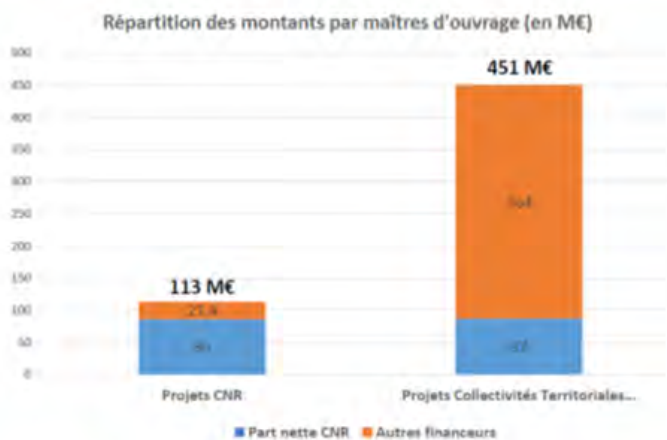
Michel Raffin

Le Plan 5 RHÔNE de la CNR

En novembre 2022, l'Alliance des Rhodaniens s'est rendue à l'invitation des services de l'Etat aux commissions territoriales du suivi de la concession CNR au cours desquelles a été présenté le premier *Plan 5 Rhône* pour la période mars 2022-mars 2027.

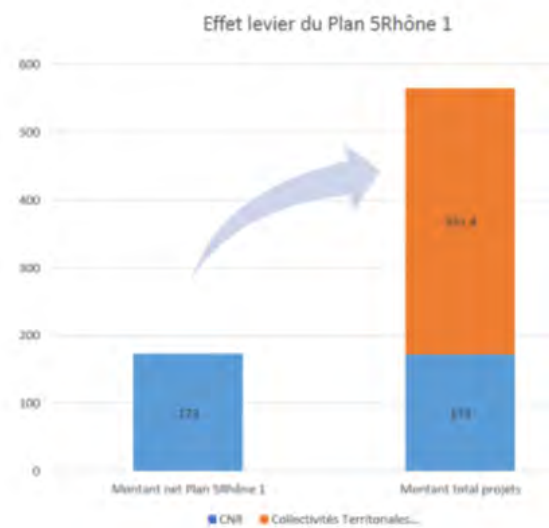
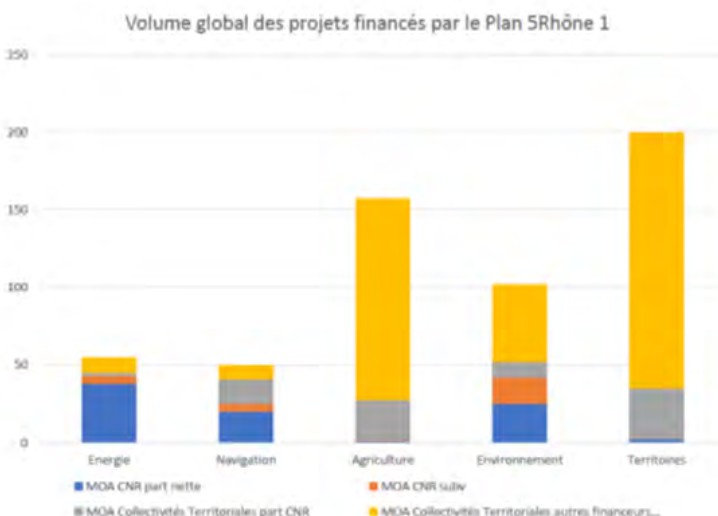
Depuis 2003, la CNR développait des missions d'intérêt général au delà des missions de la concession accordée par l'Etat jusqu'en 2023 ; ces missions étaient encadrées par un schéma directeur annexé au 8ème avenant de la concession.

LE PLAN 5RHÔNE AU SERVICE DES INVESTISSEMENTS SUR LES TERRITOIRES



173 M€ nets répartis à parts quasi égales entre les projets CNR et les projets portés principalement par les Collectivités Territoriales

On peut estimer au début du 1^{er} Plan 5 Rhône que ce seront au global 564 M€ de projets qui bénéficieront du financement du plan, dont 20 % en MOA CNR et 80 % en MOA de tiers



La loi *Aménagement du Rhône* du 28 février 2022 a prolongé jusqu'en 2041 et élargi la concession. Elle a par ailleurs intégré une actualisation du schéma directeur : les missions d'intérêt général deviennent des programmes pluriannuels quinquennaux dénommés *Plans 5 Rhône*, dont le premier court jusqu'en 2027. Le document est complémentaire mais ne peut pas doubler les obligations liées à la concession ; il doit respecter une charte et est issu d'une élaboration initiée dès 2019 lors des travaux préparatoires à la prolongation de la concession, travaux auxquels *Promofluvia* et *l'Alliance des Rhodaniens* ont participé, avant d'être désignés au comité de suivi. Le plan est articulé avec les nombreux programmes partenariaux de l'Etat et ses agences ainsi que des Régions, notamment le contrat de plan interrégional Etat - Région - Rhône - Saône.

Les principales caractéristiques du Plan 5 Rhône

- **Une enveloppe financière** constitue un apport net CNR de 173 M € pour 5 ans, soit 8 M€ additionnels par rapport à l'engagement contractuel de CNR; elle doit dégager un effet levier sur des projets en maîtrise d'ouvrage CNR avec environ 20 % de cofinancement public ainsi que sur des projets portés par les collectivités territoriales avec un apport CNR de l'ordre de 20% ; cette enveloppe fait l'objet d'un mécanisme de report d'un Plan sur l'autre de façon à atteindre l'objectif de 173 M€, en préservant une souplesse de programmation ; il a été prévu dans la maquette financière un volume de projets supérieur à la cible (surbooking).
- **Les projets** : 5 volets constituent le nouveau schéma directeur : énergie verte et hydrogène : 40M€ ; navigation : 36M€ ; adaptation à l'agriculture : 27 M€ ; biodiversité et territoires: 35M€ chacun (le volet territoires est tourné vers l'économie, le tourisme, le patrimoine et la culture du fleuve). Les priorités doivent être tournées vers les projets porteurs en matière de créations d'emplois, d'innovation, d'ancrage territorial.

Un nouveau contrat de plan interrégional Etat - Régions (CPIER) Rhône - Saône en cours de validation.

Pour l'Alliance des Rhodaniens, il est intéressant de connaître l'évolution d'un outil financier qui lui a permis de réaliser l'exposition Du tronc d'arbre au bateau du futur, avec Promofluvia (contrat 2015-2020).

C'était en 2005 qu'à la suite des inondations catastrophiques de 2002 - 2003 était née une stratégie de gestion à l'échelle du seul fleuve Rhône et avec trois Régions à l'origine. C'était le *Plan Rhône* qui allait se décliner en documents de programmation successifs, les CPIER. En 2015 le CPIER est devenu Rhône - Saône avec l'intégration de Bourgogne - Franche -Comté.

Une situation transitoire compliquée

Depuis 2021, une troisième génération de contrat est en cours de finalisation pour 2021- 2027. Un point de blocage relatif aux crédits de l'Etat sur le transport fluvial n'a été levé qu'en décembre 2021 à la fois :

- par un mandat du Gouvernement au Préfet coordonnateur de bassin apportant 20 M€ pour les deux exercices 2021 et 2022.

- par une mission *Axe Méditerranée - Rhône - Saône* confiée à ce même préfet pour *un grand port fluvio-maritime sur l'Axe* accompagnée d'une enveloppe de 50 M€ pour engager des actions de court terme. Cette mission pour laquelle le préfet s'est adjoint les services d'un directeur de mission, M Julien Durand, fait suite à l'annonce de septembre 2021 par le président de la République d'un plan *Marseille en grand*. La négociation est rendue compliquée par le fait qu'on attend dans toutes les Régions les conclusions d'un rapport du comité d'orientation des infrastructures pour pouvoir discuter les contenus des volets *mobilités* des contrats de plan au - delà de 2023. Dès lors, les Régions, notamment Auvergne - Rhône - Alpes en octobre 2022, ont adopté des contrats régionaux hors volet mobilité et un avenant sera présenté plus tard.

Des crédits qui se mettent néanmoins en place

Les contrats de plan ne créent pas d'argent mais organisent les processus de financement avec une gouvernance. Les projets ne sont pas bloqués, les partenaires se mettent d'accord année après année pour les faire avancer à l'aide de crédits au coup par coup.

Ce qui manque

Une maquette financière pluriannuelle du CPIER Rhône - Saône existe, dans laquelle ne figurent pas les apports de la Région Auvergne Rhône - Alpes. Une programmation pluriannuelle demeure à bâtir. Elle conserve tout son intérêt pour esquisser une visibilité des projets, même si le principe de l'annualité budgétaire impose toujours la primauté du vote des crédits année après année dans les lois de finances. La gouvernance de l'outil financier demeure à finaliser, notamment un forum des acteurs annoncé pour associer la société civile, dont les associations.

La mission Axe - Méditerranée Rhône- Saône

En janvier 2021, une stratégie nationale pour les ports maritimes français était présentée pour accroître leur position logistique sur l'échiquier européen. Celui - ci est marqué par le développement des continuums entre port maritime et arrière-pays. Sur la Seine, ceci s'est traduit par une gouvernance commune entre les ports du Havre, de Rouen et de Paris dans *HAROPAPORT*. Pour renforcer la compétitivité de l'axe Marseille - Rhône - Saône, il est souligné la volonté de ne pas se substituer aux acteurs mais de construire une démarche collective. On évoque un projet de société anonyme filiale des acteurs à construire par consensus pour traiter en complémentarité des prestations nouvelles ou impliquant une mutualisation forte. La troisième génération de CPIER associe à l'Etat et aux quatre Régions, les opérateurs de l'Etat : VNF, Agence de l'Eau la CNR, EDF. Sept thématiques sont développées : inondation ; eau et biodiversité ; tourisme ; transport fluvial ; énergie et économie circulaire ; agriculture nouveaux territoires et actions transversales.

L'enjeu financier

Pour la période 2015-2020 ce sont 440 M€ de crédits qui avaient été consommés. Pour la période suivante, sur un périmètre différent et non comparable, et hors crédits Région Auvergne Rhône Alpes non communiqués, une enveloppe est estimée à hauteur de 464 M€...dont 232 M€ apportés par CNR et EDF.

Nous les Fleuves : une Exposition au Musée des Confluences jusqu'au 27 août 2023

La visite de cette exposition immergeant dans les fleuves du monde est un passage obligé pour un Rhodanien . Derrière Maïning Le Becqueur et l'académicien Erik Orsenna, un collectif de compétences ethnologiques, géographiques, historiques, biologiques, hydrologiques,... nous plongent dans les fleuves du plus petit au plus grand avec une approche les personnifiant (« nous ») mais aussi rendant compte de leur complexité et des risques qui les menacent. C'est un faisceau de ressources muséales, visuelles et sonores qui nous entraînent dans leur vitalité et leur mortalité, leur unité et leur diversité.

Le parcours de l'Exposition est jalonné par plusieurs séquences dont quelques éléments peuvent être pris pour exemple :

- Les sources

Retenons le poids des mythes fondateurs dans les religions hindouistes (Gange), judéo chrétiennes, (fleuve du Paradis), égyptiennes (dieu Khnoum gardien des sources du Nil). Quête des sources, de l'eau potable, de la ressource piscicole ont été à la base des civilisations . Ainsi en est- il de la cité hydraulique khmère d'Angkor, une des plus grandes villes du monde au 13^{ème} siècle.

- La confluence

Plusieurs approches sont proposées par la couleur des eaux traduisant sédiments et pollutions, par les lumières que font ressortir les peintres, par les chevelus des rivières , par la biodiversité liée à la complexité dynamique.

- La masse d'eau

Erosion, tressage des méandres, chutes d'eau, maîtrise des eaux sont des sujets fort anciens. L'évocation des divinités est aussi récurrente hier : en 2200 av JC l'empereur de Chine est associé aux dieux des eaux sur le Fleuve jaune) ou aujourd'hui (ex dieu crocodile chez les Papous ou naga serpent à sept têtes protégeant le Bouddha au Cambodge).

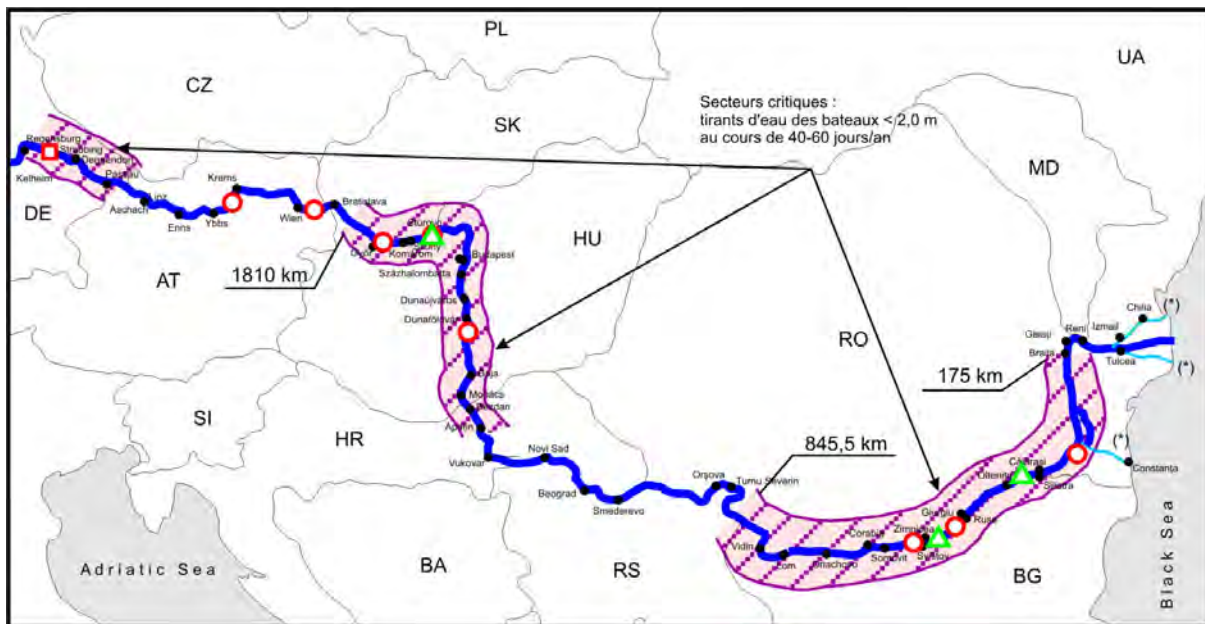
- Les deltas et estuaires

Navigation et commerce entre fleuve et mer ont façonné à la fois l'économie et l'imaginaire , comme le montrent les bateaux funéraires de l'ancienne Egypte ou le mythe du passeur Charon chez les Grecs. Le thème de la relation Ville - Fleuve, du fleuve axe d'échanges et de civilisation est également traité avec des exemples rhodaniens ou rhénans , notamment chez les Néerlandais depuis longtemps à la pointe de l'innovation en la matière.

Une navigation difficile pour longtemps sur le Danube

De sa source à Donaueschingen dans le massif de la Forêt Noire jusqu'à Sulina en Roumanie sur la Mer Noire, le Danube mesure 2840 km et traverse 10 pays. La navigation est aujourd'hui possible sur la plus grande partie du cours, d'Ulm à Kelheim pour les petites unités puis pour de plus grosses unités fluviales sur 2415 km à l'aval de Kelheim, site visité par le groupe de l'Alliance des Rhodaniens en octobre 2022. Mais cette navigation demeure globalement difficile en raison de la présence de nombreux secteurs considérés comme critiques où le tirant d'eau des bateaux est inférieur à 2 mètres durant 40 à 60 jours par an.

La carte ci après présentée par la Commission du Danube dans son plan des grands travaux de septembre 2021 en témoigne:



Le Danube est aménagé à courant libre depuis le 19^e siècle comme en témoignent les épis comparables à ceux du Rhône.

Sur le Danube bavarois, est venu le temps des barrages à partir de 1922, sur la base d'un traité entre le Reich et la Bavière. Six barrages ont ainsi été ouverts progressivement de 1927 à 1996 avec de grandes écluses entre Kelheim et la frontière autrichienne. Une société d'économie mixte, Rhein- Main- Donau Aktiengesellschaft (RMD AG) a été chargée de leur construction. C'est elle également qui a été en charge de la construction de la liaison interbassin à grand gabarit ouverte en 1992. Le financement est assuré par les concessions jusqu'en 2050 de 60 centrales hydroélectriques sur le Main, la Regnitz, l'Altmühl, le Danube et le Lech.

Concernant la navigabilité sur le Danube bavarois, l'Alliance des Rhodaniens a eu le plaisir lors de sa visite d'entendre à Kelheim, à bord du bateau RENATE, M Andreas Waneck de l'organisme fédéral WSV (Wasserstrassen Schiffahrtverwaltung des Bundes) pour **une présentation des travaux prévus et partiellement entamés sur le secteur critique allemand des 70 km entre Straubing et Vilshofen**.

M. Waneck a souligné combien **les travaux d'amélioration de la navigabilité n'auraient sans doute pas pu être engagés sur ce tronçon sans l'impératif d'une protection contre les inondations après la crue catastrophique de mai-juin 2013**.

C'est en 1962 que l'aménagement du Main à grand gabarit a été achevé et en 1992 que les travaux de la liaison avec le Danube par le canal et l'Altmühl ont été terminés. Or, à l'aval de Ratisbonne, le secteur Straubing-Vilshofen est demeuré un goulet d'étranglement avec un enfoncement garanti à 2,50m moins de 144 jours par an. C'est là qu'on y rencontre le taux le plus élevé d'accidents et arrêts de navigation du réseau allemand. En 2004, le projet a été reconnu d'intérêt européen sur le réseau RTE-T.

Des études de variantes ont été faites, aboutissant à l'abandon d'un projet de canalisation mais, à la suite de la crue de mai juin 2013 à une décision de protection contre la crue centennale (et non plus seulement trentennale avec les digues de 1935) ; ceci sans risquer d'aggraver la crue à l'aval, en particulier en Autriche très vigilante. Le principe doit consister à combiner plusieurs solutions : nouvelles digues pour aménager des casiers d'expansion de la crue, nouveaux épis, plages artificielles. Sont combinées les responsabilités du Land sur la protection contre les crues et de l'Etat fédéral (Bund) sur le transport.

Pour l'heure, dans l'attente d'un accord avec l'Autriche sur la partie aval (33 km entre Deggendorf et Vilshofen), c'est seulement sur les 38 km de la partie amont entre Straubing et Deggendorf qu'un engagement politique a été pris en 2014, avec un aménagement léger pour la navigabilité permettant d'accroître de 20 cm le tirant d'eau l'emport peut ainsi passer à l'étiage de 1000t à 1200t et le méandre accidentogène de Wierzen est simplifié.

Après plusieurs péripéties, l'engagement réel des travaux est intervenu en mai 2020. Leur avancement est freiné par de nombreuses contraintes : hydraulicité, travaux sous navigation, arrêts pour nidification d'oiseaux, extraction de bombes de la 2^e guerre mondiale...

L'aménageur est la WIGES, société qui a succédé à la RMD AG. Pour la section Deggendorf-Vilshofen, l'équivalent d'une enquête publique est en cours.

Michel Raffin



De nouveaux polders stockant l'eau sur une courte durée apparaissent aujourd'hui entre Straubing et Deggendorf et de nombreuses mesures compensatoires sont prises : réserves écologiques, création de îles, plantations pour protection contre le vent.

Les enveloppes financières montrent bien la priorité accordée à la protection contre les crues par rapport à la navigabilité : pour les 70 km entre Straubing et Vilshofen, on consacre à la protection contre les crues une enveloppe de

Ausbaumaßnahmen Wasserstraße

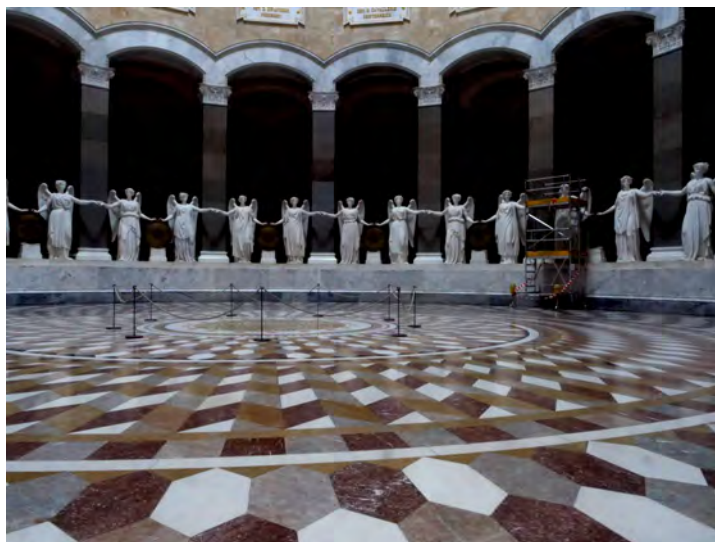
Regelungs- und Sohlsicherungskonzept



Maßnahme	Teilabschnitt 1	Teilabschnitt 2	Gesamt
Bühnen Neubau	24	40	64
Bühnen Anpassung	67	74	141
Parallelwerke Neubau	6	7	13
Parallelwerke Anpassung	5	4	9
Ufervorschüttungen	4	7	11
Sohlabtrag	~ 400.000 m ³	~ 140.000 m ³	~ 540.000 m ³
Sohlsicherung	~ 50.000 m ³	~ 235.000 m ³	~ 285.000 m ³



Vue plongeante sur le Danube.



Monument commémorant la bataille de Leipzig.

PROGRAMME PREVISIONNEL DES ACTIVITÉS

 *A vos agendas !*

Samedi 25 février 2023

Valence L'épervière, 12H30, déjeuner et à 15 h, conférence *Evocation de l'histoire littéraire du Rhône*.
Programme envoyé. **Réponse souhaitée avant le 15 février.**

Vendredi 17 mars 2023

Lyon 1 bis rue de Dole, 17H : Soirée bilan du voyage d'octobre 2022 Rhin - Main - Danube.
Programme à venir.

Samedi 1^{er} avril 2023

Assemblée générale à Tournon.
Programme à venir.

Mercredi 24 au lundi 29 mai 2023

Voyage d'étude sur la Basse - Seine.
Programme envoyé. **Réponse souhaitée d'ici le 28 février**.

Juin ?

Conférence sur la pêche.

Montant des différentes cotisations pour l'année 2023

Individuel : 36 € Couple : 56 € Associations : 60 € Collectivités ou groupements de communes : < 2000 habitants : 60 € ; >2000 Habitants : 100 € PME, Chambres consulaires : 100 € - Grandes entreprises : 300 €

Votre bulletin complété et le chèque correspondant au montant de l'adhésion retenue doivent être adressés à :
Alliance des Rhodaniens 1 bis rue de Dole 69007 LYON - Tél : 06 23 74 40 08
contact@alliance-des-rhodaniens.com

En adhérant vous recevrez l'ECHO RHODANIEN, le journal de l'ADR.

Contacts

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