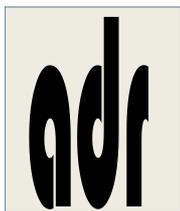




L'ECHO RHODANIEN



Le journal de l'Alliance des Rhodaniens

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

Nos joies et nos peines.

Le semestre écoulé a été marqué par deux événements fort heureux et enrichissants pour leurs participants :

- l'assemblée générale suivie d'une visite passionnante au Carré Patrimoine de Trévoux ;

- le voyage d'étude organisé avec Promofluvia sur les bords de la Loire et de ses canaux de jonction avec la Seine et la Saône.

La présente édition en retrace les principaux éléments.

Mais nous avons aussi eu la douleur de perdre deux amis : François Lignon, qui avait entamé la préparation du voyage d'étude au nom de Promofluvia, et Fernand Vullierme.

Décédé début juin dans sa 74^{ème} année au terme d'une maladie foudroyante, ce dernier était un mécanicien passionné des bateaux de plaisance. Il avait rejoint l'Alliance des Rhodaniens depuis près de vingt ans pour animer la section Drôme-Ardèche ; en 2014, c'est lui qui avait largement organisé l'assemblée générale de Bourg-de-Péage, celle de nos vingt ans. Discret mais efficace, il était toujours prêt à s'investir et à se déplacer parfois très loin pour participer à nos activités, lorsqu'il était disponible.

A Nicole, son épouse, nous disons « Haut les cœurs ! », et à Fernand nous disons adieu.

Michel Raffin

Automne 2015 - n° 48

Sommaire

- Page 1 > Le mot du Président.
- Pages 2 & 3 > Assemblée générale 2015.
- Page 4 > De Loire en Seine et de Loire en Saône.
- Pages 5 & 6 > Racines et repères pour construire un fleuve durable.
- Pages 6 & 7 > Compte rendu d'ouvrage : « Les gorges perdues du Haut-Rhône. »
- Page 8 > Programme prévisionnel d'activités. Votre conseil d'administration. Adhésions. Contacts.

www.alliance-des-rhodaniens.com

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



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2015

REYRIEUX 28 mars - Hôtel-Restaurant 02 SAONE à Port-Bernalin



Trévoux, depuis la passerelle qui enjambe la Saône - 28 mars 2015

La séance est ouverte à 10 heures après un petit déjeuner offert par l'association GIANA, société d'histoire de Genay, présidée par Louis Carpin, qui présente au rez-de-chaussée des cartes topographiques anciennes de la Saône, exceptionnelles. Il remet aussi un document livrant des éléments d'histoire du port et de la maison Bernalin, depuis toujours visitée par les crues. Louis, qui a préparé minutieusement la journée, est vivement remercié.

Michel Raffin remercie également la Communauté de communes Dombes-Val de Saône qui accueillera gracieusement le groupe à TREVOUX l'après-midi.

Hélène de Morsier est secrétaire de séance ; Guy Madelaine et Marie-Noëlle Lesné sont scrutateurs.

Le compte rendu de l'assemblée 2014 est approuvé à l'unanimité.

Michel RAFFIN présente ensuite le...

RAPPORT MORAL

Activités organisées (en italique : celles dans lesquelles l'Alliance était représentée ou intervenait).

- 5 avril 2014 : AG à Bourg de Péage et croisière sur l'Isère.
- 11 avril au port CNR à Lyon, présentation de la barge RORO ballastable, par CFT et EDF.
- 11 au 15 juin, voyage d'étude sur le Rhin, avec Promofluvia.
- 30 juin, croisière PVR (Péniche du Val de Rhône) sur la Vorgine, avec groupe international.
- 3 juillet, dîner-conférence « Courant 812 » à Grolée sur la culture du fleuve Rhône.
- 31 août-1^{er} septembre, Congrès mondial des canaux à Milan ; intervention d'Hélène de Morsier et de Michel Raffin.
- 6-7 septembre, week-end provençal Arles, Vigueirat, Paluds-de-Novés (Fête à charrette), Vallabrègues.
- 19 septembre, soirée avec F. Miyet et P. Puechavy, sélection de vidéos « Le milieu du Rhône » à Corbas, avec intervention de J.M. Delapasse et M. Raffin.
- 26 septembre, Forum économique rhodanien à l'Université Jean Moulin, Lyon.
- 3 octobre, 30 ans du port d'Arles.
- 4 octobre, Journée avec Félibre d'Avignon, intervention de M. Raffin sur l'innovation rhodanienne.
- 5 octobre, croisière « LYON vu des fleuves », ADR et Club des Plaisanciers du Lac du Bourget.
- 15 octobre, 80 ans de la CNR, à l'écluse de Saint-Fons.
- 25 octobre, conseil d'administration, au cours duquel fut évoquée la reprise du dossier sur la mise en navigabilité touristique du Rhône entre Lyon et Brégnier-Cordon, opération différée par arrêté du préfet en 2001 d'abord, puis à nouveau voici quelques mois. Il importe de comprendre d'abord les motifs de ce nouveau report ; MM Lleo, Cossiaux et Durel sont intéressés et rencontreront le concédant (Etat) et le concessionnaire (EDF).
- 21 novembre, conférence de M. Schrambach à Valence (ni annonce de presse, ni public).
- 28 novembre, conférence de G. Erome Serrières-en-Chautagne (même remarque : méthode à revoir).
- 11 décembre, Cinq à Sept spécial bilan voyage sur le Rhin : 70 personnes, intervention remarquée de M. Bischoff.
- 12 décembre, Dijon, colloque sur les canaux de Bourgogne.
- 3-4 janvier 2015, repérage en vue du voyage en Bourgogne.
- 15 janvier, rencontre avec la présidente de la CNR.
- 24 janvier, conseil d'administration.
- 30 janvier, constitution de l'association « Cap sur le Rhône ».
- 17 février, obsèques de François Lignon.
- 3 mars, conférence de M. Raffin, « Le Rhône, ce taureau furieux », organisée par Confluence des Savoirs, avec film de 1924 et quatuor Debussy. 500 personnes présentes.
- 7 mars, AG des Amis du Musée des marinières et visite d'exposition à Vienne.
- 10 mars, présentation de l'activité du Port Edouard Herriot, par CNR.
- 27 mars, AG des Amis du Lien.

Projets

- 3 mai, présentation de l'exposition sur l'histoire de la navigation à vapeur, dans le cadre de la fête du port de Pont-de-Vaux.
- 21 mai, AG de Promofluvia à Pont-de-Vaux.
- 30 et 31 mai, Pardon des Mariniers à LYON.
- Du 3 au 7 juin, voyage d'étude « De Loire en Seine et de Loire en Saône ». Programme modifié depuis le 11 mars ; 30 inscrits. Robert Lleo en fait une présentation spéciale en images.
- 23-26 juin, colloque scientifique international à LYON « IS Rivers » ; intervention de M. Raffin en conférence de clôture.
- 4 et 5 juillet, présentation de l'exposition sur la navigation à vapeur dans le cadre des Fêtes rhodaniennes.
- 28 novembre, reprise de la conférence « Le Rhône, ce taureau furieux » à Aix-les-Bains.
- 11 décembre, conférence à Pont-de-Vaux (Amis du Musée Chintreuil).
- autres potentialités : conférences à Lagnieu - Association L'eau à Lyon et la pompe de Cornouailles - visite en Chablais ?

>>>>

Conditions de fonctionnement

La disparition d'Hélène Brossard et de Michel Rouxel a laissé un grand vide au plan humain comme au plan du bon fonctionnement de l'association.

Nous parvenons à peine à nous rétablir grâce à l'action remarquable de Michel Villemin pour l'Echo Rhodanien, de Robert Lleo pour la suppléance à la commission VNF des usagers et pour la communication (alimentation du site Internet - retour progressif à des expositions avec matériel à reconstituer et rassembler), de J.M. Delapasse (étiquettes, trombinoscope), d'Annie Durand pour les expéditions, d'Edouard Roche pour les diffusions. Avec Pascal Danielan, nous avons aussi largement avancé un tri de nos documents au siège.

Pour mieux faire, quelques idées :

- comité de rédaction du Journal, avec M. Villemin, R. Lleo, G. Durel, M. Raffin ;
- site Internet à faire vivre (événements de l'association et des associations amies), avec R. Lleo et F. Rouxel ;
- place à libérer par le photocopieur ;
- l'idée d'utiliser les réseaux sociaux est également formulée.

Le rapport moral est adopté à l'unanimité.

RAPPORT FINANCIER

Il est marqué par le voyage d'étude 2014 sur le Rhin, dont la gestion était assurée par l'ADR pour le compte des deux associations. Il en sera de même pour le voyage en Val de Loire. A noter l'importance de disposer de trésorerie pour avancer les fonds de tels voyages.

Le rapport financier, auquel les commissaires aux comptes donnent quitus, est adopté à l'unanimité.

RENOUVELLEMENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mme. Komurian et M. Chomel n'ont pas souhaité poursuivre.

A l'unanimité, l'assemblée élit M. Gilles Durel et reconduit les autres membres ainsi que les commissaires aux comptes, Yves Gouyet et Bernard Fabbry.

[A l'issue de la séance, le conseil se réunit et reconduit le bureau à l'identique.]

COTISATIONS

Elles sont confirmées par l'assemblée selon les montants fixés par le conseil d'administration du 25 octobre 2014 (voir dernière page).

APRÈS L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Véronique Gamon, responsable « Economie et tourisme » à la Communauté de communes Dombes-Saône-Vallée (CCDSV), excuse son vice-président, Marc Péchoux, et présente les actions touristiques de la Communauté en matière de patrimoine et tourisme, notamment au regard de la Saône ; celles-ci témoignent d'un dynamisme qui est salué, et qui joue un rôle d'entraînement sur l'ensemble du Val de Saône. Ainsi la CCDSV appelle-t-elle de ses vœux un séminaire pour rechercher une gouvernance globale interrégionale sur l'axe Saône dans une démarche de type « Via Saona ». Le président de la Région Rhône-Alpes s'est montré très intéressé, mais il faudra encore attendre ... les échéances électorales de décembre.

Après le déjeuner, Véronique Gamon et l'équipe de guides de l'Office du Tourisme présentent aux participants les grands éléments historiques et urbains de Trévoux.

Ancienne capitale de la Principauté de DOMBES, Trévoux doit beaucoup à la Saône et consacre beaucoup d'efforts au titre du tourisme (Office du tourisme, halte nautique) et du patrimoine, avec le Carré patrimoine, son centre d'interprétation et son exposition multifacettes sur le territoire.

Très originale fut la découverte pour beaucoup de l'histoire des filières en diamant : outils percés par où l'on tire et fait passer le métal pour le réduire en fils ; Trévoux en fut jadis la capitale mondiale. L'association PRIVALS présenta une démonstration de tirage de ces fils à l'aide du premier instrument spécialement conçu à cet effet, l'argue, manœuvrée à la force des bras.



**Au Carré du Patrimoine, à Trévoux
23 mars 2015**

ARGUE, f. f. machine à l'usage des Tireurs d'or; lorsque le lingot qu'on destine aux Fileurs d'or a été fondu, examiné pour le titre, & divisé par le forger en trois parties égales, aussi rondes qu'il est possible de le faire sur l'enclume; chacune de ces parties va au laboratoire pour être passée à l'argue. L'effet de l'argue est de les étirer en un fil plus rond & plus menu, par le moyen d'une filière, jusqu'à ce qu'elles soient réduites en une grosseur convenable, & telle que deux hommes puissent après cela les dégrossir.

(Dictionnaire de Trévoux)

DE LOIRE EN SEINE ET DE LOIRE EN SAÔNE :

Un voyage d'étude interpellateur sur l'avenir d'un réseau socle du patrimoine fluvial français.



Le Guétin : le canal latéral à la Loire traverse l'Allier sur un pont-canal.

Après deux voyages organisés avec Promofluvia hors de nos frontières, 2015 était l'année d'un retour sur notre réseau intérieur pour mieux comprendre les fondements de la navigation sur la Loire pourvoyeuse de la « meilleure partie du commerce du royaume » durant le siècle de Louis XIV - malgré un faible tirant d'eau -, et les fondements de canaux parmi les plus anciens du Pays, ainsi qu'il a été écrit dans le précédent Echo Rhodanien (n° 47).

Trente participants ; un programme très dense mais intégralement respecté, dans une bonne humeur constante ; près d'une quinzaine d'intervenants passionnés et passionnants ; une météo excellente : ***tous les facteurs étaient réunis pour la réussite d'une opération dont le compte rendu fut présenté lors du « Cinq à Sept » du 2 juillet avec un document disponible sur le site de chacune de nos associations :***

www.alliance-des-rhodaniens.com
www.promofluvia.fr



Il n'est pas possible de reprendre ici tous les enseignements de ce voyage tant ils abondent, sur le plan culturel comme sur le plan économique. Les inquiétudes sont fortes, bien sûr, au vu de l'importance du patrimoine à sauvegarder et qui risque d'être « lâché » en raison de la crise de nos finances publiques.

L'état des canaux et de leurs berges, l'abandon de certains bateaux anciens, celui du spectaculaire lavoir des Chavannes sur le canal du Centre sont, parmi d'autres, des sujets de préoccupation. Mais nous avons perçu aussi plusieurs notes d'espoir dont nous souhaiterions que le plus grand nombre s'empare pour en faire une mélodie :

- la passion de nos intervenants, qu'ils soient universitaires, responsables associatifs, professionnels ou élus ;

- la renaissance d'un trafic fret sur le canal latéral à la Loire grâce à l'opportunité qu'ont su saisir tous les acteurs concernés pour établir un modèle économiquement viable de trafic, avec fret de retour, entre Cours-lès-Barres et la Seine en amont de Paris. Alors que le tourisme fluvial a permis de préserver le canal, peut-être le fret permettra-t-il de l'améliorer pour le bonheur des mariniers et des plaisanciers. L'œil pétillant des personnels de VNF faisait plaisir à voir ;

- l'appel de Bernard Lesueur — dont la puissance d'analyse historique n'a laissé personne indifférent — à fédérer toutes les énergies pour rendre à la culture fluviale la place qu'elle mérite ; il a rappelé combien les canaux permirent le développement de la France et notamment de Paris, ce que tout le monde ou presque a oublié.

Michel Raffin

*Rogny : fervents pèlerins aux Sept Ecluses,
sur le canal de Briare*

RACINES ET REPERES POUR CONSTRUIRE UN FLEUVE DURABLE, A PARTIR DE L'EXEMPLE RHODANIEN.

Intervention de Michel Raffin en conférence de clôture du colloque scientifique international « IS Rivers », qui s'est tenu du 23 au 26 juin 2015 à LYON.

1. S'appropriier ou se réappropriier la trame de racines ou de repères culturels autour des fleuves s'impose.

Tisser cette trame, c'est consolider, voire reconstruire, un socle portant l'avenir des générations futures, bien au-delà de la cité lyonnaise fille de la soierie.

Le dire, ce n'est pas cultiver la nostalgie, mais au contraire se tourner vers l'avenir en faisant fructifier un capital de valeurs d'échange, d'innovation, d'entreprise, essentielles pour s'inscrire dans une mondialisation qui ne nous attend pas. Alors que la révolution numérique nous immerge dans l'instantané, l'éphémère et le « zapping » permanent, c'est bien de fondamentaux inscrits dans le temps long et de capacités de différenciation au sein du vaste monde dont nous avons besoin.

Les fleuves, par leurs apports et par la rudesse de leurs caractéristiques hydrologiques, sont inscrits depuis toujours dans le champ d'une grande complexité de relations attractivité/répulsion, voire amour/haine, avec l'homme. Ils sont des lieux privilégiés de l'effort des générations successives pour en tirer parti, des lieux d'adaptation et d'ingéniosité pour naviguer, traverser, longer, drainer, irriguer, cultiver, vivre avec la crue, produire de l'énergie, ... en bref : pour en faire des axes de civilisation.

De cet acquis, il reste dans nos vallées fluviales de nombreux témoins, parfois des pratiques d'avant-garde propagées dans le monde, souvent des souvenirs enfouis dans la mémoire collective. Il revient aux scientifiques, gestionnaires, usagers du fleuve tels que ceux rassemblés ici à la faveur d'IS RIVERS, par leurs retours d'expériences, leurs dialogues, à toutes les échelles de réflexion ou d'action, de ranimer les braises, de revenir aux sources et à la longue histoire de notre créativité vis-à-vis du fleuve.

De cette compréhension de pratiques accumulées au fil des siècles, doit ressortir une véritable ambition chez les acteurs économiques et politiques : il leur faut retrouver et transmettre aux générations futures les clés pour un nouveau souffle afin d'innover encore, s'adapter toujours, et activer les ressorts du mouvement et de la vie.

2. Les exemples d'adaptation aux contraintes fluviales ne manquent pas.

Sur la Loire de l'Ancien Régime, malgré un enfoncement inférieur à 50 cm durant 112 jours par an et malgré la crue 108 jours par an, on naviguait à l'aval de Roanne, à tel point que Vauban qualifiait cette voie d'eau de « meilleure partie du commerce de France », avec des trafics de tous types de marchandises, sans oublier les voyageurs. Et pour réaliser la « route de Loire en Seine » vers Paris, c'est avec le canal de Briare qu'on ouvrit en 1642 le premier canal français à bief de partage.

Le Rhin, malgré ses sautes d'humeur, fut également navigué et traversé en toutes saisons. L'homme en fit le nerf du Saint Empire romain germanique, avec ses princes électeurs dont les plus importants sont tous rhénans : les archevêques de Mayence, de Trèves, de Cologne, et le comte palatin du Rhin, tirant tous leur richesse de péages incessants sur un trafic tout aussi incessant dans des passages encore parfois difficiles aujourd'hui, dans la Trouée héroïque du Massif Schisteux Rhénan. Ce trafic stimula un bouillonnement économique, intellectuel et artistique. A partir de 1388, Strasbourg dut sa fortune à son pont d'une longueur

variant entre 700 et 1400 m, ce qui en faisait un ouvrage d'art sans équivalent en aval jusqu'au XIX^{ème} siècle.

3. Le Rhône, du fait de son profil en long à forte pente et de son régime très irrégulier à l'état naturel, fut un vrai laboratoire fluvial.

C'est ce qui lui a permis de devenir un instrument majeur de développement économique et social au sein du continent européen.

Dès le Néolithique, le Rhône fut, comme le Danube, une voie pénétrante de peuplement. Les Celtes, les Grecs puis les Romains suivirent, la corporation des Nautes du Rhône étant la plus riche et donnant lieu parfois à la désignation de consuls en son sein. Les techniques de construction fluviale révèlent une grande modernité, comme en attestent les bateaux découverts à LYON Saint-Georges ou l'Arles - Rhône III extrait et présenté intégralement au Musée de l'Arles antique. Innovations dans le calfatage, innovation sociale dans l'organisation du halage humain puis des trains d'équipage de chevaux, marquent la période préindustrielle.

De fait, la dynamique apportée par le fleuve est telle que toute l'économie de la vallée en dépend, avec des polarités

urbaines organisées autour des ports et des carrefours. Les atouts du fleuve prévalent : sûreté, capacité d'emport, coût, et même rapidité en des temps de roulage très hasardeux ; toutes les marchandises et tous les voyageurs y convergent. Les bateliers, pourtant originaires de contrées très différentes, forgent une culture rhodanienne commune.

Au XIX^{ème} siècle, par suite des difficultés auxquelles il a fallu se frotter, le Rhône fut le fleuve

européen de l'innovation dans la machine à vapeur, tant en matière de propulsion (expansion multiple, chaudière tubulaire) que d'architecture fluviale (porteurs, grappins, toueurs, remorqueurs). Les aménagements à courant libre portés par l'ingénieur Girardon firent école sur le continent européen, et les ponts Seguin sont les ancêtres des plus grands ponts suspendus de la planète. Tout ceci grâce à des capitaines d'industrie qui placent dans le fleuve aussi bien leurs capitaux que leur créativité.

Cette tradition d'innovation perdure aujourd'hui avec la Compagnie Nationale du Rhône, connue partout pour son ingénierie (ex : doublement du canal de Panama), avec des pousseurs économes en énergie, des barges ballastables informatisées aptes au transport de masses lourdes telles que les deux derniers ponts lyonnais ou un convoi pour ITER Cadarache, et l'un des plus performants simulateurs de pilotage fluvial.

4. Pour une vision et une adhésion.

Mais ces ferments d'innovation et de civilisation accumulés au cours des siècles sur le Rhône ne sont pas valorisés au niveau de leur potentiel : ils sont connus de quelques initiés, mais fort peu du grand public. Ils portent pourtant des valeurs d'entreprise et de créativité dont nombre d'entrepreneurs pourraient s'emparer.

Le concept d'économie mauve liée à la culture est né. Il pourrait se superposer à l'économie bleue, qui ne manque pas de ressort sur le plan touristique, à en juger par les 26 paquebots de croisière qui sillonnent Rhône-Saône (un record sur un fleuve européen !) ou par la voie verte Viarhona de Genève à la mer, qu'il convient d'articuler avec >>>>

Ce colloque était le second organisé à LYON à l'échelle internationale pour croiser des expressions de scientifiques (sciences de la nature, sciences humaines,...) et de techniciens gestionnaires de fleuves (CNR, collectivités publiques, agences,...) de différents pays de tous les continents. Aux dizaines de conférences présentées sur de nombreuses problématiques, le plus souvent liées à l'interface homme-nature, s'ajoutaient des visites de terrain, par exemple sur les berges du confluent lyonnais, ou sur la Durance. 450 participants ont ainsi été réunis.

>>>> *Racines et repères... (suite)*

la véloroute suisse et avec une « ViaSaona* » à créer.

De même a-t-on ouvert un Musée des Confluences où le confluent — assez unique au plan mondial pour un centre urbain — n'est pas évoqué ! Il est vrai qu'on y pense désormais, mais faisons vite !

L'ensemble du monde n'attend pas les Rhodaniens ; le centre de gravité de l'Europe s'est déplacé vers l'Est et celui de la planète vers les rivages asiatiques.

Le plan Rhône, devenu Rhône - Saône, a été conçu en 2005 comme un projet global de territoire, qui se décline aujourd'hui en différents contrats pluriannuels portés par les Régions du Sud-Est, l'Etat et les grands acteurs publics du bassin fluvial. Pour la période 2014-2020, son axe III ouvre un chantier prometteur consacré aux dynamiques et innovations territoriales et sociales.

BIBLIOGRAPHIE

- Conseil Economique, Social et Environnemental Régional Rhône-Alpes, *Culture du fleuve Rhône : un intérêt local, interrégional et européen*, 25 septembre 2012.

- Conseils Economiques, Sociaux et Environnementaux Régionaux Bourgogne, Franche Comté, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, *Plan Rhône au-delà de 2013 : Propositions des CESER du Sud-Est*, octobre 2012.

- *Via Rhôna Magazine n°2, Le Dauphiné, hors-série, Printemps 2014.*

C'est l'occasion pour les élus, les techniciens et les riverains de poser les fondations d'un projet de territoire animé de plusieurs ambitions :

- mettre en dynamique des acteurs qui s'ignorent ou se querellent dans des conflits d'usage, à des échelles larges mais différenciées et emboîtées, à savoir l'échelle de la réflexion sur l'ensemble de l'espace rhodanien franco-suisse, incluant des échelles d'action plus restreintes et directement opérationnelles pour procéder à des choix de priorités ;

- faire adhérer l'ensemble des populations par la force d'un récit du type de la Trouée héroïque du Rhin, de nature à capter l'attention de tous sur leurs racines et leurs repères : cet axe fluvial Rhône-Saône qui coule souvent en étranger dans son environnement humain alors qu'il a révélé et magnifié les savoir-faire des hommes.



COMPTE RENDU D'OUVRAGE :

Dominique Saint-Pierre, Les gorges perdues du Haut-Rhône, de la Suisse à Génissiat
M & G Editions, 2014, 287 pages.

Ce livre est remarquablement illustré de photographies et de documents anciens ainsi que de vues prises lors de la vidange du barrage de juin 2012. Il permet ainsi de redécouvrir le Rhône sur les 23 kilomètres couverts depuis 1948 par la retenue du barrage de Génissiat, et qui comportent de nombreux points singuliers.

1. Le défilé de Fort l'Ecluse.

Il fut fortifié dès le Moyen-Âge avec différentes constructions successives. Les bâtiments actuels, cédés par les militaires, sont ouverts à la visite. A l'amont, il est à noter l'éboulement de la montagne de Lavanche en 1883, qui emporta la voie ferrée et un tunnel de 60 m, et qui provoqua une crue du Rhône de 10 m à Bellegarde !

2. Les franchissements du Grésin.

Un pont en bois est cité dès le XIII^{ème} siècle. Aux XVI^{ème} et XVII^{ème}, c'était un point-clé du « chemin des Espagnols » : malgré l'intégration du Pays de Gex dans le royaume de France en 1601, une enclave savoyarde permettait en effet la circulation des Espagnols vers leurs possessions franc-comtoises, jusqu'à l'annexion de ces dernières par la France en 1678. Le pont de Grésin fut doublé en 1896 d'un pont de pierre dynamité en juin 1940 par l'armée française, puis noyé dans la retenue. Aujourd'hui et depuis 1948, un pont suspendu sans accès routier existe plus en amont, rénové en 2007.

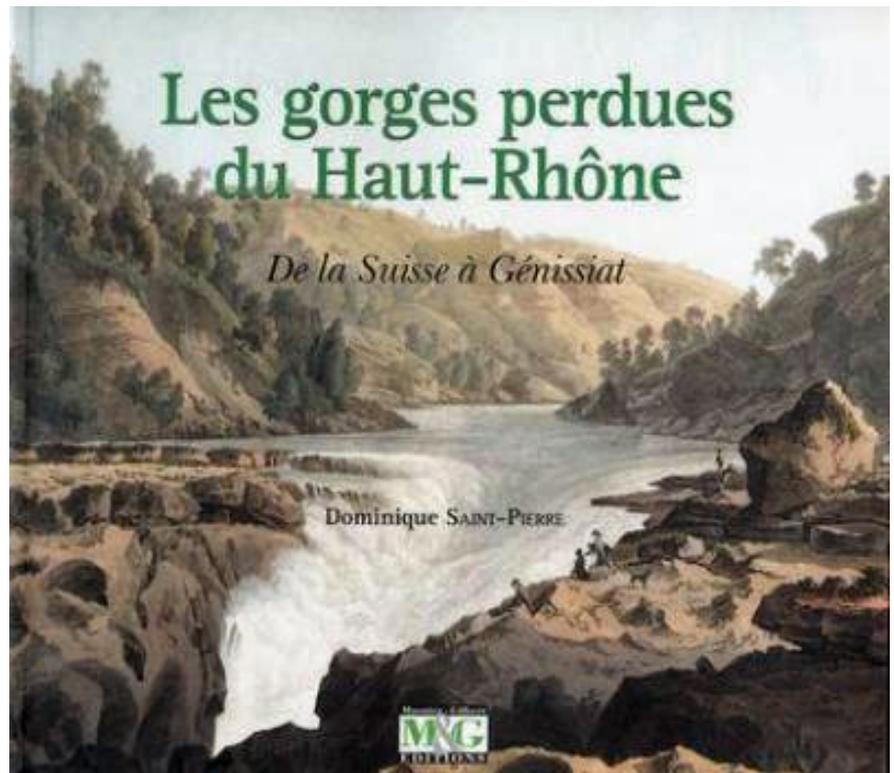
3. A l'amont immédiat de Bellegarde, la perte du Rhône à Coupy et le pont de Lucey.

Après une chute de 14 m dans un gouffre, le Rhône coulait dans des galeries souterraines sur une centaine de mètres. A l'étiage, à l'aide d'échelles, on pouvait ainsi traverser à pied sec.

A l'aval de la chute existait un pont de bois à l'ancienneté mal connue, mais fort utilisé à la fin du XVII^{ème} siècle après la disparition du « chemin des Espagnols » ; il fut remplacé en 1805 par un pont maçonné, lui-même démoli en 1815, reconstruit en 1874 puis dynamité en 1940 par l'armée française.

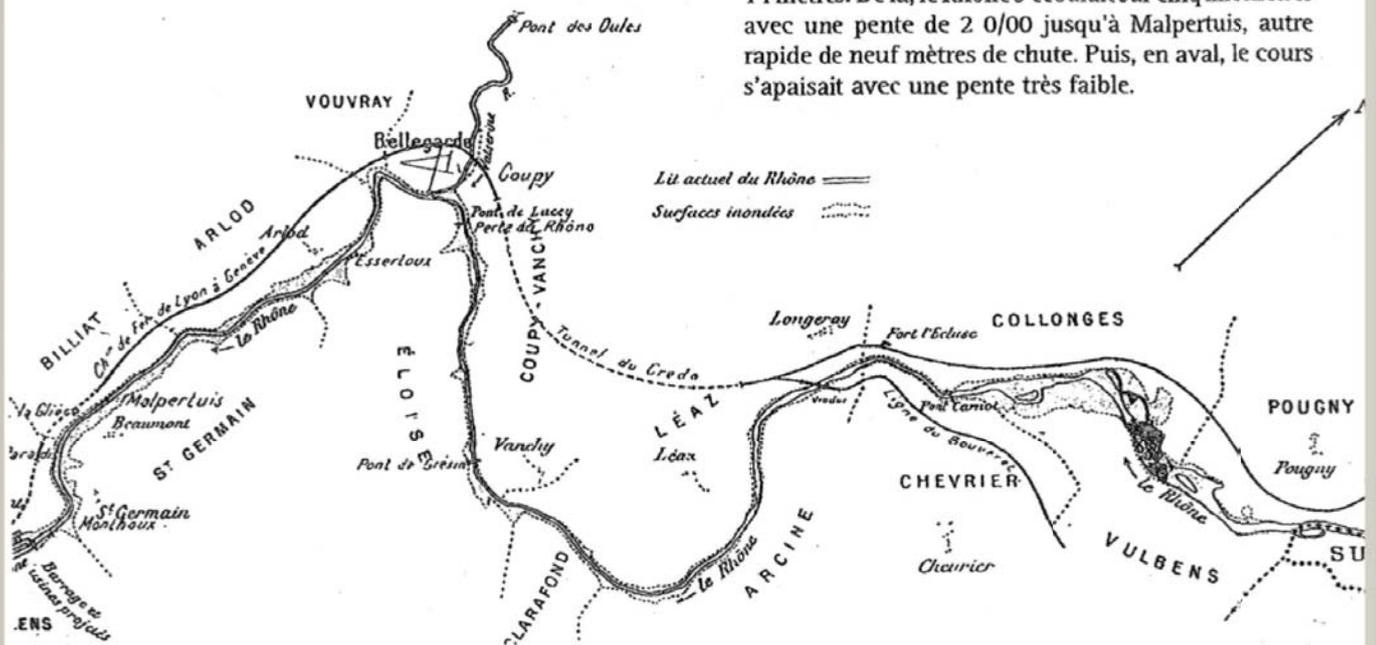
On ne compte pas le nombre de peintres, d'écrivains, de voyageurs célèbres qui ont immortalisé le site.

>>>> page suivante



Cette carte a été établie avant l'édification du barrage : les zones grisées montrent les terres recouvertes par la retenue de Génissiat, soit environ 380 hectares, sur 23 km, jusqu'à la frontière suisse, pratiquement au

pied du barrage de Chancy-Pougny. Depuis la frontière suisse, sur douze kilomètres, la pente moyenne était de 2 0/00 avec un rapide accentué à Grésin, jusqu'à la perte à Bellegarde, qui comportait une chute de 14 mètres. De là, le Rhône s'écoulait sur cinq kilomètres avec une pente de 2 0/00 jusqu'à Malpertuis, autre rapide de neuf mètres de chute. Puis, en aval, le cours s'apaisait avec une pente très faible.



Carte extraite d'Étude géologique sur le projet de barrage du Haut-Rhône français à Génissiat (près de Bellegarde) par Maurice Lugeon dans Mémoires de la Société géologique de France, Paris 1912.

4. Le confluent Rhône-Valserine à Coupy.

Il est marqué depuis longtemps par l'utilisation de la force hydraulique. A l'aval du moulin de Mussel, installé au confluent des deux cours d'eau impétueux, mais détruit en 1843 par la chute d'un rocher, l'industrialisation se développa après 1871 ; plusieurs ouvrages s'y succédèrent, à l'aide de capitaux londoniens, puis suisses. En 1874, un tunnel de dérivation des pertes du Rhône sur 500 m concédé à MM. Lomer et Ellershausen alimentait des turbines destinées à actionner par télé mécanique des usines à Arlod et à Bellegarde. Mais la demande demeura décevante et ce système très coûteux fut un échec économique : en 1893, l'ère de la production électrique succède donc à celle de la télé mécanique pour cette usine.

Plus tard, en raison de l'érosion provoquée par la perte du Rhône, il fallut modifier la prise d'eau en édifiant un premier barrage en 1898 et un second en 1908 ; l'usine fut elle-même modernisée à plusieurs reprises. Bellegarde doit tout à cet équipement : le modeste hameau de 172 habitants en 1808 passe à 1460 habitants en 1881 et à plus de 5000 en 1910.

5. La passerelle d'Arlod-Esserloux, site de l'ancien château.

La gorge est particulièrement encaissée à cet endroit, mais la seigneurie d'Arlod contrôlait tous les ponts alentour ; il n'est donc pas surprenant qu'elle ait aménagé là une passerelle devant le château, avec péage bien sûr ! Les ruines du château sont aujourd'hui sous les eaux, et la passerelle ne fut plus maintenue après 1940.

6. Le « malpertuis ».

Le rapide de Malpertuis précipitait le fleuve par une chute de 9 m dans un canyon large de seulement 1,6 m ; à l'image des gorges du Verdon, il se développait entre des falaises hautes de 200 m jusqu'au détroit de la Glière qui marquait la limite amont de navigabilité du Rhône dans le secteur du Creux du Paradis, ainsi nommé à cause de ses eaux plus calmes.

A noter les grottes de la Bressane, aujourd'hui submergées, mais habitées au Néolithique.

7. Monthoux - Génissiat.

Une passerelle, un moulin (moulin de Gabet), le port de Génissiat où l'on chargeait les blés pour le château du Bourget-du-Lac, ou des bois attachés en radeaux. Tout ceci n'est plus que souvenirs depuis la construction du barrage de Génissiat à leur emplacement ; seules quelques ruines du château demeurent visibles tout à côté.

Dominique Saint-Pierre consacre le dernier chapitre de son livre à l'histoire du projet de barrage de Génissiat. Ce furent d'abord des projets d'ouvrages de navigation : Gouret en 1635, Céard et Lalande en 1784, L. Roche en 1758, Chevalier en 1792, Thomas Riboud en 1812, Dutens en 1829, O'Brien en 1840, Girard en 1875.

Tous imaginèrent des canaux de dérivation des pertes du Rhône et du rapide de Malpertuis, entre Seyssel et la frontière suisse ; sans suite...

Plus tard apparurent les projets hydroélectriques : cinq à partir de 1882, mais sans pouvoir se concrétiser. C'est en 1935 qu'intervint le choix déterminant : contre le projet de la « Francosuisse » qui exploitait l'usine de Coupy et qui était soutenu par le spéléologue A. Martel, devait finalement triompher le projet Harlé-Blondel-Mähl soutenu par Schneider, la Ville de Paris, intéressée à son approvisionnement électrique, et le géologue Lugeon.

Michel Raffin

PROGRAMME PREVISIONNEL D'ACTIVITES

(Rappel des projets non encore réalisés exposés dans le compte rendu de l'assemblée générale) :

- 28 novembre, reprise de la conférence « Le Rhône, ce taureau furieux » à Aix-les-Bains.
- 11 décembre, conférence à Pont-de-Vaux (Amis du Musée Chintreuil) : **ABANDONNÉ.**
- autres potentialités : conférences à Lagnieu - Association L'eau à Lyon et la pompe de Cornouailles - visite en Chablais ?

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, Gilles DUREL, Geneviève GANDY, René LABORDERIE, Robert LLEO, Guy MADELAINE, Paul MALAPERT, Pierre de MONTGOLFIER, Eliane PACALET, Michel VILLEMIN

Adhésions

Individuels :	32 €
Couples :	52 €
Associations et collectivités locales de moins de 2000 habitants :	60 €
Collectivités locales ou groupements de communes de plus de 2000 habitants :	100 €
PME, chambres consulaires :	100 €
Grandes entreprises :	300 €

En adhérant, vous recevrez **L'ECHO RHODANIEN** journal de l'association !

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 Gard – Vaucluse – Pays d'Arles : Marie-Noëlle LESNÉ – 13 boulevard Salvador Allende 13200 ARLES
tél. 06 07 50 55 17