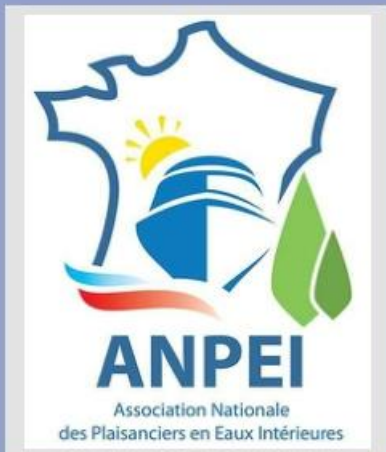


DU 19 AVRIL AU 30 JUIN 2019

CONCERTATION PROLONGATION DE LA CONCESSION DU RHÔNE

CAHIER D'ACTEUR N°16 - JUIN 2019



Présentation de l'association

L'ANPEI, Association Nationale des Plaisanciers en Eaux intérieures, est une association née en 1985 au cœur de la Bretagne pour être au service de tous les plaisanciers et de tous les amoureux de l'eau, de la nature et du patrimoine.

L'association qui compte plus de 1000 adhérents est désormais présente sur toute la France. Elle a pour but de promouvoir, partager et défendre la voie d'eau ! L'ANPEI a maintenant plus de 30 ans d'expérience dans le domaine de la navigation de plaisance en eaux douces et plus particulièrement en France. Elle est régulièrement en contact avec les acteurs et gestionnaires de la voie d'eau en vue de son amélioration.

CONTACT :

ACKERMANS Anne
Chemin des Bleuets, 10
B 7522 Blandain (Belgique)
Tél : 06 25 47 26 81
E-mail : presidente@anpei.org
Site web : <https://www.anpei.org/>

CAHIER D'ACTEUR

Prolongation de la concession de la CNR.

L'ANPEI est totalement favorable à la proposition de l'État Français qui demande la prolongation et l'extention de la concession de la CNR.

Au-delà des missions premières de la CNR qui sont la production d'hydroélectricité, la navigation et l'irrigation, la CNR s'est engagée avec les MIG (missions d'intérêt général) à reverser une partie de ses bénéfices aux communes mouillées pour l'aménagement des territoires du Rhône. Cet apport de la CNR aux territoires rhodaniens, est essentiel et indispensable pour financer des installations difficilement rentables tels que, pour ce qui nous concerne en tant que plaisanciers, des possibilités d'amarrage, des quais, des pontons flottants, des installations portuaires, des mises à l'eau, la créations de guides fluviaux, des installations pour la petite plaisance fluviale, le curage des ports et haltes, l'entretien des installations portuaires dédiées à la plaisance, la création de nouvelles écluses,

Les montants accordés pour ces MIG devraient être amplifiés.

L'ANPEI collabore déjà depuis quelques années avec la CNR pour l'amélioration de l'accueil de la plaisance fluviale privée. De gros efforts ont été faits ces dernières années pour le développement d'installations pour les croisiéristes et bateaux à passagers. Il faut maintenant concentrer ces efforts sur les plaisanciers qui sont de plus en plus nombreux à emprunter le Rhône et la Saône pour une liaison nord-sud et dont les bateaux sont de plus en plus grands (15 à 25 m).

Les aménagements prochains devront se faire dans le respect de la nature et de la biodiversité sans pour autant être influencés par une *écologie extrémiste* qui aurait, à l'heure actuelle, tendance à bloquer plus d'un projet, sinon tous.

La halte de La Roche de Glun, lorsqu'elle n'est pas utilisée par le bateau à passagers « Kiwi ».



Redevance à l'état.

L'ANPEI se demande pourquoi le concédé, c'est à dire la CNR, doit verser une redevance qui est une recette directe pour le concédant, c'est-à-dire l'état, qui va l'encaisser directement dans son budget général sans pour autant la redistribuer pour l'amélioration, l'entretien et la modernisation des voies navigables en général. Il serait normal que cette redevance soit réinjectée dans l'axe fluvial Rhône-Saône mais aussi dans le reste du réseau fluvial national.

Les faibles crédits accordés depuis de nombreuses années à VNF, et au fluvial en général, n'ont pas permis un entretien minimum des voies navigables. A l'heure du Grenelle de l'environnement mais aussi des préoccupations écologiques, l'état prône le multi-modale, le report vers le fluvial et le verdissement de la flotte sans en donner les moyens à VNF. Il est indispensable de donner les sommes nécessaires aux besoins des gestionnaires de la voie d'eau pour la remise en état de tout le réseau fluvial français pour que la totalité de ce réseau soit pérenne dans le futur. Dans l'esprit de la loi du Rhône de 1921, les recettes perçues grâce à la vente d'hydroélectricité devraient revenir d'abord aux acteurs des territoires rhodaniens et aux communes mouillées pour un bon développement économique de ces zones (Régions, collectivités locales, communauté de communes, associations, CCI, ...).

Le dragage et le maintien de l'enfoncement dans les ports.

Une notion qui devrait être bien présente dans les textes de la prolongation de la concession de la CNR est celle de l'entretien de l'enfoncement dans les ports et haltes.

Lors de ses plans pluri-annuels de dragage pour le maintien de l'enfoncement dans le chenal, la CNR devrait également prendre en compte l'enfoncement dans les ports, les darses de commerces, les haltes et ports de plaisance, les bassins de joute, les déversements sédimentaires des rivières et arrivées d'eaux pluviales, ... pour y programmer des dragages afin d'éviter un engorgement de ceux-ci et le maintien de leur utilisation de façon pérenne. Une mutualisation des engins sur zone réduirait de manière significative le coût du dragage de ces zones.



Remise en navigabilité du Haut-Rhône.

L'ANPEI soutient le projet de remise en navigabilité du haut-Rhône qui devrait apporter un linéaire suffisamment long pour le développement de la navigation de plaisance mais aussi l'installation de bateaux à passagers, plus lourds et plus profonds. Le passage régulier de ces bateaux permettrait un entretien naturel de la profondeur du chenal par la navigation et favoriserait par la même occasion, une fluidité pour l'eau. Une passe navigable bien entretenue favorise l'écoulement de l'eau en cas de crue ou de hautes eaux et réduit sensiblement le risque d'embacle et d'inondation.



A l'image du tourisme fluvial qui a pris son essor sur le Lot Supérieur ou Lot Amont, et qui offre actuellement une destination touristique viable dans un cadre naturel exceptionnel, le développement du tourisme fluvial sur le Haut-Rhône a une carte à jouer pour l'économie des territoires qui bordent cette partie du fleuve. Ce territoire du Haut-Rhône a effectivement beaucoup de similitudes avec le Lot Amont. La remise en navigation du Haut-Rhône et plus particulièrement la construction de l'écluse de Brégnier-Cordon et le balisage du chenal sont des éléments clés qui pourraient redynamiser toute une région. C'est un projet majeur qui vise à connecter la navigation sur le Haut-Rhône avec le lac du Bourget via le canal de Savière.

Le projet de la remise en navigation du Haut-Rhône a été inscrit dans les MIG depuis 2003 et est antérieure à la création de la zone Natura 2000. La remise en cause de la réalisation de ce projet sous couvert d'écologie nuirait au développement du tourisme fluvial de toute la région. D'autant plus qu'un nombre important de modifications ont été amenées au projet pour réduire au minimum l'impact écologique.



Amarrage pour la nuit sur le ponton d'attente en amont de l'écluse de Beauchastel.

L'écluse de Savière.

Dans les années 80, les aménagements hydro-électriques du Haut-Rhône ont conduit la CNR à installer un barrage et une écluse à l'extrémité du canal de Savières près de la ville de Chanaz pour maintenir le trafic de la navigation.

Le canal de Savières est une voie d'eau naturelle qui relie le lac du Bourget au lit du Rhône qui a été canalisée pour faciliter la navigation. Long de 5km il coule de Portout à Chanaz dans un environnement champêtre. Aujourd'hui le canal est essentiellement une voie d'eau touristique où naviguent les bateaux de plaisance et quelques bateaux à passagers de petite taille. Effectivement, l'écluse construite en 1983 est de 18 m de long et de 5,25 m de large (Pourquoi avoir construit une écluse si courte ?). Une extension au gabarit Freycinet, comme le restent des nouvelles écluses, permettrait le passage de bateaux à passagers plus grands avec une meilleure rentabilité économique. C'est un projet que l'ANPEI soutient également.

Des installations pour la plaisance fluviale

Le Rhône est actuellement un axe d'abord commercial mais celui-ci est depuis longtemps un axe également touristique. Les infrastructures pour les bateaux à passagers ont largement été développées ces dernières années pour le plus grand bonheur des croisiéristes mais parfois, hélas, au détriment de la plaisance.

Notre association reçoit régulièrement des témoignages de propriétaires de gros bateaux de plaisance qui nous interpellent au sujet des difficultés d'amarrage rencontrées lors de leur navigation sur le Rhône.



Amarrage sur le ponton d'attente de Pierre Bénite

Force est de constater que les anciens lieux d'amarrage traditionnels des péniches freycinet ou de gros bateaux de plaisance sont désormais monopolisés par des installations réservées aux seuls paquebots de croisière. Les lieux d'accostage qui nous permettraient de profiter des villes mouillées et de leur patrimoine ainsi que des divers commerces sont pour nous, quasi inexistantes. Reste les garages à bateaux des zones d'attente des écluses en amont et en aval, ... lorsqu'ils sont libres. En pratique et bien que cela ne soit pas leur vocation, ce sont des amarrages qui sont utilisés avec l'accord des éclusiers, en dernier recours en fin de journée, mais le nombre de places est limité. Ils ne peuvent en aucun cas servir de point d'amarrage pour aller faire un peu de tourisme.

Il est donc impératif que le développement du tourisme fluvial avec des bateaux de plaisance privés jusqu'à 30 m soit pris en compte et que des installations leur soient dédiées.

Pour rappel, avec le grossissement de la flotte ces dernières années, plus de 20% des bateaux de plaisance qui naviguent actuellement ont plus de 14 m.



Grande plaisance à la descente à hauteur du PK 201,5.

Deux zones blanches, dont une de 100 kms sans amarrage possible, ont déjà été repérées et transmises à la CNR. Pour une question de sécurité au niveau des bateaux de plaisance en navigation, il serait bon de pouvoir bénéficier d'un amarrage tous les 25 à 30 km. La création de ces installations devraient être mises clairement dans les textes de la prolongation de la concession de la CNR, sans oublier leur entretien.

En effet sur le Rhône et tout particulièrement à la remonte pour les bateaux faiblement motorisés, la sécurité de la navigation de plaisance doit prendre en compte l'existence d'arrêts nocturnes dans des haltes ou ports, car la navigation de nuit est interdite pour la plaisance.

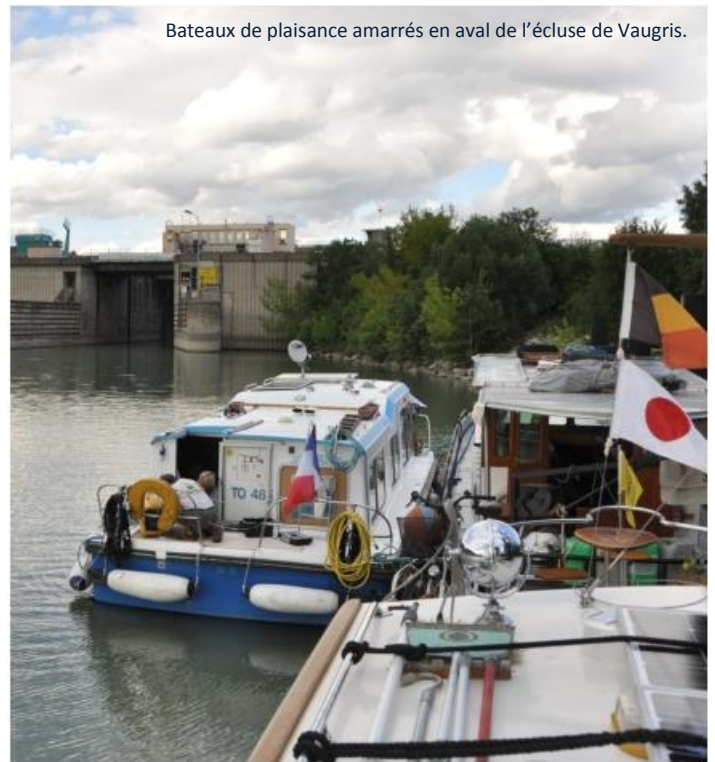
Nous ne souhaitons pas de grandes infrastructures portuaires avec plétores de services mais des installations simples et robustes aux crues qui nous permettent de nous amarrer en toute sécurité et éventuellement de nous permettre de pouvoir passer quelques jours pour visiter la région.

Manque de coordination des politiques publiques d'aménagement du territoire.

Le développement depuis 2009 du tourisme fluvial sur le Rhône résulte principalement de l'augmentation du nombre de paquebots à passagers. En tant que citoyen on ne peut que se réjouir de leurs retombées économiques. En tant que plaisancier, nous déplorons l'aliénation des anciens quais publics désormais largement réservés aux bateaux à passagers. VNF et CNR ont été alertées par notre association et des rencontres organisées sur ce sujet, mais sans réponses concrètes à ce jour. Ces réunions nous ont permis de constater qu'il n'y avait pas, sur ce sujet, de coordination des politiques publiques : La sécurité de la navigation incombe à CNR qui y veille sur le domaine concédé... mais celui-ci ne comprend pas les ports et haltes de plaisance gérées par les communes qui mènent de leur côté leur propre politique de développement en ignorant les enjeux de navigation. À qui revient la charge de cette coordination ? C'est un sujet qui devrait également être clairement indiqué dans le projet de prolongation de la concession de la CNR, voir également dans le plan Rhône.



Ponton plaisance de Saint-Vallier.



Bateaux de plaisance amarrés en aval de l'écluse de Vaugris.

Coordination entre les villes mouillées et CNR pour un aménagement futur équilibré.

Comment expliquer que des villes telles que Arles, Avignon, Montélimar, Givors, ... ne proposent pas de services aux plaisanciers, ou si peu que les conditions d'amarrage sont ridicules. D'autres où la modernisation des installations n'a pas pris en compte l'évolution de la flotte et où l'on se retrouve avec des infrastructures neuves qui ne sont pas en adéquation avec la flotte, comme à Viviers ou à Tournon. La CNR ne devrait-elle pas être à l'origine d'une concertation avec ces villes étapes pour co-construire des infrastructures pour la plaisance fluviale privée adaptées à la demande?

CONCLUSION

L'ANPEI souhaite que la CNR puisse bénéficier d'une prolongation et d'une extension de sa concession et poursuivre les actions engagées en faveur du tourisme fluvial et surtout de la plaisance fluviale privée.

Après des années d'investissements en faveur des croisiéristes, nous plaidons maintenant pour un rééquilibrage des aménagements en faveur de tous les usagers de la voie d'eau et plus particulièrement des plaisanciers.

La sécurisation de la navigation de plaisance est un objectif prioritaire pour l'ANPEI. Nous avons expliqué ci-dessus comment la sécurité de la navigation s'était dégradée ces dernières années pour la grande plaisance suite à la disparition des haltes possibles en fin de journée de navigation. Ainsi, faute de pouvoir étendre le domaine concédé à CNR aux ports et haltes de plaisance, il nous semble essentiel que l'état prenne en compte les enjeux de sécurité de la navigation de plaisance dans la gestion des politiques d'aménagement portuaires des communes riveraines ainsi que leur entretien au niveau des installations et de l'enfoncement.

Il ne faut pas non plus négliger l'importance économique de la plaisance fluviale privée. La remise en navigation du Haut-Rhône dans de bonnes conditions de navigation avec la construction de la nouvelle écluse de Brégnier-Cordon et le balisage du chenal reste un fervant souhait de l'ANPEI.

Dans ces domaines, comme sur toutes les questions intéressant la plaisance, l'ANPEI continuera de proposer sa contribution et remercie la CNDP pour la concertation en cours.