





NOVEMBRE 2018









Aziz Ouaabi, direction de la Transition énergétique et de l'Innovation de CNR



ours*

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION: Sylvain Colas.

RÉDACTEUR EN CHEF: Véronique Sartre.

RÉDACTION: Claire Blanchard, Vincent Feuillet,
Nancy Furer, Charlotte Pidou (nf2).

PHOTOS: Jean-Paul Bajard, Camille Moirenc,
Juan Robert, Jay Louvion, David Grimardias, Damien
Alliau, Jean Pierre Dupraz, Compagnie nationale du
Rhône, Joseph Melin, Picasa, iStock, DR.

CRÉATION & RÉALISATION: Magazine.

Imprimeur: Lamazière. Tirage: 4700 ex. ISSN: 2426-7023



* Au 19° siècle, *ours* désignait, dans l'argot des typographes, un ouvrier imprimeur chargé d'assembler les lettres. Par extension, il fut attribué au patron de l'imprimerie, puis au pavé de texte où figurait son nom.









édito

QUE FAUT-IL FAIRE DE PLUS POUR ENCOURAGER LE TRANSPORT FLUVIAL?



ÉLISABETH AYRAULT, présidente-directrice générale de CNR

uelques jours après la célébration des 80 ans du Port de Lyon et sa projection dans le futur avec d'ambitieux projets, événement honoré de la présence d'Elisabeth Borne, ministre des Transports, je lance un appel au sujet du transport fluvial sur le Rhône. Alors que le développement durable et la préservation de la planète sont des enjeux d'actualité, je ne comprends pas pourquoi l'essentiel du

transport de marchandises passe encore par la route.

Environ une quinzaine de navires franchissent quotidiennement nos écluses sur le Rhône alors qu'elles pourraient en accueillir une

soixantaine. Une barge transportant l'équivalent de 220 camions, si 45 bateaux supplémentaires remontaient le Rhône, nous éviterions 10 000 camions par jour sur l'autoroute A7! Le bilan des 3 modes fleuve/fer/route au départ de Fos-sur-Mer montre que 85% des conteneurs partent par la route, 9% par le fer et 6% par le fleuve. Ne peut-on pas rééquilibrer ce mix logistique ? La zone d'influence et d'attractivité économique des territoires entre Marseille et Lyon représente pourtant une opportunité de croissance durable pour un port maritime.

Si nous raisonnions d'une manière globale en intégrant les coûts réels, ceux de la pollution (CO2 et sonore), de l'entretien des routes et des accidents de la route, on se rendrait compte que le fer et le fleuve sont de véritables alternatives économiquement intéressantes. Depuis des années, tout le monde s'accorde sur l'idée qu'il faut agir. Mais rien ne change, ou si peu.

Pourtant les infrastructures sur le Rhône sont optimales :

nos écluses sont bien entretenues, notre Centre de gestion de la navigation optimise le trafic, les marchandises peuvent être dédouanées pendant leur transport sur le Rhône, le Port de Lyon, tête

"Le fer et le fleuve sont de véritables alternatives économiquement intéressantes à la route."

de pont de l'axe Rhône-Saône-Méditerranée, dispatche quotidiennement les marchandises par le fer, la route ou les modes doux. Aucun investissement supplémentaire ne serait nécessaire pour que le fleuve absorbe 4 fois plus de trafic! CNR se tient prête à accompagner toute initiative qui viserait à donner toute sa place à ce mode de transport sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

Je rêve d'un monde où le Rhône, à l'image d'autres grands fleuves de notre planète, serait sillonné de bateaux...

témoin

« NOUS VOULONS BÂTIR LA PREMIÈRE RÉGION DURABLE D'EUROPE »



La Région Auvergne-Rhône-Alpes se mobilise pour répondre aux défis énergétiques, à l'urgence climatique et à la nécessité de préserver la biodiversité. À travers sa nouvelle stratégie favorisant l'investissement et l'innovation, elle entend contribuer plus directement à la transition énergétique et écologique. Les explications de Catherine Azzopardi, directrice de l'Environnement et de l'Énergie.

CATHERINE AZZOPARDI,

Région Rhône-Alpes

Quelles sont les ambitions de la Région face à l'urgence climatique ?

CATHERINE AZZOPARDI En juin dernier, la Région s'est dotée d'une stratégie environnement-énergie destinée à faire de notre territoire la première région durable d'Europe à horizon 2050. À cette fin, quatre enjeux prioritaires ont été identifiés: promouvoir un développement durable, produire mieux et consommer moins d'énergie, soutenir l'innovation technologique et sociétale des territoires et des entreprises et enfin préserver les ressources essentielles. La Région investit 200 millions d'euros sur les trois prochaines années afin de mener des actions de préservation de la biodiversité, d'optimisation de la qualité de l'air, de



développement de l'économie circulaire et de sobriété énergétique. C'est un signal fort envoyé aux territoires.

Comment les territoires sont-ils intégrés ?

C.A. Notre stratégie est portée par le Schéma régional d'aménagement, de

développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet). Cet outil de planification prévu par la loi Notre réaffirme notre volonté de contribuer à la transition énergétique. Cela requiert un dialogue constant avec les élus pour que 80 % de nos territoires soient à « énergie positive pour la croissance verte », contre 50 % aujourd'hui. Il s'agit de communes ou de communautés d'agglomérations ayant faitle choix de réduire leur consommation d'énergie, de développer le renouvelable ou encore de préserver la biodiversité.

Quels leviers comptezvous actionner en matière énergétique?

c.A. Grâce à un niveau de production d'énergie renouvelable nettement au-delà



Rhône-Alpes se place parmi les régions les plus performantes d'Europe. Pour autant, elle reste ambitieuse en consacrant 70 millions d'euros aux énergies renouvelables. D'ici à 2030, l'enjeu est d'atteindre un taux de 36 % d'énergies renouvelables dans les consommations. Pour ce faire, nous nous appuierons sur les filières prioritaires comme la méthanisation de la biomasse et des déchets, avec la mise en place de plus de 200 méthaniseurs en quatre ans. Un chiffre à comparer avec les 50 installés sur les trois dernières années. Autres défis : multiplier par trois le potentiel actuel de l'énergie solaire et développer fortement le stockage des nouvelles énergies

par l'hydrogène, à travers le projet Zero

Emission Valley.

de la movenne nationale, Auvergne-

réalité augmentée.

"Nous voulons multiplier par trois le potentiel actuel de l'énergie solaire et développer fortement le stockage des nouvelles énergies par l'hydrogène."

En quoi consiste ce projet?

C.A. Lauréat d'un appel à projet européen, Zero Emission Valley entend accélérer le déploiement des véhicules à pile à combustible et des stations à hydrogène dans la région. Nous visons la mise en circulation de 1 000 voitures à pile à combustible, 20 stations de recharge à hydrogène et 15 électrolyseurs destinés à produire de l'hydrogène sans rejet de CO2. Sur la Métropole de Lyon, nous collaborons avec CNR pour la mise en place d'un électrolyseur commun aux cinq futures stations. C'est un réel partenaire qui sait faire le lien entre ses missions historiques et le monde de demain en se positionnant sur des sujets très innovants.

D'autres projets avec CNR?

C.A. Nous travaillons sur une parcelle agricole du futur, dont le lieu reste à définir, sur laquelle l'irrigation sera raisonnée afin de réaliser des économies d'eau. Des énergies renouvelables seront également produites sur cette zone dans le but d'augmenter le taux de pénétration des énergies propres en milieu rural. Nous finalisons ce projet qui devrait être expérimenté l'année prochaine. Autre collaboration en cours, l'achèvement de la Viarhôna d'ici à 2020. Les deux points de blocages - le sud de Lyon et une partie du haut Rhône - viennent d'être résolus. Il n'y a plus d'obstacle à la réalisation dans sa totalité de cette voie verte.

Tour du monde

... avec les experts de l'ingénierie



CNR PARCOURT LA PLANÈTE

Le savoir-faire en ingénierie hydroélectrique et fluviale de CNR s'exporte. Ses équipes accompagnent la conception, la mise en exploitation et la maintenance de projets hydroélectriques ou de navigation à l'étranger. Forgée au contact du Rhône, cette expertise est reconnue dans plus de 30 pays. La preuve par cinq.













V LAOS

«À la demande du ministère de l'Énergie et des Mines du Laos, nous réalisons une étude de faisabilité destinée à la création d'un Centre de coordination et de suivi des aménagements hydroélectriques sur le Mékong. Mon rôle consiste à proposer une organisation, un fonctionnement et les objectifs futurs selon les besoins exprimés par les entités en charge de l'exploitation des installations sur le fleuve ».

SOPHIE TROSSAT. INGÉNIEUR HYDRAULIOUE GÉOTECHNIQUE

A FRANCE

« Pour la réalisation du canal Seine Nord. nous intervenons au sein du consortium Team O+. Sur 107 kilomètres, entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut à proximité de Cambrai, six écluses et des avant-ports seront construits pour accueillir des convois-poussés identiques à ceux navigants sur le Rhône. CNR a conçu ces équipements avec l'aide d'une équipe pluridisciplinaire internationale ».

MATHIEU FERRIÈRE, EXPERT GÉNIE CIVIL





A SÉNÉGAL

« Sur le fleuve Sénégal, CNR a apporté un appui technique sur le projet de création, à l'embouchure du fleuve Sénégal, d'un port fluviomaritime à Saint-Louis et de quais pour le chargement des marchandises. Nous avons validé les études de faisabilité. CNR est maintenant sollicitée pour poursuivre son assistance lors de la réalisation des travaux prévus entre 2019 et 2022».

GILLES DELPHIN-POULAT. INGÉNIEUR

OUGANDA

« L'électricien national ougandais a fait appel à notre savoir-faire pour une mission d'assistance sur ses centrales hydroélectriques au fil de l'eau. Nous $avons form\'e ses \'equipes techniques \`a l'optimisation$ de la production, le développement de projets et la maintenance d'aménagements ».

LIONEL ORCEL, INGÉNIEUR EN HYDRAULIQUE-MÉCANIQUE



Direction de la Transition énergétique et de l'Innovation de CNR

----**6**-----

Ingénieur, développeur, engagé... et tourné vers un avenir meilleur. Aziz Ouaabi fête ses 10 ans chez CNR et son 1^{er} anniversaire dans ses fonctions de responsable innovation. Rencontre avec un homme épanoui et passionné. es échanges avec l'extérieur sont un formidable accélérateur d'innovation et d'ouverture », s'enthousiasme Aziz Ouaabi quand il évoque ses nouvelles fonctions à la direction de la Transition énergétique et Innovation. Son poste englobe plusieurs missions : structurer et animer l'écosystème de partenaires avec lequel CNR innove, structurer des projets collaboratifs (partenariats, financements...) et développer des sujets

en lien avec la transition énergétique. Ainsi, récemment, il a piloté la prise de participation et de partenariat avec une start-up lyonnaise en vue de la commercialisation d'une offre d'électricité verte et intelligente (lire aussi page 25). « Ce qui me motive, c'est de partir d'une feuille blanche », rappelle celui qui, après 6 années chez Alstom dans le domaine du pompage et de l'hydroélectricité, a été responsable pendant 9 ans du développement des activités d'ingénierie à l'international chez CNR. « Mon métier consistait à développer

2002

Démarre sa vie professionnelle chez Alstom (Paris, Nantes Grenoble)

2008

Rejoint CNR en tant que responsable du développement à l'international

2017Devient responsable

l'activité d'ingénierie externe de CNR (prospection commerciale, développement de projets, partenariat et financement), à valoriser le savoir-faire global de l'entreprise et de ses collaborateurs, et à challenger nos pratiques par cette confrontation aux pratiques et expériences externes » Un travail qui lui a permis de beaucoup voyager, faire de nombreuses rencontres tout en développant un carnet de commandes variées pour CNR.

PASSIONNANT, SON MÉTIER L'ÉTAIT DÉIÀ

Il aurait pu poursuivre longtemps dans ses fonctions si une nouvelle opportunité motivante ne s'était pas présentée. Aujourd'hui, les frontières se sont déplacées, avec de nouveaux horizons liés à la transition énergétique, mais il n'en est pas moins tourné vers l'extérieur. « Au sein de cette direction, notre objectif est de promouvoir l'innovation transverse au sein de CNR, faire émerger et promouvoir des innovations en lien avec notre singularité (aménageur des territoires et développeur d'énergies renouvelables) et avec les objectifs de la transition énergétique : sur des questions de flexibilité de la consommation, de stockage d'électricité, d'hydrogène, de mobilité électrique, d'énergies renouvelables innovantes, de numérique... Nous avons un rôle fort de prototypage de ces projets, et d'investissements dans des sociétés innovantes » Fin 2018, Aziz rejoint les IAGF (Initiatives pour l'avenir des grands fleuves) en tant que secrétaire général de cette association d'intérêt général qui porte la voix des fleuves au cœur des débats sur le changement climatique.



QUEL POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT POUR LE PORT DE LYON?

A-T-ON BESOIN D'UN GRAND PORT DÉDIÉ À L'IMPORTATION ET À L'EXPORTATION DE MARCHANDISES À LYON ? LA RÉPONSE EST OUI ET CE POUR DE MULTIPLES RAISONS. APPORTER UNE SOLUTION IMMÉDIATE ET FONCTIONNELLE AUX BESOINS DES ENTREPRISES INDUSTRIELLES DU BASSIN. ACHEMINER DANS LA MÉTROPOLE DE LYON ET PLUS LARGEMENT LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES DES PRODUITS VRACS OU MANUFACTURÉS VENUS DU MONDE ENTIER VIA LE GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE. RÉPONDRE À LA CONGESTION ROUTIÈRE DE LA VALLÉE DU RHÔNE ET À LA HAUSSE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE.

nquêt

OCTOBRE 2018

LE PORT DE LYON, QUI FÊTE SES 80 PRINTEMPS EN CE MOIS D'OCTOBRE, FOURMILLE DE PROJETS D'AVENIR. GROS PLAN.



u cœur du premier port intérieur français, véritable hub multimodal absorbant près de 12 millions de tonnes de marchandises, plus de 700 bateaux et 1 680 trains sont manutentionnés chaque année. Construit et exploité par CNR depuis 1938, le Port de Lyon propose des services logistiques complets : stockage de marchandises, mises à disposition de quais et entrepôts, services de logistique conteneurisée, implantation foncière... Il est en outre très actif dans le business des conteneurs vides, en forte hausse car répondant aux besoins des transporteurs et chargeurs d'optimiser les temps de manutention et de rotation. Grâce à lui, le Rhône offre ainsi une disponibilité de transport maximale, sans embouteillage et peu polluante! Pour la même quantité de carburant, une barge fluviale parcourt en effet cinq fois plus de distance qu'un camion, avec des émissions de CO2 plus faibles rapportées à la tonne transportée. Un convoi poussé sur le fleuve : 200 poids lourds en moins sur l'autoroute A7!

RÉPONDRE AUX BESOINS DE L'AGGLOMÉRATION

Pour autant, bâti à l'origine à l'extérieur de Lyon, le port est aujourd'hui rattrapé par la croissance de la ville. Le site de ses origines. a laissé place à un véritable quartier de vie et d'affaires, extension du 7e arrondissement accueillant 30 000 habitants et 2 300 entreprises. Il côtoie désormais le Matmut Stadium, le métro et bientôt, l'Anneau des sciences ; ce qui l'oblige à maîtriser ses impacts et à trouver des solutions innovantes pour répondre aux besoins de ses 70 entreprises occupantes, des professionnels du fret et des habitants de la Métropole. Exemple : les activités du Bâtiment et de Travaux Publics implantés sur le Port permettent d'alimenter en granulats et en béton les grands chantiers de la Métropole. Les granulats acheminés depuis les carrières jusqu'au port de Lyon par voie fluvial v sont stocké ou transformés en béton.



LE PORT DE LYON EN CHIFFRES

184 ha de surface

terminaux à conteneurs et colis lourds (**250** tonnes)

550 km de voie d'eau à grand gabarit

m and a second

quais publics

darses

1 rampe d'une capacité de **800** tonnes

12 appontements

km de voies ferrées

12 voies de triage

11 km de routes intérieures

pipeline d'hydrocarbures raffinés relié à Fos-sur-Mer

I million de tonnes de marchandises arrivent ou partent chaque mois

6% par voie ferrée
12% par voie fluviale
24% par oléoduc

58% par la route pour le pré et le poste acheminement des marchandises

LETRANSPORT FLUVIAL Une solution sûre, peu polluante et économique

I convoi poussé de **4 440** tonnes = **200** camions de **20** tonnes = **110** wagons

Soit $74\,000$ tonnes de CO_2 émis en moins chaque année par une barge, en comparaison à un camion



"Avec nos partenaires, dont CNR, nous travaillons sur des initiatives destinées à faire du fleuve une réelle alternative à la route. Le projet de la déchèterie River'tri va dans ce sens."

MATTHIEU BLANC, DIRECTEUR RÉGION RHÔNE – SAÔNE DE LA COMPAGNIE FLUVIALE DE TRANSPORT (CFT)

Autre exemplet : le port accueille aussi des activités en lien avec le traitemement des déchets. Début 2019, les mâchefers de l'incinérateur situés sur le Port seront évacués vers un site de traitement par voie fluviale. Enfin, le lancement, fin 2016, de la déchetterie fluviale River'tri. Chaque samedi

matin, un pousseur amarre, le long du quai Fulchiron (Lyon 5e), une barge où sont implantées cinq bennes mises à disposition des Lyonnais pour collecter encombrants, meubles, papiers, métaux, bois, textiles... En fin de journée, la barge est réacheminée au Port de Lyon. Une fois déchargés, les déchets rejoignent les filières de traitement et de valorisation habituelles. Une initiative unique en Europe! Un nouvel élan a aussi été donné au fret par le train. L'an dernier, SNCF Réseau a réalisé l'électrification de l'accès ferroviaire au port et créé un itinéraire direct facilitant l'entrée sur le site. Ces aménagements permettent de réduire les temps de manœuvre et de traitement des wagons: 20 à 40 minutes contre 1 à 2 heures auparavant.

>>>

TRAITS D'HISTOIRE

C'est d'abord le port Rambaud qui est aménagé le long de la Saône, en 1926. Mais sa forte croissance pousse très vite à envisager un site industriel plus conséquent. La construction du port de Lyon, première réalisation historique de CNR, débute en mars 1935 et s'articule en deux temps : d'abord le creusement du chenal d'accès, de la darse aux hydrocarbures, de la première darse industrielle, puis la mise en place des ducs-d'Albe, l'installation des réseaux routiers et ferroviaires, ainsi que la construction des bâtiments pour le personnel. Le port est inauguré le 31 mars 1938.

En cette période d'entre-deuxguerres, le port est inscrit au plan des grands travaux contre le chômage. Surtout, il est l'un des premiers exemples de la métamorphose spatiale du modèle portuaire fluvial. Délaissant le plan linéaire et longitudinal, son aménagement offre une navigation sans éclusage et s'articule en docks avec darses et zones industrielles attenantes afin que les entreprises implantent usines, entrepôts, aires de stockage... En 1968, la connexion à l'oléoduc de produits raffinés en provenance de Fos-sur-Mer est achevée. L'année 1971 marque la naissance d'un port public et 1986 celle de la darse 2. Puis, en 1993, Lyon Terminal, filiale de CNR, voit le jour pour gérer et développer le trafic conteneurisé massifié.



Sur ce site multimodal qui absorbe près de 2500 camions par jour, 700 bateaux et 1680 trains sont manutentionnés chaque année.



17 AUTRES SITES CNR AU FIL DU RHÔNE

LYON SOLAIZE-SÉRÉZIN-**TERNAY** LOIRE SAINTéquipé d'un **ROMAIN** quai public avec quai public, et de services rampe RoRo et portuaires embranchement privés ferroviaire REVENTIN-**VAUGRIS** SALAISE-**SABLONS** comprenant SAINTun terminal à VALLIER conteneurs et pourvu d'un quai charges lourdes, public et d'une un embranchement rampe RoRo ferroviaire, une rampe RoRo et un BOURGport public géré par LÈSla CCI Nord-Isère 6 **VALENCE** PORTESéquipé d'un 7 LÈS-VALENCE quai public équipé d'un terminal à conteneurs et charges lourdes. LE POUZIN d'un embranchement 8 équipé d'un quai ferroviaire et d'un public port public géré par la CCI de la Drôme MONTÉLIMAR équipé d'un quai public **MONDRAGON BOLLÈNE** LE MILLÉNAIRE englobant un quai public, une rampe et un **MONDRAGON** 12 embranchement L'ARDOISE avec quai public, rampe RoROo et port public hors AVIGNONdomaine CNR COURTINE équipé d'un **TARASCON** embranchement avec quai à ferroviaire et disposition des d'un quai navigants 16 BEAUCAIRE 17 comprenant un embranchement **ARLES** ferroviaire et un NORD quai public doté d'un port public géré par la CCI des Pays

INTERCONNECTÉ AVEC LES GRANDES CAPITALES D'EUROPE

Parce qu'il se trouve dans la zone d'influence du port de Marseille, en prise directe avec le réseau ferré français et les grands axes routiers européens, ce grand port de ville est en outre au cœur des échanges commerciaux vers le nord et l'est de la France, le nord de l'Europe, vers la Méditerranée et de là, vers le monde. Pour intensifier son activité nationale et internationale, il s'appuie sur l'association Medlink Ports, créée en 2015 par Voies navigables de France, CNR, les ports maritimes de Marseille et de Sète, ainsi

"L'amélioration de la desserte ferroviaire du port que nous avons conduit en 2017 est un élément fondamental. Elle va contribuer à la décongestion du nœud ferroviaire lyonnais."

THOMAS ALLARY, DIRECTEUR RÉGIONAL SNCF RÉSEAU

que l'ensemble des ports fluviaux du bassin Rhône-Saône, pour promouvoir le transport fluvial et favoriser le report du fret vers les modes de transports massifiés, la voie d'eau en particulier. Les objectifs sont clairement énoncés : améliorer la chaîne logistique sur les fleuves, promouvoir les solutions existantes (services de plateformes, offre foncière à voie d'eau, services de transports...) sous une même bannière et conquérir de nouveaux trafics, notamment en fournissant un conseil logistique gratuit aux chargeurs désireux d'utiliser l'offre du bassin.

3 ZONES D'ACTIVITÉ

LE DÉPÔT PÉTROLIER

Situé sur la presqu'île de l'Archevêque, le dépôt pétrolier alimente les stations-service de l'agglomération et du grand quart Sud-Est français. Depuis Fos-sur-Mer, 90 % des hydrocarbures arrivent directement à Lyon par pipeline et 10 % par voie fluviale. À la clé : 800 camions supprimés par jour sur l'A7. Au total, 2,9 millions de tonnes d'hydrocarbures transitent par le port tous les ans.

LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

Le port accueille 70 entreprises développant leurs activités autour des produits vrac, des produits métallurgiques et des céréales.

Soit I 500 emplois directs et 2 500 emplois indirects.

LES TERMINAUX À CONTENEURS

92 % du trafic de conteneurs sur le Rhône part ou vient du terminal T2 du port.

Spécialisée dans la manutention de conteneurs et de colis lourds, c'est Lyon Terminal qui gère cette activité. Détenue à 64,08 % par CNR, cette société certifiée Opérateur économique agréé par les Douanes est habilitée à prendre en charge des conteneurs non dédouanés à Fos-sur-Mer et à émettre les documents nécessaires à l'acheminement en entrepôt final.

UN SCHÉMA DIRECTEUR À SUIVRE

Toujours en mouvement et en réflexion pour imaginer son avenir, le Port de Lyon projette aussi ses 80 printemps dès maintenant dans les années 2030-2050. À la demande de l'État, un Schéma directeur est en cours d'élaboration pour poser les enjeux de longs termes, les investissements nécessaires et les réponses à anticiper pour rester compétitif et utile à l'économie du territoire. Ce schéma directeur sera conduit en concertation avec la Métropole, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et les villes de Lyon et de Saint-Fons. Il sera adopté en fin 2019. Année où sera également mis en service un nouveau portique pour embarquer et débarquer les conteneurs. Ultra moderne, mono poutre et élaboré avec l'entreprise autrichienne Kuenz, leader mondial dans son domaine, cet équipement

d'Arles et d'un

ferroviaire

embranchement



FORMATION EN CONDITIONS RÉELLES

Le Port de Lyon abrite depuis 2016 un simulateur de navigation fluviale, unique en France. Cet outil de formation reproduit de façon virtuelle le comportement d'un automoteur, d'un convoi poussé ou d'un bateau de croisière selon la météorologie, le courant, les ordres de barre et de machines. La cabine de pilotage, équipée d'organes de commande et de contrôle identiques à ceux d'un timonerie, est entourée d'écrans de grande taille sur lesquels sont projetées des images de synthèse de l'environnement extérieur (écluses, ponts, berges, balisage...). Tout est reproduit fidèlement pour une préparation optimale des pilotes en formation et expérimentés.

représente un investissement de 5 millions d'euros, qui augmentera considérablement les cadences. Car tout l'enjeu est là : dans la capacité du port à démultiplier les volumes traités, notamment en lien avec Marseille, le premier client, dont le recours à la voie fluviale doit être optimisé. Si le report modal vers le fleuve est en effet de 35 % sur le nord de l'Europe, il n'est que de 6 % sur le Rhône.

HÔTEL DE LOGISTIQUE URBAINE ET **QUAI DES ÉNERGIES**

Pour mieux gérer les flux de courte distance, mais à grands enjeux, le Port de Lyon installera prochainement un hôtel de logistique urbaine sur une parcelle de 48 000 mètres carrés, juste en face du stade Gerland. Objectif de cet entrepôt connecté: rendre la desserte de Lyon plus propre et plus durable en mutualisant les marchandises et en optimisant les flux. Le recours à des véhicules éléctriques, gaz naturel vert ou hydrogène est prévu pour livrer les commerces de Lyon lors de tournées organisées pour être peu impactantes surla qualité de l'air. En parallèle, le quai des Énergies sera opérationnel dans quelques mois afin que les entreprises du site et tout autre propriétaire de véhicule à énergie rénouvelable puissent recharger leurs véhicules, en gaz, en hydrogène et en électricité 24 heures sur 24. L'ère d'un transport plus propre est bel et bien en marche!

www.portdelyon.fr



Ouestion à lean-Claude Gayssot président de MedLink Ports

Ouels sont vos projets pour développer Medlink Ports?

Il convient d'abord de donner

une idée de la dimension de

cette entité pluriportuaire. Elle est en effet la plus importante de France avec un total de 103 millions de tonnes manutentionnées l'an dernier et couvre quatre grandes régions françaises en termes de population et de PIB. Mon ambition est de continuer à inscrire l'axe fluvial Nord Sud en tant que voie de transport et de connexion majeure à la Méditerranée, et bien sûr au-delà. Je veux pour cela me rapprocher de la région Grand Est avec laquelle nous devons

travailler plus étroitement. C'est un enjeu de premier plan, dans lequel le Port de Lyon a un rôle central à jouer.

L'autre question est évidemment celle du déploiement de la multimodalité. Je suis un défenseur acharné du 6° mode, c'est-à-dire celui d'une logistique intermodale qui sait adapter ses solutions aux différents besoins. Je suis déterminé à impulser cette logique, en m'appuyant sur nos partenaires les plus actifs : les grands ports de l'axe, VNF et CNR.



OCTOBRE 2018 I 5



SPÉCIAL ANNIVERSAIRE



80 ans

AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

Pour fêter les 80 ans du Port de Lyon, CNR a organisé le 12 octobre dernier une visite de ses installations et un après-midi de discussions et d'échanges autour des enjeux qu'il soulève à court et long termes : son intégration dans la ville, le développement plus massif d'un transport fluvial aux vertus écologiques démontrées et le visage qu'il devra prendre demain. La ministre des Transports, Elisabeth Borne, a souligné l'engagement de l'État en faveur de la voie d'eau. Le lendemain, de nombreux lyonnais sont venus visiter, le port à bord d'un bateau électrique.

**** SUR LA PLATEFORME PORTUAIRE**

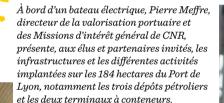
DE LYON, les entreprises tirent avantage d'une offre complète de transport pour aller à l'international. Aujourd'hui, 85 % des échanges mondiaux sont assurés par la voie maritime, l'enjeu collectif est donc de développer les infrastructures et les connexions pour affirmer notre position dans cette concurrence féroce avec les ports du nord et du sud de l'Europe. »

LUC PELEN, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET INFRASTRUCTURES DE LA CCI LYON MÉTROPOLE SAINT-ÉTIENNE ROANNE

LE PORT BÉNÉFICIE D'UNE

LOCALISATION géographique qui est un atout pour son développement économique et logistique. Notre volonté est clairement de favoriser la voie d'eau et le ferroviaire dans une vision, une stratégie portuaire, inscrite à l'échelle de l'axe Rhône-Méditerranée. Cela passera par un dialogue plus important et direct entre les ports intérieurs et le port de Marseille. Cette ambition collective est primordiale ; elle pourra compter sur l'appui de l'État. »

ELISABETH BORNE, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE CHARGÉE DES TRANSPORTS.





Elisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire chargée des transports.



Stéphane Bouillon, préfet du Rhône, préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes et préfet du bassin Rhône-Méditerranée, David Kimelfeld, président de la Métropole de Lyon, Élisabeth Borne, ministre de la Transition écologique et solidaire chargée des transports, et Élisabeth Ayrault, présidente directrice générale de CNR.





RENDEZ-VOUS Le port dans la ville



GERLAND EST UN LIEU DE

DÉVELOPPEMENT économique et non pas de résidence. Le quartier et le port doivent travailler, échanger, ensemble. Il est important que des synergies se développent entre les entreprises du port et la ville grâce aux liaisons extérieures. Car une ville n'est rien sans développement économique. »

ALAIN MARGUERIT, URBANISTE-PAYSAGISTE

En toile de fond, l'activité du port continue à plein régime. Un tracteur lève-conteneur a effectué ses opérations de manutention, et animé à sa manière les discours.

Les quatre intervenants à la table ronde consacrée

Les quatre intervenants a la table ronde consacree au port et dans la ville: Élisabeth Ayrault, présidente directrice générale de CNR, Myriam Picot, maire du 7^e arrondissement de Lyon, Alain Marguerit, urbaniste, et Michel de Bièvre, président de la Communauté portuaire bruxelloise.

Quatre cents élus, partenaires et acteurs du territoire ont assisté aux trois tables rondes animées par Mathieu Brand, journaliste chez Usbek & Rica, et Olivia Cuir, directrice de l'agence Esprit des sens.

LE PORT EST UN OUTIL INDUSTRIEL

au service de la ville. C'est un relais multimodal capable d'approvisionner l'agglomération quotidiennement.
Le futur Hôtel logistique installé à l'entrée de la plateforme permettra de rendre la desserte du dernier kilomètre plus durable en mutualisant les flux via des véhicules propres. La construction du Quai des énergies, espace de services pour les riverains avec une station multicarburants verts, s'inscrit également dans cette volonté d'ancrer le port dans la ville. »
ELISABETH AYRAULT, PRÉSIDENTE DIRECTRICE GÉNÉRALE DE CNR

**** LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE** du port est concomitant avec la croissance du 7° arrondissement.
Le site a aujourd'hui trouvé sa place dans la ville, auprès de la population. Son évolution vers une plus grande intégration des énergies vertes est en phase avec les attentes de nos 82 000 habitants. »

MYRIAM PICOT, MAIRE DU 7º ARRONDISSEMENT DE LYON

LE PORT DE

BRUXELLES a fêté ses 25 ans l'année dernière. Nous avons beaucoup à apprendre de notre homologue lyonnais; nous réfléchissons aussi à l'intégration de notre plateforme dans la ville pour mieux concilier tous les usages ».

MICHEL DE BIÈVRE, PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE BRUXELLOISE





ONT DIT.

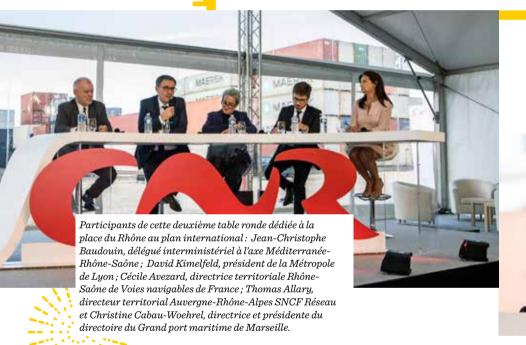
****** LE LIEN QUI NOUS UNIT EST

PUISSANT, c'est le Rhône. Nous travaillons ensemble pour le rendre plus fluide, plus fiable, plus efficace et plus compétitif afin de gagner des parts de marché à l'international. »

CHRISTINE CABAU-WOEHREL,

DIRECTRICE ET PRÉSIDENTE DU DIRECTOIRE DU GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE •• LA COMPLÉMENTARITÉ DU FER ET DE L'EAU existe déjà. Afin que le report multimodal soit plus compétitif, il faut proposer une offre encore plus adaptée aux contraintes et besoins des entreprises. »

THOMAS ALLARY, DIRECTEUR TERRITORIAL AUVERGNE-RHÔNE-ALPES SNCF RÉSEAU



•• J'AI MOI-MÊME ÉTÉ UTILISATEUR DU PORT

en tant que chef d'une entreprise de transport. Il est extrêmement stratégique et a un impact sur la vie quotidienne des habitants.»

DAVID KIMELFELD, PRÉSIDENT DE LA MÉTROPOLE DE LYON







navigables de France.







•• LE PORT SE DONNE LES MOYENS de se projeter pour servir les domaines d'excellence de notre région. Sa marge de progression pour capter les flux est importante, sachant qu'il porte des enjeux de développement économique majeurs et se trouve à ce titre inscrit dans notre

Schéma régional d'aménagement durable. »

MARTINE GUIBERT, VICE-PRÉSIDENTE AUX
TRANSPORTS À LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES.

•• L'ENJEU CENTRAL POUR LE FUTUR est celui de la transition écologique; c'est autour de ce défi que les questions d'avenir doivent être posées. Le gros avantage de ce port, c'est qu'il est dirigé par une société qui a un pied dans le monde économique et un pied dans le monde public. »

ANTOINE BEYER,PROFESSEUR DE GÉOGRAPHIE



Stéphane Bouillon, préfet, Delphine André, présidente du groupe Charles André, Martine Guibert, vice-présidente aux Transports à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Antoine Beyer, professeur de géographie, et Roland Bernard, délégué métropolitain en charge des fleuves : les invités de la dernière table ronde.

•• POUR POSER LES ENJEUX DE LONG TERME. les

investissements
nécessaires et les réponses
à anticiper afin que le port
reste compétitif et utile à
l'économie du territoire,
un Schéma directeur
2030-2050 est en cours
d'élaboration. Il sera
adopté dans le courant du
1er semestre 2019. »

STÉPHANE BOUILLON, PRÉFET DU RHÔNE, PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE RHÔNE-ALPES ET PRÉFET DU BASSIN RHÔNE-MÉDITERRANÉE

66 L'AVENIR EST POUR UNE PART

dans ce qu'on appelle les enjeux de livraison du "dernier kilomètre". Sans oublier le tourisme fluvial, très important pour notre axe Rhône-Saône.»

ROLAND BERNARD, DÉLÉGUÉ MÉTROPOLITAIN EN CHARGE DES FLEUVES

** NOTRE ENTREPRISE A BEAUCOUP DÉVELOPPÉ

l'intermodalité, avec 26 trains par semaine au départ du port de Lyon et 4 barges. L'avenir, c'est la trimodalité: fer, route, voie d'eau. »

DELPHINE ANDRÉ,PRÉSIDENTE DU GROUPE CHARLES ANDRÉ



PUBLICATION ANNIVERSAIRE.

CNR a offert à ses invités un livre retraçant les 80 ans du port de Lyon. De mars 1935 à aujourd'hui, l'histoire est contée, illustrée de photos d'archive ou témoignant de l'activité actuelle de la plateforme.

www.portdelyon.fr



avis croisés



ARLES : SITE TOURISTIQUE FLUVIAL MAJEUR EN 2020 ?



Faire d'Arles une escale tête de ligne en 2020... Christian Mourisard, élu à la mairie d'Arles, Marie-Pierre Callet, vice-présidente du Département des Bouches-du-Rhône en charge du numérique, de la viticulture et du contrôle de gestion et Véronique Braise, responsable du département pilotage stratégique des missions d'intérêt général de CNR, s'accordent sur le fait que cet objectif va bien au-delà d'un projet fluvial.

Quel est l'objectif de ce projet ?

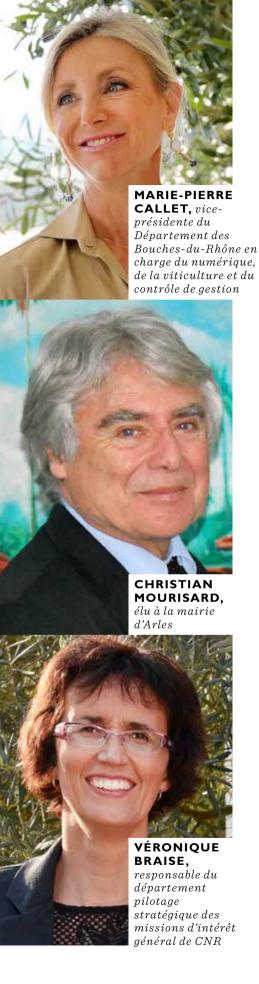
MARIE-PIERRE CALLET. L'objectif est d'être prêt en 2020 à accueillir des bateaux de croisière plus importants afin que les touristes s'arrêtent plus de 24 heures dans des villes comme Arles, Tarascon et Port-Saint-Louis du Rhône. On pourra ainsi faire connaître les atouts

de villes chargées d'histoire à une clientèle exigeante. Mais il faudra être à la hauteur de leurs exigences... Imaginez qu'aujourd'hui, les navettes qui viennent chercher les croisiéristes à Tarascon les emmènent visiter le Lubéron!

CHRISTIAN MOURISARD. À ce jour, 90 000 croisiéristes débarquent en Arles chaque année alors que la ville pourrait en recevoir le double. Ce type

de tourisme maîtrisé est en pleine évolution. Il est d'ailleurs en rapport avec le développement de l'aéroport de Marseille Marignane.

VÉRONIQUE BRAISE. Le territoire doit marquer son intérêt pour les croisières. Si Arles devient une porte d'entrée ou de sortie d'une croisière sur le Rhône de façon plus systématique (aujourd'hui, c'est le cas pour un tiers des bateaux



seulement), les touristes passeront 1 ou 2 nuits supplémentaires dans la ville ce qui engendrera des retombées financières non négligeables! Nous sommes dans une volonté d'aider le territoire à accroître ses richesses.

Que faut-il de plus au projet pour voir le jour ?

C.M. Dédoubler les appontements permettra aux touristes de poursuivre leurs visites avec d'autres moyens de locomotion, comme le vélo électrique. Tout le monde doit donc se mobiliser pour étoffer l'offre touristique. À nous aussi de faire preuve d'inventivité.

M.-P.C. Si on s'accorde tous sur le projet, il faut maintenant que s'articulent les étapes administratives et financières. Le Département est prêt à investir 1 million d'euros dans les appontements d'Arles. C'est une très bonne nouvelle.

V.B. CNR sera maître d'ouvrage et réalisera l'équipement fluvial (duc-d'Albe et passerelle) avec la contribution des acteurs locaux. La collectivité se mobilisera sur l'accueil et les services à terre.

Quel est son état d'avancement?

C.M. C'est un projet bien engagé. Nous avons la chance que le Conseil départemental s'intéresse à la croisière dans un projet territorial global. Une étude a

"À ce jour, 90 000 croisiéristes débarquent en Arles chaque année alors que la ville pourrait en recevoir le double."

CHRISTIAN MOURISARD, ÉLU À LA MAIRIE D'ARLES

4e

Le positionnement d'Arles en nombre d'accostages sur le Rhône.

125 m

Taille maximale des bateaux qu'Arles peut accueillir aujourd'hui. Les travaux permettront l'accostage de bateaux plus gros.

45€

L'enveloppe de dépenses moyennes directes des passagers en escales.

2,5 M€

L'estimation des retombées économiques annuelles du tourisme fluvial. Le nouvel appontement pourrait générer entre 0,7 et 0,9 M€ supplémentaire chaque année

démontré l'intérêt économique de développer le tourisme fluvial et donc, le réaménagement des haltes existantes. Un syndicat de gestion de ces haltes devrait voir le jour. On sent une véritable volonté politique de mener ce projet à bien. Je suis confiant en sa réalisation.

M.-P.C. Nous n'attendons plus que les autorisations archéologiques pour commencer les travaux.

V.B. Les reconnaissances archéologiques et diagnostiques pyrotechniques sont en cours. Nous passerons ensuite par les autorisations réglementaires et espérons une mise en service à l'été 2020! ■



Un lieu pour aller mieux



Médecin acupuncteur, Nancie Rosati est la fondatrice du Centre ressource de Montélimar, dédié au mieux-être et à l'accompagnement thérapeutique des personnes touchées par le cancer. Le Centre développe aussi, avec l'appui de CNR, une aide pour la reprise du travail. dée de créer un lieu axé sur la prise en charge des personnes touchées par le cancer et leurs proches a germé dans l'esprit de Nancie Rosati voici plus de 10 ans. Cet ancien médecin du travail s'est réorientée depuis 6 ans vers l'acupuncture. « À 45 ans, mes enfants étant grands, c'était le moment de faire ce qui m'a toujours animée ». Elle intègre donc le service de

soins oncologiques de support, qui aide les patients à tolérer les traitements, du centre hospitalier de Montélimar.

Sa rencontre avec des praticiens l'amène à visiter le Centre ressource d'Aix-en-Provence qui coïncide avec sa démarche : « Nous avons reproduit leur modèle associatif, et notre centre a ouvert en mars 2015. Voués à essaimer, nous sommes fiers d'avoir été le premier "bébé" Ressource, aidant la personne touchée par le cancer à passer d'un parcours de soin à un parcours de santé ».

Mars 2015

Ouverture du Centre Ressource Montélima

$\overline{2017}$

Lancement de
DPART – Dynamique
et programme
d'accompagnement à la

Automne 2018

Signature de la convention avec CNF

DES OUTILS POUR REPRENDRE CONFIANCE

Portée par une équipe médicale et s'appuyant sur le dernier Plan cancer 2014-2019, mais sans vocation de soin, cette structure aide les adhérents grâce à « une prise en charge centrée sur la personne ». Le pôle Mieux-être propose des ateliers de gym douce, yoga, théâtre, d'art-thérapie, nutrition, esthétique, psychologie, sophrologie... animés par des intervenants professionnels bénévoles. « Le but est de donner des outils pour que la personne reprenne confiance et devienne actrice de sa santé », précise Nancie Rosati. Le pôle Accompagnement thérapeutique organise des programmes basés sur une approche cognitivo-comportementale, validée scientifiquement.

En 2017, le Centre ressource de Montélimar a aussi ouvert DPART, qui signifie Dynamique et programme d'accompagnement à la reprise du travail. Autrement dit, un coup de pouce pour le retour à l'activité professionnelle, une reconversion ou une recherche d'emploi. Un volet que soutient CNR: « Il s'agit de proposer des outils, de parler de cette problématique du cancer aux employés, de préparer l'équipe à réintégrer un collègue, de démystifier la maladie grâce à des témoignages, des jeux de rôles... ». Le centre, qui compte plus de 400 adhérents et 80 bénévoles, repose sur un fonctionnement solidaire grâce au soutien de mécènes et d'entreprises locales ; il souhaite gagner en visibilité afin de pouvoir accueillir davantage de personnes.



Électricité verte

L'innovation d'une offre en circuit court

Grande première sur le marché de la consommation d'énergie : depuis six mois, llek propose aux consommateurs d'acheter directement l'électricité renouvelable CNR produite à partir de ses centrales hydroélectriques d'Avignon, de Beaucaire et de Bollène.



llek est un petit poucet

parmi les fournisseurs d'électricité, mais un petit poucet dont le discours séduit des consommateurs de plus en plus informés et soucieux de la provenance de ce qu'ils achètent, y compris dans le domaine de l'énergie. « Nous souhaitons amener une dimension de transparence sur l'origine de l'électricité, explique Rémy Companyo, l'un des fondateurs de cette jeune entreprise lancée en 2016. Certaines personnes sont frustrées de ne pas savoir d'où provient l'énergie qu'elles consomment et de ne pas maîtriser ce qui se passe derrière l'interrupteur. Le secteur de l'énergie est très réglementé, mais il permet aussi des innovations et, dans notre cas, l'expression de convictions : la promotion des énergies renouvelables, des circuits courts et de la transition verte ». Pour obtenir cette énergie 100 % renouvelable estampillée CNR, il

suffit que le consommateur - citoyen, chef d'entreprise, décideur local, élu associatif... - se référence sur le site d'llek. Il bénéficie alors de prix fixes pendant un an, avec une économie de 5 % sur le prix du kWh par rapport aux tarifs réglementés, et l'assurance d'aucune coupure de fourniture. À ce jour, plus de 3 500 contrats ont été conclus, ce qui est un résultat très encourageant et valide la réalité d'une attente.

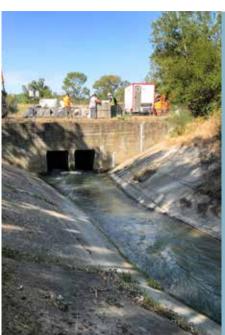
5 000 CLIENTS ESCOMPTÉS EN 2019

CNR a choisi llek pour renforcer le lien entre le fleuve Rhône et les acteurs de son territoire. Il s'agit en effet de permettre à chacun d'accompagner, à son échelle, la transition énergétique en s'appuyant sur une énergie renouvelable produite localement. « Ce mode de fonctionnement est nouveau pour nous, car nous vendons essentiellement sur le

marché de gros de l'électricité, commente Arnaud Cuisson, ingénieur CNR chargé de ce dossier. Mais nous sentons bien que les Français, même s'ils restent sensibles à la notion de prix, veulent s'engager concrètement pour le renouvelable, les circuits courts et l'économie locale. En signant chez llek, le client a la garantie que la quantité d'électricité qu'il consomme est égale à la quantité d'électricité verte que nous injectons sur les réseaux. Il sait aussi que son argent revient à CNR pour le développement des énergies renouvelables, qu'elles soient hydraulique, éolienne ou solaire. C'est un véritable geste citoyen ». CNR a signé avec llek pour une année. Si les résultats se confirment, l'idée est d'étendre ce principe à d'autres sites de production locaux, notamment à l'occasion de déploiement de projets photovoltaïques ou solaires dans les territoires.

OCTOBRE 2018 23

nouvelles nouvelles nouvelles nouvelles



Rivière du Lez

NOUVELLE PASSE À ANGUILLES

À la création de l'aménagement de Caderousse, plusieurs rivières ont eu leur confluence avec le Rhône modifiées. Le Lez est devenu infranchissable pour l'Anguilles européenne du fait des ouvrages construits pour maintenir des plans d'eau du contre canal. Le contexte réglementaire a exigé le rétablissement de la libre circulation des poissons pour qu'ils puissent remonter la rivière lors des périodes de migration. Cinq rampes de reptation constituées de plots sont en cours d'achèvement et vont permettre aux enjeux hydrauliques et environnementaux de cohabiter. L'Agence de l'eau a en partie subventionné les travaux.

Défi Handi Raid

Une première convention signée!

Comme chaque année depuis 27 ans, une trentaine de personnes à mobilité réduite a remonté le Rhône en bateau semi-rigide Zodiac pendant 6 jours. Cette année, la délégation est partie d'Aigues-Mortes dans le Gard pour rejoindre Seyssel en Haute-Savoie. 120 sapeurs pompiers bénévoles se sont mobilisés, dont une équipe terrestre pour s'occuper de la logistique, de l'hébergement et des repas. Cette aventure chère à CNR s'inscrit dans la politique RSE de l'entreprise qui a à cœur de participer en fournissant une aide humaine et matérielle. Pour la Ire année, une convention de partenariat a été signée avec le président des sapeurs-pompiers d'Handi Raid. Pour mieux pérenniser ce défi sportif!

Photovoltaïque

3 parcs supplémentaires

Le nombre de projets photovoltaïques présentés par CNR à la 4° période de l'appel d'offres de la Commission de régulation de l'énergie (CRE). Tous les trois ont été retenus, en août dernier, par le ministère

de la Transition écologique et

22 MWc

La puissance installée cumulée par ces trois projets

- Le Pouzin 2 (Ardèche) : 12 MWc
- Bourg-lès-Valence 2 (Drôme) :5 MWc
- Erôme-Gervans
 (Drôme) : 5 MWc

2020

Année de mise en service de ces trois parcs photovoltaïques

100%

À ce jour, le taux de réussite de CNR aux appels d'offres CRE en 2018.



Fleuve Sénégal

CNR EXPORTE SON SAVOIR-FAIRE

Dans le cadre de son partenariat avec l'Organisation de mise en valeur du fleuve Sénégal (OMVS), CNR a signé un protocole d'accord avec la Société de gestion et d'exploitation du barrage de Diama (Soged). Cette dernière exploite en Mauritanie le barrage de Diama, l'ouvrage de l'Aftout-Es-Sahel, les endiguements du fleuve Sénégal et des ouvrages annexes. Ce protocole porte sur la réalisation, par CNR, de missions d'assistance technique en exploitation et gestion d'ouvrages hydrauliques, ainsi que de modélisations et prévisions de débits. Sur le même principe, CNR a également noué un partenariat avec la Société d'exploitation des aménagements de Manantali et Félou (Semaf) pour deux ouvrages hydroélectriques sur le fleuve Sénégal au Mali. Les actions toucheront à la fois des missions d'expertise, de diagnostic et de conseil, mais aussi de formation et de transfert de compétences.

solidaire.

nouvelles nouvelles nouvelles nouvelles

MIG 2019

Nouveaux challenges innovants en vue

Dans le cadre des temps de concertation destinés à la mise en place de son prochain plan de Missions d'intérêt général (Mig), CNR a organisé, avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, un atelier de créativité intitulé Challenge Rhône. Plusieurs projets ont été retenus par un jury composé des directeurs généraux de CNR. Le I^{er} prix a été attribué au projet « La parcelle agricole de demain pour faire face à la diminution de la ressource en eau ». Un coup de cœur a été décerné au projet « La ViaRhôna du futur ». L'idée : des bornes de services qui proposeraient, aux cyclotouristes notamment, de se recharger en eau, électricité, wifi... À terme, ces bornes pourraient être en interaction avec d'autres services, comme les navettes fluviales.



Évacuateurs de crue

BON POUR LE SERVICE!



Le Centre d'analyse comportementale des ouvrages hydrauliques (Cacoh) de CNR a rendu son rapport final sur l'évacuateur de crues du futur barrage de Boukhroufa (Algérie) après plus de 6 mois de tests. L'originalité de l'ouvrage réside dans les hausses fusibles mises en œuvre: alternatives aux vannes et clapets conventionnels, il s'agit d'un système de seuil capable de basculer automatiquement pour les plus fortes crues. Un modèle réduit au 50e de l'ouvrage a été recréé dans le grand canal vitré du Cacoh, avec huit hausses fusibles imprimées en 3D. Ces hausses modélisées avec des alvéoles internes ont été soigneusement lestées et équilibrées pour reproduire la réalité en similitude. Scruté par 25 capteurs, le comportement de ce système novateur a été validé jusqu'à la crue décamillénale.



BeeBryte

Pour une électricité verte et intelligente

Comment utiliser les nouvelles technologies de type intelligence artificielle pour réduire les factures énergétiques des secteurs tertiaires et industriels? CNR est allée chercher la réponse auprès de BeeBryte, start-up lyonnaise spécialisée en intelligence énergétique créée en 2015. Entrée au capital de BeeBryte cet été, CNR entend ainsi contribuer à codévelopper, pour le marché hexagonal, une offre inédite d'électricité verte et intelligente. Cette offre, qui porte le nom de Hive Supply, associera contrat d'électricité et gestion intelligente de la consommation. Résultat pour les clients : une facture optimisée grâce à des gains d'efficacité énergétique, une réduction du prix du kWh grâce à des arbitrages dynamiques sur les marchés de l'électricité, et une baisse de l'abonnement en puissance. Des clients ont déjà opté pour des offres BeeBryte, dont DHL et Picard, et des contacts sont avancés sur l'offre Hive Supply.

Installation

22° PARC PHOTOVOLTAÏQUE

Doté d'une puissance installée de 2,2 MWc, le parc photovoltaïque d'Upaix (Hautes-Alpes) a été mis en service le 8 août dernier. Sa production annuelle devrait atteindre 3 600 MWh, soit la consommation annuelle de 1 500 personnes. CNR dispose désormais de 22 parcs photovoltaïques cumulant 79 MWc de puissance installée.

nouvelles nouvelles nouvelles nouvelles



Bollène

FAÇADE PRÉSERVÉE!

Engagée depuis 2016, la rénovation des façades de l'usine de Bollène s'effectue sous le contrôle des architectes des Bâtiments de France et de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS). Sur les 10 000 m² de façades, des espèces protégées - hirondelles, martinets et chauves-souris - ont élu domicile, obligeant à prendre des mesures de protection durant des

travaux. Près de 140 nids artificiels pour hirondelles et martinets, ainsi que 4 nichoirs pour les chauves-souris ont été aménagés sur les parties non concernées par les travaux. Ces mesures d'accompagnement sont une réussite. En effet, le chantier se déroule en 5 tranches afin de protéger les oiseaux et de profiter de périodes optimales pour le ragréage au mortier de la paroi avec

une colorimétrie proche de l'original. Cette opération s'effectue une fois le nettoyage de la surface et le traitement de l'acier. Puis un hydrofuge est appliqué sur la totalité, opération nécessaire à l'imperméabilisation, ainsi qu'une lasure minérale. La dernière partie sera rénovée l'année prochaine. Coût de l'opération : 1,5 million d'euros.



Educ'Tour

Éducation au tourisme

En juillet, CNR, VNF, la Métropole de Lyon et l'État ont convié les élus des Bouches-du-Rhône, ainsi que des représentants des offices de tourisme Ardèche Hermitage (Tain - Tournon), du Rhône aux gorges de l'Ardèche (Viviers) et Vienne Condrieu Tourisme à une croisière fluviale. L'objectif? Créer un réseau, provoquer des échanges autour d'expériences et convaincre de la nécessité de proposer une offre touristique fluviale et terrestre plus attractive, incluant une complémentarité de services. L'idée est de faire émerger un projet collectif dans le but de maximiser les retombées économiques pour les territoires.

Action

SENSIBILISATION AU RISQUE D'INONDATION

La Dreal de bassin RhôneMéditerranée organise le 11 décembre
prochain au Palais des Papes
d'Avignon une journée dédiée au
risque d'inondation Rhône-Saône.
Plus de 200 acteurs rhodaniens,
aussi bien les services de l'État que
le réseau des structures d'éducation
à l'environnement et les associations
culturelles, échangeront autour
de cette thématique et de la
diversité d'actions possibles pour
sensibiliser la population à ce risque.
La journée débutera par une séance
plénière suivie d'ateliers destinés à
expérimenter et échanger.



Tourné vers le solaire

Maire de Villebois dans l'Ain depuis 10 ans, Marc Longatte suit de près le projet de parc photovoltaïque porté par CNR sur sa commune. Bien accueillie par les habitants, cette centrale solaire de 7 810 panneaux se concrétise et sera inaugurée début 2019. Une première dans l'Ain et sur le territoire du Haut-Rhône. e chantier de construction de la centrale photovoltaïque de Villebois, au sein de la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain, a débuté en octobre. La structure est implantée sur 3,4 hectares le long du Rhône, sur le domaine concédé de CNR, en amont

du barrage de Villebois. Avec 7 810 panneaux sur 355 tables, ce parc d'une puissance de 3 MWc devrait être raccordé au réseau en février prochain et produire plus de 3,9 GWh par an. « C'est une magnifique idée, commente Marc Longatte, maire de ce village de 1 200 habitants. Lorsque CNR me l'a présenté, dès 2011, j'ai tout de suite été réceptif. J'ai travaillé pendant 30 ans chez Rexel, une entreprise de distribution de matériel électrique dont certains des produits étaient dédiés aux énergies renouvelables. Je suis sensible à ces questions et à ce projet, qui a fait l'unanimité au sein du conseil municipal et a été bien accueilli par

2011

Début du projet de parc photovoltaïque

Février 2018

Lauréat de l'appel d'offres de la Commission de régulation de l'énergie

Octobre 2018

Démarrage de la construction du parc

Février 2019

Mise en servic

la population ». La commune a donc appuyé le dossier porté par CNR et présenté devant la Commission de régulation de l'énergie (Cre) avant d'être lauréat en février dernier.

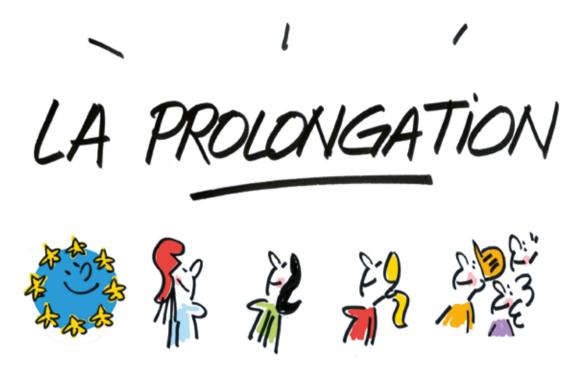
FINANCEMENT PARTICIPATIF

Par ailleurs, ce projet comprend un volet de financement citoyen, mis en œuvre via Enerfip, une plateforme de financement participatif pour la transition énergétique. Ainsi, les habitants de la commune puis du département et de 6 autres départements limitrophes vont pouvoir investir dans ce parc dont la production permettra de couvrir en moyenne la consommation énergétique annuelle de 1 600 personnes. « La commune va participer de façon symbolique et lors de la réunion d'information publique organisée le 13 septembre, nous avons constaté que cela intéresse du monde », précise Marc Longatte.

Pour le premier édile, c'est une fierté d'accueillir le premier parc photovoltaïque de l'Ain: « Nous participons à cet élan, car nous le considérons indispensable en termes d'alternatives énergétiques et nous espérons aussi développer la notoriété de notre commune au riche patrimoine ». En effet, Villebois a notamment connu des décennies de prospérité grâce à ses carrières de pierres qui étaient transportées sur le Rhône. Aujourd'hui, c'est un nouveau chapitre qui s'ouvre avec l'énergie solaire.

OCTOBRE 2018 27

spécial concession



CNR prépare son avenir



Le processus de prolongation de la concession de CNR au-delà de 2023 est enclenché. Il se joue à la fois au niveau européen, avec l'instruction du dossier par la Commission, et au niveau national avec les autorités de tutelle de CNR.



20 décembre 1933 : en application de la loi du 27 mai 1921
portant aménagement du Rhône de la
frontière suisse à la mer, l'État concède
à CNR l'aménagement et la gestion
de 27 000 hectares du domaine public
répartis presque à parts égales entre le
fleuve Rhône et les terres limitrophes.
Une concession qui arrivera à échéance
le 31 décembre 2023. Sans attendre cette
date butoir, et pour de multiples raisons,
CNR a entrepris depuis plusieurs années
les démarches nécessaires au prolongement de la concession.

Première étape importante : la loi relative à la Transition énergétique

pour la croissance verte a consolidé, en octobre 2014, le modèle français de l'hydroélectricité fondé sur des contrats de concession et apporté des solutions en faveur de son développement permettant à l'État et à CNR de discuter d'une prolongation de la concession du Rhône au regard de ses spécificités (concession d'aménagement, triple mission, un unique contrat regroupant 19 aménagements, historiques, calcul de la durée...). La prolongation devra être formalisée par un avenant au contrat de concession. Son adoption par décret du Conseil d'État répond à une procédure très formalisée. Le 13 juillet dernier, le gouvernement



français a transmis le dossier de notification pour la prolongation de la concession à la Commission européenne. Celle-ci l'instruit actuellement. « Les échanges permettront de démontrer la neutralité du projet présenté par l'État français et de s'assurer de sa compatibilité avec le droit des concessions européen », explique Philippe Magherini, directeur juridique CNR. La réponse de la Commission est espérée en début d'année prochaine. Elle sera intégrée dans le dossier final présenté au Conseil d'État.

Sur le plan national, CNR travaille en parallèle avec les autorités françaises

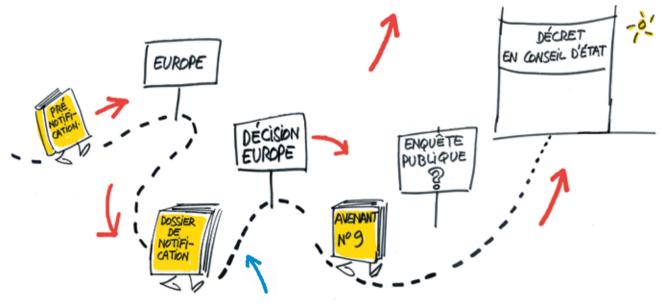
à l'approbation du nouvel avenant à la concession (le 9e) dont les grandes lignes devront être soumises à consultation publique. « C'est une obligation réglementaire classique même si le périmètre s'étend sur tout le Rhône concédé soit 500 km environ, poursuit Philippe Magherini. Les autorités environnementales donneront leur avis et les collectivités territoriales de l'ensemble du linéaire du fleuve pourront s'exprimer sur le projet stratégique porté par CNR avec l'accord de l'Etat concédant. Le projet s'inscrivant en faveur des usages du Rhône, de la transition énergétique et des territoires ». À l'issue de la consultation, l'avenant pourra être ajusté en fonction des observations recueillies.

Étape finale, le Conseil d'État sera saisi. Si son avis est positif, le décret approuvant le 9° avenant sera publié au Journal officiel. La CNR pourra alors entamer une nouvelle page de son histoire et poursuivre l'aménagement du Rhône porté par les territoires.

UN PEU D'HISTOIRE...

Léon Perrier propose en 1918 de confier l'aménagement du Rhône à un seul organe exécutif où toutes les collectivités seraient parties prenantes. Édouard Herriot fait valoir quant à lui que l'aménagement du fleuve est « un tout intangible qui ne peut en aucun cas être mutilé par l'octroi de concessions à des intérêts particuliers ou à une collectivité agissant isolément ». C'est également lui qui formule le schéma de développement de la future Compagnie: financer, par la vente d'hydroélectricité, les aménagements nécessaires pour sécuriser la navigation sur le Rhône et irriguer les terres agricoles qui le bordent. CNR voit ainsi le jour en 1933 et prévoit dans sa concession de construire 20 ouvrages hydroélectriques de la frontière suisse à la Méditerranée et des sites industriels et portuaires. Mis en service en 1938.

le Port de Lyon est le premier d'entre eux.



Nous en sommes là

billet

LE RHÔNE POURRAIT Y PERDRE SON ÂME...

4

CHRISTIAN MONTEIL,

président du Département de la Haute-Savoie

ux côtés de 171 élus, parlementaires, présidents de Région, de Département, maires de grandes villes, de tous bords politiques, j'ai tenu à cosigner à l'attention du Président de la République un courrier lui présentant avec force arguments l'opportunité - voire la nécessité - de prolonger la concession de CNR au-delà de l'échéance actuelle de 2023. Il nous apparaît en effet que le retard pris aujourd'hui pèse sur les investissements industriels de CNR, sur les actions à engager en faveur de la transition énergétique et sur l'aménagement des territoires reliés au Rhône.

UN MODÈLE ATYPIQUE... MAIS À COPIER!

Mon histoire avec CNR ne date pas d'hier, car le fleuve a en quelque sorte marqué ma vie politique. Il y a 30 ans, lorsque j'ai été élu maire de Seyssel, je me suis tout de suite intéressé au Rhône. À l'époque, on le regardait couler sans trop se poser de questions sur les services qu'il pouvait rendre. C'est ainsi que nous avons successivement doté Seyssel d'une



base nautique, d'un port, d'une maison du fleuve. Lorsque CNR a évolué dans ses statuts, passant de simple producteur d'énergie à un modèle redistributif dans lequel la production d'électricité verte se conjugue avec l'aménagement territorial, j'ai décidé de m'engager plus directement à ses côtés. Nous avons œuvré pour améliorer la navigabilité du Rhône et donc développer ses écluses. Puis d'autres avancées extraordinaires ont été accomplies avec l'arrivée des Missions d'intérêt général en 2004 et du principe de partage d'une partie de la richesse générée par le fleuve. Grâce à CNR, j'observe tous les jours une belle énergie placée au service de nos territoires, une réelle capacité de concertation avec les élus.

Je suis donc très attaché au modèle atypique de CNR, basé sur un équilibre public-privé dans lequel l'actionnaire industriel est légèrement minoritaire et l'actionnaire public dispose d'une force de frappe conséquente. Cette gouvernance particulière, avec Engie, acteur majeur du secteur énergétique apportant sa rigueur industrielle et sa connaissance des marchés internationaux, un banquier - le Groupe Caisse des Dépôts historiquement engagé auprès des territoires - et nos collectivités traversées par le Rhône, doit être perçue comme exemplaire dans sa capacité à générer de l'innovation industrielle, un fort dynamisme économique et bien entendu à déployer les énergies renouvelables, hydraulique mais aussi éolienne et solaire. Ce modèle doit perdurer, se généraliser quand cela est possible ; voilà pourquoi nous œuvrons avec tant de force pour que la concession soit prolongée. Je n'ose pas imaginer un retour en arrière, à un Rhône que nous n'utiliserions que pour sa capacité hydraulique. Il pourrait y perdre son âme, et nos communes avec lui!

retour sur...

... 2 temps forts de CNR



PREMIÈRE. Le 27 septembre dernier, CNR a inauguré son premier parc éolien en Moselle, à Aulnoissur-Seille. Mis en service cet été, ce parc a été développé par EnergieTeam, partenaire de CNR depuis 2007 pour la construction et l'exploitation de parcs éoliens dans l'ouest, le nord et l'est. Les huit éoliennes Nordex N117 produiront annuellement l'équivalent de la consommation électrique de 13 000 habitants.



6 au 8 décembre FÊTE DES LUMIÈRES

CNR illuminera le parc de la Tête d'or lors de la Fête des Lumières. Deux échassières, hôtes des lieux, accueilleront le public pour le guider dans un monde où des boules d'or gigantesques irradient la prairie, des oiseaux majestueux dirigés par d'aimables lutins virevoltent dans le ciel... Un décor féérique troublé par un étrange magicien émergeant des eaux du lac, qui provoquera l'apparition d'une vision prémonitoire d'un monde merveilleux disparu.

Janvier DANS LE VENT!

Dotées d'une puissance totale de 18 MW, les neuf éoliennes du parc des Sources du Mistral, entre Chazeuil et Sacquenay (Côte d'Or) seront mises en service après un mois de test. Chacune d'entre elles possède un mât de 95 mètres de haut et des pales de 50 mètres.



Premier producteur français d'électricité 100 % renouvelable, nous permettons aux territoires traversés par le fleuve de bénéficier d'une partie de la valeur créée localement par la production d'énergie. Cette relation, fondée sur la confiance et l'équilibre, est notre raison d'être depuis plus de 80 ans. Chaque année, nous investissons 30 millions d'euros, au cœur de la vallée du Rhône, pour soutenir l'emploi, préserver la biodiversité et améliorer le cadre de vie.

Découvrez nos 9 engagements en faveur de la transition énergétique et du climat **sur cnr.tm.fr**



L'énergie au cœur des territoires