



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

Les fleuves font bouillonner l'ordre du jour.

Qu'il s'agisse du voyage sur le Rhin co-organisé avec Promoflavia en juin 2014, dont les retombées se poursuivent dans cette édition, de la conférence de « Confluence des Savoirs » programmée le 3 mars dernier (« Le Rhône, ce taureau furieux »), ou bien encore du prochain voyage sur la Loire et ses canaux, trois occasions sont offertes de mesurer la force d'attraction que le fleuve a de tout temps exercé sur les hommes, leur organisation, leurs échanges et leur culture.

Toujours artère vitale de l'Allemagne du XXI^{ème} siècle, le Rhin raconté par Georges BISCHOFF était quant à lui et malgré ses sautes d'humeur le nerf du Saint Empire romain germanique, avec des villes « filles du Rhin ». Que de dynamisme et de trésors artistiques accumulés !

Le Rhône a un régime hydrologique si impétueux qu'il a fallu déployer des trésors d'ingéniosité pour le naviguer depuis le Néolithique — et avec quel succès ! — pour en faire un axe majeur de civilisation, depuis la « Mare Nostrum » des Romains. Notre fleuve fut à l'origine de maintes innovations développées en Europe ou dans le monde, ... mais pas toujours immédiatement sur place !

Plus à l'Ouest, la Loire avec ses filets d'eau entre les bancs de sable ou avec ses crues, n'était guère plus hospitalière. On s'ingénia pourtant, là encore, à la parcourir ; Vauban la qualifiant même de « meilleure partie du commerce de France ». Et c'est pour la relier à la Seine qu'on ouvrit en 1642 le premier canal français à bief de partage : le canal de Briare . Nous le découvrirons début juin.

La (re)découverte de l'histoire et de l'héritage patrimonial des grands axes fluviaux s'avère donc déterminante dans la construction de l'avenir de nos Régions. L'Alliance des Rhodaniens entend bien y contribuer !

Michel RAFFIN

Printemps 2015 - n° 47

Sommaire

- Page 1 ➤ Le mot du Président.
- Page 2 ➤ Petite histoire de la navigation dans le bassin de la Loire.
- Page 3 ➤ Petite histoire (suite).
 - Le Rhin de Bâle à Coblenz : voyage d'étude de 2014.
- Pages 4 & 5
 - Le Rhin... : Au jardin et au cœur de l'Europe.
- Page 6 ➤ Petite histoire de la navigation dans le bassin de la Loire (suite et fin).
- Page 7 ➤ Le Rhône, ce taureau furieux.
- Page 8 ➤ Programme prévisionnel d'activités.
 - Photocopieuse à vendre.
 - Votre conseil d'administration.
 - Contacts.

www.alliance-des-rhodaniens.com

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



PETITE HISTOIRE DE LA NAVIGATION DANS LE BASSIN DE LA LOIRE

En observant les bancs de sable sans cesse changeants de la Loire, ses minces filets d'eau à l'étiage et ses crues parfois catastrophiques, on se demande si navigation fut jamais pratiquée sur ce fleuve.

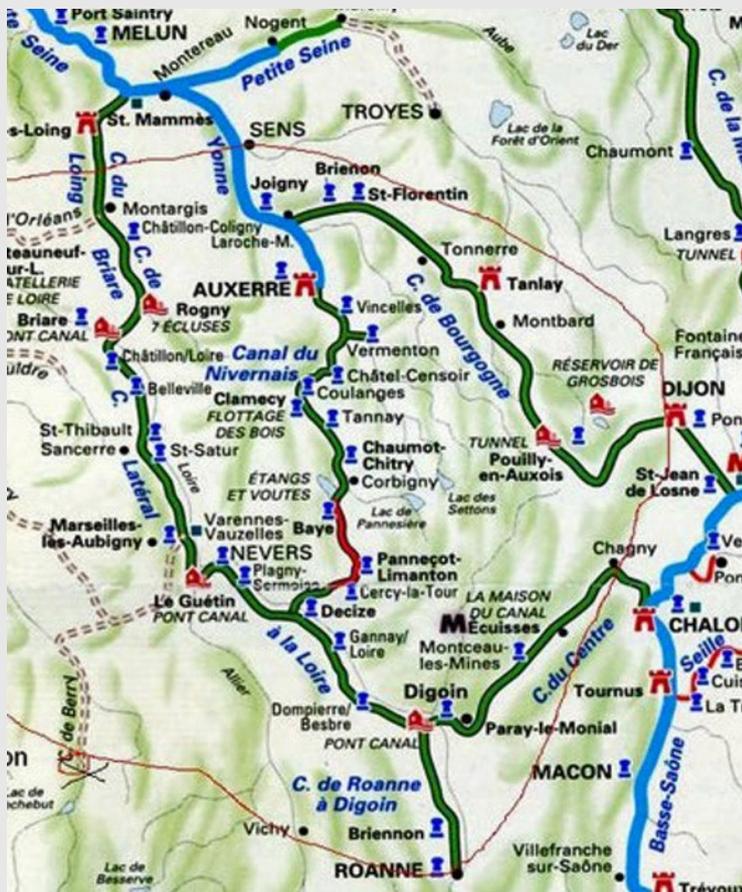
Et pourtant, de l'Antiquité à la Révolution industrielle, on ne se posait pas la question tant le roulage par des chemins boueux et truffés de péages était peu attractif. Vauban estimait que la Loire faisait « la meilleure partie du commerce de France » depuis la rupture de charge de Roanne. Les affluents — Allier, Cher, Vienne, Mayenne, Sarthe, Loir — étaient également utilisés.

« Entrons en bateau ! » pour connaître les réalités d'un fleuve dont l'enfoncement était inférieur à 50 cm durant 112 jours par an et où la crue survenait 108 jours par an : ceci laissant 141 jours d'eaux « marchandes ».

A l'aval d'Orléans, le tracé assez rectiligne dans l'axe des vents d'Ouest incitait à utiliser la voile pour la remonte : c'était plus simple que sur la Seine dont les méandres imposaient le halage avec 50 changements de rive. Des « équipes » de trois à six bateaux à fond plat et à voile carrée, enfonçant 65 cm en charge en moyenne, remontaient à la file, reliés par des madriers, franchissant « à la volée » l'arche batelière des ponts, dans une manœuvre fort périlleuse. A l'amont d'Orléans appelé « Pays Haut », le vent ne permettant plus la voile vers le Sud et les chevaux étant très difficiles à utiliser à cause du sable et des changements de rive, seule demeurait la solution du halage à col d'homme, à la « bricole » ... Un convoi nécessitait plusieurs dizaines de haleurs : il est vrai beaucoup moins que sur le Rhône où ils se comptaient en centaines jusqu'à la fin du XV^{ème} siècle. La crainte majeure était l'engravement, imposant un « séjour » forcé de plusieurs jours ou semaines sur un banc de sable : il fallut ainsi parfois six mois pour remonter le sel de Nantes à Digoin !

La descente ou « baisse » n'était pas moins difficile du fait du changement de chenal qu'il fallait baliser sans cesse avec des bâtons de marine, les bateliers étant ainsi souvent surnommés « traîne-bâtons ». Les conflits d'usage ne manquaient pas avec les meuniers et leurs moulins flottants.

On transportait de tout sur la Loire et ses affluents, surtout après l'ouverture de Loire en Seine vers Paris au XVII^{ème} siècle : vins du Blésois, de l'Orléanais et de Bourgogne - pierres pour construire, notamment les superbes châteaux - bois du Morvan flottés en « eschargeaux » ou descendus sur des sapines démontées (« déchirées ») à l'aval - blé parfois, proie des émeutiers de la faim - sel soumis à la gabelle et donc objet de contrebande - poisson, voire huîtres pas toujours très fraîches - faïence de Nevers - charbon de Saint-Etienne après les déroctages du lit du fleuve par la Compagnie de La Gardette dans le défilé de Villerest. Les voyageurs utilisaient aussi la toue cabanée emportant 6 à 20 personnes, en descente surtout (« à la baisse ») de Roanne à Nantes.



De Loire en Seine et de Loire en Saône

Aménagements des canaux de Briare, d'Orléans et du Loing

C'est entre Loire et Seine, en 1642, soit 40 ans avant le canal du Midi, que s'ouvrit avec le canal de Briare, le premier canal français à bief de partage. En 1604, la France est ruinée par les guerres de religion ; Henri IV et Sully veulent approvisionner Paris par un canal à aménager qu'ils mettent en adjudication, au départ de Briare, un bourg de 600 habitants à l'époque. Hugues Cosnier l'emporte. Il prévoit une échelle d'écluses à Rogny et adapte le projet initial pour en améliorer l'alimentation en eau, en aménageant des « rigoles » depuis des étangs et en empruntant le lit du Loing. Il s'oppose à des propriétaires de terrains (ex-duc de Châtillon) ou aux bourgeois de Gien qui veulent conserver leurs privilèges sur le port ; avec le soutien royal, il parvient cependant à réaliser les deux tiers de la « route de la Loire en Seine ».

Mais l'assassinat de Henri IV en 1610 met en panne le chantier. H. Cosnier étant décédé en 1629, il faut attendre 1635 pour que G. Boucherou, receveur des aides et tailles, intéressé par le commerce de bois, reprenne l'ouvrage, dont il obtient le fief seigneurial avec droit de justice, à la tête d'une société en nom collectif, la « Compagnie des seigneurs du canal de Loire en Seine ». C'est ainsi que le canal de Briare est ouvert en 1642.

>>>>

>>>> La remonte de Loire d'Orléans à Briare est cependant difficile, et le duc d'Orléans reprend à son compte un projet de 1676 pour exploiter les forêts et écouler les bois vers le marché parisien ; d'où sa décision de creuser un nouveau canal dit « d'Orléans », ouvert en 1692, qui raccourcit le trajet Nantes-Paris.

Plus tard, en 1720, le Régent fait creuser le canal du Loing, prémices des canaux latéraux français.

Canal du Centre, de DIGOIN à CHALON

Conçu pour relier la Saône et la Loire par le sillon houiller drainé par la Dheune et la Bourbince, il avait déjà été imaginé sous François 1^{er}. Mais ce sont les Etats de Bourgogne qui le prennent à leur charge en 1783 et en confient la réalisation à l'ingénieur Emiland-Marie Gauthey. Le canal franchit le seuil de Longpendu près de Montchanin ; il est ouvert en 1794 et passe au gabarit Freycinet en 1885 pour être un instrument de développement de l'industrie locale, sur l'exploitation houillère notamment. Les réservoirs d'alimentation en eau furent agrandis et développés au fil du temps pour assurer une navigation pérenne.

Mais aujourd'hui, faute d'entretien, ceci semble remis en cause. Ainsi, en 2014, après un été fort pluvieux, le canal a-t-il été fermé « pour cause de sécheresse » ! Pourtant, il rend encore service pour la plaisance et pourrait être utilisé davantage pour le fret.

>>>> suite page 6

LE RHIN DE BALE A COBLENCE :

Voyage d'étude organisé par l'Alliance des Rhodaniens et Promofluvia

Conformément aux principes habituels, l'entreprise répondait à un **double objectif** en alliant considérations économiques et techniques d'une part, touristiques et culturelles d'autre part. Il s'agissait en effet de :

- favoriser les échanges de connaissances entre les acteurs économiques de Rhône - Saône et du bassin rhénan ;
- faire découvrir la vallée du Rhin entre Bâle et Coblenche.

Le trajet comportait cinq grandes étapes :

- de **Lyon à Bâle** par le seuil de Valdieu, ligne de partage des eaux entre Rhône et Rhin ;
- de **Bâle à Rastatt** par le barrage de Kembs, le site portuaire d'Ottmarsheim et les écluses de Gamsheim où fut brillamment présenté le CARING (Centre d'Alerte Rhénan d'Informations Nautiques de Gamsheim) par M. Roberjot, son directeur ;
- de **Rastatt à Rudesheim**, avec une impressionnante visite en car du grand port rhénan de Mannheim puis arrêts à Speyer (Spire) et Mainz (Mayence) ;
- **Rudesheim et la Trouée Héroïque**, avec croisière « romantique » jusqu'à Boppard, à travers châteaux, tours de guet, vignobles du Rheingau et, bien sûr, la Lorelei ;
- de **Rudesheim à Lyon**, via Worms et les souvenirs de Luther et de la Diète, via également Strasbourg avec la participation de Georges Bischoff et une visite exclusive de la cathédrale avant une croisière sur l'III.

Ce voyage, auquel participaient 48 personnes, a fait l'objet d'un premier compte rendu dans le numéro 46. Il a ensuite donné lieu à une large restitution au cours d'une soirée amicale à laquelle tous les adhérents étaient conviés. Ceci se passait le 11 décembre dernier au siège de nos associations, et ce fut l'occasion de la distribution d'une brochure de 40 pages relatant le voyage, ainsi que d'une intervention remarquée de Georges BISCHOFF, à laquelle sont consacrées les deux pages suivantes.

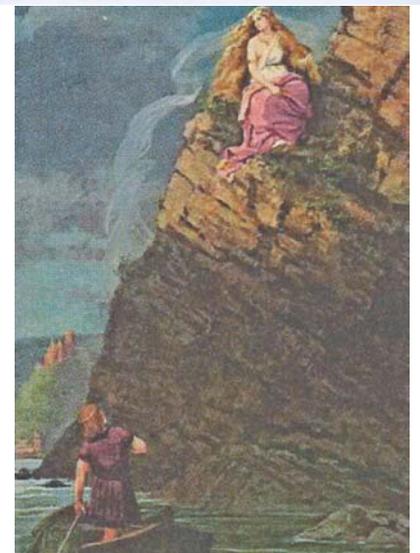


Promofluvia et ADR, 1 bis rue de Dole, Port de Lyon Édouard Herriot, 69007 LYON, Décembre 2014

LA LORELEI, inspiratrice de Heine, Nerval, Apollinaire,...

*Ich glaube, die Wellen verschlingen
Am Ende Schiffer und Kahn ;
Und das hat mit Ihrem Singen
Die Lorelei getan.*

*Je crois que les vagues ont finalement
Englouti le batelier et sa barque
Et c'est la Lorelei, avec son chant fatal,
Qui aura fait tout ce mal.*
Heinrich HEINE



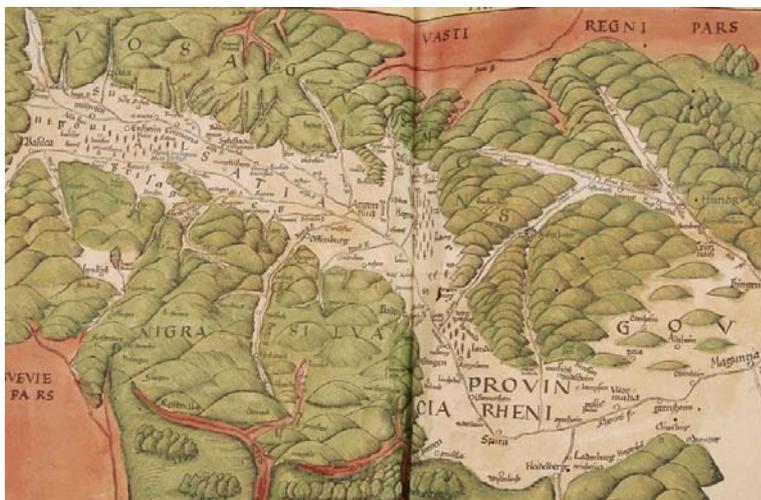
Le Rhin de Bâle à Coblenche :

Le Rhin, au jardin et au cœur de l'Europe

par Georges BISCHOFF, professeur d'histoire à l'Université de Strasbourg

« Entre Bingen et Bâle, c'est le jardin ou le cœur de l'Europe, avec sa clôture formée de deux ensembles de montagnes et de vallées, la Forêt Noire et l'Odenwald — qui est une forêt — et la Lorraine [c'est-à-dire les Vosges] avec le plateau lorrain ».

Cette définition due à un contemporain – anonyme – d'Erasmus et de Léonard de Vinci dans les premières années du XVI^e siècle rend parfaitement compte de l'importance du Rhin en amont de la « Trouée Héroïque » : la circulation des hommes et des marchandises s'inscrit dans une nature généreuse au carrefour de toutes les routes. Cette grande région, qui se partage entre le cours supérieur du fleuve, en aval du Lac de Constance, et son cours moyen, jusqu'au confluent de la Moselle, à Coblenche, était considérée depuis le XII^e siècle comme la « *maxima vis regni* », c'est-à-dire le nerf du Saint Empire romain-germanique alors à son apogée. De là des enjeux économiques, politiques et militaires à l'échelle du continent, des convoitises et des conflits qui ont conduit le royaume de France à se doter d'une façade rhénane, au cours du XVII^e siècle, lorsque l'Alsace a été conquise par Louis XIV, et un flot incessant de richesses du Moyen-Age à l'époque contemporaine.



Le Rhin entre Bâle et Mayence. Carte de Martin Waldseemüller

La formule « cœur de l'Europe » a du sens : le fleuve est navigable de Bâle aux Pays-Bas : c'est le « tapis roulant » par lequel les opulents vignobles d'Alsace, du Palatinat ou des vallées adjacentes de la Moselle et du Neckar déversent leur production jusqu'aux pays de la Mer du Nord et de la Baltique : on boit leur vin en Angleterre, en Ecosse, en Scandinavie et dans les villes de la Hanse. En retour, c'est par milliers de tonneaux que les harengs remontent le Rhin et ses affluents, croisant les chargements de blé, de légumes secs, de produits manufacturés de toutes sortes, ou les trains de bois d'œuvre qui approvisionnent les différentes étapes de son cours. La navigation rhénane donne lieu à la concurrence des corporations de bateliers, comme celle de Strasbourg qui prétend au monopole jusqu'à Mayence — ou même Francfort qui est la plaque tournante des échanges au long cours du fait de sa position sur le Main, donnant accès à la Franconie et, de là, par Nuremberg, à l'est du continent. Les villes portuaires sont les « filles du Rhin », suivant l'expression de Lucien Febvre. Elles s'efforcent d'aménager leurs berges, à l'exemple de Strasbourg, reliée au lit du fleuve par le canal du Rheingiessen et dotée d'un véritable « hub », l'ancienne douane, aménagée en 1356 au terminal de la voie routière, et dotée de deux grues à cage d'écureuil qui vont rester en service jusqu'au Second Empire. Le transbordement de barques plus légères arrivées par des affluents comme l'Ille, la Bruche ou, sur la rive droite, par la Kinzig, complète le trafic terrestre.

La deuxième caractéristique de ce nœud de communications tient à sa commodité-même. Jusqu'aux travaux de régularisation accomplis entre 1842 et 1876 sur le projet de l'ingénieur Tulla, le Rhin est demeuré un animal sauvage difficile à apprivoiser. Les bateliers avaient appris à s'accommoder de ses sautes d'humeur, de même que les pêcheurs ou les villageois des deux rives qui savaient comment le traverser en toute saison, sur des bacs, sur d'autres embarcations, ou même à gué. La construction de ponts a été l'occasion de capter les itinéraires les plus rapides : Bâle a été la première, en 1225, suivie par Brisach, vers 1278 ; en construisant sa « lange Brücke » en 1388, Strasbourg s'est dotée d'une infrastructure sans équivalent en aval jusqu'au XIX^e siècle : un ouvrage d'art dont la longueur a pu varier entre 700 et 1400 m, avec des sections formées de bateaux, d'autres reposant sur des piles en bois et, bien entendu, les postes de contrôle et un péage fructueux. Toute l'histoire ultérieure de la ville si bien nommée à partir des mots — *Strasse* = la route et *Burg* = le point fortifié — qui avaient remplacé depuis le Haut Moyen-Age l'appellation celtique Argentorate, issue de la racine *Argen* = la rivière, et d'un suffixe signifiant sa position défensive, est déterminée par cette nouveauté géopolitique.

Quand Louis XIV s'empare de Strasbourg en 1681, sa première décision consiste à y élever une puissante citadelle dessinée par Vauban. Désormais « *La Gaule est fermée aux Germains* », comme l'annonce le slogan « *Clausa Germanis Gallia* ». L'absence de passage à sec au nord de Strasbourg a été partiellement compensée par l'existence d'un pont sur le Main à Francfort (1222) et, surtout, par le franchissement de la Moselle peu avant sa confluence avec le Rhin, en 1342, à l'initiative de l'archevêque Baudouin de Trèves : restaurée à plusieurs reprises, la Balduinbrücke de Coblenche a gardé son aspect médiéval, ce qui n'a pas été le cas du Pont de Kehl, à Strasbourg, ou de celui de Brisach. Le pont romain de Mayence n'avait pas survécu à la chute de l'Empire, malgré une tentative de reconstruction sous Charlemagne.

Dans la Trouée Héroïque, du fait du courant, la traversée est restée longtemps périlleuse ; la légende rapporte que l'ermite Saint Goar exerçait le métier de passeur et obligeait ses passagers à se convertir au christianisme sous peine d'être jetés dans le fleuve.

La batellerie et le trafic routier ont laissé une empreinte très profonde sur le paysage du Rhin entre Bâle et le débouché de la trouée de Bingen. Les rivalités politiques sont à l'origine d'une surabondance de châteaux conçus comme autant de tours de contrôle ou de postes de garde. Le célèbre Pflazgrafenstein érigé sur une île en face de Kaub dans le deuxième quart du XIV^e siècle est la meilleure illustration de cette concurrence, qui se traduit par 37 péages entre l'Alsace et le delta du fleuve, au lieu d'une demi-douzaine à la fin du XII^e siècle.



A l'extinction des Hohenstaufen, en 1250, l'autorité impériale a dû céder le terrain aux princes, aux seigneurs et aux villes, qui dessinent une marqueterie de territoires dont les châteaux-forts sont le signe le plus visible. Au départ, les dix évêques dont les cathédrales s'égrènent entre Coire et Utrecht sont les maîtres de leurs villes et de leur arrière-pays : les archevêques de Trèves et de Mayence sont, avec leur collègue de Cologne, les trois princes électeurs ecclésiastiques de l'Empire, et, à ce titre, les plus prestigieux des prélats. Le premier manifeste sa puissance à travers sa résidence d'Ehrenbreitstein, au-dessus de Coblenche, tandis que le second s'est établi à Aschaffenburg, après l'émancipation des Mayençais, devenus citoyens d'une ville libre. A Bâle, Strasbourg, Spire et Worms, le pouvoir épiscopal est en butte à la révolte des habitants, qui conquièrent une large auto-

nomie : Strasbourg devient une république indépendante à partir de 1262, ce qui n'empêche pas les évêques de conserver une grande partie de leur patrimoine rural et d'afficher leur prééminence. Le morcellement se poursuit avec l'apparition de dizaines de seigneuries laïques, qui s'incarnent dans d'impressionnants donjons comme celui de Katzenelnbogen ou le Rheinfels, les châteaux alsaciens de Lichtenberg ou de Ribeauvillé, ou ceux des margraves de Bade. Enfin, un quatrième prince électeur rhénan, le comte palatin du Rhin, de la famille des Wittelsbach, tire son épingle du jeu en organisant un véritable Etat à cheval sur le fleuve, établissant sa capitale à Heidelberg : c'est le principal bénéficiaire de péages du fleuve.

Les activités liées au Rhin et à ses richesses ont fait naître un milieu très particulier : **des campagnes denses, des réseaux de communications serrés** et, surtout, **une constellation de villes dynamiques**, qui sont tout à la fois des centres économiques et des hauts lieux de l'intelligence. L'étiquette allemande de « Pfaffengasse », rue des curés, donne la mesure de la vigueur des institutions d'Eglise – cathédrales, monastères, hôpitaux, écoles et universités – qui fleurissent le long du fleuve et profitent du brassage des hommes et des idées.



Entre le XII^e et le XVI^e siècle, ce bouillonnement produit des trésors artistiques incomparables, cinq cathédrales, et notamment celle de Strasbourg, considérée comme le chef-d'œuvre de l'art gothique, des milliers d'images, de manuscrits puis de livres imprimés — Gutenberg met au point à Mayence —, des expériences spirituelles (Hildegarde de Bingen, la mystique rhénane, la réforme protestante) et des aventures intellectuelles de tout premier plan (le concile de Bâle de 1431 à 1448, l'humanisme, Erasme et les siens). La culture latine du clergé, l'existence de communautés juives, et les allées et venues de voyageurs, de marchands et de soldats contribuent à un métissage.

Ces mouvements s'essouffent à l'époque moderne, mais **le Rhin reste** un axe majeur de l'Allemagne avant de redevenir, après la Seconde Guerre mondiale, **le grand fleuve de l'Europe**.

Dans l'intervalle, au XIX^e siècle, s'il avait cessé d'en être le « cœur » évoqué plus haut, il n'en était pas moins resté son « jardin ». En effet, c'est, avec l'essor du tourisme, et notamment le « grand tour » qui mène les Anglais désœuvrés en Suisse et en Italie, **qu'il acquiert une dimension touristique lui valant d'être classé « Patrimoine mondial de l'Humanité » dans son tronçon « romantique » des abords de la Lorelei**. Cette découverte s'accompagne d'un engouement médiatique inconnu jusqu'alors : on édite des guides touristiques, dont le plus célèbre fait la fortune de l'éditeur K. Baedeker en 1835, et l'on publie des récits de voyage comme *le Rhin* de Victor Hugo (1842), ou celui d'Alexandre Dumas, et toute une littérature pittoresque comme les *Contes des bords du Rhin* d'Erckmann-Chatrion (1862). C'est alors qu'on procède à la restauration des châteaux-forts dont le modèle est le Stolzenfels, résidence du roi de Prusse. **Le Rhin des touristes est en place.**

Georges BISCHOFF

Canal du Nivernais, de Saint-Léger-des-Vignes à Auxerre

L'objectif initial n'était pas une liaison entre Loire et Seine mais un ouvrage permettant de relier le Bazois au réseau de flottage vers Paris : depuis le XVI^{ème} siècle, le bois de chauffage pour les Parisiens constituait en effet la richesse du Morvan. Il était acheminé par l'Yonne dans le bassin de la Seine (ordonnance de 1672) ; quelque 500 floteurs en vivent près de CLAMECY. Au début du XVII^{ème} siècle, la disette de bois à brûler oriente les marchands vers le versant Loire. Des



écluses sont donc décidées en 1786, peu avant la Révolution, pour monter le bois jusqu'à la ligne de partage des eaux, à La Collancelle où le dénivelé est réduit par le creusement d'une tranchée et de trois tunnels dans la roche (*photo*).

Une fois le chantier commencé, il est décidé de ne pas se contenter d'une rigole de flottage mais de réaliser un canal de navigation. Révolution et guerres napoléoniennes, problèmes de financement, heurts entre navigation et flottage pour concilier l'utilisation de l'Yonne par les bateaux et les trains de bois ou le flottage à bûches perdues, entre Auxerre et Clamecy, accidents de chantier,... retardent les travaux.

Le canal est cependant ouvert en 1834 de Decize à Clamecy, puis jusqu'à Auxerre en 1841, sur 174 km. Mais, né pour le transport du bois, il était peu compatible avec le flottage : la navigation dans Clamecy et à l'aval était délicate à cause des crues artificielles nécessaires au transport des bûches par les Compagnons de Rivière conducteurs des trains de bois.

En 1880, les marinières sont les maîtres de la rivière et les floteurs chargent désormais les bateaux à Clamecy ; quelques semaines par an étaient néanmoins réservées à un « Petit Flot » à bûches perdues et à un « Grand Flot », jusqu'à leur disparition dans les années 1920.



Canal du Nivernais : train de bois comme au temps du flottage

Peu après, en 1939, c'est le trafic fluvial de marchandises qui cesse sur le canal du Nivernais, réputé beaucoup plus tard le plus beau canal touristique français, avec ses 174 km et ses 116 écluses, à gabarit inférieur à Freycinet sur la section centrale.

Canal latéral à la Loire et canal de Roanne à Digoin

Aménagés de 1822 à 1838, ils relient Briare à Roanne. Pour des raisons d'implantation physique, il fut décidé de les placer en rive gauche, ce qui impose la construction d'ouvrages spécifiques de franchissement :

- à Digoin pour relier le canal du Centre par un pont-canal achevé en 1838 (243 m de longueur) ;
- au Guetin pour franchir le confluent de l'Allier par un second pont-canal (343 m de long).
- à Briare.

A Briare, deux formules sont successivement retenues :

- de 1838 à 1896, un passage en lit de rivière entre Mantelot (Châtillon) et Les Combles à l'aide d'un cabestan assisté d'un treuil à vapeur à partir de 1880 ; la traversée était longue (deux à quatre heures) et difficile ;

- depuis 1896, un pont-canal (conception Mazoyer, piles du pont Eiffel, métallurgie Daydé-Pillé).

A noter qu'à l'amont de Roanne, la navigation sur la Loire n'existe qu'au XVIII^{ème} siècle et au début du XIX^{ème} pour le charbon stéphanois chargé à Saint-Rambert.

Michel RAFFIN

LE RHÔNE CE TAUREAU FURIEUX

MICHEL RAFFIN + CINÉ-CONCERT LE RHÔNE, DE GENÈVE À LA MER



Page de la plaquette de présentation du cycle de conférences 2014 - 2015 de Confluence des Savoirs

Le premier mardi de chaque mois à 18 heures 30, l'amphithéâtre Charles Mériex de l'Ecole Normale Supérieure de Lyon accueille une conférence associant « sur un sujet de société des intervenants de renommée nationale et internationale, l'un scientifique, l'autre artiste » (extrait de la plaquette de présentation du cycle « Confluence des Savoirs »).

Il y eut ou il y aura notamment cette année : « L'économie du bonheur » - « Le nouveau Musée des Confluences », par Bruno JACOMY, conservateur et directeur scientifique du Musée - « Mondialisation et infections », par Françoise BARRE-SINOSSI, prix Nobel de médecine 2008.

Ce mardi 3 mars, pour évoquer « Le Rhône, ce taureau furieux », l'intervenant s'appelait Michel RAFFIN et son propos était illustré par la projection en ciné-concert d'un film de Louis-Ernest FAVRE « Le Rhône de Genève à la mer » (1924) mis en musique par BAUDIME JAM et interprété par le Quatuor Debussy.

Emprunté à Jules MICHELET, le titre choisi par le conférencier montrait bien le paradoxe de ce fleuve force de la nature, « pas navigable mais navigué » qui suscita de tout temps (depuis le Néolithique) une réaction d'attraction-répulsion. Pente forte, cheminement et régime capricieux ne rebutèrent jamais les hommes dont il façonna la vie tout au long de son cours. C'est que malgré toutes ces turpitudes, la voie fluviale resta longtemps beaucoup plus sûre que la voie terrestre, au prix d'efforts considérables il est vrai : le halage « à la bricole » ne requérait pas moins de plusieurs centaines d'hommes...

Le Rhône s'intégra ainsi très tôt au réseau méditerranéen des échanges, auquel est liée l'histoire des villes qui le jalonnent : Lyon, Vienne – Saint-Romain, Beaucaire, Arles,...

A partir du XVIII^{ème} siècle avec la machine à vapeur (Marc Seguin est un Rhodanien...), **les forces de l'homme changent de nature**, et avec elles les techniques mobilisées pour dompter la Bête : c'est bien sur le Rhône qu'apparut en France le premier bateau à vapeur, en 1783. Nous entrons ensuite dans l'ère des épis Girardon, de la CNR et de l'hydro-électricité ; le Rhône passe à grand gabarit, le trafic fluvio-maritime renforce le lien avec la Méditerranée, les conteneurs revitalisent le port Edouard Herriot et les 26 paquebots de tourisme montrent le poids pris par cette activité.

Quid de l'avenir ? Remarquant que le Fleuve fut et est encore un foyer d'innovation — de la chaudière à vapeur à la technologie des écluses que maîtrise la CNR, retenue pour le doublement du canal de Panama, et au simulateur de pilotage qui devrait entrer prochainement en service à Lyon —, le conférencier regrette néanmoins une moindre aptitude au développement.

Il conviendra donc demain de **miser sur « l'économie mauve »** en se refondant sur les racines patrimoniales et en adoptant une vision Rhône – Saône franco-suisse. Pour ce faire, réhabiliter les témoins du passé, comme le toueur à Valence, les fêtes traditionnelles, poursuivre l'opération Viarhōna et développer les sports nautiques ; à cet égard, le musée des Confluences, outre que son architecture constitue un signal fort, devrait logiquement devenir une vitrine de l'existant lié au Fleuve, auquel il faut en somme conférer une nouvelle image, comme les Allemands ont su le faire en promouvant « Le Rhin romantique » (cf. l'exposé de Georges Bischoff), qui ne concerne finalement que 40 km sur plus de 1300...

Notons qu'une carte éloquent du réseau fluvial européen opportunément projetée par Michel ne manqua pas de susciter LA question dans la salle : pourquoi cet isolement du réseau Rhône – Saône face à l'ensemble homogène Nord-Europe – Rhin – Danube ? Le thème de la liaison Rhin – Rhône, cette épine dans l'échine des Rhodaniens, ne manquait évidemment pas d'être abordé une fois de plus ; la réponse ne fut pas vraiment optimiste...

Entrecoupée de la projection d'un film largement inédit sur la descente du Rhône en canoë de Genève à la mer en 1924 et mis en valeur par la musique de l'ensemble Debussy, la conférence devait impérativement obéir aux canons de la série : une heure vingt minutes, pas plus ! Nous connaissons tous le côté passionnant et intarissable de notre président lorsqu'il aborde un sujet de cette nature ; le défi était donc bien réel, mais il fut relevé, au prix peut-être d'une accélération de débit en fin de parcours, ce qui ne faisait après tout qu'illustrer celles du Rhône aux temps héroïques...

Le propos était dense, comme les applaudissements de la fin, comme l'assistance elle-même car de mémoire d'organisateur, il est rare que les quelque 500 places de l'amphithéâtre soient, comme ce mardi 3 mars, occupées (il faut dire que l'Alliance des Rhodaniens, et d'autres, avaient mobilisé).

A l'évidence, le message est passé. Mission accomplie, donc : bravo l'artiste !

Michel VILLEMEN

PROGRAMME PREVISIONNEL D'ACTIVITES

Pour mémoire, un **voyage d'étude « De Loire en Seine et de Loire en Saône »** est co-organisé avec **Profluvia du 3 au 7 juin**. Un «Cinq à Sept» spécifique sera consacré au bilan **le jeudi 2 juillet à 17 heures** au siège des deux associations, 1 bis rue de Dole Lyon^{7ème}.

L'Alliance des Rhodaniens contribuera en outre à quatre manifestations de mai à juillet :

1. La fête du port de PONT DE VAUX dimanche 3 mai 2015. Exposition Alliance des Rhodaniens sur la navigation à vapeur. Renseignements : www.port-pontdevaux.fr

2. Pardon des Mariniers de LYON, du samedi 30 mai à 14 heures au dimanche 31 mai à 19 heures, place Nautique, LYON CONFLUENCE.

3. IS Rivers, 2^{ème} conférence internationale sur les fleuves et rivières du monde : « Recherches et actions au service des fleuves et grandes rivières ».

Université Louis Lumière Lyon 2, du 23 au 26 juin 2015. Intervention prévue de Michel RAFFIN le 25 juin : « Racines et repères pour construire un fleuve durable, à partir de l'exemple rhodanien ».

Inscriptions au colloque sur le site internet www.isrivers.org. (tarifs réduits avant fin avril).

4. Fest'ivales rhodaniennes, du 4 juillet à 14 heures au 5 juillet à 19 heures, à PONT- SAINT- ES-PRIT. L'Alliance des Rhodaniens y contribue à travers une exposition sur la navigation à vapeur.

Renseignements sur la fête : M Michel TACHON 06 88 38 31 37 festivalesrhodaniennes@gmail.com



Par suite du passage à la couleur, L'Alliance des Rhodaniens vend

PHOTOCOPIEUSE PANASONIC Workio 3150, modèle professionnel noir & blanc.

- *Deux bacs chargeurs A4 et A3, agrafage automatique, fonctions imprimante, scanner, mail, fax.*
- *L'appareil a peu servi et a été régulièrement entretenu. Il est à retirer au siège de l'Alliance au Port Edouard Herriot, 1 rue de Dole, 69007 Lyon.*
- *Prix souhaité : 400 € - contact : 04 78 06 11 40*

Votre conseil d'administration

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

Contacts

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