



BARRAGE-CENTRALE-ÉCLUSE
de VAUGRIS

40 ans

La Méditerranée en ligne de mire



Préface

Derrière un calme apparent, une intense activité

L'aménagement de Vaugris, en aval de Lyon et tout proche de Vienne, n'affiche pas la même superbe que l'historique barrage-centrale de Genissiat, mais il tient sa place dans l'alignement des 19 ouvrages construits par CNR sur le Rhône depuis 1948. Longuement réfléchi, analysé, amendé, en raison de sa localisation sur une portion étroitiée du fleuve, il a largement et pleinement contribué à ouvrir la voie navigable à grand gabarit entre Lyon et la Méditerranée.

Vaugris, de par le continuum formé par son écluse, sa centrale et son barrage, s'avère un poste d'observation d'exception sur le Rhône. Facile d'accès, il révèle sans retenue, à ceux qui s'y intéressent, les caprices du fleuve, ses exubérances et son impétuosité en phase de crue. Les riverains, grâce à la départementale qui le surplombe et le traverse d'une rive à l'autre, sont d'ailleurs intimement reliés à cet aménagement, qui appartient à leur vie et à leur patrimoine depuis 40 ans, non sans contribuer à leur sécurité.

Car sa présence améliore considérablement les écoulements du fleuve au droit des agglomérations de Vienne en rive gauche, et de Sainte-Colombe ou Saint-Romain-en-Gal en rive droite.

Cet aménagement, qui produit l'équivalent de dix fois la consommation électrique annuelle de la ville de Vienne (hors chauffage), est aussi un moteur au service de l'attractivité territoriale. Il permet à CNR d'appuyer le développement touristique local. Les équipements construits le long de la ViaRhôna en sont l'illustration, tout autant que le soin apporté à la préservation des îles Barlet ou du Beurre, deux havres de nature au fil de l'eau.

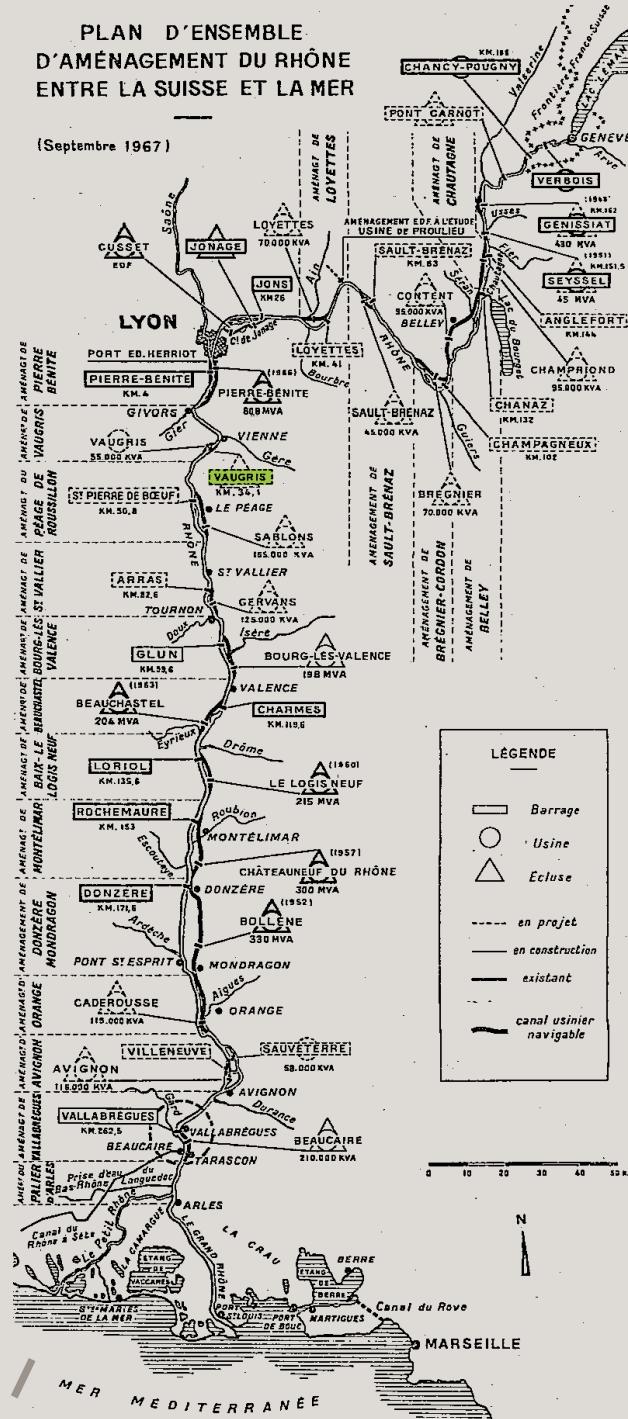
Christophe Dorée
directeur territorial CNR Rhône-Saône



1976-1980:
la construction

PLAN D'ENSEMBLE
D'AMÉNAGEMENT DU RHÔNE
ENTRE LA SUISSE ET LA MER

(Septembre 1967)



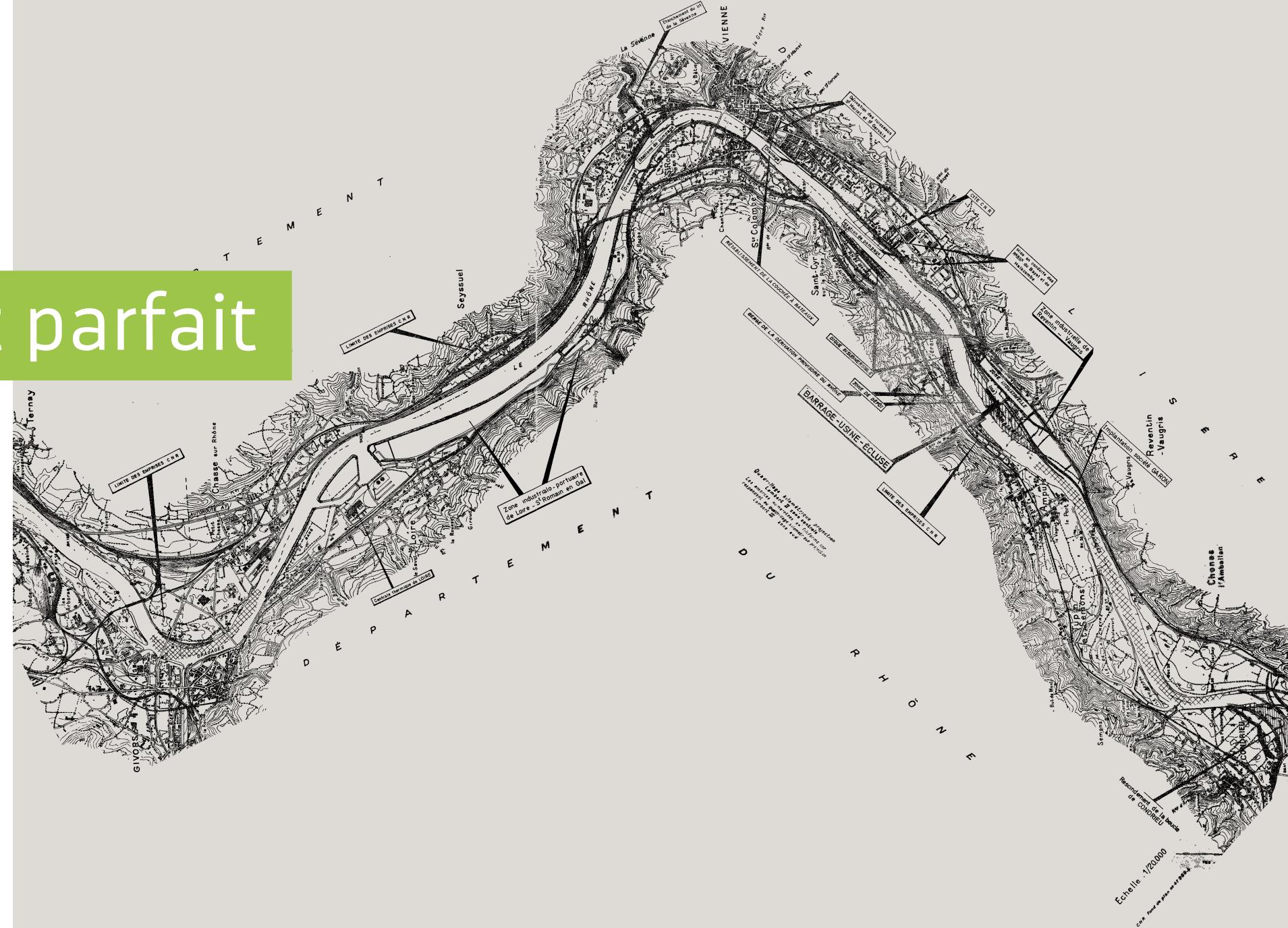
Une 15^e chute dans un alignement parfait

Le 18 mars 1980, la dérivation provisoire du Rhône est coupée au moyen d'une digue en terre. Le fleuve ainsi redirigé s'écoule à travers le barrage et l'écluse de Vaugris tout fraîchement achevés. Trois jours plus tard, les premiers bateaux empruntent l'écluse, marquant la mise en service opérationnelle de la quinzième des chutes CNR échelonnées sur le Rhône.

Quatre années se sont écoulées depuis qu'en septembre 1976 ont été entrepris les travaux préparatoires. Quatre années au cours desquelles l'aspect de ce parcours du fleuve a été sensiblement modifié. Dans la traversée de Vienne, le niveau des eaux a été remonté de 5 mètres en moyenne et le Rhône remplit maintenant en permanence son lit. En amont, entre Vienne et Chasse, il a été sensiblement élargi et présente un vaste plan d'eau large de 250 mètres. En amont, la brusque courbe de Givors-Chasse a été adoucie pour faciliter le passage de la navigation. Quant à la mise en service de l'usine hydroélectrique, elle intervient le 3 octobre 1980 après le démarrage définitif du quatrième alternateur de production, appelé « groupe » dans le jargon hydraulique.

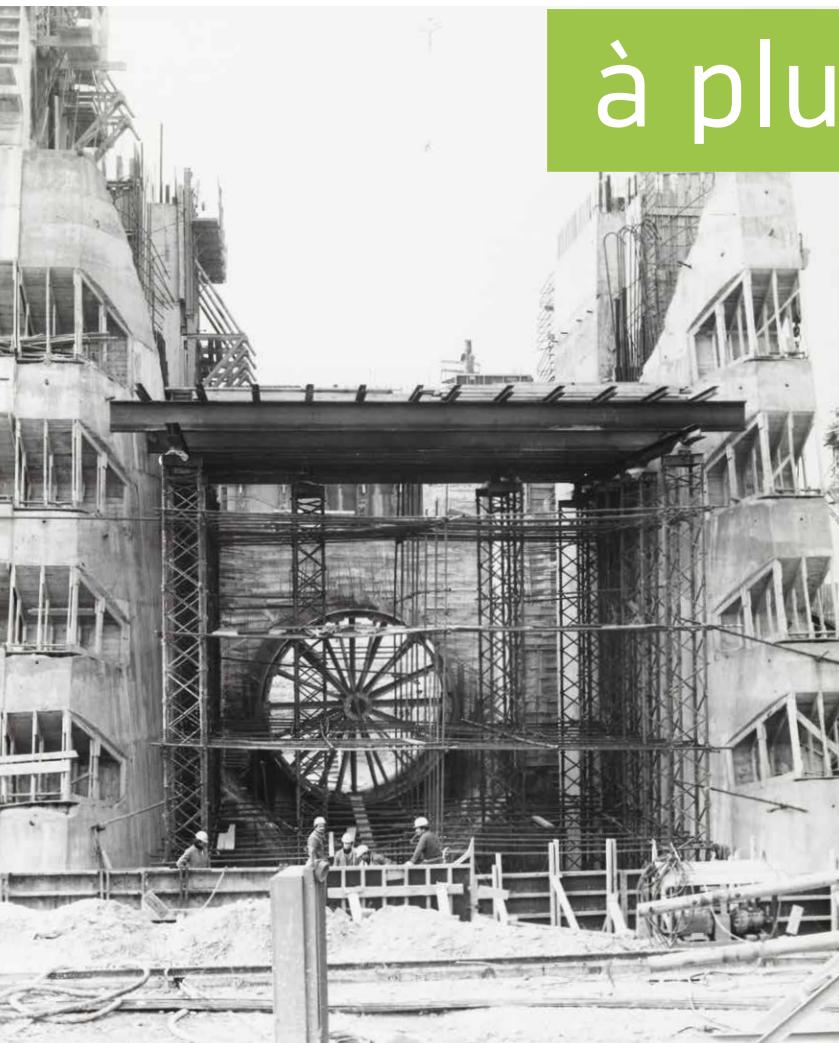
« Voie ferrée en 1850, autoroute A7 en 1965, barrage CNR dans les années 80, la commune de Reventin-Vaugris a souvent été au cœur d'équipements d'envergure. Générateur de nombreux emplois durant le chantier, l'aménagement de Vaugris a modifié le paysage avec un objectif central : rendre le fleuve navigable. »

Yves Gras, président de l'association Mémoires d'hommes de Reventin-Vaugris



Un ouvrage singulier

à plus d'un titre



L'aménagement de Vaugris constitue une singularité parmi les autres ouvrages construits en aval de Lyon par CNR.

En effet, l'étroitesse de la vallée a imposé d'aligner le barrage, l'usine et l'écluse en un seul ensemble construit, pour une grande part, dans le lit du fleuve. Non seulement il n'existe pas de canal de dérivation, mais en plus, l'environnement géographique a conduit à limiter les endiguements insubmersibles. Il ne pouvait en être autrement du fait de la présence de zones fortement urbanisées et industrialisées tout le long de la retenue, parmi lesquelles les agglomérations de Vienne, Sainte-Colombe et Saint-Romain-en-Gal, ainsi que la centrale thermique EDF de Loire-sur-Rhône et les sites industriels de Chasse-sur-Rhône. Enfin, l'autoroute A7 longe sur presque toute sa longueur la rive gauche du fleuve.

La conception et la forme de l'ouvrage ont fait l'objet d'études poussées, qui ont permis de déterminer son dimensionnement et d'assurer un fonctionnement optimal. Ces études ont été réalisées sur modèles réduits, en laboratoires d'hydraulique.

Si la production électrique de l'usine de Vaugris est relativement modeste en regard de celle des autres aménagements réalisés par CNR en aval de Lyon, cette chute est cependant essentielle, car elle ouvre complètement la voie navigable à grand gabarit entre Lyon et la Méditerranée, sur 310 kilomètres de longueur. En outre, grâce à la centrale de Vaugris, l'ensemble du Rhône constitue désormais une chaîne continue dont l'énergie sera valorisée par le fonctionnement en éclusées.

UNE INAUGURATION OFFICIELLE

Ce sont ces particularismes que Raymond Barre, alors Premier ministre, choisit de mettre en avant dans un discours inaugural grandiloquent, prononcé le 3 octobre 1980. Après avoir appuyé sur deux boutons d'un tableau de commande placé devant lui pour mettre en œuvre l'éclusage symbolique d'un convoi-poussé et de lancer le 4^e groupe de l'usine, il déclare : « *Voici que s'achève l'une des œuvres les plus ambitieuses et persévérantes que notre pays ait entreprises depuis la dernière guerre : l'aménagement du Rhône en aval de Lyon jusqu'à la mer. C'est la navigation qui bénéficie le plus directement de la chute de Vaugris. Le Rhône et la Saône constituent désormais la grande artère moderne de navigation du Sud de la France. Elle est ouverte aux convois de plus de 4 400 tonnes dans des conditions de régularité d'exploitation jamais connues jusqu'à présent. Ainsi s'affirmera un peu plus et un peu mieux chaque jour la vocation éternelle du Rhône, celle d'être le grand trait d'union des régions qu'il traverse, d'être une source de leur prospérité, en un mot d'être une richesse dans la géographie vivante de la France et de l'Europe. 40 ans après, la promesse est tenue.* »



LES TEMPS FORTS DE L'HISTOIRE DE VAUGRIS





Source d'énergie

et indispensable tronçon de voie navigable

Positionnée sur le tiers amont du Bas-Rhône, la chute de Vaugris assure la continuité de la canalisation du fleuve entre l'aménagement de Pierre-Bénite et celui de Péage de Roussillon, à l'aval.

LE BARRAGE

Il comporte six passes de 21 mètres fermées par des vannes-segments permettant l'évacuation des crues du Rhône.

L'USINE

Elle est équipée de quatre groupes de production capables de turbiner jusqu'à 1 400 m/s. Elle produit en année moyenne 335 Gwh et fonctionne sous une chute de 6 mètres. Les premières études ne préconisaient pas d'implanter une centrale hydroélectrique sur le site en raison d'un coût de construction élevé en regard du potentiel productif. La crise pétrolière de 1973 en a finalement décidé autrement ; les rapports ayant acté la rentabilité de l'usine par les économies de combustibles générées.

L'ÉCLUSE

Elle présente des dimensions comparables à celles des autres écluses du Rhône : 195 mètres de longueur utile sur 12 mètres de largeur, avec un mouillage minimal normal de 4,50 mètres sur le seuil aval.

/ L'aménagement en chiffres/

- Longueur de fleuve aménagée (retenue): **19,5 km entre Ternay et Condrieu**
- Longueur de l'endiguement insubmersible: **3,2 km**
- Volume de bétons utilisés: **300 000 m³**
- Volume de terrassements: **9,4 millions de m³**
- Superficie des engazonnements: **62 ha**
- **36 000** arbres et arbustes plantés
- **850** ouvriers mobilisés au plus fort des travaux
- **11** mois de travaux préparatoires
- **36** mois de travaux principaux



Jean-Luc Bochart, exploitant à Vaugris
de 1979 à 2006

« Je me souviens bien de la phase de travaux. Le chantier paraissait gigantesque; il y avait, en lieu et place des ouvrages actuels, un trou béant qui grouillait de monde. Une vraie fourmilière humaine! En tant qu'exploitants, nous arrivions un peu avant pour nous familiariser avec l'aménagement et bien comprendre le fonctionnement de ce que nous ne reverrions plus, c'est-à-dire les parties immergées. Ce fut une sacrée école! Nous avons été opérationnels vite: répartis au sein de 3 équipes de 2 personnes, nous étions sur place 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour assurer notre mission de production d'énergie et l'accompagnement des écoulements en période de crues. Nous avons aussi essuyé les plâtres des débuts d'exploitation, notamment sur les calculs de débit d'un Rhône capricieux. Le jour de l'inauguration fut mémorable. En raison de la venue de Raymond Barre, CNR a mis les petits plats dans les grands. L'effervescence était à son comble ».

Inestimable trésor

du passé

Dès le début des travaux de l'aménagement de Vaugris, notamment pour la protection des agglomérations de Vienne, Saint-Romain-en-Gal et Sainte-Colombe, la présence de vestiges archéologiques remontant aux époques gallo-romaine et romane est révélée.

L'entreprise Cremona de Vienne, seule à bénéficier d'un agrément de la Direction régionale des antiquités historiques pour les travaux archéologiques, est appelée à la rescousse. Elle met à jour d'inestimables trésors : la chapelle funéraire paléochrétienne de Saint-Ferréol, tout un quartier de potiers, une voie romaine, une mosaïque, l'artère principale nord-sud de la ville romaine de Vienne,

ainsi que divers vestiges (amphores, squelettes...). CNR décide de prendre à sa charge l'intégralité des coûts supplémentaires générés par ces trouvailles et de contribuer à la mise en valeur du site archéologique de Saint-Romain-en-Gal, dont le musée dévoile aujourd'hui plus de 2 000 ans d'histoire antique. Elle cède en outre des parcelles de terrains devenues sans utilité après l'achèvement des travaux au Département du Rhône, afin de conserver les éléments les plus encombrants extraits des fouilles, tels les fours de potiers.

/ Le saviez-vous ?/

L'église Saint-Ferréol, dégagée lors des fouilles archéologiques, était en fait une basilique funéraire. Elle mesurait 50 m de long pour 20 m de large avec une abside de 13 m de diamètre. Sa construction de 470 à 480 après Jésus-Christ a été décrite par Grégoire de Tours, évêque de Tours et historien.





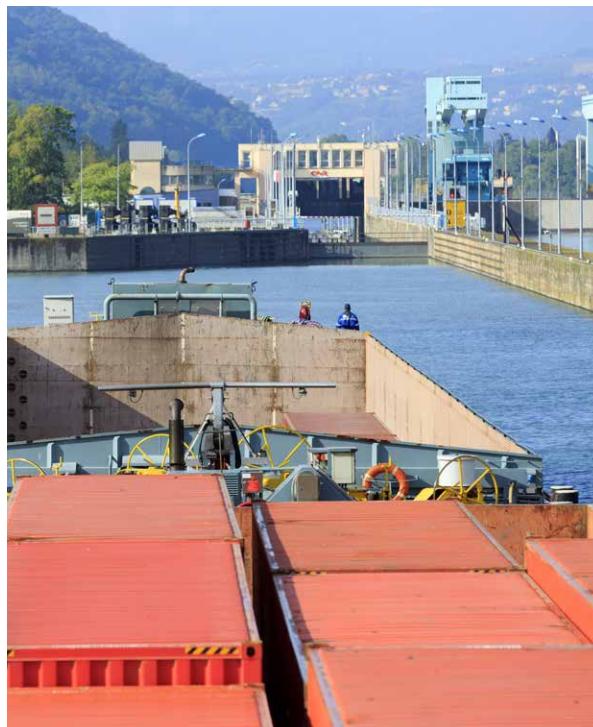
Vaugris aujourd'hui:
un trait d'union

Porte ouverte

sur la Méditerranée

Entre les coteaux des vignobles de Côte-Rôtie en rive droite et les zones d'activité implantées en rive gauche, le barrage-usine-écluse de Vaugris s'est fondu, au fil du temps, dans ce décor unique.

Adapté à la physionomie des lieux, l'aménagement – le seul du Bas-Rhône à ne pas disposer de canal de dérivation – dompte l'impétueux Rhône depuis quarante ans et a transformé son caractère de frontière naturelle en un trait d'union entre les territoires, aussi bien du Nord au Sud que de l'Est vers l'Ouest. Ce tour de force est rendu possible par l'écluse et différents seuils positionnés tout au long de son bief amont afin d'accroître le tirant d'eau et d'atteindre au moins 3 mètres. Assagi, le fleuve est devenu navigable entre Ternay et Condrieu, secteur longtemps considéré comme le point noir de la circulation fluviale. De Lyon à la Méditerranée, une voie s'est ouverte pour les embarcations à grand gabarit.



« J'ai démarré ma carrière en 2000 chez CNR en tant que chargé d'exploitation à Vaugris, puis je suis parti à Pierre-Bénite avant de revenir sur le site de mes débuts. Cet aménagement dénote par son environnement inhabituel qui n'a rien d'une usine classique de par sa conception en un seul tenant. L'alignement barrage-usine-écluse facilite le pilotage et le travail de l'exploitation : les temps de déplacements sont considérablement réduits entre les installations. Cela simplifie aussi la maintenance et le suivi des travaux »

Sylvain Thévenet,
adjoint au responsable
d'aménagement depuis 2019

UNE ÉCLUSE À GRAND POTENTIEL

En 2018, 4 795 bateaux ont été éclusés à Vaugris. Plus de 56 % d'entre eux utilisent la voie d'eau pour transporter des produits pétroliers, chimiques, métallurgiques et de construction ; l'activité de conteneurs enregistrant une hausse de 275 % en dix ans. Malgré cette forte progression, l'écluse n'est occupée à ce jour qu'à hauteur de 27 % de sa capacité de passage. CNR investit donc dans des sites industrialo-portuaires (SIP) pour développer ce fret fluvial aux grandes opportunités. En 2020, sur le site de Loire-Saint-Romain, le quai déjà existant a fait l'objet de travaux de renforcement. Une dalle béton a été coulée pour accueillir et décharger des gros conteneurs avec des véhicules spécifiques appelés « reach stackers ». Le nouvel arrière-quai, flambant neuf, d'environ 2 500 m², sert quant à lui de zone de stockage. Grâce à ces nouveaux outils, l'activité conteneurs devrait accroître son taux d'occupation sur le port. CNR a également engagé des travaux destinés à aménager une quatrième voie ferrée. Objectifs : développer le fret ferroviaire et favoriser les interactions entre le fer et l'eau. Plus au sud, le port de Reventin-Vaugris mise sur la complémentarité entre l'autoroute A7 et le Rhône.



MARINIER DE PÈRE EN FILLE

Françoise Pignolet est en quelque sorte une nomade des fleuves. Née à Roussillon, non loin de Vaugris, commune dans laquelle elle habite toujours, elle se souvient du chantier de la centrale et de l'activité générée par cette ère de grands travaux. Le Rhône a toujours fait partie de son environnement ; il l'a happée à l'âge de 17 ans et appartient encore à son quotidien. Françoise est capitaine du Pierre & Paul, un gigantesque navire de transport fluvial pouvant atteindre 180 mètres de long lorsqu'il pousse deux barges. Son père, avant elle, et aussi ses deux grands-pères, faisait le même métier. « J'ai débuté sur des bateaux de 38 mètres puis suis passée aux bateaux-croisières du Rhin et du Danube. J'ai même piloté un bac de traversée en Allemagne pour le transfert des voitures, avant de revenir au Rhône pour le compte de l'entreprise Delmonico-Dorel, implantée à Sablons, raconte-t-elle. J'aime le fait de bouger, d'être en permanence au contact de la nature, de la voir changer en fonction des saisons ».

Cette mère de 3 enfants qui navigue depuis 40 ans milite pour une intensification du transport fluvial sur le Rhône. « C'est un fleuve plein de potentiel, dit-elle. En période de crue, il est compliqué à naviguer en raison de sa pente importante, mais les aménagements réalisés par CNR l'ont sécurisé. Le barrage de Vaugris, notamment, rend beaucoup plus aisé le trafic entre Pierre-Bénite et Sablons ». Chaque jour, Françoise s'amarre dans l'écluse de Vaugris avec le même plaisir : « Si le Rhône est haut, je suis extrêmement vigilante, car le barrage et les courants ont tendance à tirer le bateau. Ce quotidien me manquera, dans quelques années, lorsque je vais prendre ma retraite ».

PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS DE L'AMÉNAGEMENT DE VAUGRIS

Le barrage

- Longueur: 165 mètres
- Hauteur: 12,80 mètres
- 6 vannes (passes) d'une capacité d'évacuation de 1 250 m³/s

La centrale hydroélectrique de Vaugris

- Puissance installée: 72 MW
- Production annuelle moyenne: 332 GWh, soit dix fois la consommation électrique annuelle de la ville de Vienne, hors chauffage



Écluse à grand gabarit

- Temps d'éclusage des bateaux: 15 minutes
- 2,9 millions de tonnes de marchandises transportées chaque année
- 15 bateaux éclusés en moyenne par jour

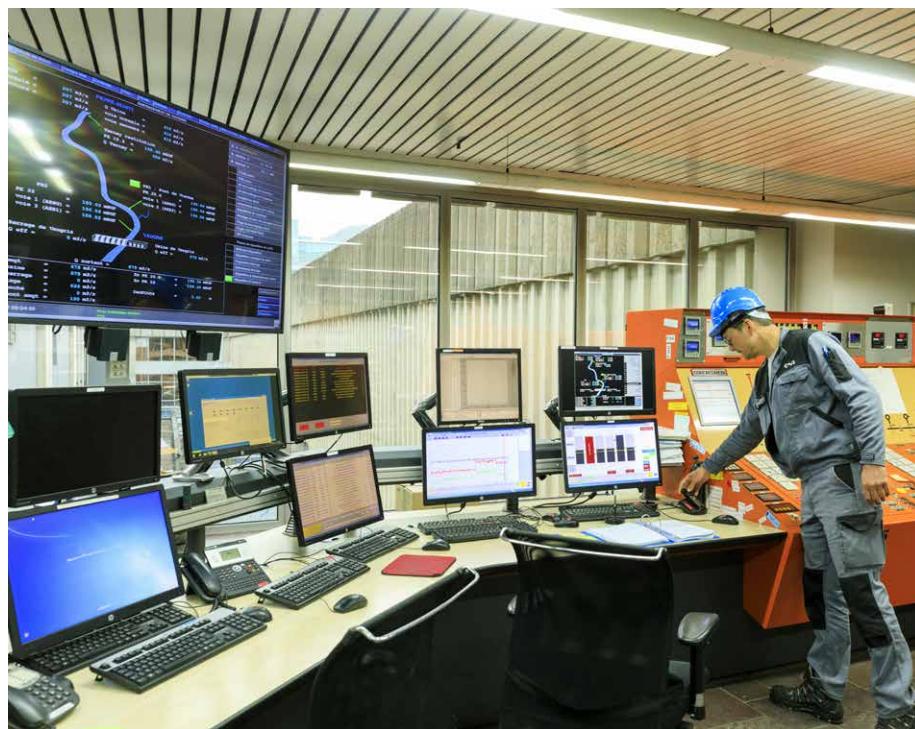
MATIÈRES TRANSPORTÉES

- 23 % produits pétroliers
- 20 % produits de construction
- 19 % produits chimiques
- 2 % Métallurgie



Investissements

productifs en série



Lors d'un arrêt de navigation, en mars 2010, la rénovation complète du poste de contrôle de commande et de l'alimentation électrique du site a été effectuée pour raccorder l'aménagement au Centre de gestion de la navigation (CGN) auquel sont désormais rattachées toutes les écluses de Lyon à la mer Méditerranée.

Depuis le site de Châteauneuf-du-Rhône, lieu d'implantation du CGN, CNR commande et conduit ainsi à distance l'ensemble des installations à grand gabarit du Bas-Rhône, ce qui lui donne une vision claire et instantanée de la circulation sur le fleuve.

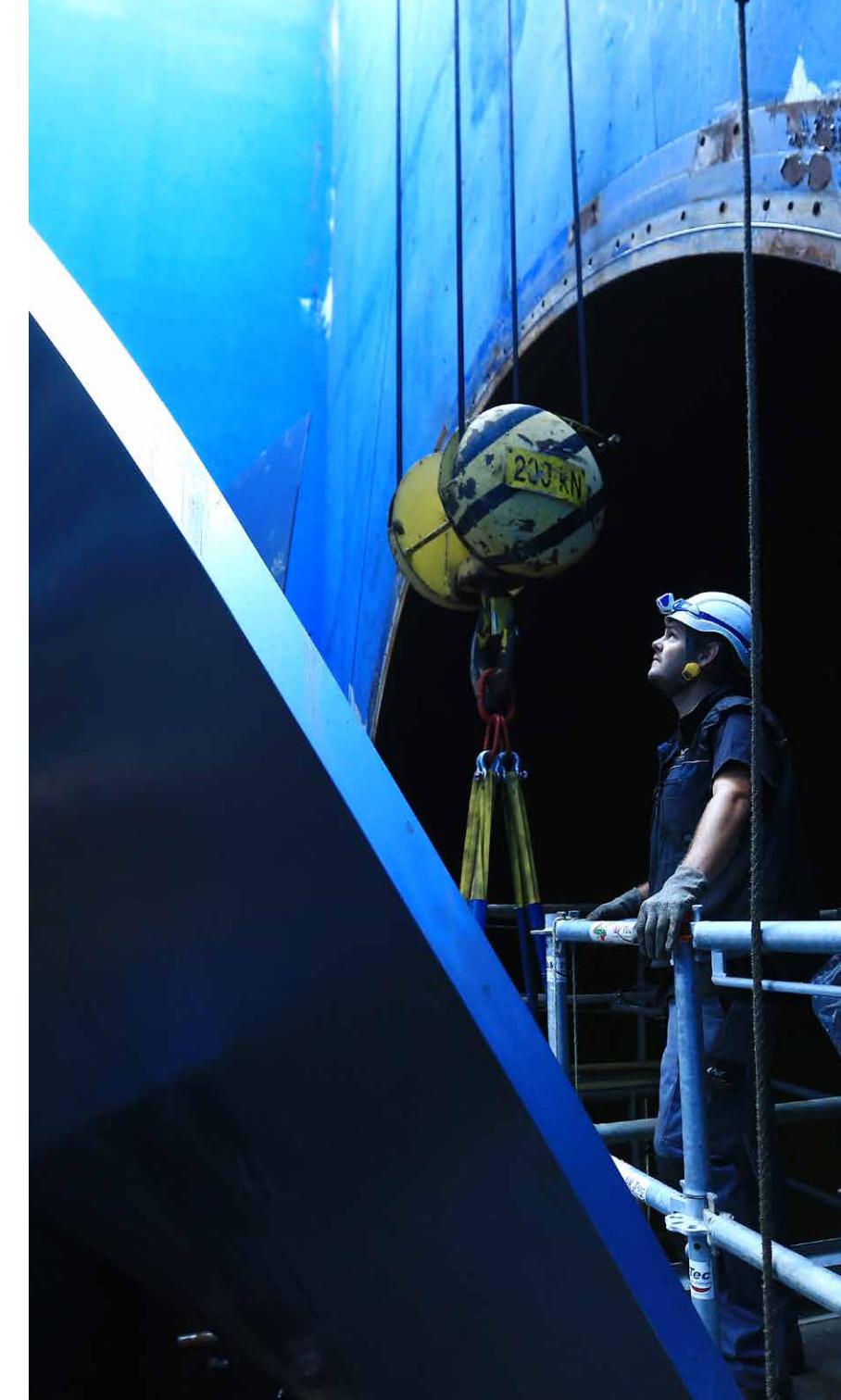
Autre chantier d'envergure, la rénovation en 2015-2016 du groupe 3 de la centrale hydroélectrique. Le changement de l'alternateur, jugé vieillissant, a nécessité le démontage de sa turbine. D'une durée de dix-huit mois, ce chantier a mobilisé une quinzaine de personnes en permanence afin de procéder à la reconstruction totale de cette machine de 6 mètres de diamètre et de 180 tonnes, ainsi qu'à la réalisation de travaux d'opportunité telle la rénovation des joints d'arbre. Depuis la fin du chantier, le groupe 3 produit à nouveau de l'électricité pour au moins les quarante prochaines années. La même opération est programmée sur le groupe 2 à horizon 2023-2024.

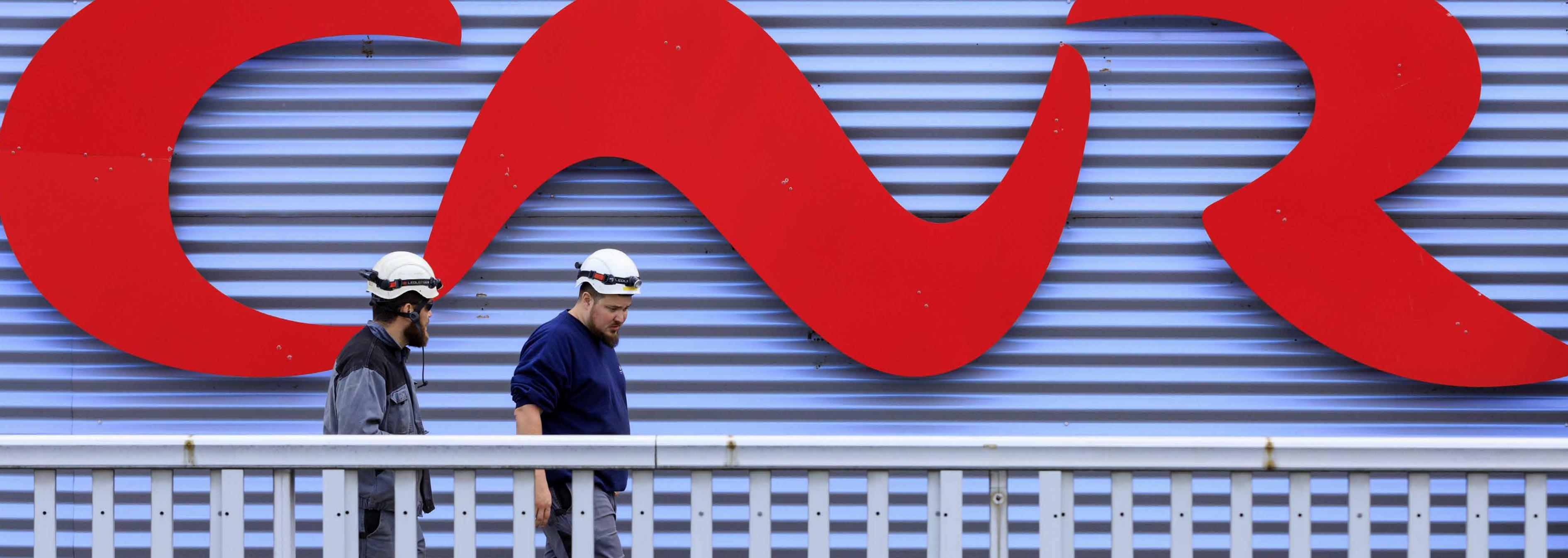
Cédric Figuet, responsable de l'aménagement depuis 2017

« 20 collaborateurs CNR travaillent aujourd'hui à Vaugris, sachant que le barrage est l'élément central de la gestion des niveaux d'eau et des crues. Notre mission principale est d'assurer le passage de l'eau de l'amont à l'aval. Lorsque le niveau de la retenue monte à l'amont, on ouvre les robinets : via les turbines ou grâce aux six vannes du barrage qui sont capables d'évacuer 1 250 m³/seconde chacune. Si le niveau descend trop, on ferme ! La production d'électricité est une préoccupation, bien sûr essentielle, mais de second ordre pour nous. Jusqu'à un débit de 1 400 m³/seconde, l'usine est en situation de production idéale. Entre 1 400 et 3 200 m³/seconde, la zone est moins favorable. Tout l'intérêt de notre métier est de placer nos actes d'exploitation et de maintenance sur des périodes de faible hydraulicité ».

Frédéric Roseplatt, contremaître maintenance depuis 2005

« En 2015, la rénovation du groupe de production 3 a duré 18 mois. Ce sont des opérations complexes, car il faut « batardeur le groupe » comme on dit dans notre jargon, pour le mettre hors d'eau afin d'opérer les maintenances utiles. Une fois le chantier achevé, le redémarrage prend au moins 15 jours, le temps de finaliser tous les contrôles et les essais en eau vive, avec des montées progressives en tension. Notre métier nécessite de rester en vigilance permanente : en cas de crues, de casse de matériel, de blocage des portes de l'écluse par des bois flottants. En 2012, je me souviens qu'une péniche s'était encastrée dans la vanne 1, nous avons bataillé toute la journée avec les pompiers pour la sortir ! ».





Ils racontent

Christian Coulon, responsable des aménagements de Vaugris et Pierre-Bénite de 2009 à 2017

« Vaugris est tout à fait particulier en raison de l'alignement, sur un même axe traversant le Rhône, de ses 3 ouvrages principaux : le barrage, la centrale et l'écluse. L'aménagement est ainsi plus facile à maintenir, mais complexe d'un point de vue productif, car nous gérons deux groupes réglables et deux groupes fixes. Ces derniers sont les groupes de base de l'usine ; ils absorbent à pleine puissance un débit constant de 350 m³ par seconde, alors que les deux autres permettent de moduler des débits supérieurs à 700 m³/s, jusqu'à 1 400 m³/s. A l'origine, Vaugris ne devait pas être équipé d'une usine hydroélectrique, jugée trop onéreuse en regard de ses capacités de production, mais des solutions financières et techniques ont été trouvées pour permettre sa construction. L'un de mes souvenirs forts est le basculement, en 2011, des opérations d'éclusage réalisées sur place, au Centre de Gestion de la Navigation de Châteauneuf du Rhône qui gère de manière automatisée toutes les écluses du Bas-Rhône. Il a fallu redéployer les éclusiers et mettre en place une nouvelle organisation. Ce fut une période riche humainement et techniquement ».



Claude Eymery, responsable de l'aménagement de Vaugris de 1994 à 2009

« Vaugris a vraiment été construit dans une optique de navigation. C'est un aménagement qui requiert d'être très réactif lorsque les débits varient afin d'éviter les inondations de l'amont. Lors de la grande crue de 2002, le barrage était entièrement ouvert, un phénomène que je n'ai observé qu'à deux reprises dans ma carrière. C'est impressionnant et un peu stressant en raison des conséquences potentielles. Durant ce type de phénomène, on ne dort pas beaucoup... Je conserve un peu de nostalgie de mes années Vaugris ; c'était une belle époque, avec une ambiance formidable ! ».



Un aménagement ancré
dans son territoire

Tourisme fluvial

et reconquête des bords du Rhône

Sources non négligeables d'amélioration du cadre de vie et de développement économique, la reconquête et la réappropriation sociale, culturelle et environnementale du fleuve pointent parmi les enjeux majeurs des collectivités de la vallée du Rhône.

Une préoccupation partagée par CNR, dont le soutien au titre de ses missions d'intérêt général irrigue de nombreux projets. Parmi les plus emblématiques : la création de la ViaRhôna en rive droite du fleuve.

UNE SI BELLE VIARHÔNA

Entre Saint-Romain-en-Gal et Sablons, cette voie douce dédiée aux deux-roues longe le Rhône sur 33 kilomètres. Entre les vestiges antiques du Musée gallo-romain de Saint-Romain-en-Gal, les coteaux en terrasses des vignobles de Condrieu et de Côte-Rôtie, les vastes plaines maraîchères d'Ampuis, l'île du Beurre... le panorama est unique. Plus de 60 000 cyclistes l'ont découvert en 2019 en roulant à leur rythme sur ce parcours sécurisé. Pour chaque kilomètre parcouru à la force du mollet, les retombées sont estimées à 20 000 euros par l'Office de tourisme Vienne Condrieu.

Pour accroître cette attractivité et capter les amoureux de la Petite reine, des aménagements spécifiques jaillissent le long de la ViaRhôna, notamment une offre d'hébergement touristique, de commerces et de services. Entre le pont-barrage de Vaugris et Condrieu, la Région Auvergne-Rhône-Alpes déploie par exemple la Véloroute du futur. Ce projet vise à installer, sur le tracé de la ViaRhôna, des prestations innovantes telles que consignes à vélo, atelier de réparation et stations de recharge pour les modèles à assistance électrique. CNR et Vienne Condrieu Agglomération ont participé aux premières réalisations, notamment la création d'une aire de service à Condrieu et la pose sur la chaussée d'un revêtement biosourcé sur la section traversant l'île du Beurre.



« L'aménagement de Vaugris est lié à son territoire d'implantation. Depuis quarante ans, nous tissons des relations étroites avec les communes et l'agglomération, ce qui nous permet d'être à leur écoute et de les accompagner dans des projets destinés à développer l'attractivité touristique et l'économie locale, en veillant à préserver et valoriser notre richesse commune, le Rhône et sa biodiversité »

Yves Lopez, délégué territorial à la direction CNR Rhône-Saône

Un aménagement ouvert sur la commune

« Depuis mon élection en 2017, j'ai découvert l'aménagement de Vaugris et rencontré à plusieurs reprises le personnel du site. Nous avons noué des liens bénéfiques pour les habitants. Les agents CNR répondent par exemple aux sollicitations de nos écoles et se rendent facilement disponibles pour accueillir nos classes. En naviguant sur le Rhône, les élèves découvrent le fonctionnement d'un barrage, d'une écluse et d'une centrale hydroélectrique. Ils sont sensibilisés aux énergies renouvelables et à la préservation de la biodiversité. Avec CNR, nous partageons également l'objectif d'un développement accru du trafic fluvial pour désengorger les axes de circulation et réduire les émissions de CO₂. »

Blandine Vidor, maire de Reventin-Vaugris





Un Rhône à vivre



VALORISER LES BERGES

À l'aval de la centrale hydroélectrique de Vaugris, la commune d'Ampuis aménage les berges du Rhône et valorise son site dédié à l'historique bac à traile, qui permettait autrefois de traverser le fleuve pour relier les deux berges. Après une première phase achevée en 2016, marquée par la création d'un parcours dédié aux piétons, d'un ponton handipêche et d'un espace pique-nique, la phase 2 a donné jour à une guinguette et à l'installation, au-dessus du Rhône, d'une réplique de l'ancien bac à traile converti en terrasse du restaurant.

UNE HALTE FLUVIALE TRÈS PRISÉE

Capitalisant sur la réussite de la ViaRhôna, Vienne Condrieu Agglomération a dupliqué le concept en rive gauche. Longue de 1,4 kilomètres et large de 3 mètres, une voie verte traverse Vienne du nord au sud en empruntant les quais. Elle rejoint la halte fluviale créée en 2007, où quelque 67 000 voyageurs débarquent chaque année, faisant de la cité romaine l'une des grandes haltes sur le Rhône, au même titre qu'Avignon ou Arles. Vienne Condrieu Agglomération ambitionne en outre d'atteindre les 100 000 croisiéristes dès 2022-2023. Pour ce faire, la halte fluviale sera agrandie. Trois bornes de recharge électrique seront installées prochainement, maintenues par CNR dans le cadre de son corridor électrique fluvial.

■ CNR, un complice du territoire

« CNR nous accompagne dans le développement du tourisme sur notre territoire, que cela soit sur des projets structurants comme la ViaRhôna ou d'événementiel, par exemple les festivals Pop'sciences et Jazz à Vienne. Un tel soutien financier est important, mais CNR est avant tout un facilitateur par son écoute, sa disponibilité et son énergie. Nous travaillons dans la même direction, dans l'intérêt du territoire, de ses acteurs et des habitants. Clin d'œil à cette bonne entente, notre pavillon fonctionne depuis 2020 à l'énergie verte fournie par Enalp, filiale de CNR ! ».

Olivier Sanejouand,
directeur Vienne Condrieu Tourisme

À l'écoute de la faune

et de la flore

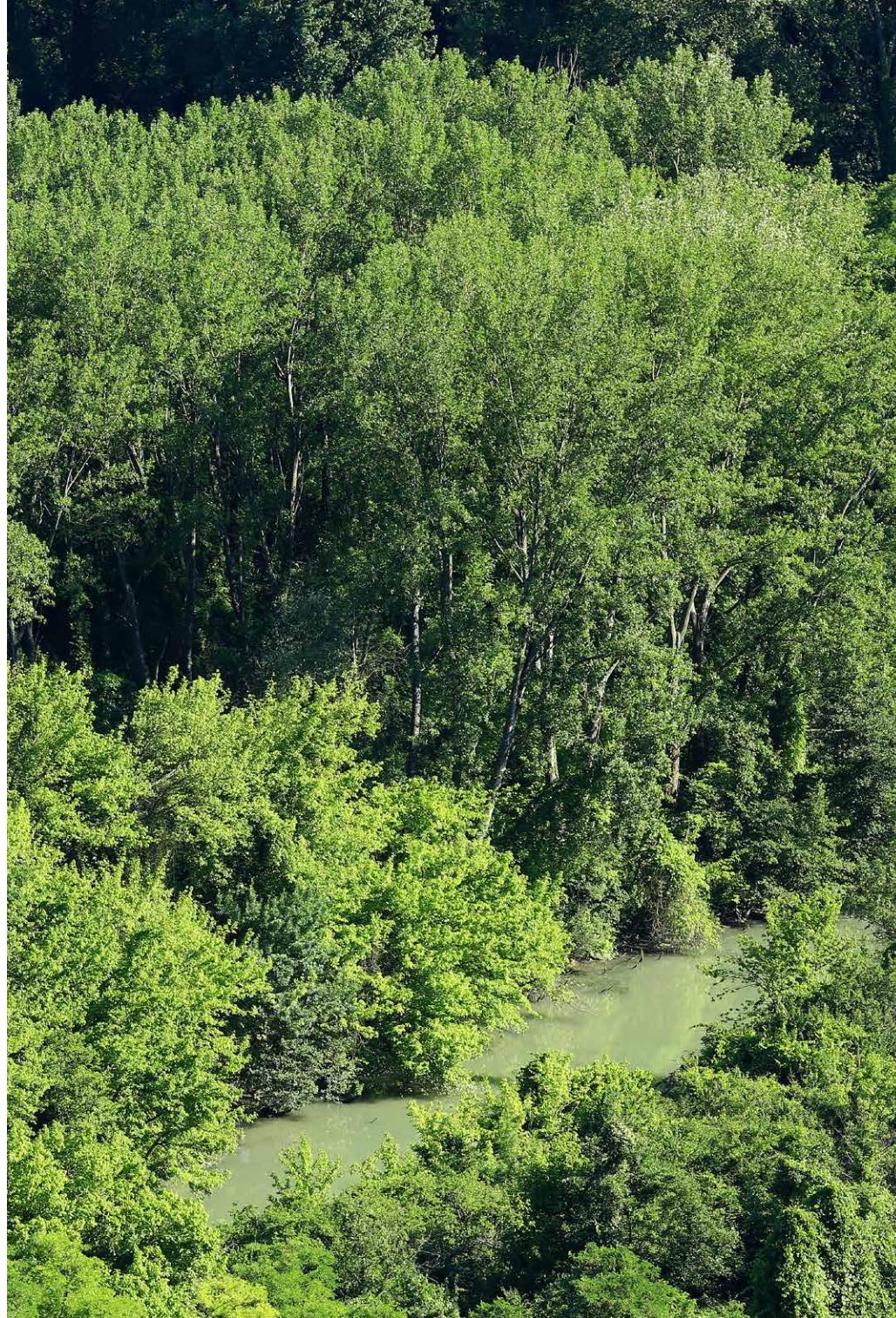
Outre la promotion du territoire, CNR s'engage pour la préservation de la biodiversité, en particulier dans deux poumons verts au riche patrimoine naturel.

Au nord du barrage, au niveau de Saint-Romain-en-Gal, l'île Barlet, appelée aussi île des sauveteurs, offre un havre de nature au fil de l'eau. Elle constitue un réservoir important de biodiversité, avec notamment la présence de la rare orchidée *Epipactis* du castor pour la flore et du castor d'Europe pour la faune. Situé entre le Rhône et une lône, cet espace est apprécié des promeneurs et des adeptes de sports nautiques, aviron et joutes. De nombreuses associations utilisent les lieux pour s'adonner à leurs disciplines favorites. À la demande des clubs nautiques du site, un ponton flottant multiusage de 30 mètres de long est installé depuis 2016 en rive droite du Rhône. Soutenue par CNR, cette opération s'inscrit dans le cadre de l'embellissement des berges du fleuve. Un parcours de santé et une guinguette complètent l'ensemble.



L'INFO VERTE

Autour de l'aménagement de Vaugris, CNR a installé des seuils pour les castors et des frayères à poisson.



PRÉSERVER LE PATRIMOINE NATUREL

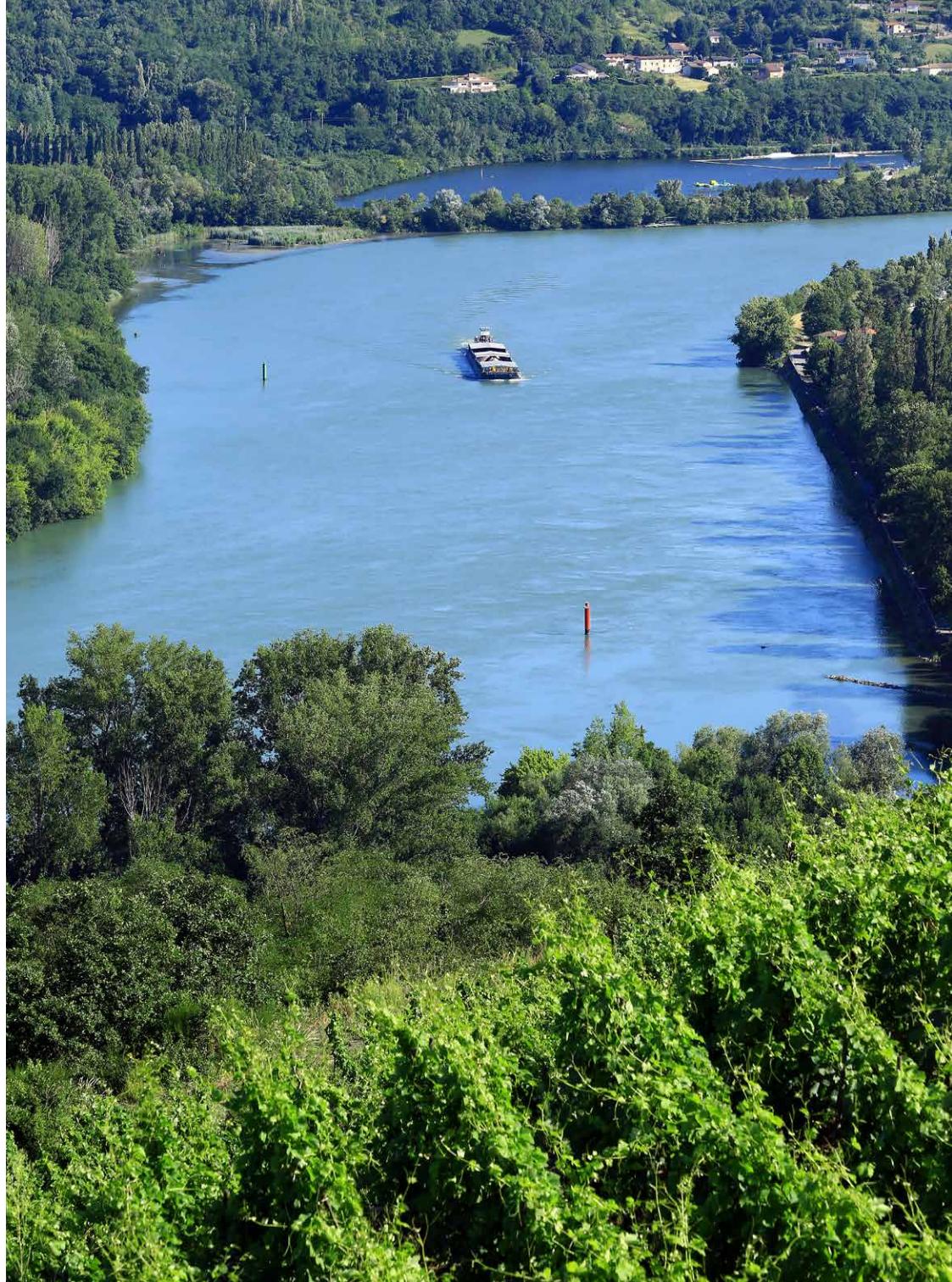
Le Département du Rhône, Vienne Condrieu Agglomération et Saint-Roman-en-Gal et CNR ont ensemble opté pour une gestion concertée de l'île Barlet afin de préserver ce patrimoine naturel. CNR a été chargée de piloter l'élaboration du plan de préservation des espaces naturels sensibles.

Une démarche identique a été menée à la fin des années 1980 sur l'île du Beurre. Au sud de l'aménagement, à hauteur de la commune de Tupin-et-Semons, ce territoire de 1,5 km² est l'un des rares espaces naturels témoins du Rhône sauvage. Formé par des lônes et des zones alluviales, il abrite 390 espèces végétales et une faune remarquable, avec 237 espèces de vertébrés inventoriées, dont plus de 170 espèces d'oiseaux. Depuis plus de 30 ans, le Centre d'Observation de la Nature de l'île du Beurre (CONIB), avec le soutien de CNR, assure des missions de gestion, de protection, de conservation, d'accueil et d'animations sur ce site totalement protégé du Parc naturel régional du Pilat.

Engagé pour un fleuve sans plastique

« L'aménagement de Vaugris permet, depuis quarante ans, de relier les deux rives du fleuve, au bénéfice du développement économique et touristique du territoire. CNR est un partenaire essentiel qui participe à la vie de notre commune. De nombreux projets sont ainsi envisagés, notamment la rénovation du local de joutes en un lieu de vie agréable, le développement du tourisme fluvial en lien avec l'œnotourisme ou l'implantation, sur une parcelle concédée à CNR, d'un agriculteur porteur d'un projet de serre autonome en énergie. Notre commune va aussi s'impliquer dans la démarche « Mon territoire s'engage pour un fleuve sans plastique », initiative essentielle pour préserver notre fleuve, la mer et la biodiversité ».

Richard Bonnefoux, maire d'Ampuis



BARRAGE-CENTRALE-ÉCLUSE
de VAUGRIS
40 ans

Août 2021
Rédaction///// NF2
Conception graphique et réalisation///// Graphistar
Photos///// Camille Moirenc, Juan Robert, Élodie Queste, Photothèque CNR

REMERCIEMENTS

La Direction de la Communication et la Direction territoriale Rhône-Saône tiennent à remercier chaleureusement les personnes suivantes pour leur contribution à cet ouvrage. Tout d'abord les anciens de l'aménagement de Vaugris qui ont aidé à faire revivre son histoire : Claude Eymery, Jean-Luc Bochard et Christian Coulon. Et aussi l'équipe d'exploitation actuelle, en particulier Cédric Figuet, responsable de l'aménagement de Vaugris, Sylvain Thevenet, son adjoint et Frédéric Rosemplatt, son collaborateur. Merci aussi à Valérie Trémélo, assistante de direction de la Direction Territoriale Rhône-Saône pour son organisation et à Christelle Brocard-Lubac, archiviste-documentaliste pour ses recherches historiques. Un grand merci enfin à Blandine Vidor, maire de Reventin-Vaugris, Richard Bonnefoux, maire d'Ampuis, Olivier Sanejouand, directeur Vienne Condrieu Tourisme, Yves Gras, président de l'association Mémoires d'hommes de Reventin-Vaugris, et Françoise Pignolet, marinière, pour leur précieuse contribution. Comme toute oeuvre collective, ce livre n'aurait pu voir le jour sans l'engagement de chacun.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Procès verbaux rédigés lors de la construction de l'aménagement issus des archives CNR.

Depuis 40 ans, l'aménagement de Vaugris allie une production performante d'énergie hydroélectrique, le soutien au développement de la navigation et l'irrigation des terres avoisinantes.

Il a permis au territoire qui l'accueille de prospérer grâce à un panel varié de réalisations tout en préservant la qualité de son environnement. Cet aménagement prouve, de façon emblématique, combien le modèle CNR s'avère juste et équilibré sur le long terme.

De l'accroissement de la production d'électricité pour le bien de la Nation à l'origine, jusqu'à la diversification des sources d'énergies renouvelables aujourd'hui, CNR prouve que l'histoire du Rhône est un éternel renouvellement.

Direction Territoriale Rhône-Saône
ZA de Verenay - 950 route du stade
BP 77 Ampuis 69420 Condrieu

Tél. : 04 74 78 38 80
cnr.vienne@cnr.tm.fr

cnr.tm.fr

