



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

n° 59 - mars 2021

Sommaire

- Page 1 ➤ Le mot du président.
- Pages 2,3,4 ➤ Comité de suivi de la concession CNR.
- Pages 5,6,7 ➤ Assemblée générale.
- Page 8 ➤ Programme des activités.
- Informations.
- Adhésions.
- Contacts.



LE MOT DU PRÉSIDENT

V

ivant depuis plus d'un an sous le joug des contraintes sanitaires, nous avons malgré tout bénéficié d'une éclaircie mise à profit avec bonheur le 10 octobre dernier pour tenir notre assemblée générale à Chalon - sur - Saône. Ce fut un excellent moment, mais il a fallu ensuite remettre en sommeil nos activités habituelles et nos projets de navigation tels que celui du 29 mai à Lyon et, du 8 au 14 juin, la croisière entre Lyon et Arles avec *CroisiEurope*. Ils demeurent à l'agenda : on nous parle de reprise pour ces bateaux en mai, mais il est encore trop tôt pour éclaircir cet horizon ; il faut patienter.

Dans l'attente, en réponse à l'invitation de l'Etat aux trois séances du comité de suivi sur la prolongation de la concession CNR, nous avons constitué un groupe de travail commun avec *Promofluvia* pour nous exprimer. Essentielle du fait même de l'objet de nos associations et de la place de cette Compagnie dans l'économie rhodanienne, notre position commune vous est présentée dans les pages qui suivent ; je vous en souhaite bonne lecture, en attendant le plaisir de vous retrouver.

Michel Raffin

En préalable

Les associations apprécient d'être invitées à l'examen du dossier et à la préparation des programmes quinquennaux en qualité de parties prenantes au sein du comité de suivi de la concession, comme elles l'avaient demandé.

La concession CNR est fondée sur un équilibre entre ses trois objets : hydro-électricité, navigation, agriculture. S'y sont rajoutés de fait deux objectifs : l'environnement et l'ancrage local.

Le cahier des charges doit donc rechercher cet équilibre entre fonctions et en assurer un autre, fondamental, celui qui est en jeu dans le partage de la valeur créée entre l'intérêt général et les actionnaires de l'entreprise (en n'oubliant pas, de ce point de vue, qu'il y a une majorité de 50,1% d'actionnaires représentant le secteur public et que ceux-ci touchent les mêmes dividendes que les actionnaires privés...).

La redevance sur l'hydroélectricité doit logiquement constituer la juste rémunération de l'Etat concédant pour la concession de son domaine public, mais le rôle fondamental du concédant est avant tout de définir les objectifs que le concessionnaire devra atteindre et les moyens financiers dont il disposera pour cela, ce qu'il ne fait que très imparfaitement pour chacune des cinq missions assignées à CNR...

Que l'Etat bénéficie d'un retour de la concession CNR, c'est normal, mais il ne doit pas être presque exclusivement constitué d'une contribution financière au budget national ; or c'est vers cela que l'on se dirige tout droit !

Il nous paraît donc essentiel, dans l'intérêt général, de corriger cette orientation et c'est dans cet esprit que nous formulons les remarques et demandes ci-dessous.

I. SUR LA REDEVANCE PROPORTIONNELLE AU PRODUIT DES VENTES DE KILOWATTHEURES.

Nous admettons le principe de faire peser sur la CNR une charge financière afin que la prolongation de la concession ne puisse être considérée comme une aide d'Etat au regard des traités européens et qu'elle respecte ainsi les principes d'équité et de neutralité économique. Par contre, il nous semble excessif d'en arriver à des taux marginaux que l'on peut qualifier de confiscatoires : l'article 45 prévoit en effet un taux de 60% si le prix de marché atteint une moyenne de 50 € / MWh, et de 80% s'il dépasse 80 € / MWh. Si tel devait être le cas pour des motifs d'ordre juridique, nous demandons que ce supplément de recette soit affecté par le concédant :

- soit aux intérêts rhodaniens, ce qui permettra de limiter les charges pesant sur VNF, les collectivités territoriales ou les CCI gestionnaires de ports ;
- soit à un fonds de réserve pour assurer le maintien *en bon état* des ouvrages de la concession au moment de leur remise à l'Etat en fin de celle-ci.

Il est essentiel que, comme l'ont voulu les fondateurs de la CNR, Léon Perrier et Edouard Herriot, l'Etat soit un garant reconnaissant un service prioritaire de la CNR aux collectivités rhodaniennes et non pas au service de ses recettes générales. La notion d'intérêt général, constitutif du titre de la CNR (Société anonyme d'intérêt général) ne peut se limiter à la captation des redevances au profit du budget national.

II. SUR LE CAHIER DES CHARGES GENERAL

Art. 1 : Sont cités *le seuil et l'écluse située à Caluire*. Il faudrait dire *Caluire et Villeurbanne*. Bien qu'intégrée dans la concession CNR depuis le 8^{ème} avenant en 2003, l'accès à cette écluse n'a pas été entretenu, ni à l'aval ni moins encore à l'amont, ce qui risque de compromettre à terme la possibilité de sa remise en service. L'amoncellement de limon a déjà créé une *île* à l'amont de la porte de l'écluse. Ce point est bien sûr à lier à l'objectif de remise en navigabilité du Haut-Rhône (voir ci-dessous nos demandes à ce sujet).

Art. 2 : alinéa I-2 : concernant les embranchements fer des sites portuaires. Les différentes études de développement de certains sites ont montré que ces embranchements sont obsolètes : ils ne sont plus en capacité de répondre à la configuration de la circulation ferroviaire actuelle. C'est particulièrement le cas à Salaise et à Avignon - Courtine, sans doute aussi à Laudun - l'Ardoise. Nous avons noté dans les réponses orales de CNR que ces ouvrages seront clairement identifiés dans un engagement du concessionnaire à les moderniser lors de la réalisation des projets de développement des territoires liés à ces sites portuaires. La multimodalité en dépend fondamentalement.

Art. 2 : alinéa IV : Si l'inclusion des données au patrimoine de la concession est bien prévue dans cet article, il conviendrait en outre de les rendre accessibles. En particulier les données AIS * des bateaux en navigation sur le Rhône ne sont actuellement pas disponibles sur les SIF* contrairement à celles de la Saône par exemple. Une réponse technique est en attente sur ce point.

Art. 7 : alinéa IV-2 : Amélioration de la sécurité et fiabilité de la voie navigable. Nous connaissons, et pour cause, les engagements du concessionnaire dans ce domaine par le passé et loin de nous l'idée de les critiquer. Notamment,

>>>

>>> le concessionnaire a réalisé plus de la moitié des investissements nécessaires à la création du simulateur de navigation fluviale (2,7M€), le seul existant en France qui soit aussi évolué. Aujourd'hui, cet outil est paradoxalement à la fois unanimement reconnu par tous les navigants qui ont eu à le connaître, et en même temps sous-utilisé pour différentes raisons, ce qui conduit à une exploitation déficitaire. Nous considérons que cet outil, exigé par les autorités de la sécurité (BEA*) doit pouvoir être maintenu en service et que la CNR doit continuer avec d'autres partenaires à en assumer la pérennité. Cela ne représente que quelques dizaines de milliers d'euros par an, montant sans commune mesure avec les travaux de sécurité et de fiabilité de la navigation. Nous avons noté que CNR a bien identifié ce sujet ; il restera à l'inscrire dans la programmation du **Plan 5 Rhône***.

Art. 30 : nous notons avec regret que le terme de *sûreté* disparaît du cahier des charges général de la concession.

Cette notion est pourtant complémentaire de celle de *sécurité* et mériterait d'être qualifiée au même titre. Elle est une *garantie* de la recherche de la plus grande fiabilité des aménagements, en particulier les écluses.

III. SUR LE SCHEMA DIRECTEUR

Il définit un ensemble d'actions relevant d'opérations non rentables ne faisant pas partie du programme de travaux obligatoires de la concession ; le cahier des charges général fixe l'enveloppe financière annuelle qui y sera consacré. On peut donc s'interroger sur l'inscription de microcentrales telles que celle de Vallabrègues au titre du **Plan 5 Rhône**. Bien que cet ouvrage ait été lancé dans les programmes **MIG***, il aurait très bien pu être inclus dans le programme des travaux comme les six autres **PCH*** et **PAP***. Nous souhaitons voir levée notre crainte qu'à travers cette répartition entre programme de travaux et programmes quinquennaux, l'Etat ne privilégie là encore le rendement pour son budget général. De tels choix lui permettront en effet de ponctionner des sommes encore plus importantes pour assurer la neutralité économique du prolongement de la concession. Ceci suscite par voie de conséquence des risques de voir limitées les capacités de CNR à soutenir au niveau suffisant soit d'autres actions pour le transport fluvial, soit des actions complémentaires en lien avec les territoires cependant annoncés au point VI du schéma directeur (tourisme, patrimoine).

Titre III Chapitre A – 3 et 6 : Concernant les risques. En écho à nos remarques concernant le simulateur dans le **CCG**, nous voulons signaler que l'amélioration de la sécurité doit aussi passer par l'immatériel, c'est-à-dire la formation des pilotes. Le simulateur est une des réponses disponibles ; malheureusement, il s'avère que la profession n'est pas en état d'en assumer toutes les charges. Le concessionnaire devrait être désigné avec VNF comme un des principaux financeurs de cet outil de formation à la conduite (y compris par la mise à disposition des données pour le développement de nouveaux tronçons du Rhône à modéliser).

Titre III Chapitre B : Sur la mise en navigabilité du Haut - Rhône

L'Etat doit absolument faire ressortir une vision d'ensemble sur la programmation de cette opération où se juxtaposent de multiples gestionnaires (CNR, Etat, EDF, Métropole) ; son intérêt économique, social et environnemental avait été reconnu par l'ensemble des acteurs publics voici plus de trente ans, à condition que les bateaux s'adaptent à un chenal peu profond (enfouissement garanti à 1,20 m) de façon à concilier les impératifs des écosystèmes avec un tourisme fluvial doux. A l'horizon 2040 il pourrait d'ailleurs être doté de bateaux à hydrogène.

Ceci implique que l'Etat affirme clairement, au minimum, sa volonté de ne pas hypothéquer l'avenir afin de permettre à terme la réalisation de la liaison de Lyon à Seyssel. La formule en page 7 du schéma directeur de CNR *construction ou remise en service des ouvrages à la demande expresse de l'Etat...*, est insuffisante.

Nous demandons qu'il engage sans retard la réouverture de la voie navigable entre Cusset et Jons dans la concession EDF renouvelée jusqu'en 2041, en menant une concertation que nous appelons vivement de nos vœux dans une forme proche de celle conduite pour CNR. La très récente opération de bétonnage de la porte de l'écluse de Cusset (1000 m³) destinée à conforter un bajoyer ne doit pas être prétexte à retarder encore une remise en navigabilité toujours inscrite dans les objectifs de la concession mais différée depuis un arrêté préfectoral de 2001.

A l'heure où le réchauffement climatique prend des allures d'ultimatum pour les pouvoirs publics, et alors que des solutions fluviales de logistique urbaine se développent dans de nombreuses villes européennes pour diminuer l'empreinte carbone du transport, il relève de la responsabilité de l'Etat concédant de s'intéresser au potentiel qu'offrirait en ce domaine le Haut - Rhône au sein du territoire métropolitain lyonnais, si les écluses de Caluire et de Cusset étaient remises en service. C'est pourquoi nous appelons de nos vœux la réalisation d'une étude socio-économique de cette remise en navigabilité sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat.

Il est essentiel par ailleurs que le projet d'usine hydroélectrique à St. Romain - de -Jalonnas mentionne une écluse. Quand bien même la réalisation de cet ouvrage reste à ce jour incertaine, il est choquant que les *esquisses* ne comportent pas un emplacement pour une future écluse.

Pour le cas où cet investissement ne pourrait pas se réaliser, ce n'est pas à l'Etat de récupérer auprès du concessionnaire le montant éventuellement non dépensé, qui devrait être obligatoirement réaffecté soit aux plans quinquennaux, soit au programme des travaux de la concession, soit à des réserves comme indiqué ci-dessus, mais sûrement pas au budget général de l'Etat.

Titre III Chapitre C : Amélioration de la qualité du service de la navigation : Dans le cadre des services d'information des usagers, il est essentiel que les informations générales du système AIS soient rendues accessibles aux divers SIF publics et privés.

>>>

>>> **Titre III Chapitre D – 3 : Développement du transport fluvial** : A propos de l'alinéa concernant la contribution au développement des métiers de la navigation et de la réparation navale, il nous semble opportun de citer clairement le simulateur de navigation fluviale et la cale de halage d'Arles.

Titre III Chapitre E : développement du tourisme fluvial : là aussi, il nous semble indispensable de citer l'engagement de CNR à la mise en place de bornes électriques de forte puissance pour ses appontements paquebots et pour les sites d'accostage en général. Ces équipements nous semblent indispensables à court et moyen termes, même si à l'avenir des solutions décarbonées pourront équiper les bateaux fluviaux.

IV. AUTRES POINTS A DEVELOPPER DANS LE SCHEMA DIRECTEUR ET LES PLANS 5 RHÔNE :

1. Alors que la navigation et le transport constituent l'un des trois objets majeurs de la concession, le volume financier qui est prévu sur ce volet est faible en comparaison d'autres et il est en régression par rapport à ceux précédemment consacrés dans le cadre des MIG.

Pour accélérer le report modal vers le fluvial, l'approfondissement du mouillage à 3,50 m et l'augmentation du rectangle de navigation à 6,80 m sont des enjeux majeurs : ils permettraient en effet d'augmenter significativement le chargement des bateaux, et cela toute l'année. Nous souhaitons que l'étude, voire les travaux, soient intégrés aux projets à l'horizon 2041 si l'ouvrage de St. Romain n'est pas réalisé.

Nous avons bien noté les éléments de réponse qui nous ont été apportés lors du comité de suivi :

- les améliorations de l'infrastructure ne seraient pas à court et moyen termes les plus efficaces pour augmenter le report modal ; il y aurait bien d'autres mesures à prendre qui feraient davantage lever ;
- le mouillage à 3,50 m est en moyenne disponible 220 jours par an.

Cependant, ces arguments ne répondent pas aux préoccupations qui motivent nos propositions. Nos associations soulignent combien **la compétitivité du transport fluvial face à la route est directement liée à l'importance du chargement du bateau.** C'est pourquoi nous demandons, par ordre d'importance, et dans une vision de moyen terme à 2040 :

- la garantie du mouillage à 3,50 m. Ceci permettrait de stabiliser toute l'année les possibilités d'offres de transport et de les rendre plus concurrentielles ;
- le gabarit sous les ponts à 6,80 m permettrait de charger trois couches de conteneurs High Cube (format qui se généralise), au lieu de deux, ce qui aurait un impact plus que significatif sur la compétitivité du transport fluvial de conteneurs.

Notre demande est opportune pour l'amélioration de la compétitivité du transport fluvial et sa fiabilité dans les prochaines décennies.

Sur un plan général, nous maintenons que, la navigation étant l'une des trois missions constitutives de la concession, le volet transport fluvial du premier Plan 5 Rhône paraît faiblement doté au regard de ce qui est prévu par exemple pour les volets biodiversité et ancrage local. Nous entendons qu'il s'agit là du premier plan quinquennal et nous espérons que ceux qui suivront permettront des investissements plus importants sur le volet transport.

2. Pour rendre attractif le foncier bord à voie d'eau pour des chargeurs désireux de faire du fluvial, il faudrait que le coût des quais nécessaires à l'accès au fleuve soit pris en charge par la CNR, car les remises voies d'eau sont insuffisantes pour compenser le coût de ces infrastructures.

Le système de la remise voie d'eau a ses avantages mais aussi ses limites : il nous semble nécessaire que les dossiers des entreprises candidates à une installation en bord à voie d'eau soient analysés sur leur capacité à réaliser du trafic et que le cas échéant, elles soient aidées à la place de la remise voie d'eau par la participation de la CNR au titre du Plan 5 Rhône à la réalisation de l'ouvrage fluvial indispensable à la réussite du projet.

3. Viarhona : Le réseau de la Viarhona est déjà dans une phase où la nécessité de dépenses d'entretien devient importante. Il importe donc que les territoires puissent compter sur des participations du concessionnaire pour garantir ces travaux dont la plupart sont relatifs à la sécurité de la circulation sur cette chaussée. Nous avons noté l'engagement de CNR à la participation aux frais d'entretien à hauteur de 50%.

4. Sécurité sur les berges : Le constat a été fait de différences de signalisation et de possibilité d'accès aux berges selon les aménagements ; une homogénéisation serait la bienvenue.

5. Les paysages : Manifestement, dans les éléments environnementaux, cet aspect est presque totalement absent. Nous souhaiterions que le concessionnaire soit amené à un examen de ce point de vue à l'occasion des travaux qu'il devra réaliser.

6. Ecluse de Beaucaire : Pourquoi traiter différemment les écluses de raccordement au Rhône d'Arles et de Beaucaire ? Pour celle de Beaucaire, la connexion au Rhône est-elle à rejeter définitivement pour les 20 prochaines années ? Nous souhaitons que ce raccordement ne soit pas définitivement abandonné ; il pourrait être un projet en réserve.

7. La traversée d'Arles : Il nous semble indispensable de préciser mieux les engagements du concessionnaire car les enjeux pourraient être financièrement très conséquents, notamment pour ce qui concerne les digues et les quais (les digues étant dans leur intégralité dans le domaine de compétence du Symadrem*.

AIS : Automatic Identification System.

SIF : Système d'information Fluviale.

BEA : Bureau Enquête Accident.

Plans 5 Rhône : plans quinquennaux.

MIG : Missions d'Intérêt Général, dont la suite est prise par les Plans 5 Rhône.

PCH : Petite Centrale Hydroélectrique

PAP : Passes à poissons.

Symadrem : Syndicat Mixte Interrégional d'aménagement des digues du delta du Rhône et de la mer.

Assemblée générale de l'ADR **Samedi 10 octobre 2020, Châtenoy - en - Bresse**

Elle est ouverte à 10 heures, en présence de Louis Bonnamour, ancien conservateur des collections archéologiques du Musée Denon de Chalon - sur - Saône, un passionné et fin connaisseur de la Saône. Il accompagnera le groupe après le déjeuner sur les bords de la Saône chalonnaise, fort animés jadis, puis au Musée lui-même, qui contient l'essentiel des résultats de ses recherches.

Sont désignés :

- scrutateurs : Gisèle Léger et Guy Madelaine ;
- secrétaire de séance, Michel Villemin.



*Michel Raffin, Louis Bonnamour, Patrick
Blondet*

1. Approbation du compte rendu de l'assemblée générale 2018 à Villebois.

→ A l'unanimité.

2. Rapport moral : les activités depuis l'assemblée générale du 6 avril 2019 à Caderousse.

**Les dates des activités qui impliquent l'ADR sont soulignées.*

- 6 avril : assemblée générale de Caderousse et visite.
- 17 avril : AG de Medlinkports.
- 26 avril au 9 juillet : débat public sur la concession CNR : un cahier d'acteurs a été réalisé et mis en ligne. Réunions à Vienne et en préfecture de Région ; le point de vue de l'ADR figure dans l'Echo Rhodanien n° 56 et sur le site Internet ; demande est présentée pour siéger dans le comité consultatif annoncé par le Ministère pour suivre le schéma directeur et les plans quinquennaux.
- dans la même période, préparation de la croisière de juin 2020 sur le Rhône avec *CroisiEurope*.
- du 4 au 9 juin : voyage d'étude dans la vallée du Lot coorganisé avec IWI.
- 22 juin : Fêtes du Rhône à Serrières.
- 21 août : rencontre avec M. de la Celle, directeur du Musée Gadagne, où un étage spécial consacré aux fleuves sera ouvert au printemps 2021. Les plans *Saône* (Louis Carpin) et *Branciard* du Rhône auraient pu être confiés, mais la documentation est aujourd'hui complète. Discussions en vue d'une collaboration à l'expo sur la navigation en chantier avec Promofluvia et sur la possibilité de tenir l'assemblée générale 2021 au Musée.
- 12 septembre : rencontre territoriale CNR au centre de recherche agricole d'Etoile - sur - Rhône.
- 14 septembre : croisière commentée par Michel Raffin pour le Club des Plaisanciers du Rhône.
- 3 octobre : croisière commentée ADR et CESER par le même.
- 6 octobre : même chose avec les Amis du Lien sur *La Vorgine*.
- 10 octobre : 5 à 7 de Promofluvia sur le simulateur.
- 18 octobre : bilan du voyage sur le Lot, en présence de Christian Bernad, *Monsieur Lot*. La vidéo se trouve sur le site de l'ADR. Le bilan financier de ce voyage est positif et une enveloppe de 1 000 € demeure disponible pour la réalisation de l'ouvrage préparé par David Edwards May.
- 23 novembre : Colloque de Serrières *Deux cents ans de batellerie sur l'axe Rhône - Saône*, coorganisé avec les Amis du Musée des Mariniers et la Commune de Serrières.
- 25 novembre : rencontre territoriale CNR à Saint - Maurice - l'Exil. Intervention de Michel Raffin sur les origines régionales de la loi du Rhône et de l'aménagement à buts multiples.
- 6 décembre : colloque de Sion sur *Mémoire du Rhône*.
- 4 janvier 2020 : conseil d'administration de l'ADR ; prise de position sur la réponse à l'Etat dans l'instruction de la prolongation de la concession CNR (voir Echo n° 57 de février 2020).
- 22 août 2020 : conseil d'administration de reprise.
- septembre-octobre : contacts avec des prestataires pour l'exposition sur la navigation.
- 24 septembre : AG de Medlinkports ; J.C. Gayssot laisse la présidence à Cécile Avezard, VNF.

- septembre-octobre : contacts avec des prestataires pour l'exposition sur la navigation.
- 1^{er} octobre : AG de Promofluvia.
- 9 octobre : Echange visio avec des financeurs du Plan Rhône pour l'exposition sur la navigation.
Participation à la réunion de *Fleuves de Liens* sur le bateau *Le Tourmente* à Lyon..

A l'issue de ce rapport, il est fait état du conflit apparu au cours de l'été entre Les Amis du Musée des Mariniers du Rhône et la municipalité de Serrières. La convention a été dénoncée et l'association n'a plus le droit de s'occuper du Musée. Daniel Breysse, président de l'association, exprime son ressentiment. Pour enrayer la logique perdant-perdant contrastant avec la belle dynamique constatée lors du Colloque six mois auparavant, une médiation est suggérée, conduite par Gilles Durel et Michel Raffin.



L'assemblée générale en session

3. Les projets et chantiers en cours

Ils concernent des manifestations annulées en 2020 pour cause de Covid 19 et reportées en conséquence en 2021.

- 29 mai : croisière-repas à Lyon ADR et Fédération des Travaux Publics.
- 9 au 14 juin : voyage *CroisiEurope* ; 23 participants inscrits, parcours inversé nord-sud au lieu de sud-nord prévu en 2020.

- 7 avril : (**date finalement reportée**), conférence Confluence des Savoirs avec l'appui de l'ADR.

N. Millet interviendra sur *Patrimoine, dévotion, légendes du Rhône : les Imaginaires dans l'histoire des gens d'un fleuve* ; y participeront également A. Julliard et N. Guigard ; date à confirmer en fonction de la situation sanitaire.

- Exposition sur la navigation Saône-Rhône : *du tronc d'arbre au bateau connecté*. Convention finalisée entre l'ADR et Promofluvia, qui pilote ; le cahier des charges est en construction, adressé aux quatre partenaires et aux prestataires ; dossier ouvert avec l'Etat, les Régions AURA et PACA, VNF, CNR. L'ADR cofinancera à même hauteur que *Promofluvia*, soit 3 000 €.

- *Courant 812* envisage en juillet une visite du Centre d'Analyse Comportementale des Ouvrages Hydrauliques (CACOH) de la CNR à Gerland, ainsi qu'une présentation de notre voyage 2018 en Valais. S'y ajouteraient d'autres sujets rhodaniens : conférence d'Erik Orsenna sur les fleuves à Genève, la découverte de la Viarhona à Condrieu et la visite du bateau *Spitz*.

- Son et Lumière en juillet 2023 avec *Elan Europe Culturelle* et le metteur en scène Xavier Arlot.

- Actes du colloque de Serrières en novembre 2019. Ils seront réalisés par l'ADR à coût maîtrisé ; la mairie de Serrières a assuré de son aide si nécessaire. Par ailleurs, est également envisagée l'édition d'un ouvrage sur les fêtes et dévotions autour du Rhône sous maîtrise d'ouvrage ADR en appui à l'édition : l'ADR se substituerait ainsi aux Amis du Musée des Mariniers, empêchés suite aux dissensions avec la commune, mais ils contribueront néanmoins en fonds de concours. Nicolas Millet expose le projet destiné à mettre en valeur, comprendre et interpréter une centaine d'œuvres patrimoniales (statues, tableaux, ...) dont les deux tiers sur le Rhône et ses affluents. L'ouvrage comporterait plus de 100 pages illustrées, notamment par Gérard Carret, et serait édité à 1000 -1500 exemplaires. Pour un tel ouvrage de qualité scientifique et de référence pour lequel l'éditeur ne souhaite pas assumer seul le risque, un apport de ressources est nécessaire, estimé à environ 11 000 € dont 1500 € apportés par l'ADR, 2500 € par des financeurs privés tels que l'Association des Amis du Musée des Mariniers, et 5500 € par les Régions et l'Etat ou par la Région seule, selon son choix. Des contacts préliminaires ont été pris par N. Millet auprès de ces financeurs.

- Conférence mixte de P. Gras sur les métropoles portuaires (*cf. thèse publiée et en vente*), en présentiel ou en visio.

→ Le rapport moral et les projets sont adoptés à l'unanimité et l'assemblée générale se prononce en faveur du dépôt rapide d'une demande de financement du projet d'édition du Colloque de Serrières.

4. Rapport financier.

→ Présenté par le trésorier, Patrick Blondet, il est adopté à l'unanimité.

5. Rapport des commissaires aux comptes.

→ Mme. Lleo étant excusée, J. Fruit présente son rapport, qui donne quitus au trésorier.

6. Cotisations

→ Elles sont reconduites au même montant pour chacune des catégories.

7. Renouvellement du bureau

→ A la faveur de la session qu'il tient à l'issue de l'assemblée générale, le conseil d'administration reconduit le bureau à l'identique :

- président : Michel Raffin ;
- vice-présidentes : Hélène de Morsier et Marie-Noëlle Lesné ;
- trésorier : Patrick Blondet ;
- secrétaire général : Edouard Roche ;
- secrétaire général adjoint : Pascal Danielan ;
- chargé de communication : Michel Villemin.

Après le déjeuner, Louis Bonnamour conduit le groupe à la découverte de quelques points de la ville.

1) Port de plaisance

Le bassin d'aviron a été creusé vers 1975 par l'architecte urbaniste de l'époque ; il était destiné à des compétitions internationales rendues impossibles du fait qu'il se trouve partiellement en eau stagnante. Menés quasiment sans intervention archéologique, les travaux ont alors occasionné la destruction complète du site dit *de la chapelle Saint Eusèbe* construite sur une petite butte au voisinage d'un passage à gué à la limite des communes de Saint-Marcel et de Châtenoy - en - Bresse (rive gauche), de Chalon (anciennement Saint - Jean - des - Vignes) et de Crissey (rive droite). Situé en bordure d'une voie romaine, le site fut occupé à l'époque par un petit bâtiment de plan hexagonal aperçu lors du décapage et paraissant indiquer la présence d'un sanctuaire ; la découverte d'un torse de divinité en pierre dans la Saône à proximité (Diane ?) renforce cette hypothèse. A la période mérovingienne, une chapelle chrétienne entourée d'un cimetière dont quelques tombes ont pu être fouillées, a succédé au site romain. La chapelle Saint-Eusèbe a perduré jusqu'à la Révolution où elle fut vendue comme bien national avant d'être détruite.



Vue prise vers l'amont, depuis le pont Jean Richard, avec la tour du Doyné et le site du port à gradins des Granges Forestier

2) Regards sur la Saône depuis Les Granges Forestier

- vers l'amont :
 - le port à gradins des Granges Forestier ;
 - l'ancien chantier de construction de bateaux en bois des Mines de Blanzay à l'emplacement actuel de la tour du Doyné ;
 - le port Villiers et l'hôtel des Messageries Royales ;
 - le passage à gué puis les ponts romains successifs ;
 - la construction des quais de Chalon et à l'amont du port nord construit après la dernière guerre, emplacement de la découverte du *dépôt de Chalon* de la fin de l'âge du Bronze avec épées et casque.
- vers l'aval :
 - le pont Jean Richard (1913) au débouché ancien du canal du Charolais (Emiland Gauthey)
 - rive gauche, les chantiers du Petit Creusot (François Bourdon, Bonnardel et les grands porteurs du Rhône). Les *cou-lisseaux* encore visibles pour la mise à l'eau par le travers des torpilleurs, contre-torpilleurs et sous-marins.
 - rive droite, les chantiers de construction de bateaux en bois (Favre frères, HPLM...) ;
 - le haut-fond de *la Benne-la-Faux* et les dragages à partir de 1842 ;
 - le site portuaire antique et ses 30 000 amphores vinaires d'origine italique.



Vitrine du Musée Denon

3) Musée Denon

- tableaux d'Etienne Raffort (1830-1840): *La Saône à Chalon* ; - visite de *la salle de la Saône*, bilan des découvertes archéologiques fortuites ainsi que des fouilles subaquatiques réalisées dans le lit de la rivière (pirogue monoxyle de Saint-Albain, habitats de l'âge du Bronze d'Ouroux et du gué des Piles, ponts romains de Chalon.



PROGRAMME DES ACTIVITÉS

*Sous réserve de la situation
sanitaire*

- **Conférence *Confluence des Savoirs* avec notre appui. Nicolas Millet interviendra sur *Patrimoine, dévotion, légendes du Rhône - Les Imaginaires dans l'histoire des gens d'un fleuve* ; avec André Julliard et Nadine Guigard. —→ *Reportée***
- **samedi 29 mai 2021 : Croisière-repas à Lyon ADR et Fédération des Travaux Publics.**
- **du mercredi 9 juin au lundi 14 juin : Croisière sur le Rhône avec CroisiEurope.** Inscriptions prises, mais toute nouvelle personne intéressée est invitée à se faire connaître rapidement.

INFORMATIONS

- **Comme indiqué dans l'Echo Rhodanien n°58 d'octobre 2020, *Cap sur le Rhône* organise un concours d'écriture *Dans les courants du Fleuve* qui s'adresse aux adultes et aux jeunes (14-18 ans). Clôture le 31 mars ; renseignements, fiches d'inscription et règlement sont à télécharger sur :
Ateliers & concours d'écriture - Cap sur le Rhône.**

Adhésions

Individuels :	36 €
Couples :	56 €
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 €

Contacts

Siège :

Alliance des Rhodaniens

1 bis rue de Dole - 69007 Lyon

Téléphone : 06 23 74 40 08

Courriel : contact@alliance-des-rhodaniens.com

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