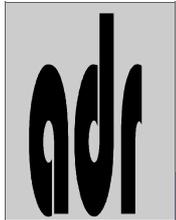




L'ECHO RHODANIEN

Le journal de l'Alliance des Rhodaniens



Pour une vision globale
de l'entité fluviale Rhône-Saône



Alliance Des
Rhodaniens

Siège : 41, Quai Rambaud,
Port Rambaud - 69002 LYON

Printemps-été 2009 - n° 33

Sommaire :

Page 1 : " Le mot du Président ".

Page 2 : Les ponts dans le sillon rhodanien : 2 : le pont de Thoisy

Page 3 : Le Rhône en 100 questions.

Compte-rendu d'ouvrage

Le Haut-Rhône, c'est aussi et toujours le musée Escal Haut-Rhône.

Les inondations du Rhône en 2003 dans le Gard et le Vaucluse

« En famille, en bateau, la Vi(II)e au bord de l'eau »

Page 4 : L'A.D.R. s'intéresse au Sud : vers le renouveau du canal du Rhône à Sète.

Page 5 : Samedi 11 avril 2009, L'A.D.R. et PROMOFLUVIA visitaient le chantier des écluses du Haut-Rhône

Page 6 : Belgique 2008

Page 7 : 1938-2008 : Le port Edouard Herriot de Lyon a eu 70 ans.

Samedi 28 mars 2009 : Mireille

Le Pardon des Mariniers de Lyon

Programme prévisionnel d'activités

Page 8 : La correction des eaux du Jura, un des ouvrages majeurs en Suisse.

In memoriam

Coordonnées de l'association.

ISSN n° 1269 - 0082

LE MOT DU PRÉSIDENT

DE NOUVEAUX LIENS :

Cette année 2009 devrait être marquée pour l'Alliance Des Rhodaniens par l'ouverture de plusieurs nouveaux liens :

- ouverture d'un nouveau site internet : www.alliance-des-rhodaniens.com

qui permettra enfin à l'Alliance Des Rhodaniens d'être accessible au plus grand nombre. Ceci constituera un outil utile pour les adhérents bien sûr qui pourront bénéficier d'informations privilégiées à l'aide d'un mot de passe, mais aussi pour les non-adhérents qui pourront suivre nos réalisations et nos projets, et y participer.

- ouverture renouvelée vers nos amis suisses :

Il était temps de se souvenir que l'association est franco-suisse, le Rhône coulant sans s'arrêter à la frontière.

Deux évènements à noter :

- le 13 juin d'abord, l'assemblée générale à ROLLE (Vaud), sur les bords du Léman, en présence de nombreux acteurs vaudois et genevois intéressés par la promotion des fleuves et du lac,
- du 5 au 9 septembre ensuite, un voyage d'étude qui permettra de profiter d'échanges d'expériences assurément essentielles pour notre bassin rhodanien : la correction des eaux du Jura ; la question de la liaison fluviale transhélicétique ; la navigation sur le Rhin supérieur entre Constance et Schaffhausen ; le développement du port de Bâle. Ceci sans compter de nombreuses autres richesses patrimoniales et culturelles.

D'ores et déjà, grand merci à Mme Hélène de MORSIER (Genève), d'avoir déployé tant d'énergie pour le succès de ces deux opérations.

www.alliance-des-rhodaniens.com :
connaître et faire connaître le site
internet de notre association.



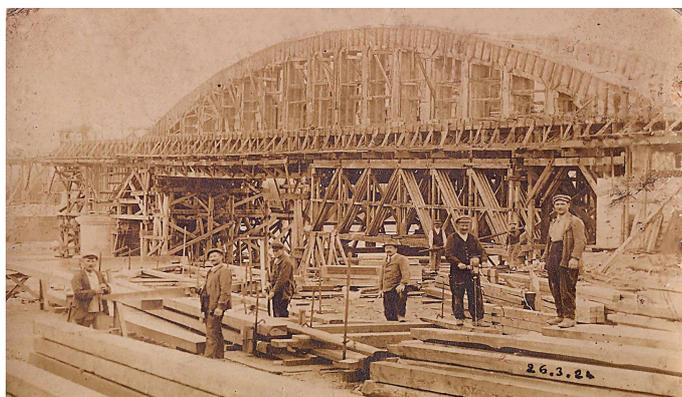
LES PONTS DANS LE SILLON RHODANIEN : 2 - Le pont de THOISSEY

Nous avons ouvert cette série de communications sur les ponts par le pont de SERRIERES-SUR-RHONE dans notre précédent numéro. Grâce à l'Association des Riverains de la Saône, à sa Présidente Eliane PACALET, et à la documentation rassemblée par M. Robert PACALET, nous présentons le pont de THOISSEY, sur la Saône. En rive droite, il est dans le département du Rhône, et en rive gauche, il est dans le département de l'Ain.

En fait, historiquement et techniquement, il y a la mémoire de deux ponts à Thoissey : le premier construit en 1835 selon la méthode des frères SEGUIN : pont suspendu par des câbles en fil de fer, le second réalisé en 1924 en béton est encore en service de nos jours.



Ces deux images donnent une idée du chantier que représentait cette construction, avec tout l'art déployé pour monter les échafaudages et soutenir les coffrages du tablier et des arches en rivière, ainsi que des arcs qui font la particularité de cet ouvrage.



1944 : les troupes allemandes en retraite ont fait sauter en partie la culée de la rive droite avec son arc. La reconstruction a été assurée par la Société des Grands Travaux de Marseille. M. l'ingénieur T.P.E. de la subdivision de Thoissey (document du 15/12/1949) évoque la difficulté à trouver des matériaux : 947 l. de gravillons porphyriques concassés et 420 l. de sable de Saône. Les ciments ont diverses provenances : VICAT à Montalieu, ALLARD & NICOLLET à Montalieu, ciments d'Hagondange. Le dosage est différent pour le tablier : 450 kg., et pour les arcs : 500 kg. Les aciers provenaient aussi de divers fournisseurs : Aciéries de LONGWY et aciéries américaines. Ils ont été soudés à l'arc.

Le pont Seguin : Position kilométrique 63,370 sur la Saône. La pile et les culées sont en maçonnerie. Il est à 2 travées de 80,30 et 79,87 m. d'ouverture. Sa largeur est de 5,36 m. d'axe en axe des garde-corps. Sa longueur entre les sommets des culées est de 164,87 m.

Il comporte une arche marinière dont la largeur navigable est de 20 m. et la hauteur au-dessous des plus hautes eaux navigables de 3,70 m.. Il est complété par une banquette de halage de 5,20 m. et une banquette de contre-halage.

Le tablier est en bois.

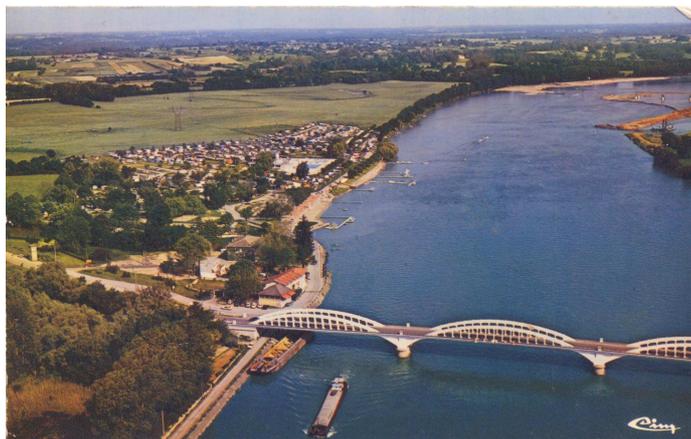
[source : GIANA - L. CARPIN -2005.08.31]

En 1924, un autre pont en béton a remplacé ce pont primitif. Les fondations ont été réalisées par l'Entreprise CHABERT et les superstructures par l'Entreprise JOYAT & BERGES. 2 piles en rivière ont été fondées par caissons métalliques en réutilisant en partie les culées de l'ancien pont.

Pendant le temps de la construction du nouveau pont, l'ancien a encore été utilisé ; il est encore dans la mémoire de quelques habitants de Thoissey.

L'inauguration eut lieu le 23 août 1925, en présence de M. SCHRAMECK, ministre de l'Intérieur, et en présence des préfets et des élus des deux départements de l'Ain et du Rhône.

La fête dura deux jours, avec défilé des sociétés locales, banquet, concert, feu d'artifice, bals champêtres, courses : cycliste, du tonneau, à l'œuf, de cerceaux, à pied, en sac, ... et des jeux : du canard, du pot cassé, avec des serpents et des confettis !



LE RHONE EN 100 QUESTIONS :

Que voilà un bon titre pour un livre qui permet de connaître aujourd'hui notre fleuve !

Réalisé par la « Zone Atelier Bassin du Rhône », cet ouvrage collectif créé sous la direction de Jean-Paul BRAVARD et Anne CLEMENS répond en effet aux questions que tout rhodanien peut se poser et auxquelles il pourra trouver des réponses. Les gestionnaires, le financement, les aménagements, les crues et les inondations, la recherche des eaux souterraines, ... la culture et le patrimoine : cet ouvrage fait le tour de l'actualité du bassin et du fleuve Rhône de façon documentée mais abordable pour tous.

Edition du « Groupe de Recherche Rhône Alpes sur les Infrastructures et l'Eau » - domaine de la Doua, 66, boulevard Niels-Bohr - B.P. 52132 - 69603 VILLEURBANNE Cedex. Courriel : www.graie.org.

LE HAUT-RHONE, C'EST AUSSI ET TOUJOURS ... LE MUSEE ESCALE HAUT-RHONE à BREGNIER-CORDON

Cette année, la communauté de communes Terres d'Eaux ouvre les portes du musée de 10 h. à 12 h. et de 14 h. à 18 h., avec une visite guidée le premier dimanche du mois à 15 h., de juin à septembre. L'exposition permanente est à ne pas manquer, comme l'ouvrage d'accompagnement écrit par André JULLIARD et Carole DESPLANQUE.

A noter, dans le cadre du dispositif « cap sur le Rhône, fabuleuses histoires de navigation », mis en place par un réseau de 15 structures culturelles, que le musée Escale Haut-Rhône présente en cet été 2009 une exposition consacrée aux bacs à traîlle, à partir de travaux ethnographiques de André et Pierre-Anthelme JULLIARD sur un ancien bac extrait des limons à SAINT-BENOIT et bientôt visible à GROSLEE.

Renseignements : Escale Haut-Rhône : 04 79 42 06 06 - www.escalehautrhone.fr

COMPTE-RENDU D'OUVRAGE : Laurent ROBLIN :

VOYAGE SUR LE RHONE, Fonds photographique Joseph Victoire, Editions Alan Sutton, 2009 - 144 pages, au prix de 34,- €
courriel : www.editions-sutton.com

Laurent ROBLIN, Conservateur en chef du Musée de la Batellerie de Conflans-Ste-Honorine, présente dans ce remarquable ouvrage illustré un extrait des archives et surtout des photographies de la société SANARA, dissoute depuis 1994 et qui avait repris les actifs 20 ans auparavant de la C.G.N.-H.P.L.M.

Les photos de qualité exceptionnelle sont l'œuvre de Joseph VICTOIRE, photographe lyonnais de 1877 à 1900, quatre fois médaillé d'or.

Laurent ROBLIN reprend d'abord des textes de la C.G.N.-H.P.L.M. fort captivants qui emmènent le lecteur de Lyon à la mer à bord du « Gladiateur 2 », bateau à passagers qui avait embarqué le président de la République Félix Faure en août 1897. Rappelons qu'à cette époque, deux allers-retours réguliers étaient assurés chaque semaine entre Lyon et Avignon, avec 17 étapes.

Laurent ROBLIN publie aussi des extraits de la notice C.G.N.-H.P.L.M. à l'exposition universelle de LYON en 1900, avec des développements passionnants sur les bateaux à vapeur. Il présente enfin des albums consacrés :
- à la descente de la Saône de Couzon à Lyon, avec de superbes vues des gares d'eau de Vaise et de Perrache,
- à un voyage du Missouri, magnifiquement documenté.

LES INONDATIONS DU RHONE EN 2003, DANS LE GARD ET LE VAUCLUSE

La D.I.R.E.N. a réalisé ce film qui interroge après les inondations subies par des particuliers et dans les communes de LAMOTTE-BOULBON, ARAMON, FOURQUE, etc... C'est une belle réalisation.

Ce film est disponible au : Centre de Ressources Pédagogiques de l'Environnement - Conseil Général du Vaucluse - à AGRO-PARC à AVIGNON.

Contact : Jessie DEL FABRO, 04 90 84 49 27, et courriel : Jessie-del-fabro@cg84.fr

« En famille, en bateau, la Vi(II)e au bord de l'eau »

Tel est le programme proposé par Par ci par l'art ..., en partenariat avec les Péniches du Val de Rhône, à bord de la péniche « La Vorigine et ma découverte ». La ville dont il s'agit est LYON : embarquement à 9 h. 45, retour aux environs de 18 h. après avoir passé la journée à bord (repas compris). L'itinéraire va du quai du Rhône avenue Leclerc à l'Île Barbe et l'écluse de Pierre-Bénite. Les tarifs : attractifs osons-nous dire à 18,- € pour les enfants jusqu'à 16 ans, et 30,-€ pour les adultes.

Les dates prévues pour ces journées sont : samedi 4 juillet - samedi 12 septembre - samedi 10 octobre.

Pour toute information : PAR CI PAR L'ART : 04 78 00 29 28
Voir aussi le site : www.peniches.fr

L'A.D.R. S'INTERESSE AU SUD : VERS LE RENOUVEAU DU CANAL DU RHONE A SETE

Une enquête publique est conduite jusqu'au 6 juillet en vue de moderniser le canal du Rhône à Sète, de l'écluse de St Gilles à Frontignan.

1 - Un peu d'histoire -

Alors que le canal du Midi était achevé en 1681 entre Toulouse et Sète, c'est seulement plus d'un siècle plus tard, en 1811, sous l'Empire, qu'est enfin assurée la fiabilité d'une liaison fluviale entre Sète et Beaucaire à travers les étangs littoraux souvent envasés. Au 20ème siècle, l'accès sera rendu possible pour les chalands à 1,80 m. de tirant d'eau, chargeant 400 tonnes. Si le grand gabarit a été aménagé à partir de 1973 entre le Rhône et St Gilles, il faudra attendre les années 90 pour que de nouveaux travaux soient réalisés : déviation d'Aigues-Mortes et Frontignan, digue à la mer à Sète.

De fait, grâce au port de Sète, le trafic sur le canal s'est fortement accru : nombre de voyages doublé en 10 ans, passant de 257 voyages et 150 000 t. en 1999 à 550 voyages et 400 000 t. en 2008. A cela s'ajoute le trafic passagers, montrant ainsi le réel intérêt de cette infrastructure.

2 - Une infrastructure inadaptée -

Les caractéristiques du canal actuel limitent le tonnage chargé ainsi que la vitesse des bateaux et la fiabilité du parcours, en raison de la dégradation des berges sur une grande partie de leur longueur, des problèmes de croisement, d'un mouillage à - 3 m. aléatoire, d'une hauteur libre insuffisante sous les ponts. Dans les 10 km. de la ligne droite de Carnon en particulier, entre Palavas et La Grande Motte, la largeur du lit du canal (plafond) est réduite à 6 m.

En l'absence de travaux de capacité sur le canal, la charge moyenne par voyage est globalement limitée à 700 t. (parfois jusqu'à 1 000 t.) et la capacité serait limitée de 800 000 t. à 1 million de t. environ, avec des temps de parcours longs, des coûts d'exploitation élevés, des difficultés de cohabitation entre fret et passagers.

3 - Les perspectives de développement de la demande de transport fluvial sont cependant très encourageantes au port de Sète.

Transféré à la Région depuis le 1er janvier 2007, le port de Sète a engagé 200 M.€ d'investissements publics. Trois programmes sont susceptibles de dynamiser le trafic fluvial :

- la restructuration du pôle agroalimentaire, avec un nouveau silo céréalier de 50 000 t. accessible par eau, complétant l'unité de production de diester ouverte en 2007 (entreprise Saipol). Ce pôle agroalimentaire devrait permettre l'expédition par eau de diester (vers Feyzin) et de tourteaux, des arrivages de céréales et de graines oléagineuses ;
- Le pôle cimentier et granulats (groupe Lafarge) en croissance de trafic par suite de l'épuisement des carrières locales ;
- Un nouveau pôle conteneurs pour des trafics de « niche » par rapport à Marseille-Fos. Un nouveau portique à conteneurs est prévu, intéressant à la fois l'opérateur italien GF Group qui a signé une concession pour 27 ans et l'exportateur israélien de fruits et légumes Agrexco, qui a quitté Marseille.

4 - Le projet de modernisation du canal est particulièrement opportun.

Depuis 2007, V.N.F. et la Région Languedoc-Roussillon ont décidé d'investir dans le canal, à travers le contrat de projets interrégional Plan Rhône pour la période 2007-2013.

Un programme d'aménagement global de 100 M.€ est envisagé en faveur du canal, à engager d'ici 2018, dont une moitié a été actée à travers le contrat de projets interrégional.

Cette première tranche est décidée avec les cofinancements de la Région Languedoc-Roussillon (30 M.€), de V.N.F. (10 M.€) et de l'Etat (10 m.€).

4.1 - Le programme d'aménagement global

Plusieurs objectifs sont fixés :

- import porté de 1 000 t. à 2 300-2 500 t. par bateau en garantissant le mouillage à 3 m. et un chenal d'une largeur minimale à 16 m.
- Fluidité, avec zones de croisement
- Sécurité, avec postes d'attente,
- Temps de parcours entre Sète et le Rhône ramené de 18 h. à 12 h.
- Accès pour chargements de conteneurs « high cube » (9'6") sur 2 rangées, par relèvement des ponts à 6 m. au-dessus des plus hautes eaux navigables,
- Aide à la navigation.

4-2 -Les travaux prévus

Pour la première tranche (46 M. € financés), il s'agirait de :

1. élargir la ligne droite de Carnon (9 km.) en décalant l'axe du chenal de 10 m. vers le Sud (31 M.€)
2. aménager quelques zones de croisement, quelques postes d'attente, de rehausser deux ponts.

[suite en page 5]

En deuxième tranche (50 M.€ non financés), il est envisagé :

1. Des rescindements de courbes (40 M)
2. Les autres aménagements de zones de croisement, de postes d'attente et de quatre autres ponts.

5 - D'importantes précautions d'insertion dans l'environnement

5-1 - En matière de patrimoine naturel :

Outre des qualités environnementales propres au mode fluvial (consommation énergétique, émission de polluants et de CO2) le projet montre, au vu de l'étude d'impact, qu'il prend en compte de nombreuses contraintes de protection du patrimoine « naturel » sur un canal ancien mais cependant artificiel. A titre d'exemple :

- les enjeux de protection de la faune et de la flore dans la berge côté étang au nord (nids de guêpiers) ont guidé le choix d'élargir côté Sud dans les 10 km. de la ligne droite de Carnon.
- lorsqu'une berge doit être recréée côté étang (ex. zone des Aresquiers), les talus à pente douce avec couvert végétal, ne contrariant pas le profil de pente naturelle, sont aménagés de façon à réduire l'eutrophisation.
- les travaux sont interdits sur certains secteurs pendant la nidification des oiseaux, la reproduction de la tortue cistude ou la migration de l'alose aux abords du Vidourle.
- des plans inclinés seront réalisés pour le déplacement des cistudes.

5-2 - Concernant les activités humaines :

Des précautions sont prises également vis à vis des activités humaines :

- revégétalisation,
- Arrosage des pistes de roulement durant le chantier pour réduire la poussière,
- Contrôle sonore et antipollution des engins de chantier,
- Suivi de la qualité des eaux,
- Batardeaux filtrants pour préserver la pêche professionnelle dans les étangs,
- Continuité des services assurés par les réseaux,
- Compatibilité avec le projet Véloroute.

Michel RAFFIN

Samedi 11 avril 2009 :

L'ALLIANCE DES RHODANIENS et PROMOFLUVIA visitaient le chantier des écluses du Haut-Rhône, à BRENS et ANGLEFORT, puis le SALON DE LA PLAISANCE, à AIX-LES-AINS.



Jacques-Philippe BOIS, Chef de projets à la C.N.R., nous avait déjà fait le plaisir de présenter à YENNE, en 2007, ce qui était encore un projet.

Il était d'autant plus intéressant de le retrouver pour découvrir des

chantiers bien réels que notre Echo Rhodanien a présentés dans ses numéros 30 et 32. Le calendrier annoncé vise une mise en service des écluses de Chautagne fin 2009 et de Belley début 2010, en vue de créer une voie navigable continue de 50 km. Financé à hauteur de 23 M.€ par le kilowatt-heure du Rhône, ce programme s'inscrit pour la

C.N.R. dans la continuité des actions de valorisation du fleuve dans ce secteur : restauration du Vieux Rhône et des îles ; passes à poissons (seuil des Molottes) ; enlèvement des corps flottants à Génissiat ; restauration de chemins de halage ; accès aux ports de plaisance.



Le groupe attentif des visiteurs a suivi les explications sur le terrain, car le génie civil et les terrassements ne seront plus visibles, une fois la mise en eau survenue.

La deuxième partie de cette journée ensoleillée était l'occasion d'un grand moment de convivialité avec le Club des Plaisanciers du Lac du Bourget, à table, ... puis au milieu des bateaux et des stands d'un salon toujours aussi remarquablement organisé. A noter que pour le suivre depuis quelques années, on ne peut qu'être sensible à son extension et à la participation accrue des professionnels du bateau de plaisance.

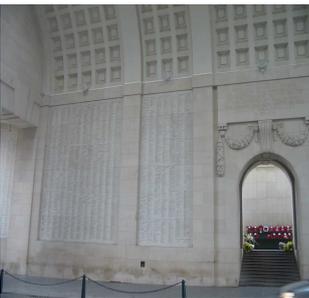
Belgique—2008

ENTRE FRANCE et BELGIQUE, L'OUVERTURE MARITIME ET FLUVIALE

Du 8 au 14 octobre 2008, l'Alliance des Rhodaniens et les Amis de l'Université parcouraient les vallées de l'Escaut, de la Lys, de la Meuse ainsi que de nombreux canaux belges. M. PRECAUSTA et Mme MORAT racontent dans notre journal et dans celui des Amis de l'Université :

Parmi un festival de visites passionnantes, retenons—en deux, l'une tournée vers l'avenir, l'autre en hommage au passé.

DOURGES, en France : accueil chez Delta 3 aménageur gérant un ensemble logistique pour le transport par voie d'eau entre les ports maritimes de la région et les clients d'Europe Centrale et du sud. Présentation du réseau des voies d'eau grand gabarit (241 km pour bateaux de 1 000 à 3 000 t.), moyen gabarit (52 km. pour bateaux de 400 à 600 t.) et petit gabarit (245 km. Pour péniches de 250 à 400 t.). Le trafic (11 millions de tonnes en 2007) a augmenté de 39 % en 9 ans. En préparation, le canal Seine-Nord Europe à grand gabarit avec son pont-canal enjambant la Somme, contribuera à une croissance durable avec la perspective de transport de 6 à 7 millions de tonnes et l'ouverture ultérieure vers la Russie et la Mer Noire par le Rhin et le Danube.



En Belgique, Ypres, détruite à 95 % lors de la première guerre mondiale, a eu le triste privilège d'avoir vécu la première émission de gaz de combat. 500 000 morts et disparus dans cette région, la plupart venant du Common Wealth. Son British Memorial aux 55 000 noms seulement (par manque de place) et ces émouvantes petites croix de bois déposées par leurs descendants en hommage à un « lancer » ou un « infantry soldier » mort pour la France.

Pour ne pas rester sur cette seule note tragique, un coup d'œil plein d'admiration sur la Halle aux draps, magnifique bâtiment roman-gothique de 138 m. de long, dominé par 70 m. de son beffroi, l'ensemble reconstruit à l'identique d'après les documents antérieurs à sa construction.

Pierre PRECAUSTA

HISTOIRE D'O BELGE

Lors de ce voyage historique et géographique en Belgique, stupéfaction à Anvers devant les masses de containers (boîtes), les trains qui amènent des milliers de bouteilles d'eau d'Evian, siglées Ch Lacroix : qui de ce port transitent soit sur la France soit sur la Chine ! Au pas de course, visite d'Anvers, d'un musée de la joaillerie et de la maison de Rubens.

A Waterloo, nous découvrons qu'en juin 1815, Napoléon emporta des pré-batailles : Ligny et Quatre Bras, mais que Wellington choisit le champ de l'affrontement : la butte de la Belle Alliance et ainsi gagna.

Puis l'étude des canaux continue : plan incliné de Ronquières, pour la liaison des péniches grand gabarit avec la

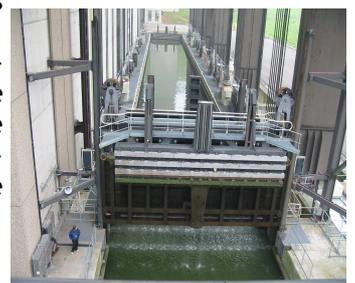
France, peut être en 2015, bien tardive pour la SNCF et les routes saturées. Nous visitons les ascenseurs à bateau, anciens et nouveaux : Strépy-Thieu, vision d'une « bassinée » avec un bac de 8 000 t., sur dénivellation de 73 m. assortie d'une écluse. Sous une légère pluie, nous voyons Tournai, aux briques sombres, à la Cathédrale « carcanée » d'échafaudages. Avec Chilpéric, M. RAFFIN nous incite à remonter aux « Pépinides ». Nous apprenons que la fleur de lys reproduit l'angon de la pique des Goths, puis au château de Beloeil, rencontre avec des chevaliers de Ligne, dont l'un refusa la royauté.

Le dimanche dans les Ardennes, où la déesse Ardina chevauchait un sanglier dans la forêt profonde, le voyage se clôt autour des lacs de l'Eau d'Heure (autrefois l'odeur) : tourisme, autosuffisance en électricité, vente même de courant aux barrages (chute de 70 m.). Nous montons sur la tour de 107 m. bâtie en une seule pièce en 40 jours et 40 nuits ; sous le soleil, arrêt du car à Reims : l'ange, son sourire, les vitraux de Chagall.

Merci pour ce périple très intense grâce aux connaissances de M. RAFFIN, aux compétences des organisateurs, émaillé d'imprévus : peu de tableaux de Rubens, ambulance pour M. Précausta, 'objets volants identifiés », Mme Misslin et ses bonbons, Mme Dujeancourt et un animal sur la voie du TGV le plus tardif.

Quel beau voyage Rhodanien !

M.C. MORAT



connaître et faire connaître le site internet de notre association:

www.alliance-des-rhodaniens.com :

1938 - 2008 :

LE PORT EDOUARD HERRIOT DE LYON A EU 70 ANS

70 ans après leurs lointains prédécesseurs Léon PERRIER et Edouard HERRIOT, le Président de la C.N.R., Michel MARGNES, et le Sénateur-maire de Lyon Gérard COLLOMB célébraient avec tous les acteurs de la voie d'eau « l'élément-clé d'un système portuaire pensé à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise », selon les termes de Gérard COLLOMB.

Rappelons que Léon PERRIER et Edouard HERRIOT avaient porté en 1921 la loi du Rhône au service des riverains, puis fondé la C.N.R. en 1933 avant d'ouvrir avec le port industriel de Lyon le premier ouvrage de

la nouvelle Compagnie ; le port Rambaud sur la Saône ne pouvant alors pas dégager de capacités suffisantes de développement.

Depuis l'amarrage du premier bateau le 16 août 1938, que de chemin parcouru ! 1 600 emplois, 70 entreprises sur 184 ha. 1,2 millions de tonnes transportées par voie d'eau et 460 000 t. par fer, premier port intérieur français pour les conteneurs (150 000 EVP tous modes en 2008, dont 36 000 par voie d'eau).

Une charte partenariale a confirmé en 2005 son emprise et son rôle économique.

Samedi 28 mars 2009 : MIREILLE.

Avec l'Escolo de la Sedo et les Amis du Lien, à bord du bateau-chapelle « Le Lien », M. Jean-Claude BOUVIER, Professeur émérite de l'université d'Aix-en-Provence, présentait le premier chef-d'œuvre de Frédéric Mistral : « MIREILLE ».

En rupture avec sa culture française scolaire, « MIREILLE » est la première œuvre en provençal de l'écrivain. Dès sa parution en 1859, elle est saluée par Lamartine, notamment pour sa maîtrise de la métrique et aussi pour son utilisation d'une masse de données ethnographiques de la Provence rurale au service de thèmes proches de ceux de l'Enéide ou de l'Odyssee (amour impossible).

A l'aide de la belle langue provençale, ce sont tous les savoirs populaires, les travaux des champs, les paysages, ou les mythes provençaux qui surgissent sous la plume du futur auteur du Poème du Rhône.

Samedi 16 et dimanche 17 MAI 2009 :

PARDON DES MARINIERS à LYON

La tradition a été perpétuée, quai Rambaud, autour du bateau-chapelle « Le Lien ». Occasion remarquée de se faire connaître cette année d'un hôte de marque : le Cardinal BARBARIN, qui accompagné des Petits Chanteurs de St Marc, a célébré la messe et déjeuné en compagnie des gens de l'eau.

L'Alliance Des Rhodaniens était présente comme chaque année avec son stand, et l'occasion a été bonne aussi pour les mariniers de montrer les avantages de leur mode de transport de marchandises.



PROGRAMME PREVISIONNEL :

DU 11 AU 14 JUILLET : THOISSEY,

19 JUILLET : participation à « Lac en fête », à AIX-LES-BAINS, organisé par le Club des Plaisanciers du Lac du Bourget.

DU 5 AU 9 SEPTEMBRE : voyage d'étude « Entre Rhône et Rhin, par le pays des lacs du pied du Jura – LYON - NEUCHATEL - SOLEURE - CONSTANCE - BALE - LYON.

17 ET 18 OCTOBRE : La Basse Durance, l'étang de Berre, Martigues et la Crau.

8 DECEMBRE ? Croisière des illuminations de Lyon.

LA CORRECTION DES EAUX DU JURA, UN DES OUVRAGES MAJEURS EN SUISSE.

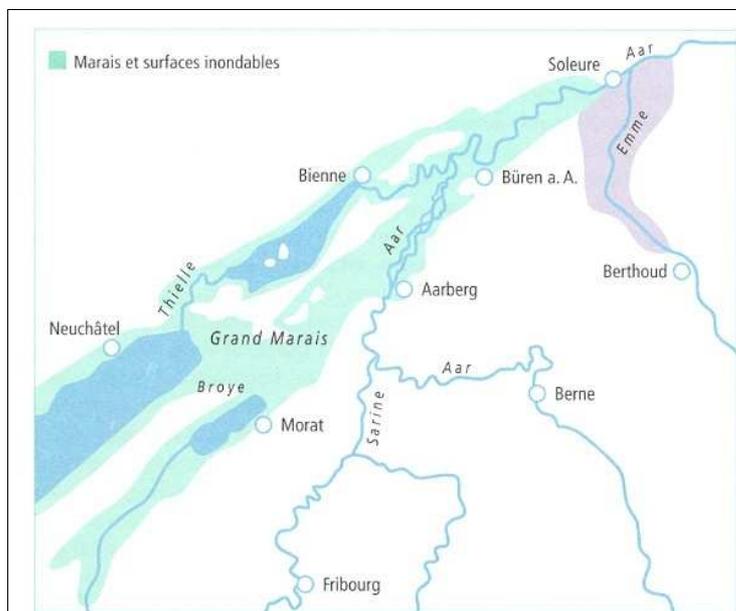
Elle sera présentée lors du voyage du 5 au 9 septembre 2009.

Le Seeland, une région autrefois sinistrée, entre PAYERNE et SOLEURE.

Cette dépression a été façonnée par une langue du glacier de Rhône qui a commencé à fondre voici 18 000 ans.

Il reste de la glaciation les lacs de NEUCHÂTEL, de MORET et de BIENNE.

L'Aar et son affluent l'Emme, après un profil en long heurté, déposent leurs sédiments alpins dans cette dépression : ceci provoque des bouchons qui font déborder les rivières, changer leur cours et monter brutalement le niveau des lacs. Le limon attire l'agriculture. Mais l'aggravation des dépôts devient de plus en plus intolérable à partir du 16ème siècle, par les désastres liés aux inondations : récoltes détruites, bétail décimé, semailles inondées, terres arables stérilisées, malaria, famine, misère sociale et sanitaire, mortalité, émigration.



Carte extraite de : Mathias NAST : Terre du lac, l'histoire de la correction des eaux du Jura. Ed. Verein Schlossmuseum. Nidau, 2006, 192 pages.

La première correction des eaux—

Il faudra attendre le 19ème siècle et la création de l'Etat fédéral suisse pour que les forces s'unissent en vue d'agir. Grâce à l'instigation de Johann Rudolf Schneider, médecin soucieux de réduire les épidémies liées aux inondations, un arrêté fédéral est voté en 1867 matérialisant un accord entre les cantons concernés pour creuser de 1868 à 1891 quatre canaux : le niveau des eaux est abaissé de 2,50 m. et 400 km² de marais sont asséchés. Mais l'inondation revient en 1910, en 1944 et dans les années cinquante.

La seconde correction des eaux -

Elle est réalisée de 1962 à 1973 par agrandissement de l'Aar et des canaux, et par régulation des eaux à partir du barrage de PORT, sur l'Aar.

Le Seeland n'a depuis lors connu que des dégâts minimes liés aux inondations, notamment en août 2005, qui a vu des apports d'eau très importants dans l'Aar.

IN MEMORIAM :

M. Henry BERCHTOLD s'était beaucoup impliqué dans la tenue des permanences de l'association et dans la promotion de l'Echo Rhodanien. Nos pensées vont à son épouse et à sa famille.

Contacts

Président : Michel RAFFIN - Vice-président : Patrick BLONDET

Secrétaire Général : Louis CARPIN - Trésorier Général : Jacques DUJEANCOURT

Renseignements au Siège Administratif : 41, Quai Rambaud - Port Rambaud - 69002 LYON - Tél : 06.23.74.40.08

Site internet : alliance-des-rhodaniens.com - Courriel : alliancerhodaniens@free.fr

Section Lémanique : M. Gilles BONDAZ, 52, Rue des Ducs de Savoie - 74200 THONON les BAINS - Tél 04.50.26.31.85

Section Haut-Rhône : M. Patrick BLONDET - 74910 BASSY - Tél : 04.50.56.21.99

Section Rhône Lyonnais : Mme Claire MISSLIN, ADR, 41 Quai Rambaud - Port Rambaud - 69002 LYON - Tél : 04.78.58.68.56

Section Drôme-Ardèche : M. Fernand VULLIERME, quartier Firmy-Le-Haut - 26600 MERCUROL - Tél : 04.75.06.56.89 / 06.09.01.03.30

Section Gard - Vaucluse - Pays d'Arles : (provisoirement, siège de l'Association, tél. 06.23.74.40.08)

Section Saône : M. Michel ROUXEL, 116, ruelle du Loup - 01750 - REPLONGES - Tél : 06.08.62.91.75