



Un flot d'idées pour la voie d'eau

Après plusieurs années de négociations, et de débats sur les concessions hydrauliques, l'Etat s'est enfin décidé à lancer une consultation publique sur le prolongement de la concession de la Compagnie Nationale du Rhône.

Un dossier complet et richement illustré est accessible et tout un chacun a pu déposer son avis sur le site de l'Agence Nationale du Débat Public (ANDP) et pour les collectivités, entreprises, et associations : un « cahier d'acteur ».

PROMOFLUVIA, comme 60 autres entités a déposé son avis documenté sur ce sujet.

Vous en trouverez ci-dessous la conclusion :

« L'association PROMOFLUVIA est tout à fait favorable à la prolongation de la concession de la Compagnie Nationale du Rhône telle qu'elle est présentée au dossier de consultation.

Nous souhaitons que ce soit l'occasion pour l'Etat de confirmer ses ambitions pour la transition énergétique, l'environnement et particulièrement de la navigation. A ce titre, nous demandons que les ressources dégagées par la redevance de la concession soient fortement affectées à ce mode de transport trop longtemps négligé et pourtant le plus à même d'apporter une contribution positive à la réduction des gaz à effets de serre, sans compter la réduction des encombrements du mode routier partout où cela est possible.

Nous souhaitons aussi beaucoup insister sur les investissements sur les sites portuaires, l'amélioration des capacités de navigation (tirant d'eau et d'air), et l'engagement du concessionnaire dans une démarche environnementale innovante. »



Alors que la loi LOM a une fois de plus négligé les investissements sur la voie d'eau, nous avons lancé la proposition de l'affectation à l'AFIFT d'une partie de la redevance de la CNR pour financer les investissements de la voie d'eau (petit et grand gabarit).

Plusieurs pistes se présentent pour réaliser une véritable transition énergétique et écologique dans le secteur du Fluvial si les aides suivent. Tout d'abord les carburants pour se passer du gasoil, des expérimentations sont en cours. On parle de plus en plus d'hydrogènes et de GNL (Gaz Naturel Liquéfié) sans compter des améliorations des filtres et de la consommation des moteurs. Il est temps aussi d'investir systématiquement dans des bornes d'alimentation en électricité de forte puissance pour raccorder les bateaux à quai. Pour les flottes plus modestes n'oublions pas les propulsions électriques et leurs variantes hybrides.

Les croisiéristes s'intéressent de plus en plus à ces évolutions non polluantes pour les promenades urbaines.



Le Comité de Direction de Promofluvia vous souhaite un très bel été !



En dernière page les nouvelles de dernière minute ; des bonnes et des moins bonnes !

PROMOFLUVIA INFO

Rappel de quelques dates:

- 13 Février** Journée d'information sur l'organisation des secours
- 6 mars** AG Agir Pour le Fluvial
- 7 mars** 5 à 7 sur les containers
- 8 mars** Grand débat sur le Fluvial à LYON (Agir Pour le Fluvial)
- 12 mars** Commission sécurité VNF
- 13 mars** Comité de pilotage du simulateur
- 14 mars** Réunion INSPIRA/CNR à SALAISE
- 21 mars** Réunion CAF à STRASBOURG
- 23 mars** AG de AQUA - Musée de la Batellerie à ST JEAN DE LOSNE
- 23 mars** AG de Fleuves de liens à VALVIGNERES (Ardèche)
- 6 avril** AG ADR à CADEROUSSE
- 13 avril** AG ANPEI à PARIS
- 2 mai** Consultation concession CNR à MONTALIEU
- 17 mai** Restitution des études logistiques par la CNR
- 19 mai** Pardon des marinières à LYON
- 20 mai** Colloque sur les produits chimiques à LYON
- 23 mai** AG PROMOFLUVIA (lac du Bourget – AIX LES BAINS)
- 27 mai** Concertation CNR VIENNE
- 29 mai** Colloque transport fluvial et énergie
- 3 juin** Concertation CNR LE POUZIN
- 14 juin** Concertation CNR ARLES
- 15 juin** Pardon des marinières à SAINT JEAN DE LOSNE
- 27 juin** AG du CAF
- 9 juillet** Bilan de la concertation prolongation De la concession CNR

Autres dates à venir

- 30 septembre au 3 octobre** Smart Rivers au centre des Congrès de Lyon.
- 10 octobre** 5 à 7 - Simulateur
- 18 octobre** Voyage ADR - Restitution

COMITÉS DE DIRECTION

- 29 août
- 26 septembre
- 24 octobre
- 21 novembre
- 19 décembre
- 23 janvier 2020

COMITÉS DE SUIVI

- 12 septembre
- 10 octobre
- 7 novembre
- 5 décembre
- 9 janvier 2020 (galette)

FORMATION

ASP

Prochaines sessions :

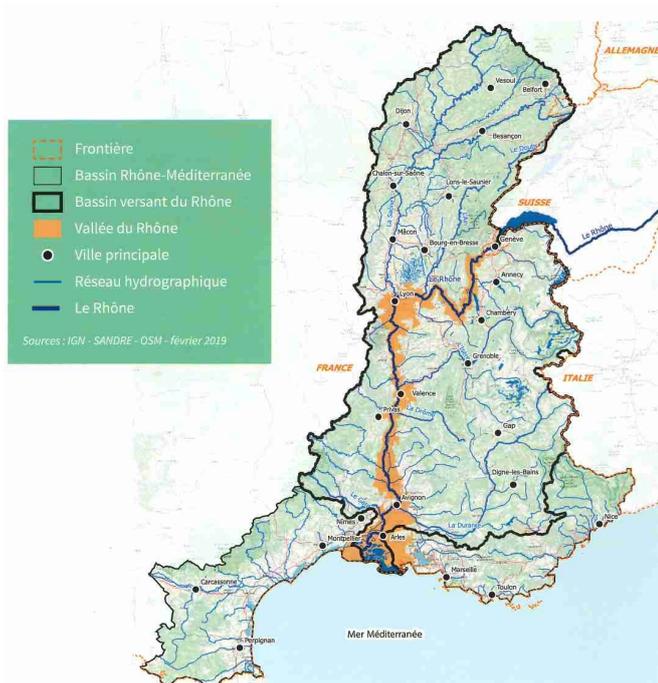
- 14 et 15 octobre
- 4 et 5 novembre
- 25 et 26 novembre
- 9 et 10 décembre

VOYAGE AUX SOURCES DU RHONE

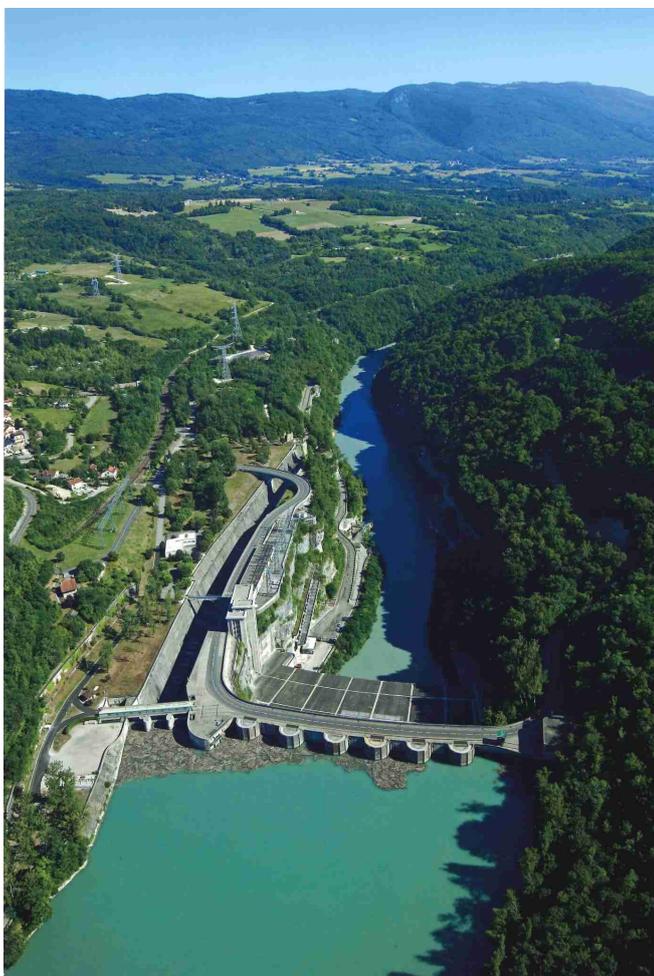
La revue Diagonale n° 205 de mars 2019 a produit un article de Pierre GRAS sur « le voyage aux sources du Rhône » sur la transition énergétique en Suisse (voyage



PROLONGATION DE LA CONCESSION DU RHONE A LA CNR (créée en 1934)



Photos du projet de prolongation de la concession du Rhône



Le terme actuel de la concession CNR est au 31/12/2023. L'Etat souhaite la prolonger pour tenir compte des conditions particulières d'exploitation antérieures à 2003. Un calcul sophistiqué aboutit à la date de 2041.

L'enjeu de cette prolongation s'accompagne de conditions très strictes pour avoir l'aval de l'Union Européenne : démontrer que ce modèle original de gestion du fleuve débouche sur un projet équilibré et financièrement neutre. Le dossier comporte toute une série de dispositions qui augmentent son périmètre et exigent des engagements financiers d'investissement (une enveloppe de 500 M€) et un nouveau schéma directeur avec des plans quinquennaux que l'Etat devra approuver et accompagner.

Le contexte environnemental ayant changé au-delà des trois missions de base (énergie, navigation et irrigation) la CNR devra faire face à la préservation de l'écosystème de la vallée du RHONE résultant des changements climatiques annoncés pour 2050.

La concertation sur ce dossier est gérée par la CNDP (Concertation Nationale du Débat Public) et s'est terminée fin juin 2019. Le rapport de la consultation sera sur le site de l'ANDP fin juillet : <https://www.prolongation-rhone.fr/>

Les décrets de prolongation devraient arriver fin 2020 au plus tard.

NB : voir les cahiers d'acteurs très nombreux dont :

- PROMOFLUVIA
- ADR
- FNE
- SHR
- CAP SUR LE RHONE
- CAF
- ZABR

LE RENOUVELLEMENT DES CONCESSIONS

Une question complexe et délicate qu'il va falloir dans les années à venir aborder à la suite des directives européennes.

L'hydroélectricité est parmi les énergies renouvelables la plus importante, environ 60 %, ce qui représente 10 % de la production d'électricité hexagonale, le nucléaire restant de loin notre première source d'énergies

C'est la loi du 16 Octobre 1919 qui a mis en place l'utilisation de la force motrice hydraulique en permettant la réalisation d'un ensemble très diversifié d'ouvrages (basse et haute tension, réservoir, lacs, gestion de l'eau dans les territoires etc

Toutes ces concessions qui ont donc bénéficié de prolongements différents vont devoir être renégociées (EDF 1946 , CNR 1934).

LE LOT sera-t-il un jour navigable dans sa totalité ?

Le voyage de l'ADR cette année, du 4 au 9 juin 2019, a permis de constater un peu comme pour le Haut Rhône que des points durs empêchent (sauf à réaliser des infrastructures très coûteuses) la continuité de sections navigables.

On peut citer trois points :

LUZÉCH : pour court-circuiter un méandre du LOT il faudrait soit restaurer des écluses qui ont été comblées et enfouies sous la place du marché ou creuser un tunnel au droit de l'usine hydroélectrique d'EDF



Les anciennes écluses dans la dérivation de Luzéché

Plus loin c'est un ouvrage d'EDF réalisé en 1942 à **FUMEL** qu'il faudrait modifier par la création d'une écluse sur un site industriel immense abandonné très pollué que l'on ne sait pas comment aménager.



Le dernier point dur à **AIGUILLON** le plus facile à réhabiliter à l'endroit où le LOT se raccorde à la GARONNE qu'il faut descendre sur 5 kms pour rejoindre la BAISE mais là il s'agit d'une interdiction par VNF pour les

bateaux de location sans permis ; Ce chenal étant très faible (il faut un pilote)

On voit donc que malgré la qualité environnementale de cette rivière de 500 KMS qui arrose des villes magnifiques (CAJARC, CAHORS, ST CIRQ LAPOPIE FIGEAC et VILLENEUVE SUR LOT) est porteuse d'un potentiel touristique énorme mais qui nécessiterait des études lourdes et spécifiques sur les points qui entravent sa continuité.

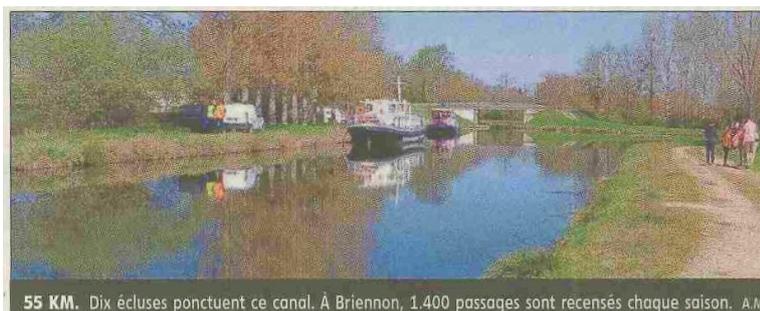
Espérons que comme sur le HAUT RHONE grâce à la CNR, le département du LOT et l'EUROPE trouveront les moyens de corriger ses erreurs de parcours.



LE CANAL DE ROANNE A DIGOIN :

Nous avons déjà évoqué plusieurs fois ce canal en sursis de navigation, toujours en attente d'un contrat de canal officialisant avec VNF et l'entente des départements traversés un véritable projet de territoire.

C'est grâce à l'énergie de Madame C. LONGERE, maire de BRIENNON et présidente de l'association le canal de ROANNE à DIGOIN, qu'un accord a été trouvé pour 2 ans afin de partager les frais de fonctionnement pour garantir les vacances des éclusiers et assurer aux nombreux plaisanciers un fonctionnement pour les deux saisons à venir



55 KM. Dix écluses ponctuent ce canal. À Briennon, 1.400 passages sont recensés chaque saison. A.M.

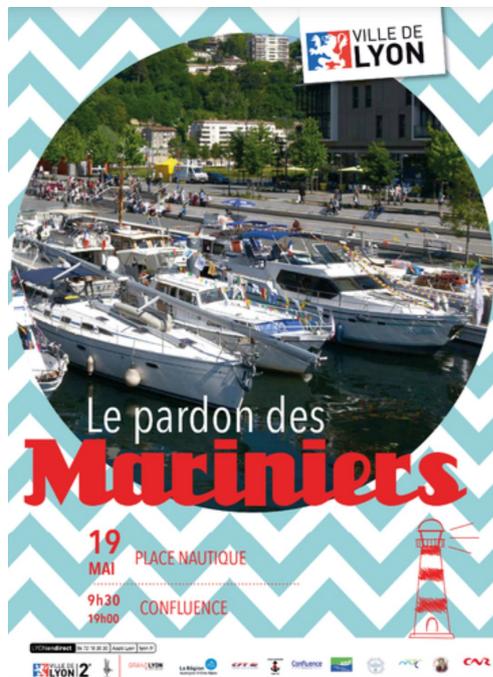
ACCIDENT A BUDAPEST EN HONGRIE

Les accidents de bateaux nous rappellent qu'il faut toujours être vigilants sur les règles de navigation.



En HONGRIE encore 7 morts et 19 disparus dans le naufrage d'un bateau de touristes « LA SIRENE » sur le DANUBE, qui a percuté un bateau de croisière de la compagnie VIKING la nuit avec un fort courant en raison de fortes chutes de pluie.

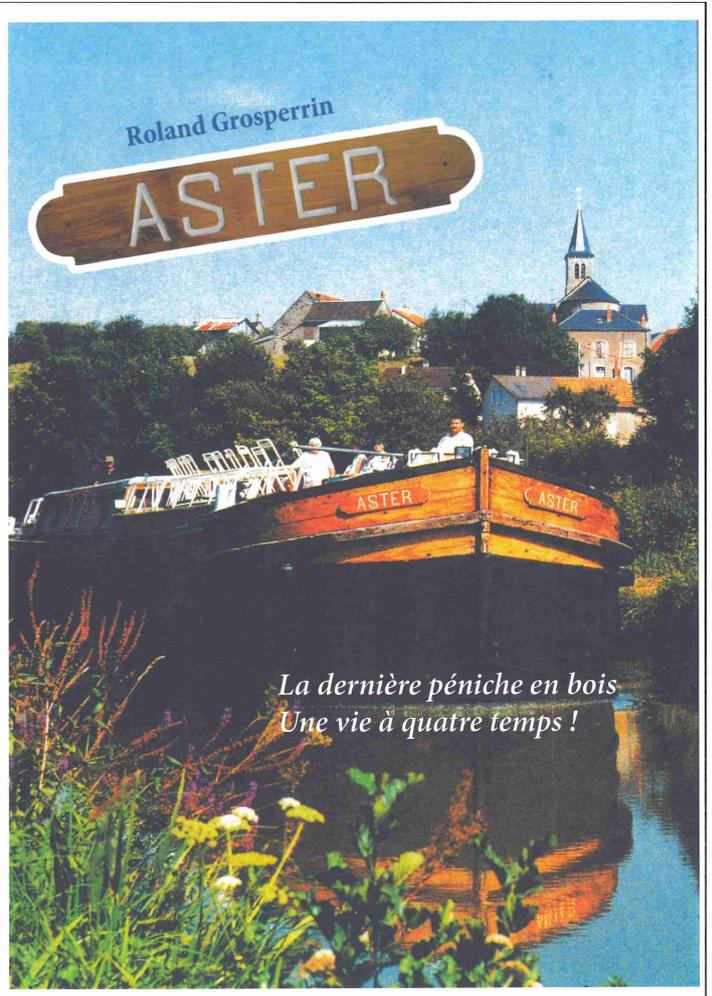
LE PARDON DES MARINIERS A LYON



Le pardon des mariniers a eu lieu le dimanche 19 mai à la Confluence comme chaque année mais sur une seule journée. Cette tradition portée par les amis du lien et son président, Didier BLANCHON avec la mairie du 2^{ème} arrondissement, le Grand-Lyon, VNF, CNR, CFT... est toujours un moment festif difficile à organiser, mais qui anime la darse, avec de multiples activités.

EDITION :

Un livre sur « **ASTER** » par l'association AQUA.
Le livre sur l'aventure d'ASTER est sorti en MAI 2019.
« **ASTER** » dernière péniche en bois : une vie à quatre temps.



On peut se le procurer au
Musée de SAINT JEAN DE LOSNE pour 35€

RECTIFICATIF :

Notre ami COUPRY nous demande de rectifier la page 5 du n° 90 :

La ballade fluviale allait de OUCHY (port de LAUSANNE) à SAINT GUNGOLPH (village frontière entre la France et la SUISSE) et par ailleurs on ne parle jamais du Lac de GENEVE mais du LEMAN qui veut déjà dire lac ... !!!!

LA LOIRE FOREZIEENNE :



Le château de la Roche

Le livre de Guy CHASTEL paru en 1948 permet de découvrir l'histoire d'un fleuve longtemps abandonné à lui-même et d'évoquer plus tard les beaux jours de la batellerie

Avant le XIIIe siècle aucun aménagement n'avait été entrepris, ce qui n'empêchait pas des mariniers de s'y aventurer, ils devaient faire face aux difficultés naturelles alors qu'un balisage fait souvent de piquets et de branches leur indiquait le tracé praticable. La navigation en amont de ROANNE n'est devenue vraiment active qu'à partir du XVIIIe siècle.

Aux difficultés s'ajoutait un péage qu'il fallait acquitter aux seigneurs riverains, péage qui devait servir à l'entretien de la navigabilité. C'est vers 1690 que l'on a songé à organiser le transport de la houille de la région malgré le fleuve encombré de rochers.

La progression de descente des bateaux ne cessa de croître, pour atteindre le chiffre de 1300 en 1789 et 5000 dix ans plus tard.

Dès lors, certaines communes riveraines s'accordent à demander dans leurs cahiers de doléances la suppression des droits de péage.

Les bateaux pouvaient voyager par convoi de dix et jusqu'à trente. Dans les temps favorables ils se suivaient par centaines. Ceux qui arrivaient à ROANNE n'effectuaient qu'un seul voyage, ils ne remontaient que rarement le fleuve qu'ils avaient descendu.

Au terme de leurs transports les bateaux étaient vendus au déchirage.



De 1785 à 1789, le projet d'un canal de jonction du RHONE à la LOIRE entre GIVORS et ANDREZIEUX fut envisagé, seul un tronçon fut réalisé entre GIVORS et RIVE DE GIER.



De nos jours une écluse est encore visible.

A cette époque, le principal chantier de construction de bateaux se trouvait à SAINT RAMBERT, bateaux de 29 M de long, 3,50 M de large, dont la charge pouvait s'élever jusqu'à 30 Tonnes pour aller jusqu'à ROANNE. D'autres chantiers avaient été ouverts avec le concours des bateliers et des charpentiers. Ces embarcations construites en planche de pin et de sapin d'où leur nom de sapines.

A SAINT RAMBERT, il y eut une moyenne de « cent maîtres » fabricants de bateaux, ce qui occupait beaucoup d'ouvriers. On construisait également des embarcations à ROANNE où il y avait une trentaine de maîtres charpentiers de bateaux assistés de deux cents compagnons.

Pendant la période de chômage, les charpentiers en bateaux fabriquaient des meubles, surtout des caisses d'horloge qu'ils décoraient d'emblèmes fluviaux. De nos jours, une rue de ROANNE à proximité de la LOIRE, porte encore le nom des charpentiers.

Le 11 novembre 1793, an II de la République, les mariniers durent faire sur la LOIRE, un singulier transport. Il était exécuté en vertu du décret du 6 Août 1791 par lequel l'Assemblée Nationale faisait procéder à l'enlèvement des cloches et en vertu d'un arrêté du 13 juillet 1793, qui en concédait qu'une pour chaque écluse. Les cloches brisées furent transportées par voie d'eau jusqu'à ROANNE pour être transformées dans une fonderie.

Les bateliers ont formé une corporation qui a eu ses titres de noblesse, la corporation des « HOMMES DE L'EAU » qu'une douce raillerie convenait d'appeler les marins d'eau douce. Ils étaient au demeurant de rudes batailleurs leurs bateaux chargés, ils attendaient la crue qui allait les emporter « quand les eaux montent ils n'ont plus qu'à gouverner contre les traîtrises du remous surnois ou les butées de la roche ». La brutalité des crues rendait les risques redoutables. Dans les défilés dangereux ceux de PINAY, de la ROCHE, des vieilles piles du pont de SAINT MAURICE, les embarcations risquaient de se briser.

« Que de fois, dans la nuit ont retenti les cloches des villages. Ce tocsin nocturne appelait les habitants au secours des mariniers en danger ».

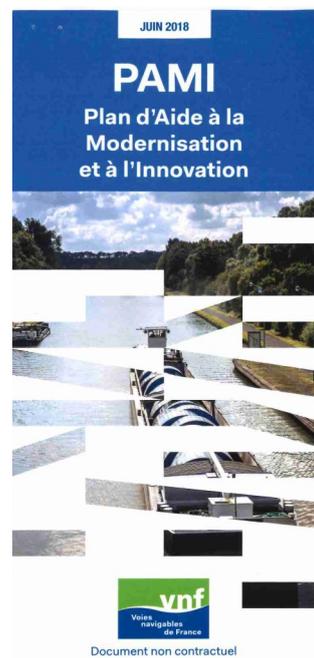
Sous la révolution, le particularisme des mariniers se manifesta d'une façon assez violente. La Convention ne trouva pas parmi les hommes de l'eau des adeptes immédiats.

Vers 1860, peu à peu le chemin de fer a ruiné puis fait disparaître la corporation des bateliers foréziens. Le jeudi jour de sortie, ils s'en allaient mélancoliques, revoir une LOIRE qu'ils ne connaissaient plus une LOIRE sans bateaux. Après l'arrivée de la LOIRE FOREZIEENNE en pays Roannais rien ne s'oppose à la progression qui va se prolonger jusqu'à la mer.

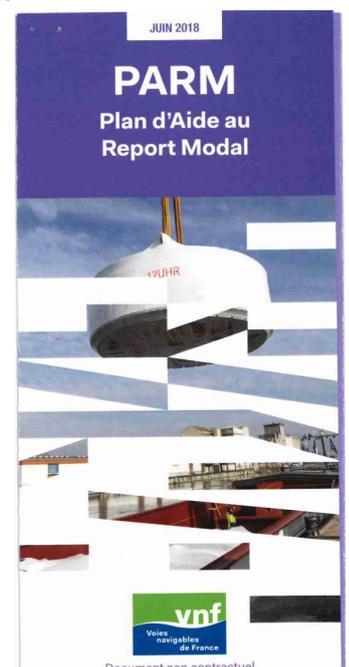
Article rédigé par Jacques SEIVE

COMMUNIQUÉ

VNF nous signale la publication de deux dépliants pour les mariniers :



PAMI (Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation)



PARM (Plan d'Aide au Report Modal)



La Métropole de LYON, le 30 juin 2019 au grand parc de MIRIBEL, vient de lancer son plan pour lutter contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique. Dans ce cadre, la Métropole prévoit en 2020/2021 la mise en place de zones à faible émission qui interdiront l'accès aux camionnettes et aux camions les plus polluants

Il faudra donc trouver d'autres moyens de livraison plus propres pour remplacer ces véhicules utilitaires destinés au transport des marchandises. L'avenir dira si la Métropole utilisera ses fleuves avec des navettes fluviales à partir d'une plate-forme au Port Edouard Herriot pour assurer en proximité des quartiers sur les berges; des zones de dépose par palettes pour les marchandises nécessaires aux commerçants et livrées par des petits véhicules électriques ou même « des vélos-livraison adaptés » Cette logistique urbaine est déjà mise en place dans certaines villes européennes arrosées par des fleuves; Cette innovation va bientôt arriver via le Port de Lyon CNR.

SIGNALÉ PAR Jean-Pierre LEGRAIN :

Sur Facebook, allez voir le groupe « Voies navigables du Nord-Est ». Ils collectionnent des photos et des cartes postales de la batellerie sur le Patrimoine Industriel.

NOMINATION :

Après Robert CASILE, qui a créé l'association en 1982, et Jean-Louis GENIN, Jean-François GROS a assuré la présidence de PROMOFLUVIA jusqu'en 2018



Jean-François GROS a été élu Président d'honneur lors de l'AG du 23 mai 2019

Loi LOM : Information de dernière minute

L'Assemblée Nationale et le Sénat n'ayant pas réussi à se mettre d'accord sur un texte commun, la loi LOM sera à nouveau débattue à la rentrée parlementaire, peut-être un espoir encore pour améliorer les capacités d'investissements pour la voie d'eau. Le Gouvernement a réussi à se décider sur une petite taxe sur les billets d'avion, elle devrait être affectée à l'AFITF, pourquoi pas aussi une partie à la voie d'eau. Que le mode de transport le plus polluant contribue enfin aux modes les plus propres, ça a du sens.

Présidence de VNF : Information de dernière minute relayée par le CAF

Laurent HENART devrait être le prochain Président de VNF. En audition à l'Assemblée Nationale il s'est prononcé contre l'idée de « dénavigation » et « considère que la solution est ailleurs et réside dans un accroissement des ressources financières de l'Etablissement pour tendre, dans un délai qu'il fixe à 3 ans, à un budget d'investissement de 250 millions par an pour la régénération ». Espérons qu'il obtiendra gain de cause.

Taxation GNR : Information de dernière minute relayée par le CAF

Le Ministre des finances, Bruno Le Maire a déclaré : « *Le tarif réduit de GNR sera supprimé en trois ans et contribuera au verdissement progressif de notre fiscalité. La première hausse interviendra seulement en juillet 2020... ni les agriculteurs, ni le transport ferroviaire ne seront touchés par cette suppression du tarif réduit.* » Il va nous falloir repartir à l'action pour que le fluvial soit traité à égalité avec le ferroviaire.

PROMOFLUVIA
 ☎ 04.78.37.83.03
 1bis rue de Dole
 Port de Lyon Edouard Herriot
 69007 LYON
 Association loi de 1901
 Directeur de la Publication :
 Gilles DUREL
 Responsable de la Rédaction :
 Jean-Paul DUMONTIER
 Bulletin réservé aux adhérents
 Imprimé par nos soins
 Dépôt légal à parution
 ISSN 2116-1844

E-mail : contact@promofluvia.fr
 Site : <https://www.promofluvia.fr>
 Facebook : @promofluvia