



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

Janvier 2016 - n° 49

Sommaire

- Page 1 ➤ Le mot du Président.
- Pages 2 ➤ Contrat de plan interrégional Etat-Régions 2015 - 2020.
- Page 3 ➤ Troisième correction du Rhône.
➤ Colloque de Leuk.
- Page 4 ➤ Colloque de Leuk (suite).
- Page 5 ➤ Exposition Camargue, Archéologie et territoire.
- Pages 6 & 7 ➤ Au coeur de L'Europe fluviale et maritime.
- Page 8 ➤ . Programme prévisionnel d'activités.
. Votre conseil d'administration.
. Adhésions.
. Contacts.

L'Alliance des Rhodaniens est fondée, rappelons-le, sur la vision globale du fleuve dans l'espace comme dans le temps. Il est donc tout naturel qu'elle accorde une attention particulière au plan Rhône porté depuis 2005 en France par l'Etat et les régions concernées, et engagé désormais pour de nouvelles opérations sur la période contractuelle 2015 - 2020.

Formons le vœu qu'un nouvel élan soit retrouvé et aussi que cette période soit mise à profit pour intégrer bientôt l'action sur le Rhône suisse. Il le mérite, tant les interrelations sont fortes, comme l'a bien montré le colloque du 4 décembre 2015 organisé par « Mémoires du Rhône » au château de Leuk, en Valais. C'est de la source au delta qu'il faut appréhender les problématiques, et il faut donc revisiter aussi le delta, comme le propose le musée de l'Arles antique avec son exposition sur un bras du Rhône aujourd'hui disparu en Camargue, le Rhône d'Ulmet.

Mais comprendre les enjeux d'un tel fleuve est difficile sans mise en perspective européenne : c'est tout l'objet du voyage d'étude proposé en juin au cœur de l'Europe fluviale, sur le Rhin inférieur et dans les grands ports de Rotterdam et d'Anvers.

Puissent ces projets nous fortifier en 2016, année que je souhaite du meilleur cru pour chacune et pour chacun.

Michel Raffin

www.alliance-des-rhodaniens.com

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



Vision globale du Rhône (en France) à travers le plan Rhône-Saône :

Le contrat de plan interrégional Etat – Régions 2015 - 2020

a été signé le 30 octobre à Rochemaure

Rappelons que le « plan Rhône », désormais élargi à la Saône, constitue un projet global de développement durable du fleuve à un horizon de 20 ans signé en 2005 par l'Etat, le président du Comité de Bassin Rhône-Méditerranée et les régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur, rejoints en 2007 par les régions Bourgogne et Franche-Comté et par la CNR, puis en 2014 par EDF.

Ce « plan Rhône » a connu une première déclinaison lors de la période 2007 - 2013 avec un contrat de projet interrégional Etat-Régions dans lequel les cosignataires apportaient 438 millions € de crédits. Le second outil financier (Contrat de plan interrégional 2015 - 2020) vient d'être signé par les partenaires à hauteur de 555 millions €, permettant un effet levier pour financer avec les porteurs de projets une enveloppe de 850 millions € sur l'axe Rhône-Saône.

En complément, et adossé à ce contrat de plan, conformément au principe d'additionnalité des fonds européens, il est prévu pour la même période un programme de crédits européens Feder mobilisant 33 millions €. La région Rhône-Alpes en est l'autorité de gestion.

Quel apport par les signataires de ce contrat pour 2015-2020 ?

1. De nombreuses continuités :

- prévention contre les crues, 178 M€ dont 148 M€ pour sécuriser les ouvrages de protection ;
- qualité des eaux, ressource et biodiversité, 113 M€ ;
- transport fluvial, 99 M€, dont le canal du Rhône à Sète, le site de réparation fluviale d'Arles, des appontements, ... ;
- tourisme, 76 M€ pour les haltes fluviales, les véloroutes, voies vertes et leur mise en tourisme ;
- énergie pour les petites centrales hydroélectriques de CNR et EDF.

2. Une Innovation, à travers un axe transversal et multifonctionnel doté de 41 M€ pour développer de nouvelles méthodes de travail avec les territoires afin de faire émerger des projets, pour structurer les connaissances sur le fleuve ou sensibiliser le public aux enjeux de l'axe fluvial.

Christelle DUC, chargée de mission interrégionale pour les cinq régions du bassin Rhône - Saône depuis janvier 2014, livre ses réflexions.

Pourquoi un coordonnateur interrégional ?

« Il importe de solidifier les positionnements communs des régions sur les différentes thématiques du plan Rhône et d'être l'interface des régions auprès de leurs partenaires. »

Quelle est la valeur ajoutée de la mission ?

« Je participe à la préparation et au suivi des différentes instances de gouvernance du Plan Rhône. A ce titre, j'ai contribué à l'élaboration des documents de programmation. J'ai aussi en charge le suivi d'une thématique transversale du CPIER 2015-2020 : les dynamiques et la prospective territoriale que les collectivités régionales ont à cœur d'introduire sur le corridor Rhône-Saône. Au travers de ma vision transversale et multifonctionnelle, je contribue au repérage

de nouveaux enjeux du territoire Rhône-Saône et à l'identification de réponses adaptées. »

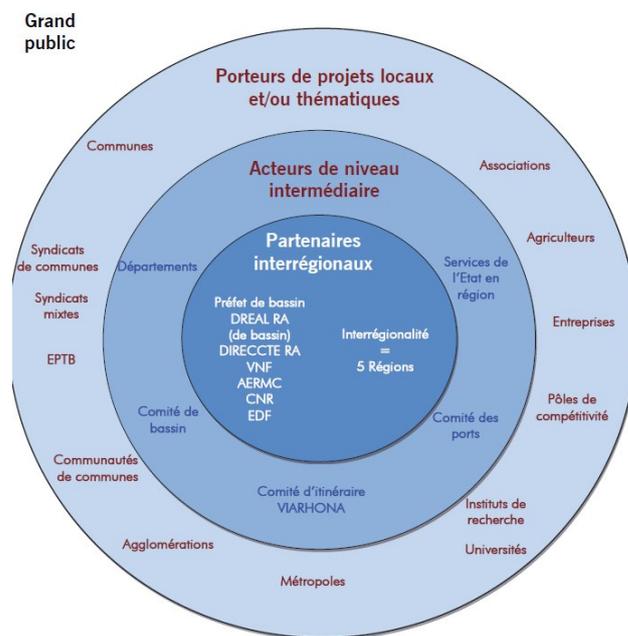
Les acteurs vont-ils quitter un jour leur approche en silos et en chapelles ?

« Il faut plus de transversalité et d'interdisciplinarité, en sus d'une approche territoriale indispensable. Cela suppose un changement de pratiques que les cultures professionnelles de parties prenantes du contrat telles que services de l'Etat et des collectivités peinent à adopter. »

Quelles perspectives pour demain ?

« La volonté des régions de créer un poste de chargé de mission interrégionale est née quelques années après le lancement du premier contrat de projet. Désireuse de structurer leur partenariat de manière souple dans un premier temps, il était initialement prévu pour déboucher ensuite sur une personnalité juridique porteuse unique. La recomposition territoriale que l'on vit actuellement a mis ce projet en stand-by. Il devrait être réinterrogé dans quelque temps. »

Les parties prenantes du Plan Rhône



DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

DIRECCTE : Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi.

VNF : Voies Navigables de France.

AERMC : Agence de l'Eau Rhône – Méditerranée - Corse

CNR : Compagnie Nationale du Rhône

EPTB : Etablissement Public Territorial de Bassin.

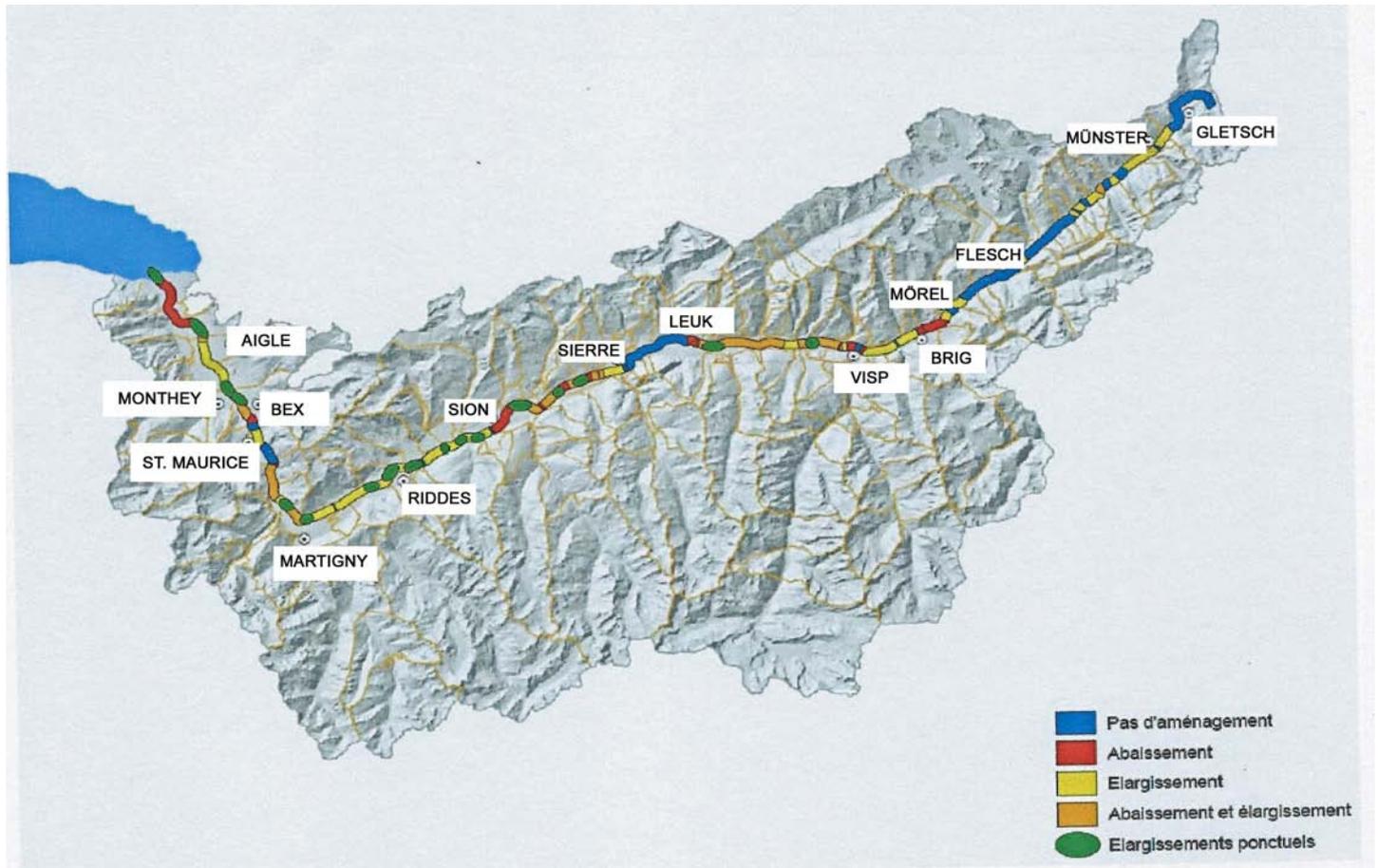
Article rédigé par Michel Raffin



Vision globale du Rhône (en Suisse) :

La troisième correction du Rhône à l'amont du Léman

C'est un dossier ardemment discuté depuis des années, sur lequel Vaudois et Valaisans ont tranché favorablement par une votation du 14 juin 2015. Les travaux s'étaleront sur 20 ans pour élargir le lit du fleuve de façon à mieux prévenir les crues ; ceci en conciliant la biodiversité et les usages pour les loisirs avec les besoins agricoles. Des mesures prioritaires sont d'ores et déjà à l'œuvre en plusieurs points depuis 2009 pour sécuriser les populations de pied de digue. Les travaux sont estimés à plus de 2 milliards CHF pour prévenir des dommages qui pourraient coûter cinq fois plus.



Projet de 3ème correction du Rhône - Source : canton du Valais

Le Rhône d'en haut :

En Suisse, le Rhône ne laisse pas les universitaires indifférents

C'est dans ce contexte d'engagement de la 3ème correction du Rhône que se déroulait, le 4 décembre 2015, au château épiscopal de Leuk (Loesch, en français) en Valais sur la limite linguistique, le 11^{ème} colloque sur le Rhône dans son environnement naturel et humain, organisé par l'association « Mémoires du Rhône », en collaboration avec l'Institut de Géographie et Durabilité de l'Université de Lausanne et la Section Protection contre les crues du Rhône du canton du Valais.

Hélène de Morsier et Michel Raffin y représentaient l'Alliance des Rhodaniens : une occasion pour elle de renouer avec les Rhodaniens convaincus de l'amont du Léman. Une occasion aussi de souligner le continuum à développer, comme le dit Jean-

Claude Praz, ex-conservateur du Musée d'Histoire Naturelle du Valais, entre ceux de l'aval considérant que le Rhône prend sa source dans le Léman, et ceux de l'amont considérant qu'il y termine sa course.

Revenons sur l'association « Mémoires du Rhône », organisatrice de ces colloques scientifiques annuels consacrés au fleuve. D'abord groupe informel, à partir de 2002, puis association depuis 2011, elle fut constituée pour mieux connaître l'histoire du Rhône et son environnement à l'amont du Léman, en mettant en réseau les chercheurs dans une approche pluridisciplinaire. Depuis 2004, ce sont 11 colloques qui ont été organisés, permettant de présenter et de discuter près de 80 contributions dans une grande diversité disciplinaire et géographique. Ceci a donné lieu à la publication de deux ouvrages collectifs au titre

d'un cahier spécial de Vallesia, porté par les Archives de l'Etat du Valais.

En 2009, le premier volume s'intitulait « Le Rhône : dynamique, histoire et société ». Le second, « Le Rhône entre nature et société » (1) fut présenté au château de Leuk lors du colloque de 2015.

C'est un superbe ouvrage relié de 344 pages rassemblant les contributions de 2009 à 2013, traitant d'une part de la relation entre le Rhône naturel et les sociétés riveraines, d'autre part du champ de la vie avec le Rhône, allant de la littérature (ex : guides de voyage) à la politique (ex : gouvernance transfrontalière du fleuve). A noter la forte implication du canton du Valais pour soutenir cette initiative de « Mémoires du Rhône ». Les contributions portent principalement sur le Rhône amont du Léman, mais pas seulement : ainsi y prend-on connaissance d'interventions sur le delta de Camargue ou sur les ports de Lyon.

C'est Jean-Paul Bravard, professeur émérite à l'université Louis Lumière, Lyon 2, qui ouvrait le colloque de Leuk en posant la perspective historique générale de la continuité sédimentaire dans le bassin du Rhône, avec de nombreux exemples en aval du Léman. Après une longue période de surcharge sédimentaire est



Valais depuis les hauteurs d'Ovronnaz - Marc Mongenet, août 2015

venue celle de la pénurie de charge de fond après la construction des grands barrages, et aujourd'hui celle de la difficulté à évacuer un excès de sédiments fins dans les réservoirs des ouvrages non conçus pour une évacuation sans dommages environnementaux.

Emmanuel Reynard, président de « Mémoires du Rhône », a souligné l'esprit des travaux menés : mieux connaître le

(1). « Le Rhône entre nature et société », ouvrage collectif, Cahiers de Vallesia n° 29, 2015, 344 pages.

Ouvrage disponible aux Archives de l'Etat du Valais à Sion au prix de 55 CHF.

Tél : 0041 27 606 4600

Mél : archives@admin.vs.ch

passé pour mieux affronter les défis à venir. Une maxime que partage largement l'Alliance des Rhodaniens.

Parmi les interventions passionnantes du 4 décembre, on peut citer :

1. L'histoire des salines du Chablais, liée à l'eau.

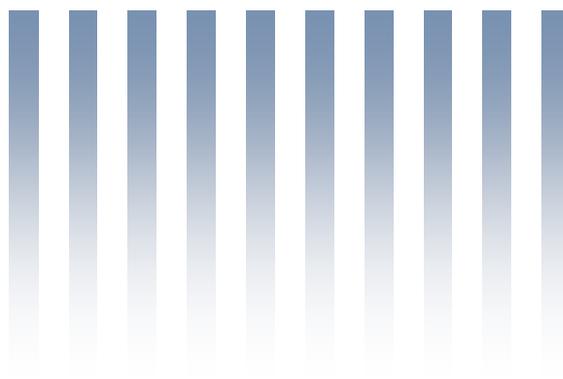
Pierre-Yves Piece, de l'association Cum Grano Salis, montre comment l'eau issue des sources naturelles ou injectée artificiellement, se transforme en saumure évaporée ensuite pour en extraire « l'or blanc » ; un or blanc si précieux que jadis Berne et les Suisses le vendaient contre paiement des mercenaires. L'eau fut essentielle aussi pour le flottage des bois nécessaires en quantité aux bâtiments d'évaporation de la saumure, les bâtiments « de gradation ».

2. La renaturation du Rhône de Finges.

Pierre-Alain Oggier, de l'Office de Construction des Routes Nationales, présente l'intérêt d'une vision globale dans un espace large et avec le recul temporel nécessaire. Il s'agit de requalifier un des rares espaces rhodaniens valaisans où le fleuve dispose d'un large champ d'inondation (160 m contre 50 m ailleurs) : la canalisation y est moins présente puisqu'il fallait tenir compte du risque lié aux éboulements des versants de rive gauche (Illgraben), bien visibles du lieu du colloque, au château de Leuk.

Après d'autres interventions, notamment sur le Rhône entre Sion et Martigny, c'est M. Thomas Antoniotti, du Musée Cantonal d'Histoire du Valais, qui conclut en allemand cette belle journée d'étude tout à l'honneur de « Mémoires du Rhône », dont on peut souligner que le canton du Valais a retenu les aspects socioculturels traités dans les colloques comme l'un des onze domaines de l'administration cantonale concernés par le projet de 3ème correction du Rhône.

Michel Raffin, avec Hélène de Morsier



Au musée de l'Arles antique, le Rhône réapparaît.

Du 12 décembre 2015 au 5 juin 2016 est présentée une exposition « Camargue, archéologie et territoire, enquêtes sur un Rhône disparu ».

Voici déjà quelques années — c'était en 2013 à l'occasion de notre assemblée générale de Villeneuve-lès-Avignon — Otello Badan, archéologue atypique, nous faisait découvrir les traces d'une ancienne bergerie romaine dans la Crau.

A son actif également, la découverte des fondements du port antique en Camargue, avec la seule aide de son bâton et de son flair hors du commun qui fait de lui un chercheur qui trouve.

Mais des recherches plus scientifiques sont en cours, et l'exposition présentée, capitalisant 20 ans de fouilles et d'analyses archéologiques et géomorphologiques, permet de reconstituer la vie des Camarguais du V^{ème} siècle avant J.C. jusqu'au Moyen-Âge autour du Rhône d'Ulmet, un bras du fleuve aujourd'hui disparu.

Le musée décrit les caractéristiques de l'exposition dans son bulletin *Arles Info* de décembre 2015 :

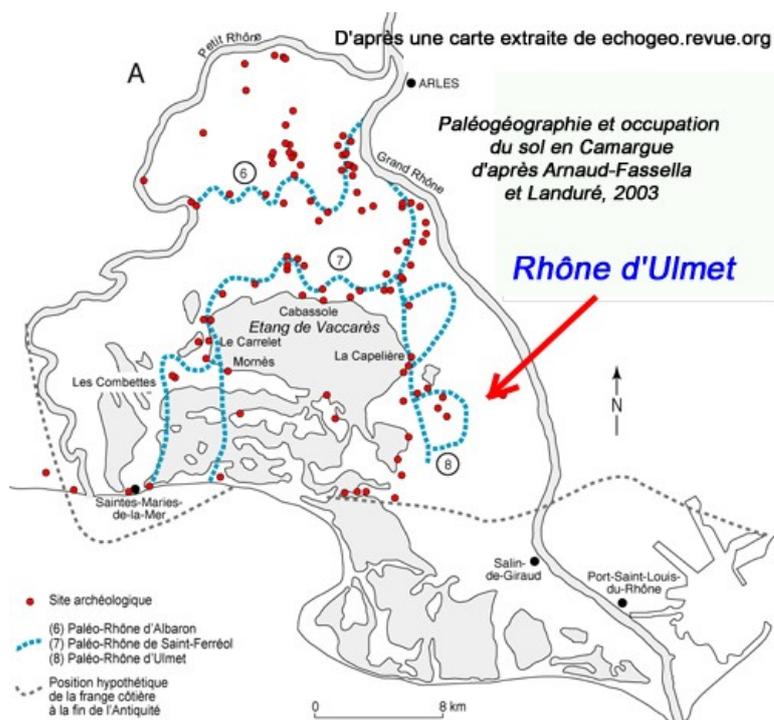
« On va de découverte en découverte. L'ostracode est du genre discret. Mais ce crustacé microscopique, qui s'épanouit dans les milieux d'eau salée et d'eau douce depuis des millions d'années, a été un auxiliaire essentiel des scientifiques qui travaillent sur l'histoire de la Camargue. Ses fossiles ont permis de confirmer le tracé d'un bras du Rhône aujourd'hui disparu, le Rhône d'Ulmet, ou encore de situer le littoral et



son évolution au fil des siècles. Ce n'est qu'un des éléments sur lesquels les chercheurs se sont appuyés pour révéler une Camargue inédite, dévoilée dans la première exposition consacrée à ce sujet.

Vingt ans de fouilles et d'analyses, menées depuis 1995, dressent un portrait du territoire qui n'est pas cette terre sauvage que l'on aime à imaginer. Au contraire, les travaux croisés de l'archéologue Corinne Landuré et du géomorphologue Claude Vella apportent la preuve d'une présence humaine le long de ce bras du Rhône dès le V^{ème} siècle avant notre ère. Le géomorphologue qui, en analysant les paysages, cherche à comprendre l'histoire et les évolutions, a confirmé la « mobilité » des bras du Rhône. L'archéologue, en mettant au jour des vestiges (objets du quotidien, traces de construction), apporte la preuve que le fleuve conditionne la vie des hommes.

On suit un bras du Rhône disparu. Au fil de l'exposition, dans une mise en scène qui évoque le méandre du fleuve, on découvrira trois sites révélés le long du Rhône d'Ulmet, via des vestiges (dont une sculpture de Priape prêtée par le musée de la Camargue), des éléments d'architecture, des aquarelles signées Jean-Claude Golvin et des maquettes. Le village de la Capelière remonte à l'époque grecque. Le second, la ferme du Grand Parc (à côté de la Fondation scientifique de la Tour du Valat) date du 1^{er} siècle avant J.C. Le Rhône d'Ulmet passait à 50 m de là. On y a extrait une mosaïque de plus de 3 m sur 3, qui sera présentée dans l'atelier du musée. Le 3^{ème}, le site d'Ulmet, était au bord de la mer — on le sait grâce aux ostracodes ! Aux V^{ème} et VI^{ème} siècles après J.C., un petit port permettait d'accueillir des bateaux d'un tonnage équivalent à Arles-Rhône 3, le chaland exposé au musée. Sur une partie de ce site, on a identifié la présence d'une abbaye, édifée au XII^{ème} siècle. L'exposition s'achève sur un film qui présente les recherches en cours, car la Camargue est loin d'avoir livré toute son histoire ».



Du 9 au 13 juin 2016, les Rhodaniens sonderont le cœur de l'Europe fluviale et maritime



C'est depuis longtemps au Benelux et dans la Ruhr que bat le cœur de l'Europe maritime et fluviale. Tout Rhodanien qui se respecte doit donc l'avoir vu au moins une fois dans sa vie.

C'est la raison pour laquelle l'Alliance des Rhodaniens y organise son voyage d'étude 2016 (cf : programme disponible sur le site de l'Alliance des Rhodaniens :

www.alliance-des-rhodaniens.com

Navigation rhénane et navigation rhodanienne : deux échelles bien différentes.

Avec des difficultés importantes de rentabilité commerciale des vracs secs, le trafic fluvial rhodanien se maintient aujourd'hui autour de 8 millions de tonnes, avec une tendance toujours positive pour le trafic conteneurisé : ce trafic a doublé en une vingtaine d'années. Le port de Lyon enregistre lui-même en 2013 un trafic fluvial de 1,5 million de tonnes et 72 500 conteneurs équivalents vingt pieds (EVP). A Marseille-Fos, le trafic fluvial atteint 3 millions de tonnes.

L'échelle change lorsqu'on aborde le bassin fluvial rhénan.

En 2013, selon *Navigation, Ports et Intermodalité* de l'été 2014, 194 millions de tonnes ont été transportées sur le Rhin, dont 15 millions de tonnes en conteneurs ; et 356 millions de tonnes ont été fluvialisées sur le très dense réseau néerlandais.

Trafic fluvial de quelques ports intérieurs et maritimes de l'axe rhénan en 2013 (source : *Navigation, Ports et Intermodalité*, été 2014) :

	Trafic fluvial total, en millions de tonnes	Trafic fluvial conteneurisé, en millions d'EVP
Rotterdam	230 environ	2,572
Anvers	94,3	2,537
Duisbourg	15	3 (Rhin + rail)
Mannheim	8,8	0,136
Strasbourg	8	0,118

Voici maintenant quelques flashes sur quelques-uns des lieux qui seront visités.

Cologne

Cette cité millionnaire est aussi bimillénaire. Colonie romaine, elle en laisse trace dans son patronyme ou encore dans les ruines de son aqueduc ou du palais du Préteur, sous l'ancien hôtel de ville : le commerce était alors florissant jusqu'au V^{ème} siècle dans ce qui fut un pilier de l'Empire romain. Mais c'est le Moyen-Âge qui propulse Cologne au tout premier rang, à tel point qu'on la surnomme « La Rome du Nord ». Ses premiers archevêques eurent la chance d'être des proches de Charlemagne puis d'Otton le Grand ; ils devinrent princes-électeurs de l'Empire, souvent le plus influent d'entre eux, jusqu'à ce que l'hérédité du trône devienne un fait acquis après Charles-Quint. On y édifia ainsi 150 églises, toujours parmi les plus impressionnantes de la Chrétienté, et une cathédrale gothique sur le modèle de Paris, Amiens et Reims, et célèbre par sa chaise des Rois Mages et sa cloche, la plus grosse du monde. Ce fut aussi un carrefour majeur entre le Rhin et le réseau routier, où étaient prélevés des droits de stockage très lucratifs.

Ville universitaire depuis 1380, Cologne demeure aujourd'hui une cité majeure par ses foires, ses événements culturels et ses expositions, son carnaval, le siège des médias, dont la télévision au niveau de l'ensemble de l'Allemagne.

Duisbourg

Port fluvial intérieur toujours en tête du continent européen.

Placé au confluent de la Ruhr et du Rhin, Duisbourg fut longtemps le port sidérurgique majeur de l'Europe. Depuis la crise de la sidérurgie dans les années 70, Duisbourg a engagé une gigantesque mutation pour se repositionner comme une plateforme logistique essentielle au cœur d'un marché de 30 millions de consommateurs dans un rayon de 150 km ; ceci à la faveur d'une situation géographique très privilégiée au carrefour des premiers axes de transport du continent, qu'ils soient routiers, ferroviaires ou fluviaux, et dans l'arrière-pays immédiat des ports de la mer du Nord.

C'est le port intérieur des superlatifs, selon le rapport d'activités 2014 de *Duisport Group* :

- ➔ 2 millions de m² de surfaces logistiques au service de 300 entreprises ;
- ➔ 131 millions de tonnes de marchandises manutentionnées dans l'ensemble du système portuaire de la grande région de Duisbourg (tous modes confondus) ;
- ➔ 17 000 emplois directs et indirects liés au port ;
- ➔ 15 millions de tonnes manutentionnées sur eau en 2013 et 15,6 en 2014 pour le seul port public de Duisbourg ;

→ 171 millions de tonnes manutentionnées sur train en 2014, dont un trafic majeur sur le « Rhin d'acier » mis en œuvre avec Anvers depuis 15 ans ;

→ 3,4 millions de conteneurs EVP (tous modes) en 2014, et croissance très forte depuis 2007.

La reconversion des terrains occupés par la sidérurgie n'a pas seulement permis le développement logis-



Duisbourg, Innenhafen

tique, mais aussi celui des loisirs et de la qualité de la vie. Ainsi, dès les années 90, on a assisté à une requalification urbaine près du centre ville et en bordure de la voie d'eau, au Innenhafen, selon une formule qui inspira plus tard bien d'autres villes telles que Londres ou Lyon.

Si certains hauts-fourneaux ont été démantelés, l'un d'entre eux demeure au nord du port : les anciennes usines de Thyssen sont devenues un des lieux touristiques majeurs d'Allemagne, avec plus de 700 000 visiteurs annuels. C'est non seulement un musée industriel de première grandeur, mais aussi un espace d'activités ludiques et sportives, d'événements culturels, de festivals de musique ou de théâtre, etc... C'est aussi un lieu où la nature a tant repris ses droits que les biologistes y ont élu domicile pour y étudier nombre de plantes et d'animaux considérés comme espèces en voie de disparition !

Rotterdam et Anvers, deux méga-ports européens.

(Source ISEMAR Nantes Saint Nazaire 135 et 136)

A l'embouchure du Rhin et de la Meuse, **Rotterdam**, longtemps premier port du monde, aujourd'hui largement doublé par de nombreux ports asiatiques, demeure leader européen avec 430 millions de tonnes en 2014. Son accès facile et sa capacité à se développer sur la mer par poldérisations successives sur de très larges surfaces, lui permet de cumuler un rôle européen prépondérant à la fois pour le pétrole et pour le conteneur, au service du puissant bassin rhénan. Déjà long de 40 km, le port est aujourd'hui encore accru de 20 % par la nouvelle conquête sur la mer de la Maasvlakte 2, d'un coût de 2,8 milliards €. L'industrie y tient une place majeure, avec 5 raffineries et 2 centrales au charbon. Les vrac secs et liquides constituent plus des 2/3 du trafic du port et en occupent les 2/3 de l'espace : pétrole brut, produits raffinés, charbon, minerais, ferrailles, produits agricoles, constituent autant de trafics massifiés à l'import pour l'arrière-pays rhénan. Mais le conteneur est aussi la grande affaire de Rotterdam : c'est là qu'il a pour la première fois pénétré en Europe et qu'il y arrive aujourd'hui par des navires pouvant charger 18 000 boîtes, contrôlés par des

entreprises mondiales. 11 millions d'EVP y ont été traités en 2014.

A noter une part modale très importante de la voie fluviale pour le transport de conteneurs : 30 %. Par bateaux fluviaux sont acheminés 1,3 million d'EVP en trafic rhénan, 0,3 million d'EVP en trafic intérieur aux Pays-Bas et un million d'EVP échangés avec Anvers. Par ailleurs, le port de Rotterdam fut longtemps un port de transit fixant la marchandise, au contraire d'Anvers, à la fonction commerciale plus développée. Face à cette concurrence, Rotterdam développe aujourd'hui des parcs logistiques très importants.



Rotterdam

Anvers tient bien la concurrence face à Rotterdam alors que peu de contraintes lui sont épargnées : port de fond d'estuaire de l'Escaut, barré par la frontière de Pays-Bas peu enclins à lui faciliter la tâche, soumis à des marées de 4 m qui ont imposé la construction d'écluses géantes, bloqué dans son développement par la ville et la frontière, limité en tirant d'eau.

Son développement peut sembler relever du miracle face au géant rotterdamois, à Hambourg, voire à ses concurrents belges que sont Zeebrugge et Gand. Et pourtant, le savoir-faire commercial et organisationnel des Anversois leur a acquis une forte compétitivité portuaire, en particulier pour les marchandises diverses.

La force du port d'Anvers, ce sont les marchés de niche, avec une grande diversité de demandes sur un grand nombre de marchandises, ce qui requiert un important savoir-faire en groupage, stockage, services multiples au client. D'où cette impression de ruche toujours ressentie à Anvers, au contraire de Rotterdam, caractérisé par l'immensité.

Anvers est le second port à conteneurs d'Europe. Depuis une quinzaine d'années, il a décidé de s'équiper de bassins à marée pour les porte-conteneurs en aval des écluses. Ceci conduit à l'annexion et à la destruction parfois conflictuelles du village de Doel, toujours en cours en rive gauche, après que trois autres villages aient été sacrifiés dans les années 60 en rive droite.

Comme à Rotterdam, le mode fluvial est majeur, avec 2,5 millions d'EVP, soit 34 % de part de marché pour la desserte conteneurisée. L'industrie n'est pas pour autant absente, bien au contraire, avec le raffinage presque aussi important qu'à Rotterdam, la pétrochimie, parmi les premières places mondiales. Contrairement à Rotterdam, les vrac solides (minerai de fer, charbon, céréales) ont fortement régressé.

Michel Raffin avec Jacques Charlier

PROGRAMME PREVISIONNEL D'ACTIVITES



⇒ **Jeudi 10 mars 2016, à 20 heures 30, salle Hexagonale, avenue du Château à Ampuis**
Conférence de Jacques Rossiaud, professeur émérite d'histoire médiévale à l'université Louis Lumière, Lyon 2, et Laurence Brissaud, docteur en archéologie, chercheuse, ENS Paris :
Histoire comparée des ponts du Rhône de Vienne et de Lyon.

⇒ **Samedi 9 avril à Aix-les-Bains**
Assemblée générale au port (en préparation).
Prévoir la journée pour réunion + croisière-repas sur le Lac.

⇒ **Du jeudi 9 juin au lundi 13 juin**
Voyage d'étude Cologne – Duisbourg – Rotterdam – Anvers.
Programme adressé aux adhérents par courrier spécial et disponible sur le site
www.alliance-des-rhodaniens.com
Nombre de places limité. Inscriptions dans l'ordre d'arrivée des réponses avant le 19 février.

Votre conseil d'administration

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

Adhésions

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

Le bulletin d'adhésion 2016 est joint à ce numéro de

L'ECHO RHODANIEN

Contacts

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