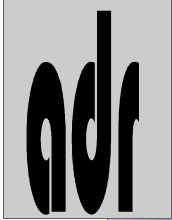




L'ECHO RHODANIEN

Le journal de l'Alliance des Rhodaniens



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



LE MOT DU PRÉSIDENT

Alliance Des
Rhodaniens

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

Hiver 2010 - n° 35

Sommaire :

- Page 1 :** " Le mot du Président ".
- Page 2-3 :** Les ponts dans le sillon rhodanien : 4 - les ponts de MACON.
- Page 3-4 :** suite : les ponts de Mâcon, le nouveau pont
Le Plan Rhône se déroule bien, avec quelques aménagements.
- Page 4 :** Saône-Moselle/Rhin : dès avant le débat public de 2012, soyons responsables !
Que devient le canal du Rhône à Sète ?
- Page 5 :** Entre Rhône et Rhin, par le pays des lacs du pied du Jura.
... autre vision : voyage du 5 au 9 septembre 2009 en Suisse.
- Page 6 :** La Durance et la Crau - 180-114.
- Page 7 :** alliance-des-rhodaniens.com : comment ça marche ?
Une affaire qui marche,
Le mot du Trésorier :
- Page 8 :** In memoriam : Mireille TALON-BASSET
Un calendrier pour ceux que le fleuve intéresse : des cafés-débats organisés à la Maison de la Confluence à Lyon.
Programme prévisionnel d'activités
Un Rhodanien à l'honneur.
Contacts de l'association.

ISSN n° 1269 - 0082

OUVERTURES, entre le Rhin et la mer.

Il fallait rappeler que l'Alliance des Rhodaniens est franco-suisse. Au terme de préparatifs complexes assurés avec quel brio par Hélène de Morsier, c'est démontré avec le succès du voyage d'étude jusqu'à Constance. Aucun participant n'a pu demeurer indifférent devant les paysages vus du bateau, la richesse patrimoniale de l'axe visité, les efforts de maîtrise des inondations des lacs, le dynamisme bâlois et l'intérêt de mieux relier demain le Rhin supérieur à nos contrées rhodaniennes, les interactions entre ces deux régions pouvant les conforter toutes deux. Ceci tombe bien au moment où le Parlement français décide pour 2012 un débat public sur la liaison Saône-Moselle et sur la connexion entre Saône et Rhin.

Toutefois, qu'est un fleuve sans son débouché à la mer?

Louis ARLOT, le SMAVD, le GIPREB et EDF nous ont magistralement éclairés en octobre sur la complexité des échanges hydrauliques entre Durance, Etang de Berre et Crau. La voie du rétablissement d'un équilibre entre la multitude des données économiques et écologiques, si enchevêtrées, y est étroite et difficile, néanmoins ô combien indispensable. Souhaitons-leur bonne chance : leur hauteur de vue pour concilier les intérêts divergents nous laisse un grand espoir.

Plus à l'Ouest, voilà cependant que les travaux de modernisation du canal du Rhône à Sète s'annoncent pour 2010, et que Voies Navigables de France nous adresse des remerciements appuyés pour notre motion en faveur de ce projet. C'est un nouvel espoir pour le Rhône gardois qu'aurait tant aimé partager une ardente Rhodanienne dont nous avons eu la douleur d'apprendre la disparition, Mireille TALLON-BASSET.

Ainsi va la vie rhodanienne, avec ses joies et ses peines.

L'ensemble du Conseil d'Administration se joint à moi pour vous présenter tous ses vœux de joies dans tous vos projets, et en premier lieu de bonne santé.

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



Le PONT St LAURENT



Pieux bois, enceinte en palplanches bois



1077 : il apparaît dans un texte. Pourtant déjà en 926, le franchissement de la Saône à cet endroit existait : bac, ouvrage léger en bois ? Jusqu'au 14ème siècle, on ne connaît pas sa vie, si ce n'est qu'il était à péage. En 1367, il fait déjà l'objet d'un chantier :réparer et paver une arche, les matériaux étant fournis par la ville. Dès le 14ème siècle, 13 arches relie l'enceinte urbaine de Mâcon en rive droite au bourg de St Laurent en rive gauche, où la tête de pont était un massif ouvrage fortifié avec herse, machicolis et vantaux. Mais il s'agissait d'une enclave du royaume de France dans l'Empire. Il y avait aussi une chapelle sur le pont, dédiée à St Nicolas.

En 1400 et jusqu'à 1600, des reurementages des piles et des arcs sont nécessaires, mais aussi on construit l'avant-bec de la pile proche de Mâcon : la pierre vient de Vinzelles et Charnay, les pieux de bois de la fondation sont en hêtre (400 arbres) de 6 m. de long et 15 cm. de diamètre. En 1423, une crue emporte l'arche marinière ; elle est à nouveau reconstruite (attesté en 1428). Les travaux d'entretien réguliers consistent en : réfection des avant-becs (14 en tout), de 4 arrière-becs, réparation des voûtes, des défenses de la porte de Bresse., sans chantiers de reconstruction pure.



En 1737-40, les fortifications de rive droite furent rasées. En 1771, l'élargissement du pont fut décidé pour atteindre 8 m. en accolant en quelque sorte un 2ème ouvrage aval au 1er.

Au 19ème siècle, après de nouveaux travaux de réhabilitation, on procéda en 1843-45 à la destruction et reconstruction des 4 premières arches et piles.

Les derniers grands travaux avant la restauration ultime des années 1980 ont été la reconstruction de l'arche 10 détruite en 1944 et l'intégration de l'arche 12 au quai de

Saône pour améliorer le débouché du pont.

La continuité des actions d'entretien et de maintenance ne laisse que peu de vestiges originaux en place, mais la permanence de cet entretien est liée à la nécessité économique vitale de la relation entre les Etats du Mâconnais et l'Empire pendant quelques siècles.

L'ouvrage tel qu'il est apparu pour la restauration des années 1983 à 1988, exécutée en période d'étiage en 5 phases :

Radier sur toute la longueur du pont visible (200 m.) + protection en enrochements derrière le rideau de palplanches aval.

Fondations des piles mises à nu et protection en béton ou palplanches métalliques.

Avant-bec et arrière-bec des piles remis à niveau avec bétons spéciaux qui gardent l'aspect d'origine. Voûtes consolidées et renforcées, finitions par béton projeté.



Etat des fondations sans pieux



Etat des voûtes

LE NOUVEAU PONT DE MACON :

= pont urbain Sud

« François Mitterrand » ou « de l'Europe » ?

Est-ce cette polémique sur son nom qu'il faut retenir suivant que l'on est du département de l'Ain ou de la ville de Mâcon ? Ou plutôt le bénéfice que les riverains retireront de sa réalisation ?

Il a été inauguré le 12 septembre 2009, après deux années de travaux. Mais son histoire est plus ancienne, car sa construction était envisagée dès 1989 en relation avec la dérivation de la Saône. En janvier 2002, son implantation définitive est choisie et en janvier 2004 les études de conception sont lancées (groupement Quadric-Virlogeux-Spielmann), aboutissant au printemps-été 2006 à la consultation des entreprises de construction. Après les travaux préparatoires sur les deux rives de la Saône, la construction du pont proprement dite a démarré en mai 2007.

Il capte une partie du trafic qui transitait par le pont St Laurent (20 000 Véhicules aux heures de pointe en moyenne journalière annuelle) et relie la ville de Mâcon aux communes de Grièges, Crottet et Replonges dans l'Ain, débouchant sur des carrefours giratoires desservant aussi la commune de St Laurent . A noter que la protection des riverains a été assurée par 76 000 m³ de remblai qui se réfèrent à la crue de la rivière de 1840.

Sa réalisation a fait l'objet d'un partage entre le département de l'Ain et la ville de Mâcon :

Maîtrise d'ouvrage : pont et raccordement côté Ain : Conseil Général de l'Ain, raccordement côté Saône-et-Loire : ville de Mâcon -

Maîtrise d'œuvre : côté Ain, le Conseil Général du département et sa direction des routes, en Saône-et-Loire : Service Infrastructures de la ville de Mâcon.

Le Financement a été réparti entre trois collectivités, à hauteur d'environ 30 000 000 €,

*les départements Ain et Saône-et-Loire se sont partagés par moitié celui du pont proprement dit,

*la ville de Mâcon a pris en charge le raccordement en rive droite,

*le département de l'Ain a financé le raccordement complexe en rive gauche,

C'est une structure « mixte » qui a été construite : 2 poutres métalliques liaisonnées par une dalle en béton armé. Longueur : 252 m. pour une largeur de 13,60 m. supportant 2 voies de circulation de 3,50 m. et des trottoirs de 2,50 m. pour piétons et cyclistes.

Finally le pont s'appelle officiellement « François Mitterrand ».

LE PLAN RHONE SE DEROULE BIEN, AVEC QUELQUES AMENAGEMENTS.

Signé le 21 mars 2007 par l'Etat, les Régions, le Comité de Bassin , la CNR, VNF et l'ADEME, le contrat de projets interrégional Plan Rhône pour 2007-2013 représente un effort global de près de 700 millions d'euros. Ses six volets (inondations, tourisme, transport, énergie, biodiversité, patrimoine) ont fait l'objet de présentations dans les Echos Rhodaniens n° 26, 27, 28, 29, et 31

Une gouvernance a été mise en place avec la désignation d'un pilote pour chacun des volets. Ont été définis des critères d'éligibilité et de sélection des projets soumis.

Fin novembre 2009, ce sont 363 opérations qui ont été labellisées. Le tiers de l'enveloppe prévue a été programmé, avec un taux de programmation plus élevé pour le transport ou le tourisme (de l'ordre de 45%). Tous les partenaires saluent la dynamique créée.

Il faut relever cependant un engagement difficile des crédits européens en faveur de la prévention des inondations, même si certaines opérations sont prometteuses : achat des données IGN pour modéliser l'aléa en trois dimensions, expérimentation de suppressions de certains épis GIRARDON du 19^e siècle, réduction de vulnérabilité agricole, outil d'analyse coût/bénéfice des projets de prévention, diagnostics de réduction de vulnérabilité de bâtiments publics.

Pour éviter le retrait par l'Union européenne de crédits non engagés dans le délai fixé, 19,5 M€ prévus pour les inondations viennent d'être réorientés vers le transport fluvial (10,5 M€) et vers la qualité des milieux naturels (9M€).

Pour le transport fluvial, seront abondés la mise en place d'un système d'information fluviale harmonisé, la réparation des bateaux à ARLES, la modernisation du canal du Rhône à Sète, l'augmentation des capacités à quai au port d'ARLES.

Pour la réhabilitation environnementale du fleuve, seront encouragés l'augmentation des débits réservés sur le Rhône ancien et celle de la circulation des poissons migrateurs.

A titre d'exemple, pour les aménagements CNR de Péage-de-Roussillon et de Montélimar, les restaurations de lônes doivent commencer en 2010 avec des objectifs de débit restauré à 100 m³/s pour le premier et 75 m³/s pour le second. Pour compenser la perte énergétique, il y est prévu de petites centrales hydrauliques estimées respectivement à 40M€ et 20M€.

S'agissant des poissons migrateurs, on escompte faire monter jusqu'à la rivière DROME:

- l'alose, qui recolonise désormais l'Ardèche

- l'anguille, qui doit faire l'objet d'un plan spécifique à partir du 1er janvier 2010.

Michel RAFFIN

SAONE - MOSELLE / RHIN : DES AVANT LE DEBAT PUBLIC DE 2012, SOYONS RESPONSABLES !

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (loi Grenelle 1) prévoit désormais que « les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle seront poursuivies et un débat public sera organisé d'ici à 2012. Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin qui fera l'objet d'études complémentaires ».

C'est en 1997 voici plus de 12 ans que Lionel JOSPIN annonçait l'abandon d'un projet par le Doubs dont l'étude d'impact conduite par la SORELIF, filiale de CNR et EDF, était pourtant prometteuse quant à la qualité d'insertion du projet dans l'environnement, et dont le financement était garanti sans un centime du contribuable, par le seul apport énergétique du Rhône. Raymond BARRE qualifiait alors cette décision de « cadeau nuptial de Lionel JOSPIN à Dominique VOYNET » pour traduire l'accord politique conclu entre eux deux ans plus tôt, lors des Présidentielles de 1995. Les terrains relatifs à ce tracé sont aujourd'hui revenus à leur propriétaire, et il sera bien difficile de retrouver le foncier indispensable à une mise à grand gabarit, même en zone inondable. De plus, le Doubs et le canal à petit gabarit ont été restaurés en partie, sans pour autant dégager la moindre compétitivité nouvelle pour le fret.

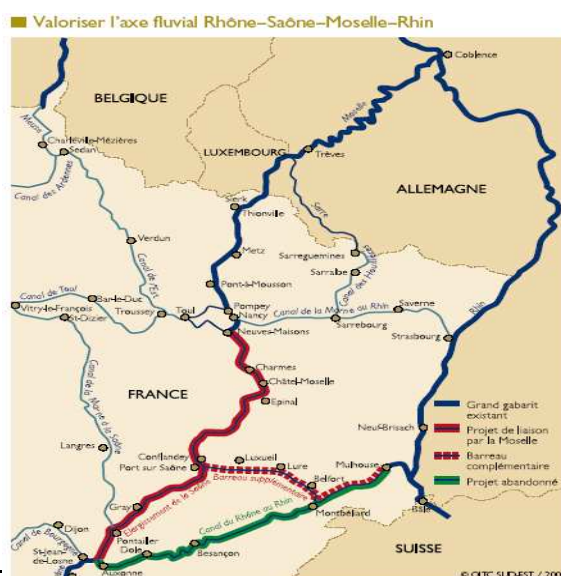
Fort heureusement le projet Seine Nord Europe n'a pas fait l'objet de la même absence de vision politique. Placé sous maîtrise d'ouvrage de VNF, il a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique dans un assez large consensus, après des études et une concertation de qualité. La loi Grenelle 1 du 3 août 2009 confirme son principe de financement : « ce programme, présentant un coût de l'ordre de 4 milliards d'euros, sera cofinancé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, par la Communauté Européenne, les collectivités territoriales et l'Etat, sur la période 2009-2020 ».

Parallèlement, un autre projet de liaison Mer du Nord- Méditerranée, mis en sommeil depuis 1974, a repris son actualité et ses études socio-économiques, pilotées par VNF, les Régions Lorraine et Rhône-Alpes. L'idée d'un barreau franc-comtois vers l'Alsace (par le Doubs ou par une liaison entre la Haute-Saône à Port-sur-Saône et Mulhouse) n'était cependant pas oubliée, avec des études sous maîtrise d'ouvrage du Département du Haut-Rhin, conclues en avril 2009.

Toutes ces études estiment pour chacune des trois liaisons, à l'horizon 2025, un potentiel intéressant de trafic entre 15 et 20 millions de tonnes, sans oublier le tourisme fluvial notamment de croisière, méconnu dans les années 90. Ceci est encourageant, même si toutes les prospectives de trafic ont leurs limites, et si les questions de tracé pour les nouvelles options de liaison Mer du Nord-Méditerranée sont renvoyées à d'autres études.

C'est du courage politique qu'il faudra pour définir sans tarder les priorités et un financement, en se souvenant que l'Etat encaisse chaque année plus de 150 M. € de redevance sur le chiffre d'affaires de la CNR. Les attermoissements ne sont plus de mise alors qu'apparaît, si on n'y prend pas garde, un fort risque de concurrence stérile entre projet lorrain et projet alsacien. L'esprit de responsabilité doit prévaloir, sauf à enfouir à nouveau le projet, au désespoir des navigants, au détriment de l'économie rhodanienne et sous la risée des opposants

Michel RAFFIN



QUE DEVIENT LE CANAL DU RHONE A SETE ?

L'enquête publique pour la mise au gabarit de 2500t a été un succès.

La commission d'enquête a rendu un avis favorable. Les interventions de l'Alliance des Rhodaniens et de Promo-fluvia, comme celles des chambres consulaires, ont été chaudement saluées par le maître d'ouvrage Voies Navigables de France.

La déclaration d'utilité publique interviendra normalement, et les premiers travaux dans la ligne droite de Carnon devraient démarrer en ce début 2010.

C'est la magnifique région qu'ont découverte une quarantaine d'Amis de l'Université de Lyon et Alliés rhodaniens au cours d'un périple de 5 jours en bus et bateau. Cette promenade nous a fait parcourir des millénaires depuis le glacier du Léman (épaisseur de glace : 1 km.) qui a commencé à fondre il y a 18 000 ans environ, jusqu'au futur XXIème siècle peut-être, avec les projets de voies d'eau qui permettraient de relier l'Ouest, le Nord et l'Est de l'Europe.

Ainsi nous avons découvert la vie des populations paléo-lacustres des bords du lac de Neuchatel au musée du Laténium, et pénétré dans l'intimité d'une maison romaine reconstituée à Augusta Raurica au bord du Rhin (confort remarquable, mais les latrines à côté du foyer de cuisson, quelle horreur !). Le très Haut-Moyen-Age apparaît à Romainmôtier avec son église d'abord construite au Vème siècle par Romain, un moine issu de notre abbaye d'Ainay, reconstruite romane au XIème siècle par un moine de l'abbaye de Cluny avec sa maison du Prieur, « une sorte de Hilton pour voyageurs de marque » nous dit le guide, puis reconstruite gothique au début du XIVème siècle après deux incendies et enfin ... dévastée par les Bernois au XVIème au motif de guerre de religion et qui ont transformé la Maison du Prieur en Maison du Bailly.

Et au fil des jours, quelques clichés : déjeuner dans la salle des chevaliers au nid d'aigle des Habsbourg, la dynastie bien connue dont l'origine remonte au Xème siècle avec un ... Alsacien. Voici Aarau et Büren et leurs maisons magnifiquement décorées de peintures murales, Soleure et ses nombreuses fontaines avec leur colonne de pierre sculptée et peinte et leur bassin monolithique taillé dans la pierre du même nom (24 chevaux pour tirer les chars spécialement conçus pour le transport de ces énormes blocs). La presqu'île de Reichenau, ses trois églises romanes et leurs peintures murales du XIème siècle, Constance : sa cathédrale et son église édifiée par les Jésuites avec l'aide (financière bien sûr) de Louis XIV, rivalisant par la magnificence de leurs intérieurs de style baroque. Le spectacle apaisant des paysages défilant lentement de part et d'autre du Rhin.

Bâle, sa mairie somptueuse dont la construction s'est échelonnée du XVIème au XXème siècle, sa cathédrale romano-gothique gardant le souvenir d'Erasmus, ses rues calmes où la circulation est assurée essentiellement par tramways (attention : il y en a beaucoup !), son port (10 à 15 % du commerce de la Suisse) collaborant étroitement (proximité oblige) avec les ports français et allemands du même nom, et un coup d'œil bref, mais quel éblouissement ! sur l'exubérance colorée de l'exposition Van Gogh.

La région actuelle résulte d'un travail forcené pour aménager la présence de l'eau, trop souvent destructrice. La fonte du glacier du Léman a entraîné la formation des lacs de Neuchatel, Biemme et Morat et de plusieurs rivières. Au fil des siècles, inondations et marécages se sont conjugués pour maintenir inhospitalière cette région. Depuis le XVIème siècle et le canal d'Enteroches entre les lacs Léman et Neuchatel, resté inachevé par manque de finances, des projets ont été élaborés et ont abouti aux deux Corrections des Eaux du Jura (terme officiel) réalisées au XIXème siècle - 1868 à 1891 - puis au XXème siècle - les années 30 puis 60. Ces travaux pharaoniques ont permis de gagner 350 km2 d'excellentes terres agricoles en assurant la régularisation du niveau des trois lacs, en aménageant la production d'énergie électrique, et en permettant la navigation sur certaines portions de rivière reliant les lacs.

Le futur ? Rien de plus simple (en apparence). Finir d'aménager le Haut-Rhin (320 MFS pour la partie suisse) avec la perspective de relier le Léman, le Rhin et le lac de Constance, tout ceci avec l'aval obtenu des Grünen. Il faut « seulement » obtenir l'accord des trois cantons suisses riverains (et hostiles) et entraîner la démarche de l'Allemagne (hésitante) pour ce qui la concerne.

Et notre voyage prend fin sur une note de gourmandise avec quelques lækkerli et une courte incursion dans un des caveaux du vignoble surplombant le Léman.

C'est déjà fini. Comment remercier Claire Misslin, Michel Raffin et leur Alliée Hélène de Morsier, les organisateurs de cette belle escapade touristique-culturelle aéréolée par une météo sympathique

Pierre PRECAUSTA.

... autre vision : VOYAGE DU 5 AU 9 SEPTEMBRE 2009 EN SUISSE -

À effectif variable d'une quarantaine d'étudiants de 44 à 94 ans, autour de M. Raffin pour tout savoir de la Correction des Eaux du Jura : éviter les inondations, chercher les possibilités de liaison Rhône-Rhin (projet de 1976 à 2030 !).

Grand beau temps pour découvrir l'abbaye de Romainmôtier, les villes de Biemme, Büren (barrage et canal), Sturs, Aarau, Soleure, Konstanz en Allemagne, Bâle, l'antiquité préhistorique avec le Laténium à Neuchatel, et romaine à Augst, l'histoire des Habsbourg (Habs venu d'un vieux mot pour faucon ou épervier) et des conciles : de Constance et Bâle, avant Martin V, que de papes : un pirate Baldassari, des Benoit XIII, XIV !

Et présumer du futur, car du haut d'un silo du port de Bâle on devine l'empire de Novartis et que les frontières s'abolissent entre Huningue, France, le canton Bâle-campagne et l'Allemagne, et si le trajet Bâle-Budapest s'accomplit en 12 jours et 74 écluses, il peut s'alléger. Cependant, des conférences en salle et peu de visites d'ouvrages, peu aussi de fromages et de spécialités suisses, mais chaque jour nous fîmes accompagnés d'intervenants et de guides passionnés.

Nous remercions surtout Mme de MORSIER et son mari, Mme MISSLIN, pour leurs attentions : taxis pour éviter les volées d'escaliers, massépains bâlois et vins à Rolle. L'Alliance des Rhodaniens et les Amis de l'Université créent de beaux voyages !

M-C MORAT

LA DURANCE ET LA CRAU

180 - 114.

Quelle est la relation entre ces deux chiffres ? La Durance et la quantité d'eau qu'elle est obligée de céder. 180 m³/sec. : total de son débit moyen estimé. 114 m³/sec. : le débit d'eau prélevé pour les besoins de l'électricité et de l'irrigation.

Les 17 et 18 octobre, le groupe A.D.R. -PROMOFLUVIA en visite dans la région Durance-Crau-étang de Berre a donc vu comment la Durance est cette généreuse donatrice à la région Crau et vient perfidement se mélanger à la lagune étang de Berre.

Le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance est l'interlocuteur unique des utilisateurs de l'eau de la Durance et le responsable de l'aménagement de la vallée, avec une lourde tâche :

- « favoriser la solidarité de bassin auprès de tous les acteurs,
- « satisfaire les usages, tout en préservant la qualité patrimoniale,
- « rechercher un nouvel équilibre morphologique du lit (car bien entendu les prélèvements ont amené des changements, irréversibles ?)
- « gérer l'espace alluvial en conciliant les usages et la préservation de la ressource,
- « améliorer la sécurité des populations en réduisant le risque « inondation »,
- « protéger et mettre en valeur les milieux naturels et les paysages,
- « développer l'image patrimoniale de la Durance auprès des populations.

Le Syndicat (Région PACA, + 4 départements : Vaucluse, Bouches du Rhône, Alpes de Haute Provence et Hautes Alpes + 78 communes et communautés de communes) s'est adjoint les services du Comité de Rivière (80 personnes responsables et acteurs pour la Durance) pour suivre l'application du contrat de rivière et ses programmes d'action dans le cadre de la mission ci-dessus. Lui incombe donc de s'occuper des graviers, des limons, de l'espace alluvial, des risques d'inondation, de la qualité des eaux, des milieux aquatiques, des sites naturels, des usages, des paysages, et de suivre la mise en œuvre des actions décidées.

MERCI à M. Daniel CONTE, Président, et M. Henri PIGNOLI, directeur du S.M.A.V.D., de la clarté de leurs explications pour faire appréhender toute cette complexité qui va être vue sur le terrain.

L'étang de Berre, lagune alimentée par la mer et par une rivière, l'Arc, reçoit aussi de l'eau de la Durance par l'intermédiaire du canal d'EDF, qui turbine cette eau à la centrale de St Chamas. Ainsi se trouvent maintenant amenés dans l'étang 82 millions de m³ d'eau par semaine, et la quantité de limons est réduite à 60 000 t./an après un arrêt de la Cour de Justice Européenne du 7 octobre 2004. Manque à gagner pour EDF qui n'a plus à turbiner la quantité initialement prévue et rejette vers la Durance les excédents transportés par son canal. Ces mesures suffiront-elles à réhabiliter le milieu lagunaire ? Une commission internationale d'experts se prononcera à la fin de cette année. M. Bernard PICON, Directeur du GIPREB, est sceptique ...

MERCI à lui de nous avoir aussi montré l'efficacité de son Groupement qui veille à la sauvegarde des sites, de la flore et de la faune, et à la rénovation des capacités touristiques de l'Etang.

La CRAU, aussi passionné que M. Louis ARLOT pour en parler : impossible. Crau sèche, Crau humide, il connaît tout. Et de l'une à l'autre, il explique déversait ses galets et d'être captée par un

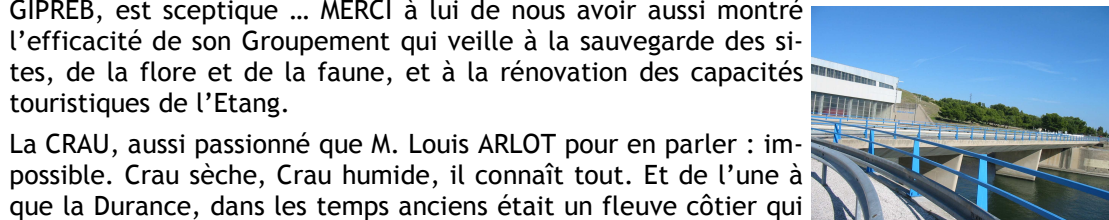
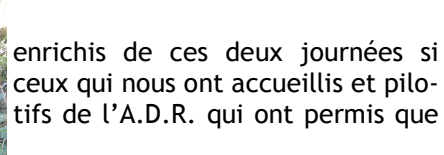
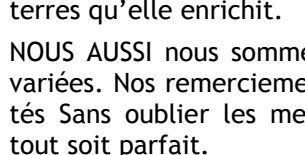
La Crau sèche a pourtant été habitée, et les vestiges de bergeries romaines, avec leurs alignements de pierres, en témoignent, mais sans « Othello » pour nous les montrer. nous n'en aurions rien deviné.

La Crau humide doit à l'irrigation sa prospérité et la renommée du foin « A.O.C. » qu'elle produit. Mais cela ne va pas sans une gestion rigoureuse de l'eau par les canaux dont l'idée remonte au XVII^{ème} siècle, dont certains encore en usage. Ceux des Romains n'ont laissé que des vestiges. Ce foin « A.O.C. » est exporté pour aller nourrir les étalons et juments sélectionnés dans les Emirats. Qui l'eût cru ?

C'est à partir du Canal EDF, dont M. Dominique ROUX nous a expliqué le système de répartition entre les différents usages de l'eau, qu'est faite l'attribution, l'eau passant d'un grand canal collectif

à un petit canal particulier pour être répandue, avec son limon mais sans ses cailloux sur les terres qu'elle enrichit.

NOUS AUSSI nous sommes revenus enrichis de ces deux journées si variées. Nos remerciements vont à ceux qui nous ont accueillis et pilotés Sans oublier les membres actifs de l'A.D.R. qui ont permis que tout soit parfait.



H. Brossard

alliance-des-rhodaniens.com : comment ça marche ?

À partir d'une page d'accueil, se déroulent les informations destinées à faire connaître les actions et les activités de l'A.D.R :

les réalisations, qui sont présentées à deux niveaux pour en savoir plus,
le programme d'activités, à deux niveaux aussi pour les programmes définitifs et les inscriptions correspondantes,
l'Echo Rhodanien, avec les sommaires des principales informations, depuis le n° 0,
les publications - celles qui ont été recommandées par l'A.D.R..

Puis est proposé un bulletin d'adhésion et le contact direct avec l'adresse courriel.

En page d'accueil, avec le lien correspondant, apparaissent les logos de nos sponsors, qui financent la réalisation du site : C.F.T. (Compagnie Fluviale de Transport), Scite-Plaisance, C.N.R., C.C.I. Drôme.

A la fin de la page présentant les réalisations, sont données les coordonnées de nos partenaires.

A signaler que le dernier Echo Rhodanien est mis en ligne, accessible pour les seuls adhérents de l'association à partir d'un mot de passe qui leur sera confié - et que cette mise en ligne pourra être source d'économies en évitant un envoi postal ... à condition de connaître les adresses courriel de nos adhérents. **C'est donc une demande instante auprès de tous les abonnés Internet que de bien vouloir communiquer leurs données. MERCI.**

Une affaire qui marche,

Expression souvent reprise par notre Président, mais qui s'applique parfaitement au partenariat mis en place avec l'association PROMOFLUVIA. Cette démarche a été engagée à la fin de 2007 et s'est progressivement organisée.

Partage des locaux : évident, nous sommes voisins - et malheureusement soumis à la même incertitude quant à notre hébergement, qui devrait encore une fois être déplacé avant l'été. Ceci nous amène à soutenir la démarche de PROMOFLUVIA pour agrandir sa compétence dans la formation des équipages en étant candidate à la gestion d'un simulateur de pilotage des grands convois fluviaux (sur le besoin de recrutement professionnel des navigants, voir l'Echo Rhodanien n°29, juin 2007). A côté des installations pédagogiques, il y aurait place pour un bureau A.D.R. et son stockage d'archives et de matériel d'exposition.

Répartition des thèmes suivant les compétences associatives : plutôt pour PROMOFLUVIA la formation, la technique et la promotion du transport fluvial. Et plutôt pour A.D.R. les voyages d'études et les conférences à thèmes culturels.

Ceci n'empêche pas la participation réciproque aux manifestations organisées par l'un ou l'autre des partenaires. Ainsi étaient nombreux les adhérents de l'A.D.R. au « 5 à 7 » de PROMOFLUVIA sur le thème de la création de navettes fluviales dans Lyon. Et leur participation a été passionnée à plusieurs titres : garder une vie sur la rivière, les techniques de construction des bateaux, les distances et les points d'escale en ville et dans le Grand Lyon, en divergeant quelque peu du sujet avec l'évocation du transport des déchets ménagers (l'A.D.R. connaît le sujet depuis un certain voyage sur le convoi poussé qui les achemine à l'aval de Genève :).

On avait bien noté aussi la présence du Président de PROMOFLUVIA, Jean-François GROS, à l'assemblée générale de Rolle, gage d'une bonne entente à maintenir. Les deux associations sont également membres de la « Coordination des Associations Lyonnaises pour des voies d'eau de qualité ».

Le mot du Trésorier :

Bonne année pour tous, Chers Amis Adhérents, et bonne santé pour vous et tous les vôtres.

En plus de ces vœux traditionnels, je joins des souhaits pour les ressources de notre Association. Si ses activités permettent un peu d'optimisme, il n'en reste pas moins que c'est d'abord sur ses adhérents qu'elle compte pour assurer le fonds de son activité : frais de fonctionnement, publication de l'Echo Rhodanien, paiement du loyer de son local etc ...

Pour renouveler votre adhésion et faire adhérer vos amis, il y a internet et le bulletin que l'on trouve sur le site *alliance-des-rhodaniens.com*, ou le bulletin « papier » habituel, sans omettre de joindre son chèque. D'avance MERCI.



IN MEMORIAM

Nous connaissions tous sa générosité, son impétuosité, son engagement pour la cause du Rhône, des Rhodaniens, de leur histoire, à commencer par celle de son Pont. Le 19 octobre, Mireille TALON-BASSET a laissé derrière elle des amis qui garderont son souvenir.

UN CALENDRIER POUR CEUX QUE LE FLEUVE INTERESSE : des « cafés-débats » organisés à la Maison de la Confluence, 102, cours Charlemagne - 69002 LYON,

Judi 11 février : *L'art et le fleuve, quelle expression artistique en bordure de fleuve ?*
modérateur : Jean-Paul Dumontier, architecte urbaniste.

Judi 11 mars : *L'art et le fleuve, quelle architecture pour les quartiers riverains des fleuves ?*
modérateur : Jean-Paul Dumontier, architecte urbaniste.

Judi 8 avril : *des bateaux-mouches aux navettes fluviales électriques - quels sont les atouts du transport fluvial urbain ?*
modérateur : Jean-Paul Dumontier, architecte urbaniste.

Contact : Pérégrinalyon : 04 78 27 64 47 / dominique.rey@orange.fr

PROGRAMME PREVISIONNEL d'ACTIVITES :

- **Vendredi 19 mars 2010, à TAIN L'HERMITAGE, à 18 h.** - Office de tourisme, place de l'Eglise - conférence de Denys TURRIER, auteur du roman « Dans la lueur du fleuve roi », la vie batelière d'un équipage du Rhône en 1789 : données historiques et genèse d'un roman.
- **Samedi 10 avril 2010**, ballade ethno-historique sur le Rhône entre Yenne et Briord, sous la conduite d'André JULLIARD, Ethnologue au C.N.R.S.
- **Samedi 24 avril 2010**, croisière commentée « Le Côtes du Rhône au fil du Rhône ». Embarquez entre VIENNE et CHAVANAY. Laissez-vous conter CHAVANAY à pied ainsi que son nectar. Découvrez ou redécouvrez l'un des principaux ports de plaisance du Rhône, aux ROCHES-DE-CONDRIEU, avec ses projets de développement présentés par ses responsables.
- **Début juillet**, sous la maîtrise d'œuvre de PROMOFLUVIA : voyage d'étude autour du port de Sète et du canal du Rhône à Sète.

UN RHODANIEN MIS A L'HONNEUR

Notre Administrateur, Maire de la Commune de CHAVANAY, qui a beaucoup œuvré pour sa commune mais aussi pour garder la mémoire des relations de sa ville avec le Rhône et attirer vers son territoire les touristes et amateurs de bons crus, a vu son dévouement et son engagement justement reconnus. Une sympathique manifestation, le 7 Novembre, était organisée pour son élévation au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur.

L'Alliance Des Rhodaniens est très fière de le compter parmi ses adhérents de longue date et membres de son Conseil d'Administration.

Nous joignons nos chaleureuses félicitations à toutes celles dont Edouard ROCHE a déjà été l'objet.

Contacts

Président : Michel RAFFIN - Vice-président : Patrick BLONDET

Secrétaire Général : Louis CARPIN - Trésorier Général : Georges BLANC

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

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

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

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

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

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

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

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