

Consultation du grand public sur la prolongation de la concession du Rhône

MUSEE DEPARTEMENTAL DE L'ARLES ANTIQUE - ARLES

12 AOUT 2020

Synthèse des échanges

Les rencontres sont animées pour la CNR par Philippe Magherini, Directeur juridique de la CNR, David Ferry, son Directeur Délégué territorial Rhône-Méditerranée, Romain Bresson, Chargé de mission Environnement de cette même direction et pour l'Etat par Guillaume Rouvière, Chargé de mission au Bureau des énergies renouvelables hydrauliques et marines de la Direction Générale de l'Énergie et du Climat (DGEC). Elles sont supervisées par David Chevallier, Garant de la Concertation auprès de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Le contexte des échanges, son public et sa réceptivité

Le stand de présentation est situé dans le vaste hall d'accueil du Musée départemental de l'Arles antique, qui a retrouvé son niveau de fréquentation habituel malgré la crise sanitaire. L'emplacement et la configuration du stand en font un lieu de passage obligé en sortie de l'exposition permanente. De ce fait, l'affluence y est plutôt importante et régulière.

Les intervenants notent une répartition par âges plus représentative de la population que sur les sites précédents et que sur les consultations en général, c'est-à-dire une forte proportion de sujets âgés d'environ 25 à 45 ans.

Ils décident de n'interpeller que les visiteurs marquant un minimum d'intérêt pour le stand.

Enfin, environ 20 à 25 % de ceux ou celles qui entament une conversation déclinent l'invitation à répondre au questionnaire après avoir écouté la présentation du sujet et de ses enjeux, ou bien après l'avoir regardé, voire avoir commencé à le remplir.

Trois raisons sont avancées (ou perceptibles) pour expliquer ces refus :

- le sentiment de ne pas être concerné dès lors qu'on ne réside pas aux abords du Rhône, ou qu'on ne le fréquente pas régulièrement, et ce malgré l'incitation développée ;
- la conviction de ne pas disposer de suffisamment d'informations pour répondre objectivement aux questions posées et pour formuler un avis ;
- la complexité perçue du questionnaire, qui suscite de nombreux commentaires comme « *Les questions se recoupent, n'ai-je pas déjà répondu sur ce même sujet ?* », « *Tout est important, il est bien difficile de définir des priorités, on voudrait tout placer en numéro un* » ou bien « *C'est compliqué* », « *C'est très aléatoire* », « *Que faut-il comprendre ?* », « *Je ne sais pas* ».

Parallèlement, les volontaires pour remplir le questionnaire se caractérisent, comme la veille au port de plaisance de l'Épervière à Valence, par une très forte implication : ils prennent le temps et portent une grande application à répondre.

En conclusion, environ 60 personnes ont amorcé un échange et 48 questionnaires ont été complétés.

Un intérêt réel pour l'entreprise et ses activités

En introduction par les intervenants ou sur questions, la CNR et ses activités sont presque systématiquement présentées, et ce de façon plutôt détaillée, aux visiteurs.

Le statut de la structure les intéresse tout particulièrement : la plupart ignorent s'il s'agit d'une entreprise privée, si ses missions relèvent du service public et sous quelle forme l'Etat y exerce son contrôle.

Il leur est donc expliqué que 50,1 % du capital est issu du secteur public au travers de la Caisse des Dépôts et Consignations (33 %) et de 183 collectivités locales (16 %), contre 49,9 % détenus par l'entreprise privée Engie. La CNR est qualifiée de société anonyme d'intérêt général (il est expliqué que ce terme a été utilisé en 1933, à l'époque où le régime juridique des sociétés d'économie mixte n'existait pas encore en France) et de société privée à capitaux majoritairement publics. Cette participation majoritaire public étant garantie par une loi.

Une autre spécificité est soulignée, à savoir le fait que l'Etat, bien qu'il ne soit pas directement actionnaire, dispose de représentants au Conseil de Surveillance de la CNR. Tous les cinq ans, ce dernier valide les plans de missions d'intérêt général qui déterminent les actions à venir et contrôle la mise en œuvre de ceux révolus, dans le respect des termes de la concession.

Un certain nombre de participants, expriment leur attachement à un étroit contrôle par l'Etat, y compris si la concession revenait à un acteur privé. Ils sont alors rassurés d'apprendre le rôle et le positionnement de l'Etat (autorité concédante et participation à la gouvernance de la CNR) afin de contrôler la bonne application du contrat de concession.

Découvrant la dimension partiellement privée de l'entreprise, de nombreux interlocuteurs souhaitent comprendre son modèle économique : « *Quelles sont les sources de revenus de la CNR ?* », « *Comment gagne-t-elle de l'argent ?* » Ils apprennent alors que les revenus issus de la production hydroélectrique financent les autres missions de service public (navigation, ports, irrigation agricole ..) et les plans quinquennaux de missions d'intérêt général (environnement, développement des territoires ..).

Ce vaste champ d'intervention vient notamment rectifier une idée préconçue selon laquelle la CNR verrait aujourd'hui ses missions considérablement réduites par le fait que la quasi-totalité des aménagements prévus sur le Rhône a été réalisée.

De même, une visiteuse est éclairée sur le fait que les foyers ou entreprises du territoire n'ont aucune obligation à se fournir en électricité auprès d'Engie.

Enfin, une certaine confusion entre la CNR et les Voies Navigables de France (VNF) revient à au moins trois reprises : « *Quelle est la différence avec VNF ?* », « *Pourquoi deux acteurs interviennent-ils côte à côte ?* » La précision est donc apportée sur les raisons historiques (CNR créée en 1933 pour porter l'aménagement et l'exploitation du Rhône et VNF créé en 1991 pour le développement des voies navigables en France) les spécificités de la CNR en distinction de l'unique mission commune que constitue la gestion de la navigation.

Une présentation active de la concession et des enjeux de son renouvellement

Les intervenants exposent le contexte et les enjeux de la prolongation de la concession : le contrat liant la CNR à l'Etat arrive à son terme le 31 décembre 2023. L'entreprise est donc entrée en discussion avec l'Etat pour en obtenir une prolongation jusqu'en 2041.

En contrepartie de cette prolongation de 18 années, la CNR s'engagerait sur de nombreux projets.

▪ L'extension du domaine concédé

La CNR prendrait en charge plusieurs tronçons additionnels : le petit Rhône actuellement exploité par les Voies navigables de France (VNF), le Grand Rhône en aval d'Arles, une extension autour d'Avignon ainsi qu'une partie du Canal de Savières reliant le lac du Bourget au Rhône, depuis l'aval du barrage de Sault-Brénaz jusqu'au port de Lyon. La CNR intégrerait aussi les ports de Laudun-l'Ardoise, du Pontet et le site de la SACHA à Arles.

- **L'étude et la construction éventuelle d'un ouvrage dans le secteur de Saint-Romain-de-Jalionas**

Cette installation constituerait le vingtième et dernier ouvrage bâti sur le Rhône par la CNR. La CNR serait tenue d'étudier sous quatre ans sa faisabilité et ses conditions d'acceptation afin de permettre une décision de l'Etat. Les intervenants soulignent systématiquement qu'il représente l'une des ultimes possibilités de barrages hydrauliques en France et que les sommes correspondant à cet investissement seraient bien sûr reportées sur d'autres projets si sa construction n'était pas validée.

- **Des investissements dans divers projets complémentaires**

De petites centrales hydro-électriques avec des passes à poissons seraient installées pour exploiter le « débit réservé », ce flux d'eau visant à garantir un niveau minimum permanent du Rhône court-circuité, qui n'est actuellement pas utilisé pour la production d'électricité, sur les barrages de Saint-Pierre-de-Bœuf à Péage-de-Roussillon, d'Arras à Saint-Vallier, de La-Rochede-Glun à Bourg-Lès-Valence, de Charmes à Beauchastel, de Donzère à Donzère-Mondragon, ainsi qu'à Caderousse. Par ailleurs, les portes avals des écluses de Châteauneuf-du-Rhône et de Bollène seraient doublées pour éviter une immobilisation de plus d'un mois si elles nécessitaient des réparations importantes, en particulier dans l'éventualité d'une collision par un bateau.

De nombreuses questions sur la concession et sur sa prolongation

Le principe même de la concession fait l'objet de quelques questions relativement précises.

Un visiteur se fait confirmer que le cours d'eau et les ouvrages appartiennent à l'Etat, un autre demande si le Rhône est l'unique fleuve français faisant l'objet d'une concession de ce type. Une troisième demande si la concession est automatiquement accordée pour la totalité des territoires ou si elle pourrait être répartie en plusieurs tronçons, et donc entre plusieurs exploitants : ce sujet a été débattu de 1921 à 1933 avant que ne soit décidée une attribution à un concessionnaire unique pour des raisons de cohérence sur l'ensemble du cours d'eau.

Parmi les interrogations fréquentes, voire presque systématiques, figurent les raisons de la fin du contrat, de la demande de prolongation par la CNR et de la durée précise envisagée pour 18 années additionnelles. Les intervenants expliquent alors que les concessions hydroélectriques initiales s'établissent habituellement pour une période de 75 années. Même si la concession du Rhône se différencie fortement des concessions hydroélectriques « classiques », cette durée de 75 ans a été retenue. Cependant, la Seconde Guerre mondiale entraînant la destruction du système électrique français et la nationalisation de la production d'électricité en France en 1946 ont eu un impact imprévisible sur le contrat de concession de la CNR. De ce fait, la CNR fait valoir ou considère qu'elle n'a pas réellement bénéficié des 75 années initialement prévues. Les 18 années supplémentaires permettraient à la CNR de bénéficier réellement d'une durée d'exploitation économique de l'ensemble de ses ouvrages de 75 ans.

Les participants sont nombreux à s'interroger sur les facteurs qui pourraient s'opposer à la prolongation de la concession. Ils apprennent que l'Etat a d'ores et déjà formulé un accord de principe et la Commission européenne a donné son aval sur l'équilibre économique du projet. La consultation vise donc surtout à ajuster la priorisation des missions précises à mettre en œuvre.

Un visiteur se montre quelque peu désabusé : « De toute façon, l'Etat fait ce qu'il veut sur ce sujet, à quoi bon demander notre avis ? » Lui sont donc expliqués brièvement le rôle de la Commission Européenne (droit de la concurrence et des aides d'Etat) ainsi que les réglementations françaises

imposant la consultation du public en cas de modification significative d'une concession, ainsi que l'inexorable mise en concurrence en 2041 au plus tard.

Enfin, quelques personnes demandent pourquoi la démarche est notamment encadrée par le ministère de la Transition écologique. Comprenant le facteur déterminant de la production d'électricité, certaines supposent que la CNR sera incitée à « construire un maximum de barrages ». Une rectification est donc apportée quant aux politiques actuelles visant bien davantage l'optimisation des installations existantes que la construction de nouvelles, notamment pour prendre en compte l'impact environnemental non négligeable de ces dernières. Il est aussi rappelé que le transport fluvial dépend aussi du Ministère de la transition écologique. La mission autour du développement du transport fluvial est tout aussi importante.

L'environnement, une préoccupation majeure

Les questions environnementales sont presque systématiquement abordées et sont régulièrement en tête des préoccupations du public interrogé en particulier de la gent féminine.

L'une de ces interviewées juge que la qualité de l'eau devrait figurer comme une 6^e mission à ajouter aux cinq missions majeures mises en exergue dans la présentation visuelle des plans 5RHONE, car le sujet manque cruellement de coordination entre les différents acteurs. Selon elle, la qualité porte avant tout sur la gestion des déchets qui tombent dans le Rhône et s'écoulent jusqu'à la mer, faute de volonté et de coordination entre les acteurs. Elle indique avoir conscience que ce rôle est compliqué dans sa mise en œuvre, elle l'estime toutefois nécessaire.

Une autre s'inquiète plus particulièrement des PCB rendant les poissons impropres à la consommation. Un intervenant CNR explique alors que la qualité actuelle de l'eau du Rhône est meilleure à ce qu'elle était dans les années 70 ou 80. Le problème réside surtout dans les sédiments profonds, où les taux de PCB sont plus forts, et qui peuvent être « remués » lors de travaux à vocation environnementale (réhabilitation des vieux Rhône ou de marges alluviales).

Un Arlésien espère que la CNR contrôlera mieux que cela n'est fait aujourd'hui les bateaux d'excursions touristiques au départ du bac du Sauvage : ne respectant pas les vitesses maximales autorisées, ils endommagent les berges. Ces déplacements de matières causent au final une érosion de certaines plages.

Même l'intervenante la plus pessimiste (« De toute façon, ces territoires n'ont plus rien de naturel ») se montre agréablement surprise et particulièrement intéressée de découvrir des exemples d'actions concrètes de la CNR en faveur de la continuité piscicole ou de la biodiversité, par exemple la réhabilitation d'anciennes lînes asséchées, qui sont recreusées puis reconnectées au fleuve.

Un autre visiteur est par contre assez dépité d'apprendre que tous les ouvrages ne sont pas encore équipés de passes à poissons, même si celles-ci sont mises en œuvre au fur et à mesure que des aménagements complémentaires sont réalisés ou en fonction de la liste des cours d'eau classés.

Un intérêt moins marqué pour les projets de territoires ou l'agriculture

Les questions agricoles ne suscitent presque aucun échange à l'initiative du public, hormis avec un couple. Et encore celui-ci les relie-t-il à des préoccupations environnementales, s'inquiétant des conséquences d'une éventuelle augmentation des prises d'eau. Il est satisfait d'apprendre que la

CNR privilégie le développement de projets visant à améliorer les prises d'eau existantes et à travailler sur leur efficacité énergétique.

Un riverain du Rhône, membre du conseil municipal de Fourques, approfondit particulièrement la question des interventions possibles de la CNR en matière d'accompagnement des projets de territoire. Après quelques questions habituelles sur la concession et sa prolongation, il cible deux problématiques. Il aborde tout d'abord les enjeux d'aménagement ou d'entretien des berges, et plus particulièrement les solutions pour les consolider et éviter leur effondrement. Il évoque un projet de chemin sur berge que sa municipalité juge irréalisable du fait des contraintes correspondantes. Il découvre que le maintien des arbres existants n'est pas l'unique solution : certaines autres espèces végétales peuvent jouer ce rôle. Par ailleurs, il apprend avec intérêt que la CNR finance et accompagne des projets de valorisation des territoires, y compris au-delà du domaine public fluvial. Il déplore justement que le territoire rhodanien ne soit selon lui absolument pas mis en valeur. Cette discussion dérive ensuite sur la nécessité de construire un troisième pont à Arles. La CNR souligne alors que son intervention ne peut concerner des ouvrages strictement routiers, mais uniquement des passerelles ou promenades piétonnes ou cyclables.

Quelques sujets plus précis ou plus originaux auront été abordés.

- *La question des fouilles archéologiques (pour en souhaiter le développement) revient à quatre ou cinq reprises, peut-être en raison du contexte ;*
- *Un professeur de géographie s'amuse de ce que la thématique pourrait constituer un bon sujet pour ses cours ;*
- *Un couple s'intéresse plus particulièrement à la gestion à venir du petit Rhône pour le rendre encore mieux navigable, pour œuvrer en faveur de sa biodiversité et pour optimiser l'irrigation agricole.*
- *Enfin, deux Arlésiennes bénévoles du musée posent des questions précises sur l'écluse la plus proche (écluse d'Arles).*