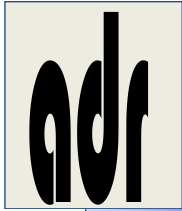




# L'ECHO RHODANIEN

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**

## Sommaire

### Septembre 2016 - n° 50

- Page 1 ➤ Le mot du président.
- Pages 2 & 3 ➤ Conférences-exposés :  
- Aménagements du Rhône et fonctionnalités économiques.  
- Sur les ponts du Rhône de Lyon et Vienne.
- Pages 4, 5 & 6 ➤ Assemblée générale d'Aix-les-Bains.
- Pages 6 & 7 ➤ Voyage d'étude Cologne Duisbourg-Rotterdam-Anvers.
- Page 7 ➤ Conférence-exposé : Lorsque de jeunes Belges s'en viennent au Port.
- Page 8 ➤ Le mot du président (suite).  
➤ Programme prévisionnel d'activités.  
➤ Votre conseil d'administration.  
➤ Adhésions.  
➤ Contacts.

**E**n cette année 2016, l'Alliance des Rhodaniens poursuit son engagement pour faire partager son souci d'une vision globale du fleuve, avec une double référence, dans le temps et dans l'espace.

#### Dans le temps.

Il s'agit de placer l'Histoire au service du présent et du futur, de façon à inscrire l'action dans la longue durée et à revenir ainsi à une vision sur l'essentiel en oubliant l'écume médiatique marquée par le zapping permanent, et en dépassant le terme bien court des mandats politiques. C'est ainsi que l'Alliance des Rhodaniens trouvait tout naturellement sa place aux côtés de la direction générale de la CNR pour présenter aux Amis de l'Université de Lyon les fondements de l'aménagement du Rhône. Et c'est ainsi qu'elle apportait sa contribution pour faire connaître les dernières avancées de la recherche historique et archéologique sur les premiers ponts du Rhône à Lyon et à Vienne ; ceci grâce à l'esprit critique éclatant de Jacques Rossiaud et de Laurence Brissaud.

#### Dans l'espace.

Ce ne peut être que celui de l'Europe, comme l'a montré de façon aveuglante le voyage d'étude au cœur économique du continent, dans la Ruhr où la voie fluviale joue un rôle majeur, puis dans le delta Rhin-Meuse-Escaut. Un seul exemple de l'incomparable dynamisme de cet ensemble est éclairant : le trafic fluvial conteneurisé de Duisbourg est équivalent à ceux cumulés de Marseille-Fos et du Havre par voie maritime ! De quoi nous faire réfléchir sur nos visions hexagonales, nos blocages franco-français dont nous incrimons les autres, et nos querelles de Gaulois.

>>> suite en dernière page

[www.alliance-des-rhodaniens.com](http://www.alliance-des-rhodaniens.com)

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



Organisée par l'Association des Amis de l'Université de Lyon (AAUL) liée à l'Alliance des Rhodaniens par des adhésions réciproques, cette conférence entrait dans une série sur « Le cycle de l'eau en Rhône-Alpes ».

**Premier intervenant** qu'il semble inutile de présenter ici, **Michel Raffin pose le sujet** dans sa dimension géographique et historique marquée par la spécificité d'un fleuve montagnard par excellence, doté de la plus forte déclivité en Europe, mais auquel la Saône d'une part, les émissaires du cours inférieur d'autre part, confèrent également des traits océaniques et méditerranéens.

**Michel distingue trois périodes essentielles au regard des aménagements.**

### 1. Le fleuve à l'état brut, jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle.

Sans remonter à la Préhistoire, la récente découverte du chaland Arles-Rhône 3, aujourd'hui exposé au Musée de l'Arles antique, atteste l'usage systématique de la voie d'eau à l'époque romaine, comme en témoigne également l'importance de la foire de Beaucaire du XVI<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècles.

Il fallait alors composer avec la brutalité et les foucades de ce fleuve et faire appel au halage humain, puis aux attelages de chevaux. Ce Rhône à l'état brut sera encore longtemps navigué sans aménagement significatif tant il ne craignait pas la concurrence. Ce fut une période faste avec une centaine de bateaux en 1850, mais l'année 1856 fut celle d'une double catastrophe avec la jonction ferroviaire Paris-Lyon-Marseille et une crue millénaire.

### 2. Les aménagements à courant libre de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle.

On utilisa d'abord sous le Second Empire une technique de digues longitudinales insubmersibles assez peu adaptée : si elle avait permis des creusements du lit dans certaines

sections, des dépôts d'alluvions posaient sur d'autres des problèmes de tirant d'eau. Puis les crédits accordés par le ministre de la III<sup>ème</sup> République Charles de Freycinet permirent un aménagement à courant libre plus efficace (méthode dite « Girardon ») par des digues submersibles à la crue annuelle et des épis transversaux noyés plongeants.

### 3. La « formule du Rhône »

En 1899 est ouvert l'aménagement de Cusset-Jonage à double finalité énergie - navigation : on concilie ainsi les aspects non rentables de l'aménagement (navigation et plus tard irrigation) avec un aspect rentable : la production d'énergie hydro-électrique. C'est donc désormais une vision d'ensemble qui prévaut, avec le souci de l'intérêt général.

Créée en 1933 à l'instigation de Léon Perrier, natif de Tournon-sur-Rhône, parlementaire de l'Isère dans la grande tradition radicale marquée par Edouard Herriot, la Compagnie Nationale du Rhône est issue de cette démarche ; elle engage la construction du port de Lyon et du barrage de Génissiat, grâce auquel Paris oublie les coupures d'électricité.

Echappant à la nationalisation en 1946, ce n'est qu'en 1959 que la CNR fut assurée de sa pérennité.

**Second orateur, Julien Français, directeur général de la CNR, prend alors le relais** et évoque la suite des grands ouvrages, qui s'étale jusqu'en 1986 : Donzère-Mondragon, Bollène (un chantier de 12 000 personnes !), Vallabrègues... La Compagnie construit avec garantie des emprunts par l'Etat, mais c'est EDF qui exploite les centrales hydro-électriques.

Avec la libéralisation du marché de l'énergie en 2001, la CNR redevient producteur de plein exercice et s'engage dans l'éolien et le photovoltaïque ; c'est aujourd'hui une société anonyme d'intérêt général à capitaux publics (collectivités locales, Caisse des Dépôts et Consignations) et privés (Engie, 49,97 %), qui se targue d'être le premier producteur national d'électricité 100% renouvelable.



Photo : cnr.tm.fr

Les missions d'intérêt général s'expriment également par la restauration des lones, l'aménagement de passes à poissons et l'édification de Viarhona, voie verte le long du Rhône, point d'appui d'activités touristiques.

A noter que la Compagnie n'a pas mission de contrer les crues : pas de lacs artificiels de retenue comme le lac de la Forêt d'Orient pour la Seine, car ils n'y suffiraient pas face à la violence du fleuve alpestre. En cas de crue, la CNR doit être « neutre » et ses ouvrages « s'effacer » en donnant libre cours à l'écoulement naturel dans les tronçons historiques.

### La CNR en quelques chiffres.

Gestion de 40 centrales hydro-électriques, de 33 parcs éoliens, de 14 parcs photovoltaïques et de 330 km de voie à grand gabarit, de Lyon à la Méditerranée.

La Compagnie emploie directement 1 400 personnes, dont 600 à Lyon. Elle est à l'origine d'importantes activités économiques : 800 ha de sites industriels et portuaires, 22 ports de plaisance, 95 000 conteneurs fluviaux / an, irrigation, de 120 000 ha de terres, 26 paquebots de croisière qui placent Lyon au second rang européen pour le tourisme fluvial, derrière Budapest.



Léon Perrier, à l'origine de la création de la C.N.R.

>>>

## La CNR ouverte sur le monde et tournée vers l'avenir.

Elle développe une ingénierie d'excellence au plan international (modélisation des nouvelles générations d'écluses du canal de Panama, travaux sur le Mékong au Laos et au Vietnam), et se veut un laboratoire des énergies du futur :

- gestion innovante des ouvrages hydrauliques ;
- électromobilité ;
- hydrolien fluvial ;
- filière hydrogène vert par électrolyse de l'eau avec de l'électricité renouvelable, puis stockage ; un prototype de pousseur conçu selon ce principe est à l'étude.

## Après les exposés, le jeu des questions permet de souligner quelques points notables :

- pas de réelle volonté politique nationale d'étendre la navigation sur le Haut-Rhône au-delà des 50 km ouverts ;
- alors que les aménagements sur le Rhône ont donné la des normes européennes de la navigation à grand

gabarit, le trafic y demeure modeste. En cause, bien sûr, l'isolement de l'axe Rhône-Saône par suite de l'abandon de la liaison avec le Rhin et l'Europe du Nord-Ouest, mais également l'âpre concurrence de la route et le contexte spécifique du port de Marseille ;

- élément plus récent, la baisse des cours de gros de l'électricité due au déséquilibre entre une demande limitée par la crise économique et une offre grandissante, constitue un nouveau facteur de difficultés.

Cette conférence à double voix faite d'exposés clairs et bien enchaînés a permis aux quelque 140 participants de bien prendre conscience de l'ampleur des travaux réalisés au fil du temps et du caractère structurant d'un fleuve qui imprime toujours sa marque à l'ensemble de la région et lui confère sa personnalité.

**Michel Villemin**

## Conférences-exposés :

### SUR LES PONTS DU RHÔNE DE LYON ET VIENNE - Ampuis, 10 mars 2016

par Jacques Rossiaud et Laurence Brissaud

L'Alliance des Rhodaniens avait réuni pour un duo d'histoire comparée les deux meilleurs spécialistes des premiers ponts du Rhône à Lyon et à Vienne : Jacques Rossiaud, professeur émérite d'histoire à l'Université Louis Lumière, Lyon 2, et Laurence Brissaud, docteur en archéologie de l'Université Paris 1, Panthéon-Sorbonne. Tous deux viennent de renouveler la question de ces franchissements au cours de l'Antiquité et du Moyen Age, en démontrant qu'il faut dans chacun des cas considérer trois ponts distincts.

Ils ont captivé un important public et ont bien voulu rédiger eux-mêmes le compte rendu qui suit.

Les études lyonnaises consacrées au franchissement du Rhône ont jusqu'à présent péché par insuffisance d'analyses archéologiques et documentaires. J. Rossiaud propose aujourd'hui une hypothèse d'évolution en trois phases.

1. Un premier pont ou appontement fixé depuis la basse Antiquité très au sud de l'agglomération (axe de l'actuelle place Gailleton).

2. Un pont construit par les *fratres pontis* à partir des années 1220 très au nord du précédent (axe rue Mercière), pont avec tablier de bois sur piles minces. C'est le pont des grands conciles (1244, 1274).

3. Après une période de difficultés économiques et politiques, un troisième pont est érigé au droit de la Guillotière, à partir de 1308/1314. C'est un pont sur arcades qui est pour les deux tiers réalisé avant la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, et dont le dernier tiers est en bois ; il demeure en cet état jusqu'au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, temps de son achèvement.

Le pont de la Guillotière restera le seul pont sur le Rhône jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (construction du pont Morand).

De la même manière, les études viennoises se sont par le passé généralement focalisées sur l'existence, attestée depuis le XIII<sup>e</sup> siècle, d'un pont unique qui aurait eu une origine antique. L. Brissaud qui, dans le cadre de sa thèse

de doctorat soutenue en 2014, a repris l'ensemble de la documentation et qui s'est appuyée sur les résultats des fouilles menées ces trente dernières années sur le site archéologique de Saint-Romain-en-Gal, a permis de remettre en question l'évolution spatiale et temporelle des ponts de Vienne depuis l'Antiquité\*.

Les mutations successives des réseaux viaires et hydrauliques de la rive droite ont précisé les phases du développement urbain de *Vienna, duplex urbs*, autorisant une chronologie d'apparition des points de franchissement.

Trois ponts distincts ont ainsi pu être identifiés à partir de l'examen des données antérieures ; leurs emplacements ont été ensuite déterminés grâce au concours de la Compagnie Nationale du Rhône.

Le plus ancien pont, édifié au début du I<sup>er</sup> siècle ap. J.-C., était implanté au nord de la ville antique ; il a été utilisé jusqu'au V<sup>e</sup> siècle au moins.

Dans la seconde moitié du I<sup>er</sup> siècle, un deuxième pont a accompagné l'extension de la ville vers le sud ; sa durée d'utilisation est à ce jour inconnue.

Le troisième franchissement, centré sur la ville du haut Moyen Âge resserrée en rive gauche, est pour sa part attesté à partir du IX<sup>e</sup> siècle ; rebâti ou réparé au XIII<sup>e</sup> siècle, il est resté en activité jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle.

Cette présentation a mis en lumière l'influence de l'évolution urbaine, de la topographie et du paysage sur les implantations successives de ces ouvrages d'art.

*\*Il est à souligner que la thèse de L. Brissaud, intitulée « Le franchissement du Rhône à Vienne (Isère) », soutenue en 2014, paraîtra fin 2016 dans un supplément de la Revue Archéologique de Narbonnaise, en partenariat avec la Compagnie Nationale du Rhône.*





Port d'Aix-les-Bains - 9 avril 2016

Photo Dauphiné libéré

**L'**assemblée s'est réunie au Grand Port d'Aix-les-Bains à bord d'une unité de la Compagnie des Bateaux du Lac. Le petit déjeuner était offert par l'Association Genevoise pour la Navigation Fluviale (Hélène de Morsier). Représenté par son président, Henri Rebeaud, et sa trésorière, Michelle Piffault, le très dynamique Club des Plaisanciers du Lac (en adhésion croisée avec l'ADR) avait prêté main-forte à l'organisation : un grand merci !

Marie-Noëlle Lesné et Guy Madelaine sont désignés secrétaires de séance et Bernard Fabry scrutateur, puis le compte rendu de la séance du 28 mars 2015 est adopté.

### L'activité depuis le 28 mars 2015

**En gras : organisation ADR — en maigre : participation ADR.**

- 9 avril - Soirée Lyon City Boat.
- 11 avril - Repérage Clamecy- Digoïn.
- **3 mai - Expo à Pont-de-Vaux sur l'histoire de la navigation à vapeur, dans le cadre de la Fête du Port.**
- 21 mai - AG Promofluvia à Pont-de-Vaux ; G. Durel, (administrateur de l'ADR) est élu secrétaire général.
- 29 mai - M. Crozier, projet de film sur le patrimoine du Rhône.
- 30-31 mai - Pardon des Mariniers à LYON.
- **3 au 7 juin - Loire et canaux** - Des clés USB seront réalisées ; le conseil d'administration du 5 mars 2016 a retenu le principe d'en fabriquer 150, dont une partie offerte aux participants et intervenants.
- 10 juin - Obsèques de Fernand Vuillerme, administrateur.
- 16 juin - Rencontres régionales CNR à Vernaison.
- 21 juin - Pardon à Saint-Jean-de-Losne.
- 22 juin - Préparation du 5 à 7 de Promofluvia.
- 25 juin - Conférence de clôture du colloque scientifique international d'IS Rivers par Michel Raffin. A noter un relais publicitaire par Navigation Ports Industrie (Strasbourg), à diffusion nationale.
- 30 juin - Cap sur le Rhône.
- **2 juillet - 5 à 7 sur le bilan du voyage Loire et canaux.**
- **4 et 5 juillet - Expo à Pont-Saint-Esprit dans le cadre des Fest'ivales rhodaniennes.**
- 7 octobre - Rencontre avec L. Durey, géographe préparant une thèse à Lyon 2 sur le thème de la gestion concertée du Rhône.
- **9 octobre** - Interview de Christelle Duc, responsable interrégionale de Plan Rhône, pour L'Echo Rhodanien.

- 4 novembre - Rencontre avec M. Rolland, président du Lion's Club de Neuville, sur un projet de magazine du Val de Saône.
- 7 novembre - Décès de René Asquiedge.
- 12 novembre - 5 à 7 sur le thème des bateaux à passagers.
- **28 novembre - Conférence de Michel Raffin au Club des Plaisanciers du Lac, à Aix-les-Bains : reprise du Taureau Furieux.**
- 4 décembre - Colloque Mémoires du Rhône à Leuk.
- 7 décembre - Croisière Illuminations : commentaires de Michel Raffin avec des invités de VNF.
- 8 décembre - Idem avec les directeurs généraux et régionaux de France VNF, ainsi que le préfet de région.
- **8 mars - Conférence AAUL en duo avec Julien Français, directeur général de la CNR.**
- **10 mars - 5 à 7 sur les ports de plaisance.**
- **10 mars - Conférence de J. Rossiaud et L. Brissaud à Ampuis : 60 personnes.**
- **22 mars - Parution de l'ouvrage de référence de J.P. Bravard et J. Bethemont : « Pour saluer le Rhône ».**
- **1<sup>er</sup> avril - Inauguration du simulateur de pilotage.**
- **1<sup>er</sup> au 4 avril - Salon de la plaisance à Aix-les-Bains.**
- **9 avril - AG ADR à Aix-les-Bains.**

**A cette chronologie s'ajoutent, tout au long de l'année, les réunions périodiques au siège** afin de réaliser les nombreuses tâches qui sont à la base de la vie de l'Association comme des activités qu'elle organise :

- courrier, examen des dossiers, tous travaux de gestion ;
- conception, élaboration et diffusion de L'Echo Rhodanien ;
- préparation et mise sur pied du voyage Rhin-Meuse-Escaut, nécessitant déplacements et contacts.

Par ailleurs, les derniers mois ont été marqués par une implication renforcée dans certains sujets à caractère patrimonial du fleuve tels que le réseau « Cap sur Rhône » aux côtés de Jean-Paul Dumontier et de Nadine Guigard, l'avenir du bateau Ardesco avec Marine Four à Serrières, les Amis du Musée des Mariniers (entrée de Michel Raffin au CA en 2016, aux côtés de leur nouveau président, Daniel Breysse).

### Les projets sont ensuite passés en revue.

- **25 avril matin - Visite organisée à Arles et à l'exposition « Au détour d'un méandre » (musée de l'Arles antique).**
- 1<sup>er</sup> mai - Exposition à la Fête du port de Pont-de-Vaux : Eliane et Robert Pacalet tiendront le stand ADR.
- **9 au 13 juin - Voyage d'étude Duisbourg - Rotterdam - Anvers : une trentaine d'inscrits.**
- 20 juin - Conférence de Julien Langendorf, directeur du Port Edouard Herriot, pour la visite de Jacques Charlier avec ses étudiants .
- 2 juillet - L'Aqua Rhônalpes, qui avait été créée voici 20 ans par Patrick Blondet rassemblait les élus du Haut-Rhône pour des descentes en zodiac afin de promouvoir le projet d'écluses en Chautagne et à Brens. Ces écluses sont aujourd'hui en service et cette sortie est l'occasion pour ces élus de les utiliser de Seyssel à Murs-Géligneux.
- 17 et 18 septembre - Exposition-participation à la fête « Escales de LYON » à bord du bateau-chapelle « Le lien », quai Rambaud.
- 3 octobre - Conférence de Michel Raffin devant l'Université Populaire à Pont-Saint-Esprit.
- 18 octobre à 18 heures à Genève - Appui à Michel Ochsner sur son projet de prix pour les jeunes « Les galets du Rhône » ; renseignements [www.lesgaletsdurhone.com](http://www.lesgaletsdurhone.com)
- Mi-juin 2017 - Voyage d'étude en Bretagne : Basse-Loire, canal de Nantes à Brest, Guerlédan, ...
- Juin 2018 - Le Valais, avec l'association Mémoires du Rhône : sources du Rhône au glacier, correction du Rhône, patrimoine des hautes vallées, ...?

### Autres projets à suivre ou à étudier.

- Point sur la reprise du dossier RUL par Promofluvia « Vivre le fleuve » avec projets de conteneurs habitables et de bateaux de commerce accueillant des passagers à bord pour faire connaître le métier de batelier. Un 5 à 7 est prévu en juin.
- 19 au 22 septembre - WCC, Congrès mondial des canaux à Inverness.
- Suites du projet Via Saône.
- Cusset - Diffusion de la documentation EDF ?
- Film de M. Crozier sur les Hommes du Fleuve.
- Avenir du musée Escale du Haut-Rhône ?
- Conférence avec GouvRhône ? (M Brethaut et Mme Pflieger).
- Suites de la collaboration avec « Hommes et cours d'eau » présidé par Bernard Lesueur qui vient de publier « Le domaine public des rivières et canaux », L'Harmattan, 2015. C'est un ouvrage essentiel inscrit dans le temps long pour comprendre l'évolution des usages de nos voies d'eau. >>>



Assemblée générale en bateau

Port d'Aix-les-Bains,

9 avril 2016



>>>

### Délibérations

- Le rapport moral est adopté à l'unanimité.
- Présenté par Georges Blanc en l'absence de Patrick Blondet empêché, le rapport financier 2015 traduit un léger déficit de 371,53 €, pour un mouvement recettes/dépenses de plus de 27 000 €. Les commissaires aux comptes donnent quitus et le rapport financier est adopté à l'unanimité.
- Le montant des cotisations est reconduit à l'identique.
- Le conseil d'administration est reconduit à l'identique, à l'exception de Paul Malapert, démissionnaire, remplacé par Annie Durand.

**A l'issue de l'assemblée générale, le conseil d'administration réélit le bureau à l'identique** (voir composition en dernière page).

M.R.

**La** journée se poursuit ensuite fort agréablement par un déjeuner-croisière sur le lac suivi d'une visite commentée de l'abbaye de Hautecombe : nécropole de la Maison de Savoie réhabilitée à partir de 1825 en style baroque troubadour par le roi de Piémont-Sardaigne Charles Félix 1<sup>er</sup> et la reine Marie-Christine.



Abbaye de Hautecombe - 9/04/2016

## VOYAGE D'ÉTUDE COLOGNE - DUISBOURG - ROTTERDAM - ANVERS Le delta Rhin - Meuse - Escaut

du 6 au 13 juin 2016

### *Libre propos*

#### Voyager avec l'ADR

Point d'orgue de l'année, le voyage thématique contribue à l'identité de l'Alliance des Rhodaniens.

Outre une convivialité recherchée et trouvée, outre un réel intérêt culturel, il permet un contact de terrain avec les réalités liées à l'objet même de notre association : la voie d'eau et tout ce qu'elle détermine.

Chacun de ces voyages élargit connaissances et réflexions et imprime durablement sa trace. A titre d'exemple, si le périple italien de 2012 dans le bassin du Pô ne laisse pas de souvenir marquant sur la navigation, il a bien fait saisir le rôle économique majeur d'un fleuve pourvoyeur d'une vitale ressource en eau, judicieusement exploitée pour la riziculture, à la fois richesse agricole et marqueur culturel.

Les voyages successifs Saône-Moselle et Saône-Rhin (2013 et 2014) étaient inspirés par l'isolement du bassin Saône-Rhône, mais cette année, avec la découverte de l'imbrication Rhin-Meuse-Escaut, c'est en quelque sorte l'apothéose ! Un émerveillement teinté d'incrédulité devant le gigantisme et la fuite en avant dont témoigne Rotterdam : un défi économique et un défi à la nature, puisque toute avancée se fait sur la mer.

Quant à Anvers, grevé de lourdes contraintes géographiques au fond d'un profond estuaire ne donnant

accès à la mer qu'au travers d'un territoire étranger et concurrent, son génie propre a fait des marchandises transportées la base d'une activité industrielle et redistributive florissante, là encore à l'échelle européenne puisqu'il faut admettre qu'Anvers compte parmi les plus importants ports ... français !

Au travers du voyage 2016, s'est donc bien confirmée la complémentarité des modes de transport et des activités dans une économie mondialisée. L'effet réseau y joue pleinement, de la mer du Nord à la mer Noire, et force est de constater que la France n'est pas concernée par ce réseau autant que la géographie le lui permettrait : songeons à ce que pourrait être un bassin rhodanien connecté !

Comme le montrent l'histoire et quelques précédents voyages (canal du Midi, Loire et canaux, ...), notre Pays eut cependant une tradition et une culture de la voie d'eau (« Fluctuat nec mergitur » !) au même titre que ceux de l'Europe du Nord-Ouest et du Centre, mais elle fut en partie oubliée ou ne sut résister. Une occasion perdue ? Je le crois. Une cause désespérée ? Adhérent à l'Alliance des Rhodaniens, je refuse de le croire.

**Michel Villemin**



RHIN -  
MEUSE -  
ESCAUT



**A** voyage d'exception, compte rendu d'exception, après exploitation de l'ensemble des données collectées . Tout d'abord, **une restitution destinée à l'ensemble des participants et ouverte à tous est prévue le 10 novembre prochain à 17 heures**, puis les prochaines éditions de L'Echo Rhodanien s'en feront largement ... l'écho.



du 6 au 13 juin  
2016



Exposé-conférence, en lien avec le voyage Rhin-Meuse-Escaut :

LORSQUE DE JEUNES BELGES S'EN VIENNENT AU PORT (EDOUARD HERRIOT) - Lyon, 20 juin 2016

par Julien Langendorf

Incomparable guide du port de Rotterdam, le 11 juin dernier, Jacques Charlier, capitaine au long cours et professeur de géographie à l'université de Louvain-la-Neuve, nous fit l'honneur de sa visite au Port, accompagné de ses étudiants. Julien Langendorf, directeur du Port, leur en fit la présentation dans les locaux associatifs de la rue de Dole.

Aménagé en 1938, ce port présente partout 3 m de tirant d'eau.

Etendu sur 184 ha, il comporte un outillage public de manutention portuaire, des dépôts de céréales, de matériaux bruts et de déchets, ainsi que des stocks pétroliers en partie alimentés par oléoduc. Il est en outre en mesure de traiter 450 000 conteneurs EVP, ces derniers représentant une part croissante de l'activité.

La partie fluvio-maritime de la navigation permet d'éviter les ruptures de charge à Marseille et favorise un trafic à l'export recherché, même avec la Chine, grâce à des prix concurrentiels.

Part des divers trafics :

- route, 1 764 400 t ;
- fluvial, 1 489 935 t ;
- fluvio-maritime, 62 669 t ;
- fer, 440 786 t ;
- oléoduc, 2 668 979 t.

Il faut cependant noter que le faible coût du pétrole s'avère actuellement défavorable à la voie d'eau (...et donc à la liaison Rhin-Rhône).

Dans ses remarques vraisemblablement inspirées par la géographie et la dimension des ports du Nord-Ouest européen, Jacques Charlier note les aménagements rendus nécessaires par les 150 m d'altitude du Rhône à Lyon ; ils pourraient justifier la logique des missions solidaires de la CNR, gestionnaire du Port : l'électricité produite permet de remonter l'eau dans les 14 écluses qui jalonnent le cours du fleuve.

Soulignant ensuite le rôle majeur du Port pour les intrants et les extrants de la région lyonnaise, le professeur Charlier en tire une conclusion : au fond, Edouard Herriot est plus une plate-forme multimodale qu'un port véritable...



M.V.

Inscrite dans le temps et dans l'espace, c'est une dynamique qu'il nous faut appréhender. Pour le Rhône, archétype du fleuve européen par sa diversité, elle est particulièrement complexe et sa métamorphose n'est accessible que si l'on dispose de clés de lecture : elles nous sont magistralement apportées par les professeurs Bravard et Bethemont dans l'ouvrage de référence qui manquait sur le Rhône depuis un demi-siècle : « Pour saluer le Rhône », disponible aux Editions Libel (LYON) avec 400 pages et 250 illustrations. Ces géographes, qui ont consacré l'essentiel de leurs carrières à l'étude des fleuves, ont réussi le pari de conjuguer à la fois une synthèse des connaissances disponibles sur le fonctionnement du Rhône et une mise à disposition intelligible pour le plus grand nombre.

**Nous reviendrons donc largement dans l'Echo Rhodanien pour donner au voyage Rhin-Meuse-Escaut et à l'ouvrage « Pour saluer le Rhône » toute l'importance qu'ils méritent.**

**Michel Raffin**

## PROGRAMME PREVISIONNEL D'ACTIVITÉS



*A vos agendas !*

Une date essentielle à retenir ➡ **Jeudi 10 novembre à 17 heures au siège rue de Dole**

**Soirée-bilan du voyage d'étude sur le Rhin inférieur et le delta Rhin-Meuse-Escaut... avec conférence de Jacques Charlier, professeur de géographie à l'Université de Louvain-la-Neuve :**

**« La dynamique récente des trafics portuaires de la Rangée Nord (Hambourg-Le Havre). »**

### Votre conseil d'administration

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

### Adhésions

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

### 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