



**LE RHÔNE, ENTRE POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET RÉAPPROPRIATION  
SOCIOCULTURELLE, DES OPPORTUNITÉS À CONCRÉTISER**

**Journée sur le fleuve du Mercredi 11 Octobre 2017  
Synthèse des échanges**

Le Syndicat Mixte des Rives du Rhône a organisé une journée d'échanges à bord de la navette fluviale « Le Rhône » le mercredi 11 octobre 2017. Cette journée devait permettre de découvrir le territoire autrement, depuis le fleuve, et d'échanger sur différentes problématiques liées à l'aménagement des rives du fleuve.

Les questions économiques en lien avec l'industrie, l'énergie et le transport ont été abordées principalement le matin, lors de la descente de Givors à St-Vallier.

Essentielles pour le développement du territoire, ces questions intègrent des échelles plus vastes, à l'instar du fleuve : en amont notamment dans le cadre du schéma portuaire lyonnais, en aval avec les ports maritimes, dans les arrière-pays ou dans les hauteurs, les territoires « péri-rhodaniens » avec les infrastructures routières et ferroviaires.


L'après-midi les questions de paysage et de préservation de l'environnement ont été abordées, ainsi que la question de la réappropriation du fleuve, notamment autour de retours d'expériences d'autres territoires.

**THÈME N°1 - LE RHÔNE, UN AXE DE DÉVELOPPEMENT À FORT POTENTIEL**

DE 8H15  
À 14H00

— ↓ —

DU NORD  
AU SUD



Le Rhône a toujours constitué pour le territoire un vecteur de développement majeur.

Support de déplacements, de transports et d'échanges commerciaux et culturels, cet axe européen a permis le développement de grands sites industriels : plateforme chimique, centrale nucléaire, SIP Givors-Loire, Inspira.

Les objectifs de lutte contre le changement climatique renforcent encore la nécessité de valoriser le Rhône comme axe de transport stratégique.

Comment améliorer la coopération et les complémentarités en interne et avec l'ensemble des territoires rhodaniens ? Quels sont les projets en cours ? Quels potentiels restent à valoriser autour du fleuve ?

**THÈME N°2 - LE RHÔNE, UN FLEUVE À SE RÉAPPROPRIER**

DE 13H15  
À 18H00

— ↑ —

DU SUD  
AU NORD



Pendant des décennies, les grands fleuves ont été réduits à une approche et des aménagements purement fonctionnalistes : transport, production d'énergie... Le Rhône n'y a pas échappé.

Désormais, nous assistons de façon globale en France et en Europe à une dynamique de reconquête et de réappropriation sociale, culturelle et environnementale des fleuves, source non négligeable d'amélioration du cadre de vie et de développement économique local.

Quelle réappropriation aujourd'hui des berges du Rhône entre Givors et Saint-Vallier ? Quels sont les projets réalisés ? Quels potentiels restent à valoriser ?

L'association Promofluvia, qui a co-organisé cette journée avec le SMRR, a introduit les échanges. Tout au long de la journée des témoignages de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), de Voie Navigable de France (VNF) et de l'association Cap sur le Rhône sont venus alimenter les débats et ont permis de mieux comprendre les grands enjeux liés au fleuve.



**La lecture du présent livrable s'aborde de façon complémentaire au « carnet d'itinérance » distribué aux participants lors la visite (téléchargeable sur le site Internet du Scot), présentant de façon détaillée les sites, problématiques et enjeux découverts et/ou exposés à cette occasion.**

# SOMMAIRE

## **I. LE RHÔNE, AXE DE DÉVELOPPEMENT ECONOMIQUE MAJEUR.....4**

---

- 1.1. L'industrie en bord de fleuve
- 1.2. Héritage et devenir des sites en bord de fleuve : le schéma portuaire lyonnais
- 1.3. La production d'énergies

## **II. LE RHÔNE, ENCORE UN FORT POTENTIEL POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LA NAVIGATION TOURISTIQUE.....6**

---

- 2.1. Le transport fluvial de marchandises : développer la multimodalité
- 2.2. Tourisme fluvial, tourisme fluvestre : une économie en plein essor sur le bassin

## **III. LE RHÔNE, UN ATOUT « BIEN ÊTRE » À MIEUX VALORISER.....**

---

- 3.1. Un fleuve support de ressources naturelles à préserver
- 3.2. Les paysages rhodaniens, marqueurs de l'identité du territoire
- 3.3. Un fleuve « destination loisirs »
- 3.4. Une culture du risque à restaurer

## **ENTREtenir SUR LE LONG TERME UN LIEN PHYSIQUE ET SOCIO-CULTUREL ENTRE LES DEUX RIVES DU RHONE**

---

## I. LE RHÔNE, AXE DE DÉVELOPPEMENT ECONOMIQUE MAJEUR

---

La descente du Rhône entre Givors et Saint Vallier permet de découvrir plusieurs sites économiques majeurs depuis le SIP Givors-Loire au nord jusqu'à la zone Inspira en cours d'aménagement plus au sud. D'autres sites présentent un fort potentiel le long du Rhône, comme la friche de Pont à Mousson à Andancette, également située le long du fleuve.

### 1.1. L'industrie en bord de fleuve

Principaux enjeux soulevés :

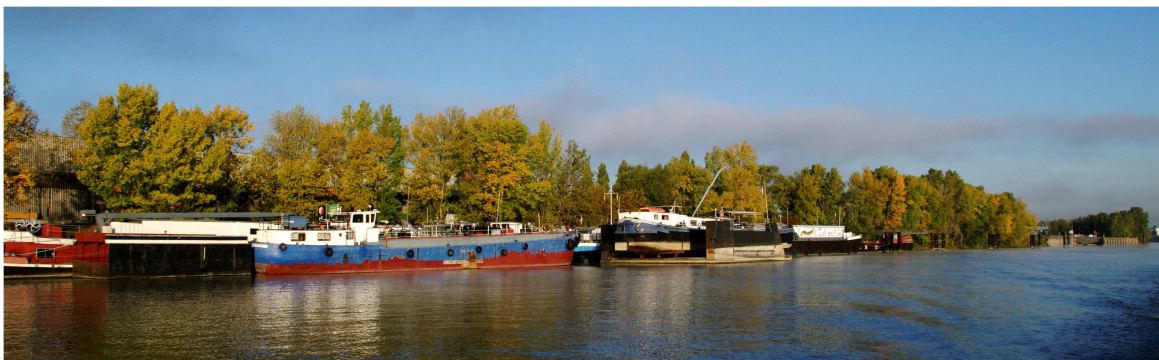
- Travailler les complémentarités, les articulations et les circulations entre les différents pôles et secteurs industriels, comme par exemple entre la ZIP Inspira et la Zone Axe 7
- Mettre en œuvre les principes de l'écologie industrielle et de l'économie circulaire
- Être attentif à mener une politique ciblée d'accueil des entreprises en fonction des qualités des sites, de leur accessibilité, de leur multimodalité, etc.
- Privilégier l'installation en bord à voie d'eau pour les activités qui sont utilisatrices de la voie d'eau et ont besoin d'être directement au contact du fleuve.

La ZIP (Zone Industriale-Portuaire) Inspira est un site phare à l'échelle régionale. Son développement s'appuie notamment sur le port public de Salaise-sur-Sanne/Sablons, principalement dédié au vrac, et qui offre une résonance large en termes de services. Il permet d'accueillir des entreprises qui s'appuient sur le fleuve pour leur développement.

Au-delà de la ZIP, de nombreuses activités industrielles font appel aux équipements du port : charbon, broyage de métaux ferreux, matériaux pour la production de verre, sables et autres matériaux naturels (silice), céréales... sont régulièrement transportés sur le Rhône. À noter qu'en 2017, un essai fructueux de containers fluviaux pour la chimie a été réalisé, avec une barge mobilisée par trimestre.

*Sur la zone Inspira certaines entreprises travaillent la complémentarité fleuve / rail. C'est le cas de la Coopérative Agricole Dauphinoise qui a investi dans un équipement ferroviaire suite à la fermeture de la ligne St Rambert d'Albon / Beaurepaire. L'entreprise familiale Delmonico Dorel, très ancrée sur le territoire possède également sa plateforme logistique avec ses propres bateaux.*

Autre site majeur en bordure du Rhône : le SIP (Site Industriale-Portuaire) de Givors/Loire-sur-Rhône. Ce site s'étend sur près de 100 hectares et possède plusieurs dizaines d'hectares de foncier disponible, partagés entre EDF et CNR. Il accueille notamment l'agence de CFT Rhône Saône (compagnie fluviale de transport), présente depuis plus de 30 ans sur le Rhône et qui a développé le transport sur le fleuve par convois poussés. Le SIP a fait l'objet d'une charte partenariale de développement en 2009 entre les acteurs concernés : propriétaires fonciers (EDF, VNF), gestionnaires (CNR) et les 3 intercommunalités concernées notamment. Cette charte, initiée à l'origine par les Syndicats Mixtes du Scot des Rives du Rhône et du Sepal, avait pour but d'assurer un développement coordonné de ce site stratégique, en valorisant son potentiel multimodal. Le pilotage de cette gouvernance partagée est désormais assuré par Vienne Condrieu Agglomération.





Dans le cadre du GPRA Rhône Médian, le Site-Industriale-Portuaire de Givors/Loire-sur-Rhône a été repéré comme un site stratégique pour le développement de la multimodalité et de l'écologie industrielle. Une étude a été réalisée pour conserver l'embranchement ferré reliant le site à St-Étienne, ce qui intéresse fortement les acteurs ligériens. L'intérêt de ce site dépasse largement l'échelle du Scot.

## 1.2. Héritage et devenir des sites en bord de fleuve : le schéma portuaire lyonnais

Le SIP de Givors/Loire-sur-Rhône, tout comme le port de Salaise-sur-Sanne, s'inscrivent dans le « schéma portuaire lyonnais et de ses territoires d'influence ». Ce schéma validé en 2015 définit un projet d'aménagement du territoire pour l'ensemble du système portuaire et un plan d'actions à conduire par les partenaires.

Le principe serait d'intégrer sur le site de Givors/Loire-sur-Rhône des implantations d'activités utilisant le plus possible le transport fluvial.

La zone industrielle et portuaire de Salaise-sur-Sanne/Sablons est quant à elle bien adaptée pour la desserte sud du territoire, notamment compte tenu de son environnement industriel immédiat, des larges emprises disponibles et de la possibilité de conforter les accès routiers et ferrés existants.

A noter également la présence en bordure du Rhône d'un autre site stratégique sur la commune d'Andancette, avec la friche dite de « Pont-à-Mousson » (bien que ce site soit moindre en termes de surface par rapport aux deux autres sites précités).



Extrait du schéma portuaire

## 1.3. La production d'énergies

La production d'électricité est importante en vallée du Rhône et notamment sur le territoire du Scot, grâce à l'énergie hydraulique (barrage de Vaugris) et à la présence de la centrale nucléaire de Saint-Alban du Rhône / Saint-Maurice L'Exil en particulier.



Les principaux acteurs, que sont EDF et la CNR engagent également des investissements pour diversifier les ressources d'énergies : projets éoliens, projets photovoltaïques sur des sites en bordure du fleuve, voire projets d'hydroliennes...

En lien avec le GPRA Rhône Médian, les territoires ont également entamé de nouvelles réflexions sur les énergies renouvelables, en coopération avec les entreprises du territoire et les grands sites industriels. Exemple : réflexions engagées avec l'entreprise Eymin Leydier / Novoceram qui porte une dynamique volontaire en matière d'écologie industrielle.

## II. LE RHÔNE, ENCORE UN FORT POTENTIEL POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LA NAVIGATION TOURISTIQUE

Un constat : le Rhône pourrait doubler, voire tripler sa capacité en termes de transport de matériaux. Sachant que la voie d'eau offre un mode de transport moderne et performant, il pourrait venir alléger l'autoroute A7 aujourd'hui surchargée.

Sur l'axe Rhône-Saône, la navigation fluviale à vocation industrielle s'étend de Fos/Mer à St Jean de Losnes. Au Nord de ce tronçon la navigation est plutôt à vocation touristique.

6 à 7 millions de tonnes de matériaux sont transportés chaque année sur le Rhône, alors que le fleuve pourrait permettre de transporter jusqu'à 18 tonnes par an.



### 2.1. Le transport fluvial de marchandises : développer la multimodalité

Si le développement du transport fluvial peut paraître idéal pour désengorger les grandes infrastructures routières, son essor est dépendant de nombreux paramètres :

- Son coût, qui doit être compétitif (le cumul des coûts « camion + bateau + camion » doit être moins cher que le transport en mode tout routier)
- La qualité des équipements portuaires (présence notamment d'un embranchement routier ou ferroviaire sans manipulations excessives)
- La qualité de services (ponctualité des chargements et des livraisons...)
- Les temps de parcours
- La valeur et la nature des marchandises transportées (qui peuvent supporter plus ou moins le transport en vrac ou les longues distances...)

*La pratique multimodale peut être favorisée par la mise en place de services complémentaires fournis par le port et qui représentent une plus-value pour les entreprises. A titre d'exemple, le Port de Macon propose aux Eaux d'Evian (qui arrivent par voie ferrée) une prestation de contrôle qualité des bouteilles, avec vérification des étiquetages, conditionnement des palettes, etc.*

### À l'échelle du bassin, une voie fluviale moderne...

Le Rhône bénéficie d'une gestion intégrée et coordonnée du transport fluvial pour en assurer la meilleure efficacité. Le centre de gestion de la navigation installé à Châteauneuf du Rhône gère les 14 écluses CNR sur le Rhône de Lyon à Marseille. Il fonctionne sans interruption. L'ensemble des ports du bassin rhodanien sont réunis sous la bannière MEDLINK PORTS pour développer des actions communes et exister à l'échelle européenne et mondiale.

30 heures de navigation sont nécessaires pour relier Lyon à Fos-sur-Mer



Un simulateur de navigation quasiment unique en Europe (il en existe un en Hollande) permet de former les navigants aux passages difficiles en simulant des conditions différentes : débit, météo, vent, jour, nuit... Sans remplacer la formation initiale, il améliore considérablement les temps d'apprentissage et renforce la connaissance du Rhône. Les formations sont assurées par PROMOFLUVIA au Port de Lyon Edouard Herriot (PLEH).

### Et des voies d'améliorations constantes

Dans le Port de Marseille - Fos/Mer par exemple, il y a eu privatisation des systèmes de manutention portuaire, notamment de conteneurs. Même si la productivité s'est bien améliorée, la fiabilité n'est pas systématique et il y a encore des bateaux fluviaux qui attendent au port, les opérateurs de manutention privilégiant les bateaux maritimes.

Sur le site d'INSPIRA, la voie ferrée située en bord à voie d'eau n'est pas forcément compatible avec toutes les activités et provoque une tension en terme de gestion de site : comment améliorer et mutualiser les moyens de manutention ?

Il s'agit de bien affirmer la vocation et les fonctionnalités de chacun des ports pour orienter les clients dans le choix du site, avec une bonne gestion des coûts et une limitation des flux routiers superflus.

### **Zoom sur le transport de conteneurs...**

Il n'y aura pas de développement de conteneurs à Villefranche /Saône, car les sites comme Macon ou Chalon, en amont sont déjà bien équipés. Sur le port de Solaise-Serrezin-du-Rhône-Ternay les entreprises travaillent beaucoup en lien avec le PLEH sur le principe de l'économie circulaire et notamment le recyclage de matériaux. Le fleuve est assez adapté à ce type de marchandises pour des questions de coût. Les quais publics pourraient également être développés.

Deux sites sont retenus dans le schéma portuaire pour le transport de conteneurs : le PLEH, le plus important du bassin, plaque tournante du système portuaire à conforter et à articuler avec le 2ème plus grand port de ce secteur, le port de Salaise-Sablons, un site très stratégique à l'échelle du bassin. Au PLEH, sont traités 120 000 conteneurs/an (85% des conteneurs du bassin). À partir de 200 000 conteneurs, le développement futur se fera sur le site de Salaise-sur-Sanne/Sablons. Au PLEH, il y a deux terminaux T1 et T2. Le T3 sera installé à Salaise-sur-Sanne/Sablons, avec si possible un gestionnaire unique pour mutualiser et travailler en complémentarité.

## **2.2. Tourisme fluvial, tourisme fluvestre : une économie en plein essor sur le bassin**

Depuis 3 ans, VNF organise tous les deux ans des rencontres nationales sur le tourisme fluvial, reconnu comme un vrai outil de développement des territoires. Ces rencontres offrent un temps de partage des expériences et de réflexion pour les territoires.

Sur le Rhône le tourisme fluvial est principalement orienté vers les paquebots (110 à 135 mètres) qui proposent sur une semaine ou plus, la découverte du patrimoine architectural, culturel, gastronomique, paysager du bassin (Vienne, Lyon, Avignon...). Cette offre intéresse beaucoup les clientèles étrangères (USA, Allemagne, Europe du nord...)

Aujourd'hui il n'y a plus d'éclusier sur le territoire des Rives du Rhône. Le passage d'écluse est géré à distance depuis le centre de gestion des écluses situé à Châteauneuf-du-Rhône



Dans le même esprit mais en version luxueuse les péniches hôtels accueillent des passagers à très fort pouvoir d'achat. Restaurants, achat de caisses de vin, ... Les retombées économiques sur le territoire sont importantes, mais ces péniches hôtels sont des niches.

La location de bateaux est peu développée sur le Rhône et plutôt pratiquée sur la Saône, en Bourgogne sur le secteur à l'amont de Chalon et sur les canaux, sur des secteurs où la navigation est facile et où le passage des écluses peut se faire manuellement. Sur le Rhône, la navigation sans permis est par ailleurs interdite à cause du fleuve et de ses difficultés de navigation.

La plupart des opérateurs sont étrangers (sièges sociaux en Australie, aux USA, en Suisse, ...). Une seule compagnie est française, implantée à Strasbourg : Croisieurope.

*La navigation des paquebots fluviaux sur le Rhône connaît une croissance forte : 15 paquebots fluviaux en 2010, pour 25 paquebots en 2016.*

Les retombées économiques pour les territoires sont réelles : visites de musées, achat de vin, de chocolat, location de cars parfois... À Vienne, l'aménagement d'un troisième appontement pour accroître la capacité d'accueil des bateaux de 135 mètres est à l'étude, sachant qu'à Sainte-Colombe une partie des quais sert de délestage pour les bateaux lorsque la capacité sur Vienne est atteinte.

Sur le territoire du SCOT des Rives du Rhône en 2016, Il y a eu 407 escales à Vienne, 87 à Ste colombe, 60 à Chavanay et 48 à Andance.

Il existe un enjeu important à ce que les collectivités, au travers des offices de tourisme, proposent des escales qui, sur catalogue, soient attractives dans la variété des offres proposées. Cette économie génère aussi des retombées indirectes à ne pas sous-estimer : blanchisserie, approvisionnements et différentes offres (balades dans les vignes, à vélo ...).

A noter que ces paquebots peuvent aussi être sources de nuisances liées à leur fonctionnement : des compresseurs qui tournent toute la nuit s'il n'y a pas de raccordements prévus, des genes visuelles pour les riverains ...

*Sur le bassin Rhône-Saône, les appontements publics gérés par VNF ou CNR permettent une bonne gestion en termes d'accueil des bateaux, à la différence du Rhin par exemple sur lequel les compagnies ont leurs propres appontements.*

### III. LE RHÔNE, UN ATOUT « BIEN ÊTRE » À MIEUX VALORISER

#### 3.1. Un fleuve support de ressources naturelles à préserver

Suite aux aménagements du XIXème et du XXème siècle, un vaste plan de restauration du fleuve est conduit, afin de favoriser une nouvelle dynamique fluviale et environnementale.

L'enjeu dans la vallée du Rhône, et notamment sur le territoire du Scot, est de trouver un équilibre entre développement économique et préservation des paysages et des espaces naturels en bordure du Rhône.

A titre d'exemple, la zone d'activités industrialo-portuaire Inspira s'est bien emparé de cet enjeu en s'engageant dans une démarche d'évaluation et de compensation environnementale à la hauteur des enjeux du secteur (biodiversité, ressource en eau).

De nombreux sites naturels remarquables pour leur biodiversité sont par ailleurs gérés par des associations : par exemple l'île de Platière ou l'île du Beurre, qui s'étend sur les deux rives du fleuve.

Côté ressource en eau, si une partie du territoire du Scot est largement pourvue, il faudra envisager une sécurisation d'autres secteurs pour l'alimentation en eau potable, par l'interconnexion de réseaux dépendant de zones de captage différentes.

*À Champagne, la situation du laboratoire Aguetant (sérum physiologique) à proximité d'une zone de captage est révélatrice de cet enjeu de concilier d'un côté, préservation des ressources (qualité de l'eau et sécurisation de la nappe phréatique du Rhône) et de l'autre, développement et consolidation du tissu économique local*



### 3.2. Les paysages rhodaniens, marqueurs de l'identité du territoire

Le Parc du Pilat est historiquement très engagé sur les questions de qualité paysagère, mais les exigences de la rive droite doivent trouver un écho en rive gauche s'agissant notamment de l'intégration des sites industriels

Si la rive droite offre dans son ensemble des paysages de qualité, la rive gauche est plus marquée par l'industrialisation.

Comment combiner les activités économiques et la qualité paysagère requise pour le cadre de vie des habitants et l'attractivité touristique ? Illustration de cette dualité : le passage sur le Rhône au niveau d'Ampuis où se trouve en rive droite le bassin de joutes, le château Guigal et en rive gauche, un secteur récemment réaménagé avec le site de Lafarge et le stockage de matériaux, les grues, centrales à béton...

Dans cette même logique d'intégration paysagère, INSPIRA a missionné un groupement de bureaux d'études qui a proposé des percées visuelles dans le projet, permettant de maintenir des vues en profondeur sur le grand paysage.

Les vignobles des coteaux (Côte-Rôtie, Condrieu, St-Joseph) contribuent aussi à une identité et une qualité paysagère. Pour autant, il faut conserver des séquences et respecter les alternances végétales qui favorisent la biodiversité, comme cela a été mis en avant par le schéma de secteur de la côtère rhodanienne.

*En amont de Vienne en rive droite, le vignoble de Seyssuel a été relancé par des viticulteurs de la rive gauche qui ont expertisé la qualité du sol considérée comme remarquable. Des parcelles disponibles ont été achetées pour cultiver la vigne. Les vigneronnes comme Cuilleron, Gaillard, Villard y produisent désormais le réputé vin de Vienne. Au-delà, ces évolutions de valorisation de l'espace révèlent des enjeux de conciliation entre intérêts économiques, sensibilités écologiques et de biodiversité (milieux naturels des pelouses sèches) et risques naturels (accroissement des ruissellements. Une charte des bonnes pratiques, sensée apporter une partie des réponses à ces questions est en gestation du côté des viticulteurs.*

### 3.3. Un fleuve « destination loisirs »

Le Rhône tend à devenir de plus en plus un pôle d'attractivité touristique clairement revendiqué. CNR via ses missions d'intérêt général doit y contribuer. Cet objectif entre en résonance avec les envies des territoires prêts pour œuvrer à un développement touristique autour du fleuve qui offre un réel potentiel et une grande variété d'offres : pêche, loisirs nautiques, itinérance, œnotourisme, patrimoine culturel ViaRhôna ...

En bordure du Rhône, de nombreux sites ont fait l'objet d'aménagements permettant aux riverains de renouer avec les berges et le fleuve. À Ampuis, Vienne, Saint-Romain en Gal, Saint-Pierre de Bœuf, Les Roches de Condrieu, Champagne, Andancette,... Chacun développe sur son secteur des espaces dédiés à la rencontre entre les riverains et le fleuve : voies sur berges, parcours sportifs, bassins de joutes, pêche, aménagements pour personnes à mobilité réduite (PMR), bases d'avirons, découverte d'espace naturel (forêt alluviale, îles, ...), parcours pédagogique, valorisation patrimoniale (bacs à traile), ViaRhôna,...

#### **Une « destination pêche »**

Les fédérations de pêche et la CNR ont engagé des discussions sur le développement du tourisme autour de la pêche avec des aménagements de zone, des rampes de mise à l'eau, des pontons pêche, une accessibilité PMR... Une réflexion est en cours sur un produit pêche à destination des familles, une offre locale et touristique.

*Aujourd'hui les fédérations de pêche se structurent très clairement autour du loisir et de l'attractivité touristique. Ils ont le budget pour cela et sont accompagnés, comme les chasseurs, par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Sur le territoire du SCOT, il y a un spot reconnu mondialement pour la pêche au silure sur le secteur de Champagne, qui peut faciliter la mise en place d'une stratégie de développement autour de la pêche, le canotage, ...*

### **Les loisirs nautiques en plein essor**

À Saint-Pierre de Bœuf, la rivière artificielle garantit la pratique de sport d'eaux vives en toute saison et accueille des équipes de niveau national et international en générant des retombées économiques notables. Le kitesurf est pratiqué sur le Rhône, notamment à la hauteur de Saint-Alban du Rhône et vers Vienne, où se pratique également le jet ski. Entre Chasse et Loire/Rhône, la pratique de la planche à voile se constate également. S'ajoute à cela le téléski nautique de la base de loisirs de Condrieu-Les Roches.

Les joutes sont pratiquées dans presque toutes les communes du Rhône, la finale des championnats de France a eu lieu l'été 2017 à Serrières. Cette pratique traditionnelle est très populaire et réunit un public nombreux.

### **La Via Rhôna, aménagements et continuités**

Champagne, Ampuis, Vienne, ... Nombreuses sont les communes et intercommunalités qui souhaitent créer de l'attractivité autour de la ViaRhôna et du fleuve en construisant des offres touristique, culturelle, artistique... Depuis la ViaRhôna les possibilités deviennent multiples pour découvrir le territoire : ViaFluvia vers l'Ardèche et la Loire, itinéraires de la Drôme à vélo...

### **3.4. Une culture du risque à restaurer**

Ces dernières décennies, le Rhône a été aménagé et endigué à des fins industrielles et non pour se préserver des crues. Cela coïncide aussi avec une période sans événement naturel catastrophique sur le territoire du Scot (à l'inverse de la haute ou basse vallée du Rhône qui elles ont connu des inondations majeures). Les habitants ont donc le sentiment, à tort, que tout est canalisé et sécurisé.

Or, le risque inondation est toujours là, d'autant que les hypothèses d'évolution liées au changement climatique indiquent que la dynamique du fleuve va être considérablement modifiée à l'avenir avec des périodes d'étiages et de crues plus sévères.


Dans tous les scénarios, même les plus optimistes, cela nécessite un travail de prévention qu'engagent les collectivités locales et territoriales par le biais de la compétence Gestion des milieux Aquatiques et Prévention des Inondations (dite GEMAPI).

## **LE RHÔNE, ENTREtenir SUR LE LONG TERME UN LIEN PHYSIQUE ET SOCIO-CULTUREL ENTRE LES DEUX RIVES**

---

A l'Antiquité, la grande Vienna a été fondée sur les deux rives reliées par trois ponts. Au fil de l'histoire, entre Empire et Royaume, découpages administratifs départementaux, le Rhône est devenu frontière... La vision fonctionnaliste du fleuve et ses aménagements ont aussi contribué à progressivement couper les liens socio-culturels qui unissaient les habitants à leur fleuve.

Aujourd'hui, des rapprochements d'intercommunalités s'opèrent qui permettent de s'affranchir des limites départementales. Le fleuve n'est plus seulement une frontière mais aussi un lien entre les deux rives. Seulement, avec l'accroissement du trafic routier, les franchissements du Rhône posent de plus en plus de difficultés. Dans ce cadre, le Scot localise les secteurs propices à l'implantation de nouveaux ponts. A Andance par exemple, le fleuve se traverse sur l'un des derniers ponts « Marc Seguin », certes à forte valeur patrimoniale, mais totalement inadapté à une importante fréquentation. Aussi, le Scot localise un futur pont au sud de la commune, afin de faire la jonction entre le bassin d'Annonay en rive droite (par la montée des Barges) et la RN7 et l'autoroute en rive gauche (projet de nouveau demi-diffuseur autoroutier sur St Rambert d'Albon).



Plus qu'un espace public, le fleuve est un bien public, un patrimoine naturel et culturel qu'il s'agit de valoriser et de partager.

La question du franchissement du Rhône renvoie ainsi à la place centrale qu'il occupe physiquement sur le territoire du SCOT, à la représentation qu'en ont les riverains et les habitants, aux différentes fonctions qu'il remplit, en terme économique, environnemental, mais également symbolique. Le maintien de son accessibilité et de sa perméabilité pour les déplacements transversaux d'une rive à l'autre participe à sa réappropriation.