



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

LE MOT DU PRÉSIDENT

JETER DES PONTS

Quoi de plus enrichissant que de créer des liens entre les hommes ?

C'est modestement ce que tente de faire l'A.D.R. au long du fleuve. Bien sûr, le dialogue amont-aval est essentiel : depuis le néolithique sans doute, c'est ce à quoi les mariniers se sont employés, à la remonte ou à la décize. L'épopée des ouvriers parisiens en route pour coloniser l'Algérie en est un bon exemple. Mais la jonction d'une rive à l'autre est tout aussi essentielle.

Nous ne pouvons qu'être admiratifs devant les ouvrages qu'ont su édifier nos ancêtres. Saluons l'opiniâtreté et la rigueur scientifique de Laurence BRISSAUD pour démontrer (avec quel brio !) la présence de trois ponts dans la Vienne antique et médiévale. S'il s'avérait que plusieurs de ces ponts existaient en même temps à l'époque romaine, on montrerait ainsi la puissance passée de cette cité.

Plus tard, la construction par Marc SEGUIN, à Tournon en 1826, du premier pont suspendu à câble de fil de fer fut un autre jalon très important. La fête de son centenaire organisée par un personnage hors du commun, Gustave TOURSIER, allait être le point de départ d'une association qui a su faire jaillir l'émulation rhodanienne franco-suisse : l'Union Générale des Rhodaniens. Bravo à Michel PLANTIER de nous le remémorer.

Sachons aussi jeter des ponts pour demain ; c'est ce que nous envisageons pour 2012, au-delà de nos frontières. Après le dialogue avec les bassins du Danube, du Rhin et de l'Escaut, nous nous rendrons en juin 2012 sur le Pô, entre Turin et Crémone, où une nouvelle fois l'expérience d'autres acteurs du fleuve devrait contribuer à enrichir la culture des Rhodaniens.

Été-automne 2011 - n° 40

Sommaire :

Page 1 : " Le mot du Président ".

Page 2 : et 3. Les ponts de Vienne dans l'antiquité.

Page 4 : Des sorties, des fêtes, de la vie tout simplement

Page 5 : 13 000 colons en convoi fluvial de Paris à Marseille dans l'hiver 1848-1849

Page 6 : .suite du voyage des 13 000 colons.
Coordination des associations pour des voies d'eau de qualité.
M. Bernard LE SUEUR : les 25 ans de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale.

Page 7 : Michel PLANTIER présente un ouvrage que doit connaître tout Rhodanien sur l'histoire d'un grand Rhodanien : Gustave TOURSIER.
Au musée Escale Haut-Rhône de Brégnier-Cordon.

Page 8 : Programme prévisionnel d'activités.
En AVIGNON, le Rhône est toujours bien présent.
La maison du ^fleuve rhône
Coordonnées de l'association.



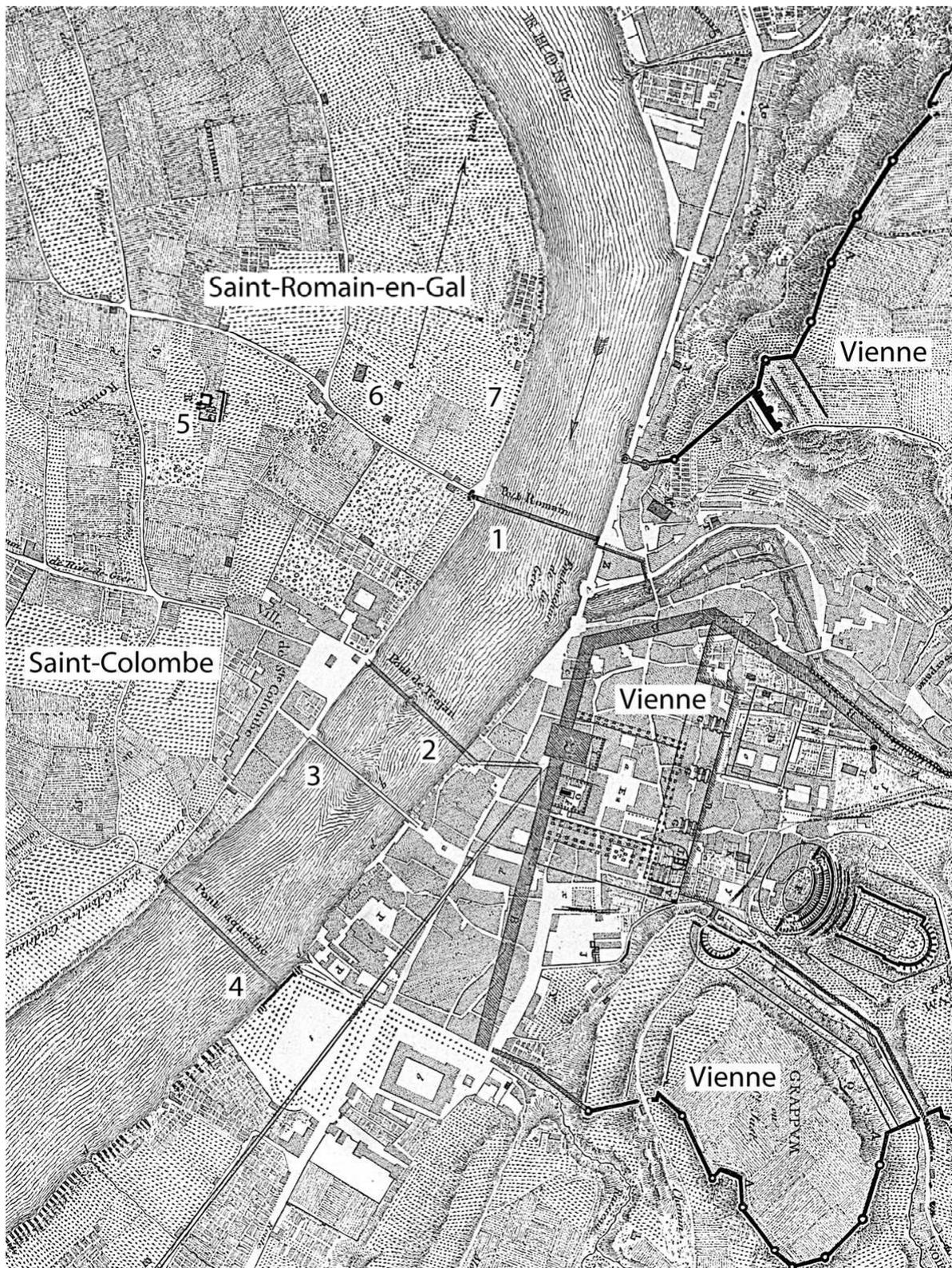
ISSN n° 1269 - 0082

www.alliance-des-rhodaniens.com :
sur internet le passé et le présent
de notre association



LES PONTS DE VIENNE DANS L'ANTIQUITE

Dans le n° 34 de l'Echo Rhodanien, nous avons donné un aperçu des ponts actuels de Vienne, dans notre série de commentaires sur les ponts du sillon rhodanien. Nous avons évoqué les quatre ponts que l'on emprunte de nos jours pour joindre les deux rives du fleuve. Laurence BRISSAUD, archéologue sur le site de St Romain-en-Gal, nous a instruits, dans notre rencontre du 25 juin, sur la réalisation de nos précurseurs de l'Antiquité. Elle a pu prouver qu'ils avaient réalisé trois ponts entre les quartiers de Vienne et St Romain-en-Gal. Un grand merci de nous avoir fait bénéficier de sa persévérance pour arriver à cette découverte, et de sa passion pour l'expliquer. Passion qui la conduit encore à nous éclairer sur ce sujet. Merci, Laurence.



L'étude de la voirie gallo-romaine du site archéologique de St Romain-en-Gal que je mène depuis une vingtaine d'années m'a permis de mettre en lumière le rôle prépondérant de la rue du Portique dans le développement de ce quartier de Vienne antique situé sur la rive droite du Rhône. Il s'agissait en effet de l'un des rares axes de circulation majeurs originels d'orientation est-ouest permettant de traverser les terrains de la rive droite depuis le fleuve jusqu'au pied des coteaux. Desservant à la fois de luxueux habitats, des commerces et des ateliers, cette voie dallée si bien ancrée dans le paysage me paraissait pourtant incomplète. Elle semblait en effet surgir du fleuve et garder en elle la mémoire d'un lien avec la rive gauche. Son arrêt net et brutal au contact du Rhône soulevait donc, sur le plan scientifique et en toute logique, la question de son prolongement. L'hypothèse de l'existence d'un point de franchissement à cet emplacement me paraissait probable et raisonnable en considérant que les notables domiciliés dans ce secteur nord-ouest de la ville devaient pouvoir commodément accéder au centre religieux et politique situé en rive gauche.

Je me suis dès lors intéressée à recueillir tous les indices susceptibles de révéler la présence de ponts antiques à la hauteur de Vienna, capitale des Allobroges. Leur souvenir s'est transmis à travers la mémoire collective grâce aux textes et aux images. Je me suis donc attachée à explorer les fonds d'archives anciennes, à observer les gravures, les tableaux, les relevés topographiques viennois, à compiler et comparer les ouvrages successifs des érudits et archéologues afin de mener une étude diachronique et de mettre en lumière les raisons de l'apparition de ces ouvrages d'art, de leur destruction, de leur remplacement éventuel ou de leur déplacement.

La plus ancienne mention de l'existence d'un pont remonte au IX^{ème} siècle. Elle émane de l'archevêque Adon qui ne fait alors pas référence à un emplacement précis.

Symphorien Champier, qui reprend cette référence au XVI^{ème} siècle, n'associe pas l'évocation de ce point de franchissement au pont médiéval, toujours en service en son temps. Depuis cette époque cependant, c'est cet ouvrage d'art qui a été assimilé au pont romain de Vienne ou à sa reconstruction. Détruit en 1571, ce pont de pierre qui prenait naissance à Ste-Colombe au pied de la tour des Valois est, il est vrai, demeuré partiellement visible jusqu'à la démolition de la dernière pile subsistante (dans les années 1830), marquant ainsi durablement les esprits des habitants.

Au début du XIX^{ème} siècle, l'archéologue Pierre Schneyder est le premier à évoquer l'existence de trois ponts : l'un au nord de la ville (1, fig. 1), à la hauteur de la rue antique du Portique que nous avons évacuée et dont il ignore alors totalement l'existence, le second à l'emplacement du pont médiéval de la Tour de Valois (2, fig. 1) et le dernier au sud de la ville (3, fig. 1).

Conforté par des observations effectuées lors d'un étiage particulièrement bas survenu en 1818, Etienne Rey, ancien conservateur du musée de Vienne, les positionne en 1830 sur un plan figurant les vestiges antiques de la ville de Vienne et les désigne respectivement, du nord au sud, sous les noms de « pont romain », « pont de Trajan » et « pont-aqueduc ». Dans le même ouvrage, sur une gravure restituant une vue d'ensemble de la ville antique, il ne représente pourtant que le pont central, renforçant ainsi incidemment la prééminence du pont médiéval.

Au cours du XX^{ème} siècle, la reconnaissance du pont nord a progressé par étapes successives.

Aperçus à l'occasion d'un étiage bas, de nombreux pilotis ont été photographiés *in situ* en 1938, sur près du tiers de la largeur du fleuve. Ils ont été extraits du Rhône en 1974 à l'occasion d'une drague et ont ensuite été stockés sur le site archéologique de Saint-Romain-en-Gal jusqu'en 1986, époque à laquelle une étude dendrochronologique a révélé leur utilisation au cours des trois premiers siècles de notre ère.

La mise en service du barrage de Reventin-Vaugris au début des années 1980, provoquant une remontée permanente et importante du niveau des eaux, a depuis rendu impossible toute observation directe du lit du fleuve et a ainsi entretenu l'incertitude quant à l'existence de plusieurs ponts.

En 2006, grâce au perfectionnement des équipements de mesure de la Compagnie Nationale du Rhône, cette recherche a pu progresser à nouveau. Avec la collaboration du laboratoire d'essais et de mesure, nous avons pu en effet cerner avec davantage de précision l'état de préservation des différents ouvrages en étudiant les levés bathymétriques du fond du Rhône les plus récents. J'ai ainsi eu la surprise de découvrir qu'au nord de la ville, à hauteur de l'antique rue du Portique, et ce en dépit des dragages, des traces subsistaient encore au centre du lit du fleuve.

Les quatre piles du pont médiéval sont par ailleurs toujours perceptibles à hauteur de la tour de Valois, malgré les déroctages successifs dont elles ont fait l'objet au XX^{ème} siècle. Au sud enfin, six piles sont apparues, attestant ainsi l'existence de ce pont totalement oublié depuis l'antiquité et entrevu au XIX^{ème} siècle.

La « redécouverte » de deux points de franchissement transforme donc profondément la perception de l'organisation spatiale de Vienne, de son évolution au cours de l'antiquité et ouvre ainsi de nouvelles pistes de recherches passionnantes¹.

Laurence Brissaud,
Attachée de conservation au musée gallo-romain de
Saint-Romain-en-Gal, Département du Rhône.

¹ L. BRISSAUD, *L'évolution spatiale et temporelle des ponts de Vienne. Permanences et mutations : le sens du lieu*. Bulletin de la Société des Amis de Vienne, n° 106-2011, Fascicule 2, p. 1-26.

DES SORTIES, DES FETES, DE LA VIE TOUT SIMPLEMENT



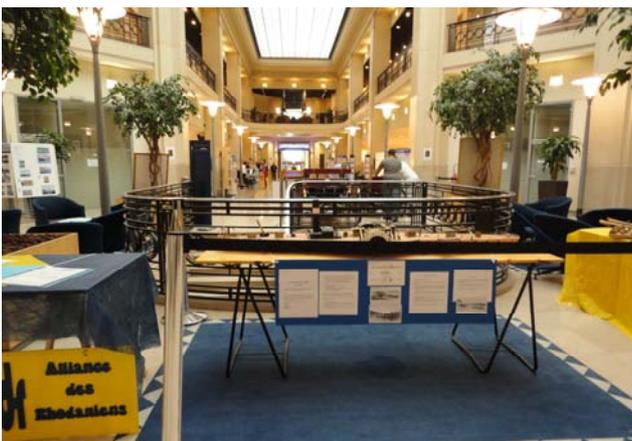
Le 25 juin, nous avons aussi découvert la mosaïque de la villa romaine de Licinius, à CLONAS-SUR-VAREZE. C'est celle de la « salle à manger ». Le décor permet de reconstituer la disposition des invités à partir de sa forme en « U », dont le fond est occupé par le maître de céans, siégeant allongé à demi sur son « triclinium ».

La richesse des motifs reproduits montre aussi, par les matériaux utilisés, que ce maître de céans était une personnalité d'importance localement. Ce qui est d'ailleurs attesté par la surface de sa villa qui serait encore à découvrir si on s'aventurait à faire disparaître une bonne partie du centre du village.

Le 31 juillet, nous étions à VEVEY, pour se remplir les yeux du spectacle des barques de tradition du Lac Léman.

La « Vaudoise », la « Neptune » (sur laquelle nous avons navigué), la « Savoie », la « Demoiselle », la cochère l' «Aurore », la galère « La Liberté », étaient au rendez-vous pour les promenades de la journée et pour le spectacle du feu d'artifice, au Bouveret, le soir.

Le 1er août était jour de fête nationale. Que n'a-t-on chez nous, une déclaration multi-séculaire pour affirmer solennellement l'unité du pays, et une Prière Patriotique qui entraîne la ferveur face au drapeau tout aussi solennellement hissé ...



Pour les journées du Patrimoine (17 et 18 septembre), nous avons été accueillis dans la magnifique rotonde du siège social du Crédit Lyonnais, à LYON. Construit en 1883, cet immeuble de prestige a offert un cadre grandiose à l'histoire de la navigation fluviale que nous avons présentée au public, avec la participation des « Compagnons du Fleuve » et des « Amis du Lien ».

Cependant que, à la demande de Voies Navigables de France et du Grand Lyon, notre Président a commenté sur la Saône et d'un port à l'autre, la vie fluviale lyonnaise dans le passé et dans son actualité .

D'autres fêtes encore à LONGUEIL-ANNEL, sur l'Oise, pour un Pardon des Mariniers haut en couleurs, à SEYSSEL pour « FESTI-RHONE », avec un stand et une conférence sur l'évolution de la navigation rhodanienne, ont permis à notre association et à son Président d'enrichir ses connaissances, et en particulier d'expérimenter la navigation sur le Haut-Rhône remis en navigation en 2010 ... Une envie de sortie A.D.R. à venir ????

13 000 COLONS EN CONVOI FLUVIAL DE PARIS A MARSEILLE DANS L'HIVER 1848-1849

Nous avons laissé, dans le n° 39, ces personnes dans les chalands dans lesquels elles ont été embarquées. Nous allons les trouver maintenant dans les aléas de leur voyage, tractées le long du canal.

Désormais jusqu'à Chalon, le remorquage des chalands se fera au pas lent et régulier des haleurs. Décrire cette activité, typique de la navigation fluviale jusqu'au début du siècle, ne saurait évidemment rivaliser avec les pages sublimes et terribles qu'y consacre le « Temps des Canalous » de Roger SEMET. Nous tenterons simplement d'en rappeler les principaux aspects.

Une corde dite « verdon », longue d'environ 60 brasses soit un peu plus de 95 m., est nouée par le milieu à une cheville à l'extrémité de la levée du chaland à traîner, de manière à se trouver également partagée ; aux deux extrémités, la corde se divise en multiples cordages reliés aux « las » ou « lacs », espèces de sangles que les hommes se passent en bandoulière. Les haleurs ne sont pas alignés à la queue leu-leu mais en rangées autant que faire se peut selon la largeur du chemin de halage. Il y a communément deux chemins de halage sur les canaux : un principal et un secondaire.

Ce dernier n'est pas permis dans certaines localités et le remorquage ne peut se faire alors que d'un seul côté ; l'équipe empêchée est obligée d'entrer dans le bateau et de le pousser à *la bourde* pour le tenir au large. Cette circonstance ralentit considérablement la marche du chaland mais ne se rencontre heureusement que rarement.

Pour traîner un bateau cabané chargé de ses colons et de leurs ballots d'un poids estimé aux environs de 35 tonnes, 2 hommes sont en temps normal suffisants, 4 pour le bateau des bagages qui peut atteindre 70 tonnes. Toutefois, en cette période troublée de chômage, de violence révolutionnaire, l'entreprise chargée du transport acceptera de doubler les effectifs, espérant ainsi éviter toute contestation, mais en vain.

Et pourtant, quelle triste activité que ce type de remorquage. Les colons ne s'y trompent pas, eux qui se considéraient comme les parias d'une société inique découvrent, stupéfaits, de plus misérables qu'eux qui, pour 1 franc par lieue, se disputent une « bricole » qui les rend infirmes, courbés avant l'âge. Ces malheureux marchent parfois 30 heures sans se reposer, s'arrêtant seulement aux écluses, le temps nécessaire à vider et remplir le sas. L'avitaillement de ces pauvres hères est total. Dès les portes de l'ouvrage ouvertes le « ho » lancé par le maître marinier juché sur la levée du chaland fait bander les muscles de ces bêtes de somme, arquer les dos, se cramponner les pieds. La lourde machine s'ébranle et prend peu à peu une allure régulière ; à la vitesse d'1/2 lieue-heure, soit un peu plus de 2 km. par heure, chaque bief est, dans un terrible effort, remonté jusqu'à la prochaine écluse. Durant les courtes haltes, ces forçats s'abreuveront de *pi-chetées de couëtte*, sorte de piquette issue de la fermentation de résidus de grappes additionnés d'un peu de cassonade et allongée d'eau ; quelquefois plus généreux, le chef de cuisine remplacera la boisson économique par du vin des colons. La marche reprend vite, qu'il vente, qu'il pleuve ; de jour, de nuit ; à la lueur tremblotante de quelques fanaux signalant les chalands, disparaissant parfois dans l'obscurité inquiétante des nappes de brouillard qui flottent sur le canal, les haleurs ressemblent à des gnomes engagés dans un rituel infernal qui ne s'achève qu'à l'écluse suivante.

Tout le long du parcours sur les canaux, une si pénible existence s'accompagnera évidemment d'incessants sursauts de révolte pour une rétribution, des conditions de travail meilleures. Les violences seront néanmoins vite maîtrisées car les places sont terriblement convoitées.

Il est d'abord envisagé de recruter les bateliers haleurs dans la population de Saint-Mammès, mais aussi parmi les ouvriers au chômage de Nemours, au prix ordinaire habituellement pratiqué. Les hommes de Briare vont semer le trouble dans une situation déjà bien agitée : offrant leurs services à prix moindres pour retourner dans leur cité après le halage des bateaux descendant sur Paris, ils exercent ainsi une concurrence déloyale que l'entrepreneur de transport sagement refusera. Habilement, il accordera certes ses préférences toujours au prix ordinaire aux hommes de Saint-Mammès, mais il les arrêtera à Montargis où il les fera relayer

par les haleurs de Briare : il aura en plus à tenir compte des recrues volontaires des localités traversées. La diplomatie et la fermeté sont souvent battues en brèche dans un pays en ébullition permanente. La faim fait sortir les loups des bois. Dans l'espoir de limiter les troubles éventuels et d'assurer une efficacité maximum au remorquage des convois, des instructions sont communiquées aux mariniers de Saint-Mammès et Nemours, les enjoignant d'ouvrir un registre dans leur commune respective pour fixer les tours de halage, de prévoir des réquisitions afin d'éviter toute interruption dans la progression des convois, de s'entendre enfin pour tout problème concernant le remorquage avec le délégué de l'Agent Civil préposé au transport et non avec l'administration militaire. Cet espoir sera hélas souvent déçu par l'intervention violente de meneurs qui provoqueront la désertion des équipes de halage suivie d'altercations avec les colons et l'Etat Major ; la présence du Procureur de la République aidé des gendarmes et de carabiniers deviendra alors nécessaire pour calmer les esprits.

Dans ce récit, la ville de Montargis se distingue particulièrement par son hostilité déclarée envers les « partageux » ; des incidents violents s'y produiront ; ainsi, lors du passage du 11ème convoi et du remplacement des haleurs, les menaces seront telles que le capitaine Schmitz n'aura pour seule solution que de débarquer de chaque bateau une douzaine de colons et de leur demander de s'atteler eux-mêmes aux machines, ce qu'ils feront volontiers.

La suite de leur voyage les amènera sur le Rhône dans le numéro 41 de l'Echo Rhodanien.

De 1848 à 2011, le pas est énorme ... et le dernier, qui porte sur 25 ans d'histoire de la profession batelière, a été franchi avec brio grâce aux connaissances de M. Bernard LE SUEUR, docteur d'Etat, professeur et formateur honoraire de l'université de Cergy, membre de l'Académie de l'Eau, et président de l'association « Hommes et Cours d'Eau ».

Il est l'auteur du livre publié à l'occasion des 25 ans d'existence de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale « Les Artisans Bateliers au cœur du transport fluvial » qu'il a présenté lors de sa conférence du 14 octobre.

Cet organisme méritera qu'un prochain Echo Rhodanien y consacre un article de fond.

COORDINATION DES ASSOCIATIONS POUR DES VOIES DE QUALITE

à laquelle l'A.D.R. est adhérente évidemment- il ne pouvait en être autrement - a travaillé sur une idée reçue dans la métropole lyonnaise, à savoir qu'un jour il faudrait relever les ponts pour permettre le passage de grands convois chargés.

Il en est résulté une note informative qui fait le point des problèmes de la « *traversée de Lyon par les bateaux de marchandises et à passagers - la problématique des ponts sur la Saône* ».

La situation des 20 ponts et passerelles est décrite en fonction des besoins de la navigation suivant les différents types de bateaux.

Les destinataires sont évidemment en premier la ville de Lyon et le Grand Lyon, mais aussi tous les élus qui ont la voie d'eau dans leur circonscription, les gestionnaires actuels de la voie d'eau (V.N.F., C.N.R.), les responsables qui travaillent sur le projet de canal à grand gabarit en continuité avec le Rhône et la Saône, les compagnies de transport, et pourront s'en emparer tous ceux qui veulent avoir une information objective sur cette question.

La note est accessible sur le site PROMOFLU-VIA, et bien sûr sur « alliance-des-rhodaniens.com ».

La Coordination prévoit aussi de s'immiscer dans la campagne présidentielle en questionnant tous les candidats sur la politique qu'ils entendent mettre en œuvre pour le développement du transport fluvial, la conservation de la voie d'eau et sa promotion, et toutes questions qui sont sensibles pour les pratiquants.

Lors de sa dernière réunion, tenue à Domierre-sur-Besbre (03) à l'usine de fonderie de PSA, il est apparu que cette usine, qui fait actuellement un test de transport de matières premières et de pièces usinées avec son site de Mulhouse, gagnerait à se rapprocher des acteurs pour optimiser les prestations. Ce qui sera fait.

A signaler que ce test a été interrompu à la suite de la décision du Préfet de Saône-et-Loire qui a été alerté sur le manque d'eau du Canal du Centre, et l'a fermé à la navigation, en attendant la pluie ...

Hélène Brossard - Michel Rouxel

Michel PLANTIER
présente un ouvrage que doit connaître tout Rhodanien :
l'histoire d'un grand Rhodanien, Gustave TOURSIER,
fondateur de l'Union Générale des Rhodaniens
et du Musée du Rhône à TOURNON.

C'est sur la base d'archives personnelles de Gustave TOURSIER et d'informations souvent inédites léguées à la grand-tante de Michel PLANTIER, que ce dernier nous fait partager son admiration pour ce grand homme qui a tout donné à l'idée rhodanienne, de 1926 à 1933, avant d'être éconduit pour achever sa vie dans la misère.

Né en 1869, issu d'une famille de marinières, fils de libraire, Gustave TOURSIER vécut entre Serrières et Valence. Il créa d'abord en 1898 les Guides Pol, premiers vrais guides touristiques dont il produisit plus de trente éditions, aux côtés de son épouse qui devait décéder en 1926. C'est à cette époque, à l'âge de 60 ans, qu'il fut sollicité en raison de sa connaissance des Pays Rhodaniens pour organiser à TOURNON une fête du centenaire du premier pont suspendu construit par Marc Seguin. Après cette fête réalisée les 3 et 4 juillet 1926 par un Comité d'organisation spécifique qu'il animait, germa chez Gustave TOURSIER, âgé pour l'époque mais si jeune d'esprit, l'idée de développer une émulation tout au long de la vallée, en France et en Suisse. Il parvint à convaincre Edouard Herriot et derrière ce dernier, très rapidement, les principaux responsables politiques et économiques de la vallée.

Ainsi devait naître l'Union Générale des Rhodaniens (U.G.R.) pour initier un régionalisme rhodanien, afin de promouvoir « toutes les gloires et toutes les fortunes du Rhône ». En 1927, à Lyon, apparaissait le premier congrès économique rhodanien et la seconde fête du Rhône (après celle de Tain-Tournon initiée avant la fondation de l'U.G.R.).

Gustave TOURSIER devait faire preuve d'une abnégation totale en faveur de la cause rhodanienne, avant d'en être bien mal payé de retour, à partir de 1932, en raison des jalousies et querelles internes à cette association (trop ?) prestigieuse. Il fut évincé de la direction effective de l'association, qu'il occupait avec le titre de secrétaire général, avant d'être évincé plus tard de celle du Musée du Rhône à Tournon, qu'il avait lui-même fondé au nom de l'U.G.R.

Il devait achever sa vie misérablement à Tain, en 1950, en refusant la Légion d'Honneur et en pensant toujours à son épouse décédée 27 ans auparavant.

Demandez à votre libraire : Michel PLANTIER « **Gustave TOURSIER et l'Union Régionale des Rhodaniens** » - Editions Lacour, Naves 2011, 231 pages. www.editions-lacour.fr.

**Au Musée « Escale-Haut-Rhône »
de Brégnier-Cordon,**

l'exposition « Bureau des Objets trouvés »
jusqu'au 25 novembre (horaires d'ouverture
sur www.escalehautrhone.fr)

Cette exposition temporaire réunit différents
objets insolites découverts dans le lit et sur
les berges du fleuve.

De plus, un film présente le retour du Parc de la
Tête d'Or de Lyon de la pirogue monoxyle.

Visite guidée samedi 26 novembre à 15 h. 30.
Tarif : 3,50 € - (réservation conseillée)

Visite Atelier, sous forme de jeu, le mercredi 16
novembre à 14 h. 30. Pour les familles : tarif
4,- €. (réservation conseillée).

° ° ° °

PROGRAMME PREVISIONNEL D'ACTIVITES :

Du mercredi 6 juin au dimanche 10 Juin 2012, l'Alliance Des Rhodaniens vous propose de découvrir le Pô de TURIN à CREMONE.

1ère étape : TURIN, ancienne capitale de la Maison de Savoie;
2ème étape : VERCELLI, les rizières les plus importantes d'Europe. L'usage de l'eau est très disputé dans la plaine - ce sera notre sujet d'étude.
3ème étape : PAVIE, célèbre cité universitaire, et flamboyante chartreuse liée à la puissance des Visconti, Sforza ...

4ème étape : CREMONE, port fluvial et navigation sur le Pô au programme - les rives de l'Adda, bucoliques vues du bateau et du sentier. Mais aussi la cité des luthiers : Amati, Stradivarius, Guarnerius ...
Les « côtes du Pô », avec le vignoble de MONTFERRAT, à ne pas manquer.

5ème étape : MODANE, avec les porteurs du projet « Liaison ferroviaire transalpine LYON-TURIN ».

A chaque étape, la matière grise sera apportée par les professionnels en charge des différentes thématiques (tourisme, agriculture, préservation des milieux naturels, navigation ...) sans oublier l'histoire si riche de cette région. Réponse souhaitée d'ici le 15 février (bulletin ci-joint).

En AVIGNON, le Rhône est toujours bien présent.

Les 15 et 16 octobre, l'association Parc des Libertés a accueilli, dans l'île de la Barthelasse, l'exposition sur l'histoire de la navigation à vapeur rhodanienne que présente l'Alliance des Rhodaniens en collaboration avec les Amis du Musée des Mariniers, la Maison du Fleuve Rhône, Les Amis Du Lien et l'Amicale des anciens de H.P.L.M. Une occasion d'évoquer le Rhône d'hier, au moment où le Grand Avignon se préoccupe de celui d'aujourd'hui.

Ainsi, le 29 mai dernier, après plus de 15 ans d'absence, les joutes revenaient au pied du pont Saint-Bénézet et du Palais des Papes. A l'origine de cette démonstration, la société des joueurs islois de l'Isle-sur-Sorgue qui s'est associée dans un Comité sud de joutes et de sauvetage nautique avec trois autres clubs : Tain-Tournon-Joutes, L'Union nautique de sauvetage de La Roche-de-Glun, l'Espérance Nautique de Bourg-les-Valence.

40 joueurs se sont affrontés à cette occasion, et il est espéré une émulation à Avignon pour créer un nouveau club.

Au plan économique, on évoquera la mise en place d'une convention pour la période 2011-2013 afin d'investir 5,6 M.€ au port de commerce du Pontet.

Par ailleurs, il est question dans la « corne » de La Courtine au confluent Durance-Rhône, d'un projet de port de plaisance porté par le Groupe Véolia, creusé à l'intérieur des terres pour ne pas trop retenir l'eau en période de crue.

Il est aussi envisagé dans La Courtine un port de commerce avec un terminal de transports combinés. A suivre

La maison du ^ fleuve rhône

fait connaître les réalités du transport fluvial d'aujourd'hui :

à signaler la publication du livret format poche, décryptant une à une 10 idées reçues sur le transport fluvial, telles que sa lenteur, ses risques, ...

Contacts

Président : Michel RAFFIN - **Vice-présidents :** Patrick BLONDET, Marie-Noëlle LESNEE

Secrétaire Général : Michel ROUXEL - **Trésorier Général :** Georges BLANC

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 : Mme Hélène DE MORSIER—12, rue du Perron—CH 1204. GENEVE—00 41 22 311 71 43 / 0041 21 824 11 77

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 : Marie-Noëlle LESNEE, 13, boulevard Salvador Allende - 13200 - ARLES. Tél. 06.07.50.55.17

Section Saône : M. Michel ROUXEL, 116, ruelle du Loup—01750—REPLONGES—Tél. 06 08 62 91 75