

Réunion publique

Projet de prolongation de la concession du Rhône

27 MAI 2019

à Vienne (Isère)

Synthèse des échanges

Intervenants à la tribune :

- Jacques ARCHIMBAUD, Garant de la concertation, CNDP
- Christophe DEBLANC, Chef eau hydroélectricité nature, DREAL Auvergne Rhône-Alpes
- Emmanuelle ISSARTEL, Responsable du Pôle police de l'eau et hydroélectricité, DREAL
- Stanislas REIZINE, Sous-directeur en charge du système électrique et des énergies renouvelables, DGEC

La séance est ouverte à 18 heures 30.

Le Maire de Vienne accueille les participants. Il remercie la Commission nationale du débat public (CNDP) d'avoir choisi la ville de Vienne pour organiser une réunion. Il salue toutes les personnes qui ont œuvré et œuvrent en faveur du Rhône. Il rappelle en effet que l'histoire de Vienne, depuis sa création il y a 2 000 ans, est étroitement liée au fleuve. En guise de conclusion, il souhaite aux participants un débat fructueux.

Jacques ARCHIMBAUD présente les intervenants. Il explique son rôle de garant de la concertation et d'animateur du débat. Il représente la Commission nationale du débat public (CNDP). Cette autorité administrative indépendante, actuellement présidée par Chantal Jouanno, organise la concertation autour des grands projets publics, dont le budget est supérieur à 300 millions d'euros ainsi que de certains plans et programmes, à l'instar de la prolongation de la concession du Rhône. Dans ce contexte, la commission désigne un garant, chargé de veiller à ce que l'information du public soit assurée en toute transparence et à ce que chacun soit traité de façon équitable.

Jacques ARCHIMBAUD rappelle que divers documents ont été remis aux participants à l'entrée de la séance. Ils synthétisent les principaux éléments de présentation du projet. Au terme de la concertation, la décision finale sera prise et un décret sera approuvé par le Conseil d'Etat. Dans le cadre du débat, quatre réunions publiques ainsi que quatre ateliers thématiques sont organisés jusqu'à la fin du mois de juin.

D'autre part, le site www.prolongation-rhone.fr permettra à chacun de se renseigner, mais aussi de déposer des contributions et de rédiger des cahiers d'acteurs. Les diverses opinions exprimées tout au long du débat seront prises en compte et recueillies dans un rapport du garant qui ne se prononcera pas sur le fond du projet, mais présentera les options émises et les arguments échangés.

Enfin, Jacques ARCHIMBAUD souligne, préalablement à la présentation, la tradition de courtoisie des échanges à respecter, même si le projet présente des enjeux forts et peut susciter des tensions.

I. Présentation du projet

Stanislas REIZINE remercie les participants de leur présence. Il rappelle en premier lieu son rôle de maître d'ouvrage du projet de prolongation et de commissaire du Gouvernement au sein du Conseil de surveillance de CNR.

En préambule, il présente le calendrier du projet, qui est initié présentement et sera ajusté en fonction des retours du débat. La concertation prendra fin le 30 juin 2019. Le garant en dressera alors un bilan, suite auquel le Ministre répondra en septembre. Il présentera ensuite le dossier de prolongation accompagné d'un rapport sur les incidences environnementales. L'autorité environnementale sera ensuite saisie en vue d'une évaluation et d'un avis. Les consultations formelles des collectivités et du public s'engageront. La démarche s'achèvera fin 2020 avec l'approbation du neuvième avenant.

Le projet que l'Etat souhaite engager consiste donc en une prolongation de la concession du Rhône octroyé à CNR. Il s'inscrit dans un contexte de lutte contre le changement climatique, de développement des énergies renouvelables, mais aussi de développement du transport fluvial et d'une agriculture diversifiée. La France s'est en effet fixé l'objectif ambitieux de produire 32 % d'énergie renouvelable en 2030. L'hydroélectricité prend une part prépondérante dans cette perspective puisqu'il s'agit de la première source d'électricité renouvelable. Elle représente 12 % de la production électrique. Le réseau hydroélectrique a largement été développé au cours du XX^e siècle. Des modernisations sont désormais nécessaires.

L'autre enjeu du projet est le transport fluvial. Le Rhône joue un rôle majeur à ce titre, avec près de 15 % des conteneurs transportés sur le réseau français. En 2018, 4,5 millions de marchandises ont été transportées entre Lyon et la Méditerranée. Le port de Lyon Edouard Herriot est le troisième port fluvial français.

En outre, le territoire du Rhône joue un rôle primordial dans le domaine agricole. Il représente 15 000 exploitations agricoles sur 500 000 hectares, dont la moitié peut être irriguée par le Rhône ou ses affluents.

Dans ce contexte, la concession du Rhône est unique. Depuis 1921, elle a en effet un triple objet :

- la production d'électricité avec 19 grandes centrales et 6 petites, soit une puissance installée de 3 GW ;
- la navigation avec 14 écluses à grand gabarit ;
- l'irrigation.

La concession, attribuée à la Compagnie nationale du Rhône (CNR) en 1934 pour 75 ans, arrive à échéance le 31 décembre 2023. Elle fonctionne sur un modèle particulier puisque les revenus de l'hydroélectricité financent les investissements des 3 objectifs de la concession. Ce modèle redistributif s'appuie également depuis 2003 sur un schéma directeur.

CNR met en œuvre ces missions. C'est une société anonyme d'intérêt général, qui comprend une majorité de capitaux publics détenus par la Caisse des Dépôts et les collectivités, aux côtés d'Engie. Au-delà de la production hydroélectrique nationale, CNR diversifie sa production vers d'autres énergies renouvelables, comme le photovoltaïque. L'entreprise représente environ 1 400 emplois directs et 13 000 indirects.

La concession parvient à son terme. L'Etat souhaite la prolonger pour 18 années complémentaires, c'est-à-dire jusqu'en 2041. Le projet s'inscrit dans la continuité de ce qui a été réalisé historiquement en renforçant les aspects les plus importants. Il est conforme au droit français et européen en matière de concessions. Il est équilibré financièrement et neutre pour l'entreprise. Il prévoit de nouveaux investissements et une redevance variable en fonction des prix de l'électricité à payer par CNR à l'Etat.

D'une part, le projet de prolongation prévoit des extensions géographiques avec l'intégration de plusieurs tronçons de Rhône gérés par d'autres acteurs que la CNR. Près de 3 000 hectares et 80 kilomètres de fleuve seraient ainsi ajoutés à la concession.

En termes d'investissements du concessionnaire, environ 500 millions d'euros d'études et de travaux sont prévus dans le cadre de la prolongation de la concession, dont la construction de 5 petites centrales hydroélectriques, l'équipement de 5 seuils existants pour produire de l'électricité et l'augmentation de puissance de la centrale hydroélectrique de Montélimar. Un nouvel équipement hydroélectrique est envisagé dans le secteur de Saint-Romain-de-Jalionas. Le projet prévoit une phase d'études, suite à laquelle une décision sera prise au plus tard par l'Etat en 2023. Compte tenu de la taille de cet ouvrage, une saisine de la CNDP interviendra. Le projet vise aussi la fiabilisation de la navigation.

Par ailleurs, depuis 2003, la concession du Rhône fait l'objet d'un schéma directeur, avec des programmes déclinés tous les cinq ans. Environ 500 actions ont ainsi déjà été réalisées pour un investissement de 431 millions d'euros. Il est proposé d'actualiser ce schéma, de renforcer le rôle de CNR en tant qu'aménageur de la vallée du Rhône et partenaire des acteurs locaux. Dans cette perspective, l'enveloppe d'investissement est envisagée à hauteur de 160 millions d'euros sur cinq ans.

Cinq volets d'actions sont proposés afin de répondre à l'ensemble des enjeux du territoire :

- la production d'hydroélectricité et les autres usages énergétiques avec la construction de petites centrales supplémentaires, des études sur le potentiel d'augmentation de la production des aménagements existants et la production d'autres énergies renouvelables ;
- la navigation, avec un objectif d'augmentation de la part du transport fluvial par rapport aux autres moyens de transport en vallée du Rhône, mais aussi de sécurisation en vue notamment du développement du tourisme fluvial ;
- l'irrigation et les autres emplois agricoles avec des actions de préservation de l'eau, de gestion énergétique, un accompagnement de l'évolution des pratiques agricoles ;
- l'environnement, axé sur la reconquête de la richesse écologique du Rhône, la restauration du fleuve et une meilleure gestion du milieu ;
- la mise en œuvre d'actions partenariales durables destinées au développement local, en lien avec les territoires.

Jacques ARCHIMBAUD précise que, en contrepartie des actions menées par CNR, la redevance de l'Etat sera recalculée. Il lance le débat et donne la parole aux participants.

II. Échanges avec le public

Un conseiller municipal de Grigny rapporte ses interventions lors du conseil municipal de sa commune. Il se demande si les évolutions de débit d'étiage du fleuve estimées dans le dossier du maître d'ouvrage de 30 à 40 % d'ici 2050 ne sont pas optimistes compte tenu du contexte climatique et de l'impact de cette évolution vis-à-vis de la présence de quatre centrales nucléaires majeures sur le fleuve. Il s'inquiète également de l'état de sécheresse qui touche une grande partie de l'Europe, et engage à réfléchir sur la problématique de l'irrigation dont les besoins sont croissants, par la mise en place d'un grand plan irrigation. Enfin, il évoque les deux projets photovoltaïques récemment mis en œuvre dans la région par CNR : le parc photovoltaïque de 3,6 ha sur la commune de Villebois et le parc flottant sur le lac Madone à Mornant qui constitue une source d'eau pour l'irrigation des champs à proximité.

Le Vice-président du Comité régional de canoë-kayak rappelle que le Rhône est un axe essentiel, qui concerne de multiples acteurs. Il se réjouit du partenariat étroit avec CNR qui a permis la réalisation d'un certain nombre d'équipements : chemin de partage pour contourner les obstacles, réouverture de îlônes... Il appelle de ses vœux une poursuite de cette collaboration pour les prochaines années, avec notamment de nouveaux aménagements sportifs et la poursuite de la mise en œuvre de nouveaux franchissements des obstacles restants. Pour ce faire, il souhaiterait que le cahier des charges vise explicitement les notions de « contribution au développement des activités sportives, randonnées douces », ce qui permettrait d'être en conformité avec le SDAGE et de mieux répondre aux attentes des concitoyens en termes de qualité de vie et de bien-être. La fédération est au service du projet dans cet esprit et est disponible pour développer l'éducation à l'environnement.

Un représentant de FNE intervient à propos de la protection des milieux naturels. L'objectif de la fédération est en effet de maintenir la biodiversité et la fonctionnalité des milieux avec des réservoirs biologiques protégés et des corridors entre ces réservoirs. FNE défend cette vision dans le cadre de la concertation.

Il aborde également la gouvernance de la concession, dont il estime qu'elle présente des lacunes. C'est pourquoi il suggère qu'elle soit calquée sur le modèle des comités de bassin ou des CLE, avec

un fonctionnement plus formel que le comité de suivi de la concession, afin d'encourager de véritables débats et la co-construction des programmes quinquennaux.

Enfin, il considère que les flux financiers de la concession ne sont pas clairement exposés dans la documentation fournie, notamment le montant des dividendes versés aux actionnaires et de la redevance versée à l'Etat. Il s'interroge notamment sur la somme globale aujourd'hui disponible sur le Rhône.

La maire de Condrieu insiste sur la question des transports. En effet, la vallée du Rhône est complètement saturée par les camions et les voitures, et notamment la RD386 qui concerne spécifiquement sa commune. C'est le transport de marchandises qui constitue le facteur aggravant. Dans ce contexte, le transport fluvial de marchandises est insuffisant et doit impérativement être développé. A ce titre, l'objectif de 8 % de part modale est nettement insuffisant. Plus largement, le déplacement des citoyens par voie fluviale pourrait être envisagé pour les trajets quotidiens, mais aussi pour les loisirs : appontements, navette fluviale pour les trajets domicile-travail sont des pistes évoquées.

Christophe DEBLANC de la DREAL apporte une réponse à la première interpellation concernant l'évolution des débits du Rhône. Une étude de l'agence de l'eau Rhône Méditerranée menée en 2014 anticipe une croissance de la population, avec une hausse des prélèvements. Les prélèvements industriels sont en diminution, les surfaces agricoles irriguées diminuent. Cependant, des besoins supplémentaires peuvent émerger du fait du changement climatique. Dans ce contexte, une hausse de 5 à 8 m³/seconde est envisagée sur le Rhône. Le fleuve dans le contexte du climat actuel pourrait satisfaire cette augmentation des prélèvements sans remettre en cause les autres besoins. Néanmoins, avec le phénomène de changement climatique, les périodes d'étiage sont amenées à être plus longues et plus sévères. C'est pourquoi une nouvelle étude sur la vulnérabilité du Rhône sera prochainement engagée pour préciser davantage l'évolution des débits du fleuve aux horizons 2050 et 2100. Globalement, les réserves ne seront plus infinies et la question du partage des ressources en eau sera prégnante.

Concernant l'usage nucléaire, le SDAGE prévoit des débits de crise à l'étiage, qui n'ont été franchis qu'une dizaine de jours au cours des 30 dernières années.

S'agissant des activités sportives dans le Rhône, Stanislas REIZINE de la DGEC assure que ces actions s'inscrivent clairement dans le 5ème volet du schéma directeur. La demande de fournir des notions qui renvoient explicitement aux activités nautiques est notée.

A propos de la gouvernance, la loi de transition énergétique a mis en place des comités de suivi de concession. Cet outil récemment mis en place, même s'il ne semble pas avoir apporté satisfaction localement, regroupe toutes les parties prenantes et constitue donc un bon outil de gouvernance. Il peut permettre d'identifier et de débattre des différents projets possibles. Il s'agit donc de le faire vivre collectivement.

Stanislas REIZINE précise que 1,6 milliard d'euros de redevances à l'Etat ont été cumulés depuis 2003. Plus de données sont fournies dans le dossier du maître d'ouvrage (pages 60 et 61).

Jacques ARCHIMBAUD sollicite des précisions concernant les parts de dividendes reversées aux actionnaires et le chiffre d'affaires de l'entreprise.

Stanislas REIZINE explique qu'il est prévu pour l'exploitant que le projet de prolongation soit neutre. Par construction, l'enrichissement du concessionnaire sera nul en comparaison de la situation sans prolongation. Pour autant, CNR est exposée aux prix du marché de l'électricité. C'est pourquoi un barème de redevance est établi.

Concernant les transports, Christophe DEBLANC estime que le fleuve Rhône présente une réserve de capacité importante, car on peut multiplier le trafic par 4, à condition de mieux utiliser l'infrastructure. Dans cette perspective, en 2017, un délégué interministériel à l'axe Méditerranée Rhône Saône a été nommé afin de mener une réflexion stratégique sur la question du transport fluvial sur l'axe Rhône Saône. Il devrait proposer un plan de performance logistique en fin d'année 2019. . CNR sera amené à contribuer aux actions stratégiques de ce plan. Christophe DEBLANC rappelle que le modèle de la concession du Rhône consiste à ce que les recettes issues de l'hydroélectricité financent les autres missions (navigation et irrigation). Les projets de développement de transport de proximité, la création d'appontements, la mise en place de navettes fluviales lorsque le potentiel le justifie ou tout autre service dédié s'intègrent pleinement dans le volet ancrage local du schéma directeur. À ce titre, le concessionnaire pourra accompagner ces projets. D'autre part, les plans quinquennaux permettront de mettre en œuvre des projets en faveur du développement du transport fluvial.

La biodiversité est prise en compte dans le projet de prolongation porté par l'Etat, qui comprend un volet environnemental dans son schéma directeur, avec des moyens mobilisés pour la restauration écologique du fleuve et la continuité piscicole. L'ambition du projet de prolongation s'inscrit dans la continuité des actions déjà conduites par le concessionnaire depuis la fin des années 1990, dont le montant s'élève à 40 millions d'euros pour créer 16 passe à poissons et à 80 M€ pour restaurer 49km de fleuve, soit un total de 120 M€ investis sur le fleuve par le concessionnaire et les partenaires tels que l'Agence de l'Eau. Christophe DEBLANC assure que de nombreuses actions sont encore à conduire dans le cadre de la mise en œuvre du SDAGE, qui s'inscrit dans les objectifs d'atteinte du bon état des masses d'eau du fleuve de la Directive Cadre sur l'Eau : l'objectif est de réparer les actions passées (épis Girardon du 19^e siècle), redonner de la mobilité latérale, de la dynamique sédimentaire au fleuve, et de restaurer les habitats

Une représentante de l'association Promofluvia s'interroge sur le peu de trafic de marchandises sur le fleuve alors que le Rhône a la chance d'avoir un concessionnaire qui entretient et développe les équipements de navigation fluviale. Elle explique l'absence de croissance du trafic fluvial par un manque de compétitivité par rapport à la route. Dans ce contexte, elle propose trois leviers d'action :

1) une coordination des politiques d'accueil des entreprises doit être envisagée pour l'utilisation des zones d'activité, afin d'optimiser les emplacements et faire en sorte de réserver les terrains en bord à voie d'eau pour les entreprises embranchables fleuve. Or, cette coordination ne peut être réalisée qu'à l'échelle régionale, à travers le SRADDET.

2) Elle évoque le comportement des acteurs marseillais, qui prêtent peu attention au transport fluvial, qui a diminué de 9 % ces dernières années alors que le transport de containers a considérablement augmenté. Le dysfonctionnement observé à Marseille n'est pas issu d'un problème d'équipements (connexion parfaite) mais de comportement des manutentionnaires notamment. Elle propose la création d'une zone d'échange entre les deux opérateurs pour faciliter le report modal vers le fleuve. Elle ajoute qu'il serait également nécessaire d'envisager une mutualisation des coûts dans les THC, pour appliquer le même procédé de facturation qu'à Rotterdam ou Anvers. Elle précise que cette dernière proposition doit être portée au niveau national.

3) L'approfondissement du chenal à 3,5 m. Deux écluses semblent ne pas être à cette profondeur. Ce projet pourrait être étudié si le nouvel aménagement sur Saint-Romain de Jalionas ne se fait pas.

Le président de l'association Alliance des Rhodaniens rappelle son attachement à la loi du Rhône de 1921 selon laquelle les recettes du fleuve doivent financer les investissements dont bénéficient en quelque sorte les riverains. En ce sens, le projet de prolongation de la concession est perçu favorablement. Cependant, il s'interroge sur la redevance de l'Etat (24 % du chiffre d'affaires de CNR), qui lui paraît exceptionnelle sachant que CNR paye par ailleurs ses impôts. Il suggère de

transformer la redevance en 1 euro symbolique et d'utiliser ces sommes pour financer de nouvelles actions en faveur du transport fluvial et du patrimoine.

Le maire d'Ampuis, Vice-président de Vienne Agglo, soutient le propos de sa consœur de Condrieu. Les communes subissent les conséquences de la circulation de camions, de transports exceptionnels, de particuliers qui se déplacent seuls dans leur véhicule.

Il évoque le site de Loire-sur-Rhône qui est un endroit naturel préservé accessible par la voie d'eau. Il exprime le souhait que la nouvelle agglo, qui porte la compétence du développement économique, puisse le préserver. Il invite EDF et CNR à discuter dans l'intérêt du Rhône.

Enfin, il aborde les problématiques d'envasement de certaines zones du fleuve (bassin de joute) et de dégradation de la chaussée du pont barrage qui relie les deux rives du Rhône à Reventin-Vaugris. Il engage à trouver une solution pour financer les travaux nécessaires.

Le président de la Ligue Rhône-Alpes de joutes et sauvetage nautique, qui regroupe 43 clubs dont 30 en vallée du Rhône, s'enquiert des nouvelles actions prévues sur les rives droite et gauche du fleuve dans le cadre du projet de prolongation de la concession, et en particulier de l'entretien des berges, du curage et dragage des bassins de joute du Rhône, de la réalisation d'un état des lieux des lônes et bassins de joute. Il encourage la production d'une charte visant à concilier les enjeux de développement urbain et de valorisation des espaces naturels.

La coordinatrice du réseau Cap sur le Rhône, qui fédère de multiples acteurs depuis sa création en 2006 (musées, réserves, service archéologique, la CCI de la Drôme, SMIRIL etc.) et œuvre à la valorisation des patrimoines, interpelle CNR sur la question de l'éducation et du patrimoine culturel du Rhône. Elle indique être disponible pour élaborer ensemble une mise en récit du fleuve, et associer CNR comme partenaire du réseau afin de renforcer le maillage des territoires. Elle invite le maître d'ouvrage à noter plus clairement la notion de patrimoine culturel dans le 5ème volet du schéma directeur.

Le président de Centrale Villageoise de la région de Condrieu évoque la production d'énergie solaire et s'enquiert des possibilités de partenariat avec CNR pour développer de nouveaux projets dans une démarche de développement durable.

La présidente de l'Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures appelle de ses vœux un dragage rapide des ports de plaisance. Elle sollicite des précisions concernant les éventuels investissements prévus pour la création de nouvelles haltes afin de limiter les zones blanches le long du fleuve (prévoir une halte tous les 40 km). Elle alerte sur le peu d'équipements pour la navigation de plaisance associée aux gros paquebots >15-20 m de longueur. Elle cite l'exemple de Tournon et de Viviers dont les haltes ont été complètement rénovées mais ne permettent pas d'accueillir ces longueurs de bateaux. Elle appelle de ses vœux une hausse du transport fluvial de commerce afin de maintenir les enfoncements du chenal et de créer une jonction entre le nord et le sud.

Christophe DEBLANC précise que les ports de plaisance et les bassins de joutes ne constituent pas des biens de retour de la concession. A ce titre, ils sont exploités par des acteurs qui bénéficient de titres d'occupation du domaine et ont de ce fait la responsabilité et l'obligation de les entretenir. Cependant, ils rencontrent des difficultés à assumer le montant des opérations de dragage à mener. C'est pourquoi une aide du concessionnaire du Rhône est envisagée dans le schéma directeur pour les ports de plaisance via le volet navigation. Elle pourrait éventuellement être étendue aux bassins de joutes au titre du 5ème volet du schéma directeur. Néanmoins, cette mobilisation du concessionnaire constitue une aide financière et n'est pas une substitution aux exploitants de ports et bassins de joute. Les moyens étant limités, ces investissements interviendront au détriment d'autres projets.

Christophe DEBLANC ajoute que le gestionnaire du port fluvial doit conduire les études, estimer les travaux, solliciter CNR pour une participation financière, mais doit rechercher les entreprises en charge de la réalisation des travaux. La création de haltes fluviales supplémentaires relève des collectivités, qui peuvent se rapprocher du concessionnaire afin qu'il étudie comment apporter son soutien financier.

Concernant le site de Loire-sur-Rhône, il évoque la nécessité de disposer d'une vue d'ensemble et d'une cohérence pour les aménagements portuaires. Il souligne que la gouvernance actuelle du SIP permet une validation collective des projets d'implantation.

Stanislas REIZINE explique qu'un partenariat de CNR avec le réseau Cap sur le Rhône s'inscrirait dans le 5^e volet du schéma directeur.

Stanislas REIZINE explique le principe des redevances des concessions hydroélectriques, qui existent pour toutes les concessions, mais qui sont souvent, en pratique, plus faibles que celle de CNR. L'objectif des redevances est que la rémunération du concessionnaire soit équilibrée. Les taux sont variables et sont impactés par le prix du marché. Il explique que dans le cas d'un renouvellement de concession, le niveau de redevance proposé par les potentiels concessionnaires serait de fait un critère de sélection

Jacques ARCHIMBAUD s'enquiert d'une possibilité d'affectation de cette fiscalité au transport fluvial.

Stanislas REIZINE rappelle que la redevance est affectée au budget général de l'Etat et n'est pas compartimentée. Une des spécificités de CNR est qu'une partie des profits de la concession est directement fléchée sur le territoire via le schéma directeur.

Jacques ARCHIMBAUD pointe l'intérêt d'un fléchage.

Stanislas REIZINE répète qu'un budget est bien réservé et que des actions en faveur du transport fluvial seront menées dans le cadre du volet navigation du schéma directeur. En outre, si un investissement prévu n'est pas réalisé, l'argent sera disponible et pourra faire l'objet d'un redéploiement.

Jacques ARCHIMBAUD reprend une question posée lors de la réunion publique de Montalieu-Vercieu et demande si dans le cas où le projet de nouveau barrage ne se fait pas, le montant équivalent revient directement aux territoires.

Stanislas REIZINE indique que le principe de compensation est retenu avec un redéploiement soit dans la redevance, soit dans le financement d'autres projets qui seraient identifiés.

Le président d'une association locale (Nature et Vivante) estime que le projet reste en deçà de ses espérances en matière de restauration écologique du fleuve et de restauration de la trame verte et bleue en raison du projet de nouveau barrage et de la mise en œuvre de turbines sur certains seuils. Il rappelle que l'aménagement du seuil des Molottes pose question puisqu'un décret en interdit toute modification. Enfin, il met en avant l'intégration des zones de bon fonctionnement du fleuve et leurs annexes écologiques dans le futur domaine concédé.

Le président du SIRRA suggère que CNR travaille de manière plus étroite avec les syndicats de rivières le long du Rhône sur les thématiques de la GEMAPI.

Le représentant de l'Association Sauvons l'Île de la Table-ronde, espace naturel de 400 hectares, déplore l'impact du déplacement d'une pépinière sur cette zone en raison du PPRT, malgré les investissements réalisés au cours des dernières années : plus de 80M€ pour préserver le milieu naturel, plus de 800 classes, 50 000 visiteurs sur l'île. 28ha d'espaces naturels, de forêt alluviale et

d'environnement éducatif seraient impactés. Il s'interroge sur les propositions alternatives étudiées (3 sites envisagés au total).

Le maire de Saint-Maurice- l'Exil intervient sur trois sujets :

- la GEMAPI, sur laquelle les communes se sont organisées, mais en dehors du Rhône. De ce point de vue, il serait intéressant que CNR s'implique sur ce domaine dans le cadre des plans quinquennaux.
- Les collectivités ont su s'organiser sur le site portuaire de Salaise-sur-Sanne afin d'en faire le deuxième port après celui de Lyon Edouard Herriot. Cependant, une décision de l'Etat sur la prolongation de la concession est urgente pour permettre des investissements.
- La population a perdu le contact avec le Rhône. Il serait intéressant, secteur par secteur, de redonner accès au Rhône afin qu'elle se le réapproprie.

La maire de Parves et Nattages relève l'attachement des participants au Rhône. Pourtant, les réponses apportées à leurs interventions demeurent technocratiques. Elle interpelle les intervenants pour rappeler que le Rhône est aujourd'hui une frontière avec notamment l'apparition de la Gemapi. Elle souhaite que l'ambition de la prolongation soit axée sur la transparence de l'information et une meilleure gouvernance. Elle appelle de ses vœux une plus grande ambition, dans le cadre de la concession, pour l'intégration pleine et entière de la biodiversité afin de répondre aux enjeux de demain, le seul enjeu du bon état des masses d'eau ne suffisant pas. Elle en appelle au garant afin que les propos des participants soient pris en compte.

Le président de l'Association « Sauvons notre futur » abonde les propos tenus concernant les transports. Il remarque en effet que la part de tous les modes de transports diminue, sauf celle des transports routiers. D'autre part, il remarque que la compétence GEMAPI concerne tous les cours d'eau, mais non le Rhône. Il s'interroge donc quant à l'autorité qui en porte la responsabilité, notamment vis-à-vis des enjeux inondation qui préoccupe les riverains. Il évoque également la création d'une microcentrale sur le seuil de Peyraud et demande si une passe à poissons est prévue en lien avec ce projet. Il s'inquiète de la compatibilité des deux projets. Enfin, il souhaite savoir si la prolongation de la concession de CNR préserverait d'une éventuelle privatisation des barrages sur le Rhône.

Emmanuelle ISSARTEL explique que, s'agissant de la GEMAPI, la loi a confié la compétence aux communes avec transfert automatiques aux communautés de communes, qui peuvent déléguer ou transférer cette compétence à des syndicats. Elle est applicable au Rhône et les communautés de communes ou le syndicat à qui elles ont transféré la compétence sont donc compétents sur le Rhône au titre de GEMAPI Rhône. Emmanuelle ISSARTEL rappelle à cet égard que CNR n'a pas pour mission la prévention des inondations, qui relève des collectivités au titre de la GEMAPI. Cependant, le concessionnaire est en lien avec les Gemapiens et met à disposition ses ouvrages en tant que de besoin pour la définition des systèmes d'endiguement. Sur son volet environnement, CNR contribue à la restauration écologique du fleuve au titre des obligations de son cahier des charge mais le gemapien peut intervenir en supplément.

S'agissant des syndicats sur les affluents, ils sont associés au comité de suivi de la concession dès lors que les projets de CNR peuvent les concerner

A propos de la relocalisation de la pépinière Chaplan en lien avec le PPRT, une des pistes envisagées est une relocalisation sur l'île de la Table-ronde. Le projet de relocalisation nécessite la réalisation d'une étude d'impact. Aussi, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation seront prises, notamment au regard de la forêt alluviale.

Jacques ARCHIMBAUD évoque l'accès au Rhône.

Stanislas REIZINE estime que ce type d'actions pourrait être financé par CNR, à condition qu'un acteur la porte. La notion de lien au fleuve pourrait être ajouté dans le schéma directeur. Concernant l'équipement de seuils, il rappelle que le dossier prévoit d'améliorer les conditions piscicoles.

Jacques ARCHIMBAUD évoque la vision globale de la biodiversité dans le projet de concession.

Christophe DEBLANC explique que le maintien de la biodiversité est un enjeu international et national majeur à considérer dans sa globalité, et pas uniquement projet par projet, en prenant par exemple en compte les trames vertes et bleues. Le fleuve Rhône est en effet un réservoir de biodiversité, avec une richesse à préserver et à développer, que ce soit dans les milieux connexes au Rhône par les restaurations écologiques que dans ceux du domaine concédé. En effet, le lien entre la biodiversité et les milieux aquatiques et terrestres doit être fait. Or, actuellement, sur les 26 masses d'eau du Rhône, seulement 7 sont en bon état. Dans le cadre de la prolongation de la concession, l'ambition de préservation de la biodiversité sur le fleuve et sur les territoires adjacents est réelle et les milieux terrestres ne seront pas oubliés. L'ambition doit être à la hauteur du rôle que doit jouer le Rhône dans cette préservation. Dès lors qu'un projet est identifié et a un maître d'ouvrage, il est possible de mettre un financement en face.

Jacques ARCHIMBAUD s'enquiert d'un projet global de l'Etat pour le Rhône intégrant la concession de CNR. La réponse à ce projet englobe la question de la gouvernance.

Stanislas REIZINE répète l'engagement de l'Etat à travailler sur la gouvernance. Il dispose des outils à cet effet, à travers les comités de suivi de la concession. Un travail doit donc être mené dans ce cadre. Les enjeux de transparence notamment pourront alors être traités.

Jacques ARCHIMBAUD rappelle que le rôle du garant est d'attirer l'attention sur les questions du public et sur les réponses apportées. Il alerte sur l'absence de réponse et sur celles qui ne sont pas convaincantes. Il met également en avant les points qui ne suscitent aucune opposition, comme par exemple sur le principe de la prolongation de la concession. En revanche, les conditions de cette dernière posent question.

Un représentant du CESER de la région Auvergne Rhône-Alpes appelle de ses vœux un souffle, une ambition portée par les collectivités, l'Etat, CNR et non seulement des étapes programmatiques, même si ces dernières sont nécessaires.

Un ancien maire s'exprime au nom des poissons concernant la pertinence du schéma directeur. Il engage à avoir de l'ambition pour que le 21^e siècle permette de réparer ce que le 20^e a détruit. Or on privilégie les échelles à poissons plutôt que d'axer l'ambition sur les trames verte et bleue.

Un représentant de l'association Naturama constate un décalage entre les bons sentiments exprimés sur la biodiversité et la réalité sur le terrain. Il évoque un échange de mails à propos de la préservation des écrevisses à pattes blanches avec des représentants de CNR, qui ont accepté de céder à titre gratuit les espaces concédés.

Jacques ARCHIMBAUD conclut la séance en remerciant les intervenants qui se sont efforcés d'apporter des réponses ainsi que les participants qui ont posé des questions. Il relève que des études complémentaires s'imposent en matière de climat, biodiversité et navigation afin d'établir un diagnostic qui nécessite d'être partagé. En effet, le constat ne doit pas être technocratique, mais participatif.

D'autre part, les questions de gouvernance sont fondamentales et doivent être clarifiées à l'occasion de la prolongation.

Enfin, si le principe de la prolongation ne suscite aucune discussion, il semble néanmoins essentiel de disposer d'une vision globale. Pour pouvoir être convaincant sur son dossier, l'Etat doit apporter une vision large qui redonne du sens. La prolongation doit s'accompagner d'une ambition forte.

Tels sont les éléments que le garant retient des échanges qui se sont tenus. Chaque acteur doit préciser sa position, son argumentation. C'est l'objectif des cahiers d'acteurs.

La séance est levée à 21 heures 20.