



L'ECHO RHODANIEN

Le journal de l'Alliance des Rhodaniens

adr

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



Alliance des
Rhodaniens

Siège : 1 bis, rue de Dole
69007 LYON

LE MOT DU PRÉSIDENT

Inscrire l'axe fluvial Rhône-Saône dans une ambition européenne.

En période de difficultés économiques et de décisions politiques erratiques, la tentation peut être grande d'un repli sur soi. C'est pourtant dans ces moments-là qu'il convient de se ressaisir pour se situer à la seule échelle d'espace et de temps que nous enseignent aussi bien la géographie que l'histoire : celle de l'Europe. A son modeste niveau, notre Alliance des Rhodaniens a la chance d'être fondée depuis 20 ans :

- sur un territoire franco-suisse significatif à l'échelle du continent ;
- sur une approche globale des problématiques liées aux usages du fleuve.

C'est bien dans cet état d'esprit que sont conçus depuis dix ans déjà nos voyages d'étude sur les fleuves européens, avec le souci permanent de valoriser les acteurs locaux des territoires visités, d'enrichir les Rhodaniens des pratiques d'ailleurs et d'appuyer l'avenir sur l'expérience.

2014 l'a encore bien montré : en juin sur le Rhin supérieur avec nos amis de PROMOFLUVIA, en août à MILAN lors du congrès mondial des canaux, en septembre en Provence, en octobre à LYON, toutes activités exposées dans ce numéro.

Au moment où un nouveau programme pluriannuel s'élabore dans le cadre du plan Rhône, formons le vœu que les décideurs intègrent bien l'indispensable dimension franco-suisse, articulent les diverses temporalités et confèrent à l'ouvrage le souffle nécessaire...

Ce souffle, ou volonté politique, que l'on attend toujours pour la mise en navigabilité touristique du Haut-Rhône, pourtant annoncée dans les années 90 : ce pourrait être un test !

Michel RAFFIN



www.alliance-des-rhodaniens.com

Sur le site Internet : le passé, le présent et
les projets de notre association.

Automne 2014 - n° 46

Sommaire :

Page 1
Le mot du Président.

Page 2
Plan Rhône.

Pages 2 & 3
Navigation ancienne
sur le Haut-Rhône.

Page 4
Le Rhin de Bâle à Coblenze.

Pages 4 & 5
Congrès mondial des
canaux à Milan.

Pages 5, 6 & 7
Un bain de culture provençale.

Page 7
Lyon vu des fleuves.

Page 8
Programme d'activités.
Conseil d'administration.
Contacts.

Initié en 2005 par l'État et trois régions pour dégager une stratégie globale à moyen terme sur le fleuve, le « plan Rhône » s'est progressivement élargi aux régions riveraines de la Saône, à la CNR, au Comité de bassin et aux établissements publics de l'État que sont l'Agence de l'Eau, VNF ou l'Ademe.

Ces derniers ont mené à bien un premier programme pluriannuel (contrat de projets interrégional) pour 2007 – 2013, en cours d'achèvement en cette année 2014 vécue comme transitoire en l'absence d'annonce par l'État de son effort financier pour la période suivante. Un document de préfiguration, aux enveloppes financières encore largement inconnues, a cependant été proposé dès janvier 2014 par les cinq exécutifs régionaux et l'État en région pour un contrat de plan (et non plus de projets) interrégional 2014 – 2020.

La programmation 2007 – 2013 avait été structurée autour de six thématiques — patrimoine et culture, prévention des risques liés aux inondations, qualité des eaux, ressources et biodiversité, énergie, transport fluvial et tourisme — présentées dans plusieurs numéros de l'Écho Rhodanien. Le contrat de plan interrégional, auquel sera adossé un programme des fonds européens Feder (programme opérationnel plurirégional Feder), serait organisé désormais selon trois axes structurants.

1. La gestion multifonctionnelle des eaux et des milieux du Rhône et de la Saône, comprenant deux volets.

1.1 La prévention des crues, avec un accent plus fort en faveur de la réduction de l'aléa de crue supposant de coûteux ouvrages de génie civil. On observe que ceci relève d'une responsabilité régalienne de l'État dans laquelle il cherche à entraîner ses partenaires, au détriment d'enjeux de gouvernance qui justifieraient une contractualisation plus marquée (réduction de la vulnérabilité, mémoire du risque de crue).

1.2 La biodiversité, avec la recherche d'une vision moins limitée à l'hydraulique et intégrant notamment l'observation des sédiments.

2. Le développement économique, comprenant trois volets.

2.1 Le transport fluvial, pour lequel des zones portuaires pourraient ne plus figurer, étant prévues dans des contrats régionaux alors que la logique de bassin devrait s'imposer plus que jamais.

2.2 L'énergie, intégrant de nouvelles petites centrales hydroélectriques auprès des barrages de retenue. A noter la possible entrée en scène d'EDF dans le plan Rhône.

2.3 Le tourisme et la valorisation du patrimoine. L'intention est exprimée de faire du Rhône le lien historique et culturel des territoires. Rien ne permet de savoir si on passera de l'intention à l'action, au-delà du projet de véloroute voie verte. La croisière fluviale (24 paquebots) n'est pas évoquée.

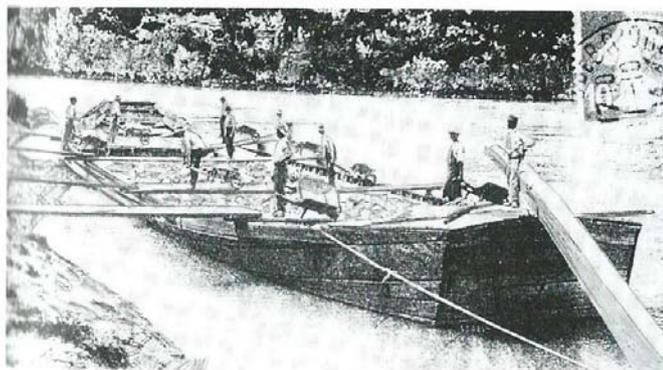
3. Les dynamiques et innovations territoriales et sociales

Les partenaires retiennent plusieurs pistes : aménagement et développement économique sur des sites à enjeux de consommation foncière ; capitalisation et diffusion des expérimentations et recherches, formation / éducation et sensibilisation du grand public.

Formons le vœu que cet axe du plan Rhône permette de dégager une vision dans le temps et aussi dans l'espace à la seule échelle qui vaille pour peser au niveau européen : l'échelle franco-suisse.

Michel RAFFIN

Bref aperçu de la navigation sur le Haut-Rhône du XIX^{ème} siècle au début du XX^{ème}



Chargement de pierres vers Villebois (haut Rhône) dans une savoyarde.

Au début des années 1900, mon grand-père tenait la Laiterie du Bugey située à Lyon - Saint-Clair. Il m'expliquait que son lait venait des prairies situées dans la région de Seyssel et qu'il était livré en quelques heures par un bateau à vapeur assurant une liaison régulière depuis Aix-les-Bains.

J'ai longtemps eu peine à imaginer que ce fleuve au cours rapide et capricieux fut navigable et accessible à de gros bateaux à vapeur. Pourtant, il faut bien se rendre à l'évidence : une grande partie des bâtiments lyonnais du XIX^{ème} siècle sont construits en pierre de Villebois transportée par bateau. Outre les pondéreux qui représentaient les plus forts tonnages, on acheminait aussi le sel, le vin, le blé, les pommes de Savoie, le riz piémontais, le charbon, le bois, voire même des meubles, etc...

Les bateaux noirs n'assuraient souvent qu'une seule descente et trouvaient à destination des usages divers. >>>>



>>>> Certains, comme la *Rigue*, barque de 35 m de long, pouvaient transporter 200 tonnes de pierre ou de chaux ; ils naviguaient souvent en convoi. D'autres, comme la *Ratamare*, dont l'appellation est sans doute dérivée d' « Artemare », mesuraient environ 10 m de long et servaient à transporter les pommes de Savoie.

Mais il y avait aussi des types de bateaux pouvant assurer la remonte. Parmi les plus connus, citons la *Savoyarde*, ou *sapine*, dont le petit modèle transportait 150 tonnes et le grand 350. Ils mesuraient couramment 29 m de long sur 6,30 m de large et leur fond plat permettait un enfoncement de 1,30 m. Citons encore la *Seyssele*, construite à Seyssel. Ce bateau réputé pour sa solidité mesurait 24,20 m pour une largeur de 4,4 m et transportait environ 150 tonnes ; son tirant d'eau pouvant aller jusqu'à 1,8 m le rendait d'un usage difficile en basses eaux ou en hauts fonds.

La révolution de la vapeur

En octobre 1837, Claude Perret et ses compagnons remontent le Rhône au départ de Lyon. Ils franchissent la passe du Sault à bord de l'*Abeille*, bateau à vapeur de 24 cv, et sont accueillis comme des héros à Seyssel. En quelques heures ils réalisent un voyage qui prenait habituellement deux jours aux bateaux halés. C'est le début d'une épopée qui durera jusqu'en 1914.

Dès lors, rien ou presque ne s'oppose au transport de passagers de Genève à Lyon. La difficulté principale vient plutôt des formalités administratives et des douanes : la Savoie, qui sera rattachée à la France en 1860, est à l'époque une province du royaume sarde. Pour le passage en Suisse, les pertes du Rhône constituaient un obstacle alors infranchissable.

En 1840, les Chantiers de la Mouche construisent néanmoins deux bateaux à vapeur de 45 cv : le *Dauphin* et le *Triton* reliant Chambéry à Lyon en 9 h 30 à la descente et 21 heures en remonte. Un troisième bateau de 20 cv sera construit quelques années plus tard.

Durant cette période, qui correspondait à une forte période de développement de la région lyonnaise et à une bonne progression du trafic sur le Haut-Rhône, de nombreuses études sont engagées pour réguler le cours du fleuve par la création de barrages et l'établissement d'une réserve d'eau d'un milliard de m³ sur le Léman.

En 1848, on construisit le canal de Miribel, dont l'ensablement régulier ainsi que des problèmes de seuil à Crépieux provoquèrent le déclassement ; il est aujourd'hui barré à Jons par une usine hydroélectrique construite en 1937. Des travaux doivent être entrepris pour réduire le risque de crues sur le secteur Nievroz-Thil.

ANNEES	Tonnage moyen annuel
1840	78 700 tonnes
1845	83 000 tonnes
1852	100 000 tonnes
1856	180 000 tonnes
1880	187 000 tonnes
1886	250 000 tonnes
1888	100 000 tonnes
1892	200 000 tonnes
1899	57 000 tonnes
1900	32 215 tonnes
1906	200 000 tonnes
1908	170 000 tonnes
.....
1930	Fin de la navigation commerciale



Bateau à vapeur à la jonction du Rhône et du Canal de Savière

Pour faire face aux problèmes inhérents au canal de Miribel, on construisit le canal de Jonage en 1899, en utilisant l'ancien lit du Rhône ; recreusé, réaligné, il traverse un vaste plan d'eau appelé Grand Large. Long de 18,8 km, large de 57 m, il garantit un tirant d'eau de 2,5 m à l'étiage.

Un barrage de garde est situé à Jonage ; édifiée en 1887, l'usine hydroélectrique de Villeurbanne-Cusset avec son écluse (aujourd'hui empierrée, donc inutilisable) est devenue monument historique.

Dans les années 1990, une écluse de type Freycinet permettant de franchir le pas de Saint-Clair, a été réalisée à La Feysine ; à ce jour elle n'a jamais vu passer le moindre bateau.



Usine hydroélectrique de Villeurbanne - Cusset

Le déclin

Alliés à un manque de volonté politique et à une certaine inertie administrative, la concurrence du chemin de fer et des aménagements du fleuve mal pensés provoquèrent le déclin du transport fluvial : la navigation commerciale cessa définitivement dans les années 1930.

A ce jour, la mise en exploitation du Haut Rhône a été confiée à la CNR, qui a réalisé des travaux pour permettre la navigation de Seyssel à Belley. D'autres aménagements doivent permettre le franchissement des barrages jusqu'à Sault-Brenaz.

Reste le verrou que constitue la concession du tronçon Jons-Cusset à EDF : le cahier des charges de l'entreprise prévoit la continuité de la navigation à partir de Lyon, mais à ce jour rien n'a été réalisé faute de volonté des collectivités publiques. Une lueur d'espoir cependant : la navette fluviale en passe d'assurer des liaisons Jons - Cusset incitera-t-elle les pouvoirs publics à relancer la démarche ? Il y faudrait un chef de file : le Grand Lyon, peut-être... ?

Robert LLEO

Sources :

- *Le Rhône et les îles*, de Didier CAZELLES, MEDitions
- *La mémoire du Rhône* de Guy DÜRRENMATT, éd. La Mirandole
- *Historique de la navigation sur le Haut-Rhône*, de Jean AUBERT, Internet

RETROSPECTIVE 1 :

LE RHIN DE BALE A COBLENCHE EN PASSANT PAR L'ALSACE

Du 11 au 15 juin dernier, plus de 50 membres de l'Alliance des Rhodaniens et de Promofluvia emmenés par leurs présidents respectifs, Michel RAFFIN et Jean-François GROS, effectuèrent ce voyage destiné à favoriser les échanges de connaissances entre les acteurs économiques de Rhône-Saône et du bassin rhénan aussi bien qu'à faire découvrir la vallée du Rhin entre Bâle et Coblenche.

Riche de contacts et d'enseignements, ce périple qui sera présenté le 11 décembre, fera l'objet d'un compte rendu circonstancié ; en guise de prologue, retenons simplement aujourd'hui que le **Consortium International pour le Développement des Voies Navigables et la liaison Saône-Rhin** y était représenté.

Présidée par Philippe RICHERT, président du conseil régional d'Alsace, cette structure associative fédère collectivités, établissements publics, associations et personnalités qualifiées pour promouvoir le transport fluvial dans l'Est de la France et le bassin transfrontalier rhénan.

Le Consortium œuvre plus particulièrement pour une liaison fluviale performante entre Saône et Rhin ; regrettant que le projet Saône – Moselle / Saône – Rhin ait été renvoyé au-delà de 2050, il s'est joint à l'association Seine – Moselle – Rhône présidée par André ROSSINOT, président du Grand Nancy, pour demander à l'État une restitution des études menées par VNF.

A cet égard, rappelons que le ministre avait indiqué à l'Assemblée Nationale le 3 juillet 2014 que la poursuite d'études sur ce projet serait «contraire aux principes de responsabilité budgétaire». Deux lueurs d'espoir, néanmoins :

- le fait que les deux associations promotrices des projets par l'Alsace et par la Lorraine aient, pour la première fois, conduit une démarche conjointe ;

- l'annonce du Gouvernement en 2013 que les priorités nationales en matière d'infrastructures de transport seraient actualisées tous les cinq ans. 2018 sera-t-il placé sous de meilleurs auspices ?

M. R.

RETROSPECTIVE 2 :



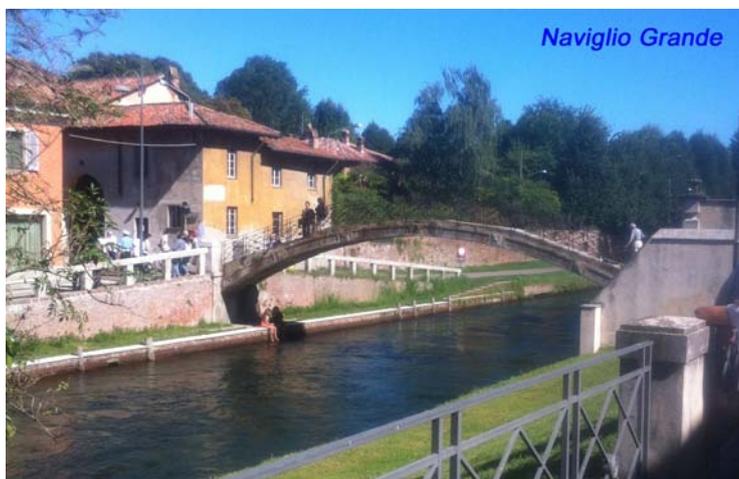
CONGRES MONDIAL DES CANAUX A MILAN

1er au 4 septembre 2014

Après Toulouse en 2013 et avant Gand (Belgique) en 2015, Inverness (Écosse) en 2016, puis Syracuse (New York) en 2017, c'est Milan qui accueillait cette année la World Canals Conference (Congrès mondial des canaux).

Cette 27^{ème} édition d'un événement déjà réalisé dans onze pays sur trois continents, était organisée par l'agence de développement Navigli Lombardi soutenue par la Région Lombardie, laquelle offrait l'hospitalité de son Palais.

En préambule, l'Inland Waterways International (IWI), instigatrice des différents congrès, tenait une assemblée générale au cours de laquelle l'Alliance des Rhodaniens était invitée à se présenter.



En son nom, Michel RAFFIN et Hélène DE MORSIER rappelèrent alors l'action de l'ADR, notamment en matière d'organisation, depuis dix ans, de voyages d'étude sur les fleuves européens, voyages non proposés sur le marché habituel et dont furent soulignées les spécificités : compétences «sur mesure», double approche (technique fluviale / connaissance globale des territoires), « benchmarking » au bénéfice des acteurs rhodaniens, rapport qualité-prix optimisé.

Le Congrès Mondial des Canaux 2014 à Milan était placé sous le double signe de Leonardo da Vinci, inventeur du principe de l'écluse à portes busquées (à défaut d'en avoir jamais réalisée) et de l'exposition universelle MILANO 2015, dont les préparatifs battent leur plein.

>>>>

>>>> Plusieurs centaines de participants ont ainsi bénéficié durant plusieurs jours d'un programme fort riche de conférences, visites sur le terrain et échanges conviviaux autour du thème des canaux de Lombardie.

A l'origine d'une large part de la fortune de Milan, le Grand Canal (Naviglio Grande) fut ouvert en 1177 sur 50 km entre la rivière Tessin, près de Varèse, et Milan ; ce fut l'un des plus grands et des plus anciens parmi les canaux de l'Europe du XIIIème siècle. Rendu navigable à partir de 1272, avec un enfoncement variant de 1,00 à 3,80 m, il fut essentiel pour l'approvisionnement de Milan depuis le lac Majeur (y compris l'acheminement du marbre destiné au Duomo) ou pour ses exportations (sel, lin, céréales dont riz,... vendus au-delà des Alpes). Le canal fut aussi un lieu de villégiature très apprécié de la noblesse milanaise : les palais Renaissance de Robecco ou d'Abbiategrosso ravissaient les Visconti ou les Sforza... comme aujourd'hui les congressistes en promenade.

Au-delà du Naviglio Grande, c'est tout un système de canaux qui fut aménagé aux abords de Milan :

- vers le Sud, près du Tessin, le canal de Bereguardo, sous les Visconti à partir de 1420, et le canal de Pavie, en lien avec le Pô ;
- vers l'Est, le canal de Mortesine reliant Milan à la rivière Adda et au lac de Côme depuis le XVème siècle, ou le canal de Paderno.

Si la navigation commerciale n'est plus aujourd'hui qu'un très lointain souvenir sur ces canaux, leur apport pour l'irrigation (irrigation déjà initiée par Leonard de Vinci) de plusieurs dizaines de milliers d'hectares est toujours essentiel, notamment pour la production rizicole, l'une des premières d'Europe. De plus, la reconquête touristique de ce système de canaux si peu connu hors de Lombardie constitue désormais un atout majeur que souhaitent valoriser les acteurs de la capitale économique de la Lombardie comme de l'Italie, à l'instigation de l'agence de développement Navigli Lombardi. Le pari est désormais lancé de tirer parti de l'exposition universelle de 2015 pour faire du système des canaux un vecteur de promotion d'excellence naturaliste, gastronomique, historique ou de détente, en bateau, à vélo, à pied...

M. R



RETROSPECTIVE 3 :

LES RHODANIENS ONT PRIS UN BAIN DE CULTURE PROVENÇALE

Arles, la Camargue, Paluds-de-Noves, Vallabrègues : c'est près du Rhône provençal ou pas très loin de lui que les Rhodaniens partageaient quelques délicieux instants de culture, les 6 et 7 septembre.

Cinq séquences, toutes fort instructives, se sont enchaînées.

1. Le chaland romain Arles Rhône III

Ce bateau conservé intégralement dans le lit du Rhône près du pont de Trinquetaille, est exceptionnel et a fait l'objet d'une extraction et d'une restauration tout aussi exceptionnelles, présentées dans le précédent Echo Rhodanien. Il a désormais traversé le fleuve pour présentation dans une salle entièrement consacrée au Rhône, au musée de l'Arles antique. Les milliers d'objets petits ou grands retrouvés avec lui ont permis un nouveau pas dans la connaissance de la vie quotidienne, des techniques et du commerce de nos ancêtres sur le Rhône méridional. L'investissement humain et financier fut important, mais le résultat est à la hauteur.

>>>>

>>>> **2. Les marais du Vigueirat**

En compagnie de Jean-Laurent LUCCHESI, directeur gestionnaire du site, et de Yann LECOUVIOUR, responsable de la programmation des publics au Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement Rhône - Pays d'Arles, les Rhodaniens découvrirent sur la rive gauche du Grand Rhône, au sud de Mas Thibert, un espace exemplaire dans le lit majeur du Rhône. Appartenant au Conservatoire du Littoral, à qui il doit son inscription comme Réserve Naturelle Nationale, cet espace concilie protection de la nature et d'écosystèmes fragiles avec l'ouverture pédagogique au public.

Sur près de mille hectares, les marais du Vigueirat forment une mosaïque de milieux dont il fut rappelé combien ils dépendaient de l'action de l'homme, régulateur des arrivées d'eau douce et d'eau salée depuis 150 ans. La richesse biologique de ce milieu humide devant être protégée, les espèces font l'objet de modalités de visite différenciées :

- un large espace non visité ;
- une partie accessible seulement en calèche ;
- une centaine d'hectares jadis totalement agricoles, aujourd'hui reconquis par la flore et la faune et ouverts aux piétons, notamment aux enfants, naturellement incités à emprunter des sentiers aménagés de palissades bois.

C'est aujourd'hui le site naturel protégé le plus fréquenté de Camargue, avec 30 000 visiteurs en 2013 et des perspectives de fort développement, dans un grand souci de gestion fine de la fréquentation. Un bel exemple d'outil conciliant préservation des milieux naturels et développement touristique !

3. Le chantier de fouilles de l'enclos Saint Césaire en Arles, une des plus grandes découvertes archéologiques de notre temps, victime des errements de l'administration.

Visite avec Marc HEJMANN, directeur des fouilles.

Arles s'est développé autour d'une petite butte rocheuse dominant de 20 m la plaine. Cette butte, dite de l'Hauture, a été occupée jusqu'à la Révolution française par un monastère dédié à Césaire, évêque du VI^{ème} siècle. Les bâtiments ont été ensuite utilisés comme hospice jusqu'en 1935, avant que la Ville envisage de les raser pour construire un « médiapôle ». Mais l'idée est abandonnée depuis une découverte marquante de notre époque lors de fouilles menées depuis 2003 au gré des crédits et des autorisations, sous la direction de Marc HEJMANN, ingénieur de recherche au CNRS, qui a accueilli notre groupe le 6 septembre. Il s'agit de rien de moins qu'une des plus anciennes et des plus grandes églises de la chrétienté !

Daté du début du VI^{ème} siècle (épiscopat de Saint Césaire ?), le bâtiment s'étend sur 60 m, avec une abside de 20 m de diamètre interne : des dimensions supérieures à celles de toutes les églises de Gaule ou même de Ravenne à l'époque, le tout dans un état de conservation remarquable, avec marbre et mosaïques. Sommes-nous en présence de la première cathédrale de la Gaule ?

Pour le savoir, il faut fouiller encore. Las ! Marc HEJMANN est amer : les crédits étaient assurés, le personnel recruté pour des travaux en août dernier, mais l'administration suspendit l'opération sans explication. Les ouvriers furent donc renvoyés et le chantier devra être recouvert dans les jours à venir... en attendant des mécènes qui demeurent à trouver...

4. La « charrette » de Paluds-de-Noves, une belle fête provençale

Le dimanche 7 septembre, le groupe fut accueilli par Denys Turrier, notre ami écrivain provençal, autour d'un superbe ouvrage sur les fêtes à charrette, tradition perpétuée dans une douzaine de villages entre Durance, Rhône et Alpilles. Du 24 juin (solstice d'été) à début septembre, chacun de ces villages organise avec sa spécificité propre le défilé d'une charrette garnie de végétaux, tirée par plusieurs dizaines de chevaux richement harnachés et attelés à la queue leu leu ; certains courent, d'autres défilent au pas. La plupart de ces fêtes ont un caractère religieux et sont dédiées à un saint (St Eloi, St Roch, St Jean) ; elles donnent alors lieu à une bénédiction ou à une messe.

A Paluds-de-Noves, ce sont 65 chevaux qui défilèrent pour tirer la charrette à l'invocation de St Roch. Le spectacle fut haut en couleurs et Denys TURRIER communiqua à tous son enthousiasme et sa passion pour cette belle tradition.

N'oubliez pas de lire « *Terre de tradition entre Rhône, Alpilles et Durance* », de Denys TURRIER (juin 2010, édité à compte d'auteur ; renseignements au 04 90 43 33 85).

5. Vallabrègues, son musée de la vannerie et ses crues

Village baigné par le fleuve, Vallabrègues a su tirer partie de ses osiers et de ses saules, en développant jadis une très importante économie de la vannerie (350 vanniers au XIX^{ème} siècle). L'actuel musée restitue bien un savoir-faire artisanal alors inégalé sur les bords du fleuve. De nombreux objets façonnés avec une grande dextérité présentent une qualité esthétique incomparable. C'était une économie marquée par une migration saisonnière de la plupart des familles dans des cabanes camarguaises, souvent non loin des marais du Vigueirat, pour récolter la matière première. >>>>

>>>> Vallabrègues est aussi un village particulièrement marqué par les crues. A cet égard, la visite sur la butte près de l'ancien cimetière est édifiante : c'est ici que jusqu'en 1666 se trouvait l'église, démolie cette année-là par le Rhône, ainsi qu'une partie du château. En 1856, lors de la crue millénaire, comme l'a rappelé Alexandre DUMAS, les 1 800 habitants avaient dû trouver refuge sur cette butte, seul endroit encore au sec. Par suite des modifications du cours du fleuve, ce village languedocien (département du Gard) se retrouve aujourd'hui en rive provençale : le bras de Provence s'est en effet progressivement comblé avant d'être fermé par l'homme au XVIIIème siècle, le Rhône principal passant en totalité à l'ouest et séparant Vallabrègues de son ancien hameau, Comps, devenu commune indépendante à la Révolution.

Michel RAFFIN.

RETROSPECTIVE 4 :

LYON VU DES FLEUVES

Les Rhodaniens renforcés des Allobroges du Club des Plaisanciers du Lac du Bourget venus tout spécialement à Lugdunum sous la conduite de leur secrétaire, Michelle PIFFAULT, se sont retrouvés le 5 octobre pour l'une de ces visites alliant culture, économie et technique dont Michel RAFFIN a le secret.

A pied, la découverte du quartier de la Confluence sous la conduite du susdit et de Jean-Noël RESSICAUD, ancien élu du 2ème arrondissement. **En bateau**, un parcours de Vaise à l'écluse de Pierre-Bénite (franchie dans chaque sens) procurant une vision globale dans **la continuité du temps et de l'espace**.

Le temps, c'est le passé de l'évolution géologique : avec la Croix-Rousse et Fourvière, impossible d'oublier que les glaciers alpins de la grande époque (glaciaire...) ont façonné la physionomie de la Cité que la rencontre providentielle de deux cours d'eau remarquables incita les Romains à créer en 43 après JC : tout part de ce moment encore inscrit dans le paysage.

Le temps, c'est le présent d'un quartier nouveau — la Confluence — résolument tourné vers l'avenir tout en faisant référence au passé puisqu'il s'installe sur le site du port Rambaud, dont il préserve la mémoire.

Quant à l'espace, c'est une conquête sur les cours d'eau, qu'il faut aménager, stabiliser et discipliner : notre lieu de rendez-vous, l'amphithéâtre de verdure face à l'embarcadere du quai Rambaud, se trouvait naguère sous les eaux avant qu'entre en scène Michel-Antoine PER-RACHE. Laissant son nom au quartier qu'il contribua à faire naître,



La Confluence : modernité et mémoire du passé

c'est lui qui donna le coup d'envoi d'une dynamique qui défile sous nos yeux en bateau. :

- face au noyau antique originel de Fourvière, l'ancien port Rambaud se muant en nouveau quartier de la Confluence ponctué du signal résolument contemporain du Musée du même nom ;
- puis, sur la rive gauche du Rhône, le technopôle de Gerland, avant le port Edouard Herriot, ouvert en 1938 ; il est marqué par son imposant portique, sa montagne de conteneurs et, amarré à un quai minéralier, un bateau mixte fluvio-maritime ;
- puis l'écluse de Pierre-Bénite.

On touche alors du doigt l'atout que représente pour Lyon ce couloir Nord – Sud offrant de la Saône à la mer un tirant d'eau de 3 m. Tous les augures prédisent en effet le fort développement du trafic de conteneurs, qui pourrait donc trouver fort commode cette voie pour passer de la Méditerranée à l'Europe du Nord ; rappelons incidemment que c'est par elle que passe aussi un serpent de mer bien connu des Rhodaniens : la liaison Rhin – Rhône...

Michel VILLEMIN



PERSPECTIVES :

PROGRAMME PREVISIONNEL D'ACTIVITES

Jeudi 17 novembre à 17 heures au 1 bis rue de Dole 69007 LYON

➔ **Cinq à sept de Promofluvia, « Le plan Rhône ».**

Présentation par Pierre BEZINA, directeur des politiques territoriales au Conseil régional, en présence de représentants du SGAR (préfecture de Région), de VNF et de la CNR.

Vendredi 21 novembre, 18 heures à VALENCE, Port de l'Épervière, salle du club nautique YMCR (rez-de-chaussée, devant les bateaux)

➔ **Conférence « L'histoire de la navigation sur l'Isère »**, par M. Alain SCHRAMBACH, archéologue et hydraulicien.

Vendredi 28 novembre, 20 heures 30 à SERRIERES-EN-CHAUTAGNE, salle Ulysse NICOLET (près de la mairie)

➔ **Conférence « Le castor, un bâtisseur infatigable »**, par Georges EROME, docteur de l'Université, spécialiste des grands mammifères.

Jeudi 11 décembre, 17 heures au siège de l'Alliance des Rhodaniens et de Promofluvia, 1 bis rue de Dole 69007 LYON

➔ **Bilan du voyage d'étude sur le Rhin supérieur entre BALE et COBLENCE et conférence « Le Rhin nerf de l'Europe, des Francs au Royaume de France »**, par M. Georges BISCHOFF.

Cette séance s'adresse aux participants au voyage et aux membres des deux associations ; elle sera suivie d'un buffet offert à tous.

Votre conseil d'administration

Président	Michel RAFFIN
Vice - présidents	Marie-Noëlle LESNÉ (déléguée Gard-Vaucluse, Pays d'Arles) Hélène DE MORSIER (déléguée Lémanique)
Trésorier	Patrick BLONDET (délégué Haut-Rhône)
Secrétaire général	Edouard ROCHE
Secrétaire général adjoint	Pascal DANIELAN
Administrateurs	Georges BLANC, Daniel BREYSSE, Louis CARPIN, Marcel CHOMEL, Geneviève GANDY, Marie-Thérèse KOMURIAN, René LABORDERIE, Robert LLEO, Guy MADELAINE, Paul MALAPERT, Pierre de MONTGOLFIER, Eliane PACALET, Michel VILLEMIN, Fernand VULLIERME

Contacts

Siège :	Alliance des Rhodaniens 1 bis rue de Dole— 69007 LYON Téléphone : 06 23 74 40 08 Courriel : alliancerhodaniens@free.fr Site Internet : alliance-des-rhodaniens.com
Section Lémanique :	Hélène de MORSIER – 12 rue du Perron – CH 1204 GENÈVE tél. 00 41 22 311 71 43 / 00 41 21 824 11 77
Section Haut – Rhône :	Patrick BLONDET – 74910 BASSY — tél. 04 50 56 21 99
Section Drôme – Ardèche :	Fernand VULLIERME – 13 rue des Poulénards - 07300 TOURNON tél. 04 75 06 56 89 / 06 09 01 03 30
Section Gard – Vaucluse – Pays d'Arles :	Marie-Noëlle LESNÉ – 13 boulevard Salvador Allende 13200 ARLES tél. 06 07 50 55 17