



# L'ECHO RHODANIEN

adr

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

### Janvier 2017 - n° 51

- Page 1 ➤ Le mot du président.
- Pages 2 ➤ Un demi-siècle plus tard...
- Page 3 ➤ Le domaine public des rivières et canaux.
- Pages 4 & 5 ➤ Le delta Rhin-Meuse-Escaut.
- Page 6 ➤ Medlinkports.  
➤ La Sapine du Rhône.
- Page 7 ➤ Pour saluer le Rhône.
- Page 8 ➤ Programme.  
➤ Cotisations.  
➤ Conseil d'administration  
➤ Contacts.

## E

*n* cette année 2017 qui commence, je souhaite formuler à l'attention de tous les Rhodaniens mes meilleurs vœux de santé et de réussite dans leurs projets personnels et collectifs.

Tous mes vœux pour surmonter nos difficultés et nos peines, telles que celles de la récente disparition de deux de nos amis de longue date : Claire Misslin, ancienne administratrice et responsable de notre section Lyonnaise, et Robert Mallan, ancien commissaire aux comptes.

Tous mes vœux pour que perdure et se régénère dans cet axe rhodanien l'esprit d'unité culturelle qui nous anime, par-delà la diversité des paysages et des contextes locaux, qui fait de la vallée une véritable marqueterie. L'Alliance des Rhodaniens est certes repérée par certains comme l'un des rares acteurs centrés sur le principe unitaire du fleuve : la « modeste société » citée dans « Pour saluer le Rhône », l'ouvrage de référence de MM. Bravard et Bethemont présenté en page 7 Nous sommes ainsi le petit ruisseau qui contribue à la grande rivière, mais beaucoup d'eau demeure à apporter pour que se développe, notamment chez les élus, la conscience d'appartenir à un ensemble rhodanien franco-suisse.

Si les véloroutes, voies vertes Viarhona et Suisse à Vélo se développent, force est de constater un essoufflement préoccupant de la dynamique interrégionale du Plan Rhône.

Puissions-nous contribuer à ranimer la flamme en insérant la construction rhodanienne dans la seule échelle qui vaille, celle de l'Europe, comme l'a montré de manière éclatante notre récent voyage dans son incomparable pôle de vitalité du delta Rhin-Meuse-Escaut.

*Michel Raffin*

[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.



# UN DEMI-SIECLE PLUS TARD... SEINE-NORD EUROPE



L'IWI (Inland Waterways International) est l'association mondiale de référence pour les échanges relatifs à la promotion de la voie d'eau, avec laquelle l'Alliance des Rhodaniens a engagé depuis quelques années une adhésion réciproque, après avoir participé au congrès mondial des canaux à Milan en 2014 (voir le compte rendu dans L'Echo Rhodanien n° 46).

Nouveau président de l'IWI, David Edwards-May se livre pour la première fois dans nos colonnes à des réflexions inspirées de l'actualité de la voie d'eau en France et en Europe et éclairées par cinquante ans de militantisme et d'activité professionnelle comme consultant et éditeur de la carte des voies navigables d'Europe.

Ce début d'année 2017 est marqué par le lancement imminent de la construction du Canal Seine-Nord Europe. Alors que nous mettons sous presse, la société de projet du nouveau canal est créée, et elle existera physiquement au cœur de la Région Hauts-de-France d'ici deux ou trois mois. Le décret qui devait être signé par le premier ministre Manuel Valls le 31 décembre l'a été finalement une semaine plus tard par son successeur Bernard Cazeneuve : une broutille, après 50 ans d'attente ! On n'ose imaginer que des manœuvres politiciennes sur la nomination du président de la société puisse remettre en question ce projet qui aura des retombées sur l'économie française et européenne, et qui est attendu dans toute l'Europe comme réalisation exemplaire, symbole de la construction européenne. Cette actualité me touche personnellement, car je suis ce dossier depuis exactement 50 ans.

Ce n'est pas seulement en France que les investissements des voies navigables tardent ainsi à se réaliser. Vers 1992, alors que le nouvel ascenseur de Strépy-Thieu était en construction depuis plusieurs années, on a appris que selon le plan de financement en place, l'ouvrage ne serait pas terminé avant 2020 ! Le sursaut nécessaire, avec engagement de moyens conséquents aux niveaux fédéral et wallon, a eu lieu, pour finalement accélérer l'achèvement et la mise en service de l'ouvrage en 2002.

Bien entendu, l'échelle de temps des grandes liaisons fluviales restera toujours longue, compte tenu de la complexité et de l'ampleur des chantiers eux-mêmes, ainsi que des procédures environnementales encore plus contraignantes que pour les autres infrastructures de transport (loi sur l'Eau, notamment), mais il n'est plus admissible que cette lenteur inhérente aux projets fluviaux soit utilisée comme caution d'une inertie qui s'installe sournoisement dans les esprits, reflétant l'indécision sur les bancs des assemblées législatives.



Extrait d'une carte réalisée par David Edwards-May pour VNF, dans le cadre d'une mission sur le transport combiné sur l'axe Mer du Nord-Méditerranée.

On distingue le Canal SNE et ses 4 plateformes logistiques.

Mais voilà, en ce début d'année 2017 il y a des raisons d'espérer. La première vient de l'accord historique de Paris sur le climat en novembre 2015 : le temps de tergiverser sur les indispensables maillons du réseau fluvial européen est fini car on ne peut plus attendre 50 ans pour voir se réaliser les investissements qui vont achever le maillage du réseau fluvial européen, permettant un transfert modal conséquent dans les corridors les plus chargés.

**David Edwards-May**

# Compte rendu d'ouvrage : LE DOMAINE PUBLIC DES RIVIERES ET CANAUX. HISTOIRE CULTURELLE ET ENJEUX CONTEMPORAINS

Bernard Lesueur - L'Harmattan, 380 pages, 2015

La consistance du domaine public fluvial est importante au plan juridique pour organiser la gestion du réseau. Curieusement, ce domaine est encore en cours de géoréférencement des données. Au préalable, il a fallu s'appuyer sur les fondements historiques que Bernard Lesueur a rassemblés au cours de longues années et dont il donne les clés de l'évolution dans ce magistral ouvrage. Sans retracer le foisonnement des éléments historiques délivrés, quelques étapes peuvent être brièvement résumées :

## 1. La période féodale

Le Digeste de l'empereur Justinien publié dans les années 530 à Constantinople, puis tombé dans l'oubli, est redécouvert en Occident au XII<sup>ème</sup> siècle. A côté de ce droit romain, la période féodale est celle d'une « seigneurie des eaux » appartenant au seigneur de Haute Justice.

Si le roi entend de plus en plus asseoir ses prérogatives, ses ordonnances sont rarement appliquées. Les péages sont légion, la rivière est une marque de pouvoirs et de revenus.

## 2. Une lente reconquête des prérogatives royales, jusqu'au XVIII<sup>ème</sup> siècle

Dès la Renaissance se développe une atmosphère de conflit permanent entre le roi et les « seigneurs péagiers ». Plusieurs temps forts se dégagent :

- **1566**, édit de Moulins proclamant l'inaliénabilité du domaine de la Couronne ;
- **1667**, ordonnance des Eaux et Forêts par Colbert ; les pouvoirs du « Roi-Soleil » ne sont pas encore absolus sur les rivières ;
- **1681**, ordonnance de la Marine fixant la limite juridique mer-rivière ;
- **1777**, arrêt du Conseil d'Etat plaçant tous les ouvrages fluviaux sous protection royale.

## 3. Le XIX<sup>ème</sup> siècle

L'Assemblée Constituante consacre en 1790 la domanialité publique des cours d'eau navigables, et Napoléon en fait un axe fort du Code civil. Les voies navigables sont une priorité nationale et on peut parler d'époque du « tout fluvial » au cœur des préoccupations.

Cette priorité se poursuit sous la Restauration, à tel point qu'en 1820 le directeur des Ponts et Chaussées Louis Becquey propose un plan qui a pour ambition d'affirmer la grandeur du roi de façon à dépasser celle de l'empereur déchu ! Le XIX<sup>ème</sup> sera le siècle de la construction des canaux et de l'aménagement des rivières. La donne sera par ailleurs bouleversée après 1834 et la réalisation à Basseville, près de Clamecy du premier barrage mobile à aiguilles. Les canaux sont d'abord concédés, puis la Monarchie de Juillet réaffirme sa propriété à travers le droit de pêche, privilège royal affirmé surtout depuis François 1<sup>er</sup>. En 1835, le secrétaire d'Etat aux Finances, Georges Humann, signe une ordonnance qui doit rendre indiscutable le droit d'interdiction de la pêche par l'Etat et qui produit un inventaire des voies navigables et flottables. Cet inventaire constitue une référence dès son établissement à une époque où la route et la voie d'eau étaient les seuls modes de transport.

**A partir de 1835, l'Etat peut classer et déclasser les cours d'eau.** De plus, pour tenir tête aux sociétés concessionnaires, il promulgue une loi sur l'expropriation

pour cause d'utilité publique. Sous le Second Empire et la Troisième République, il engagera une politique de rachat des canaux.

## 4. Les XX<sup>ème</sup> et XXI<sup>ème</sup> siècles

### 4.1. 1910-1964, de la rupture au divorce domanialité – navigabilité.

Au début du siècle, la domanialité est décrétée, en décalage avec la réalité de la navigation. A partir de 1910, c'est une loi qui définit la domanialité en se fondant sur l'intérêt général, le tableau annexé à l'ordonnance de 1835 prenant valeur juridique, alors que nous ne sommes plus à l'ère des batelleries traditionnelles isolées dans leur bassin. Parallèlement, on cherche à connaître le domaine public fluvial en réalisant des guides et cartes (guides Berger-Levrault de 1938, après les guides Baudry de 1887). Le droit et le fait divergent ; de plus, à partir de 1936 (ministère Tardieu), l'Etat peut rayer un cours d'eau de la nomenclature, ce qui le dispense de l'entretenir tout en le maintenant dans le domaine public fluvial et en percevant les recettes.

La voie d'eau n'est alors plus un enjeu de pouvoir mais une charge dont il faut se débarrasser ; les déclassements se poursuivent jusqu'à la fin du XX<sup>ème</sup>.

En 1964, le divorce est consommé entre domanialité et navigabilité : la loi du 16 décembre 1964 dispose que la notion de domanialité découle de la volonté de protéger une richesse nationale au nom de l'intérêt général.

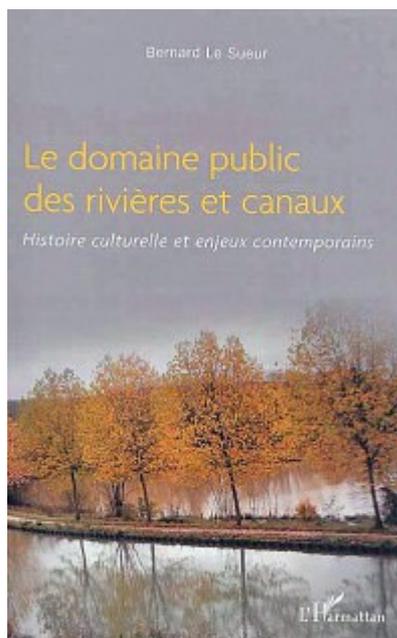
### 4.2. Le temps des réformes du domaine public fluvial

Les années 1970-80 sont marquées à la fois par une déprise sévère du transport fluvial, l'émergence du fait environnemental et l'apparition des usages touristiques de la voie d'eau, notamment dans les centres urbains. Plusieurs faits marquants peuvent alors être relevés :

- **en 1983**, les lois de décentralisation prévoient la possibilité de transferts de gestion des voies d'eau ; seules les régions Pays de la Loire et Bretagne en profitent ;

- **en 1992**, la loi sur l'eau intègre pleinement la préoccupation environnementale dans la gestion des cours d'eau ; un établissement public à caractère industriel et commercial doté d'un mécanisme de financement pérenne est créé en 1991 pour gérer le domaine public fluvial pour le compte de l'Etat : Voies Navigables de France ;

- **la loi du 30 juillet 2003** autorise la création d'un domaine public fluvial des collectivités territoriales, mais dix ans plus tard, peu de ces collectivités ont accepté en pleine propriété leur réseau de voies navigables : Bretagne, Communauté Urbaine de Lille, devenue Métropole, départements des Pays de la Loire ; la région Bourgogne y a renoncé en 2012 après quelques années d'expérimentation ; en 2012, l'ensemble du personnel en charge des voies d'eau est intégré dans un nouveau VNF qui devient établissement public administratif.



Michel Raffin

# LE DELTA RHIN-MEUSE-ESCAUT

Voyage organisé par Michel Raffin, Jean-Paul Dumontier et Jacques Charlier,  
professeur émérite de géographie à l'Université  
de Louvain-la-Neuve  
9 - 12 juin 2016



La grande sortie annuelle réunissait 32 participants, adhérents de l'Alliance et/ou de Promofluvia, ou encore responsables en exercice de Medlinkports, des chambres de commerce, d'EDF et de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale, professionnellement intéressés par le thème et le programme du voyage.

Selon une tradition maintenant bien établie, celui-ci comportait le cocktail habituel de nature à satisfaire tous les appétits, mêlant pour le meilleur la géographie, l'histoire et l'économie, le passé, le présent et l'avenir pour faire bien ressortir l'identité d'un ensemble interdépendant, plat pays mêlant le fleuve et la mer et s'imposant à l'évidence comme pôle de vitalité de l'Europe, pour avoir su exploiter tout le potentiel de la voie d'eau.

## LES POINTS FORTS DU VOYAGE :

### ◆ COLOGNE

Première ville rhénane visitée, on y observe dès le premier regard de larges quais, de grands bateaux de croisière et un trafic fluvial incessant. La « Colonia » romaine est la plus ancienne des grandes villes allemandes, forte aujourd'hui d'un million d'habitants et dominée par son immense cathédrale gothique (*photo en encart dans le titre*).

### ◆ DUISBOURG

Au confluent du Rhin et de la Ruhr et au cœur d'un bassin industriel de plus de 5 millions d'hab. dont elle reste le symbole, cette cité s'étend sur 230km<sup>2</sup>, la Ruhrgebiet, dont les caractéristiques premières sont l'industrie, la logistique, et aussi - c'est moins connu - la verdure (un quart de la surface en forêt et la moitié en terrains agricoles, l'université, le pôle santé et la culture.

Bref, le séjour a toutefois permis d'appréhender certains éléments marquants :

#### 1. La requalification urbaine du port de centre-ville : Innenhafen (*photo de droite*).

Une opération régionale de grande envergure a permis d'en faire un vaste ensemble architectural et urbain innovant.



#### 2. La plateforme logistique et portuaire (*photo de gauche*)

Avec 130 millions de tonnes manutentionnées et 45 000 emplois liés à cette activité, Duisbourg demeure en effet le premier port fluvial intérieur du monde au sein de la première région industrielle d'Europe.

### ◆ PORT DE ROTTERDAM

La visite du port en compagnie d'un guide expert, Jacques Charlier (*premier à droite sur la photo ci-dessous*), véritable encyclopédie vivante, fut le point fort du voyage. Sans prétendre résumer une encyclopédie, il convient de s'en tenir à quelques données-clés, images et impressions dominées par le gigantisme.

Avec 466 Mt en 2015, Rotterdam est le premier port européen et occupe plusieurs positions maîtresses :

- hydrocarbures. Le pétrole brut peut repartir par bateau ailleurs dans le monde à la faveur des fluctuations du marché.
- vracs secs (charbon, minerais, céréales).
- conteneurs. C'est via Rotterdam que les premiers sont entrés en Europe. En 2015, ce sont 11,6 millions d'EVP

(Equivalent Vingt Pieds) qui y sont traités, devant Anvers (9,7 millions) et Hambourg (8,8 millions). C'est beaucoup, mais bien peu par rapport aux grands ports asiatiques !

**Rotterdam est une place industrielle majeure.** Elle accueille notamment quatre raffineries, dont trois des dix plus importantes d'Europe. Sa desserte est assurée par tous les modes de manière très performante :

- par la mer sans écluse, une part très importante du port étant conquise par poldérisation, ce qui permet l'accueil des plus grands pétroliers, vraquiers, porte-conteneurs ou ferries. Pour décharger les porte-conteneurs géants qui peuvent emporter plus de 18 000 boîtes, des terminaux alignent jusqu'à 9 portiques et la manutention est en bonne partie robotisée.

- les modes massifiés sont optimisés, qu'il s'agisse des lignes ferroviaires dédiées fret, des conduites de pétrole et gaz ou du mode fluvial en échange avec l'arrière-pays et plus particulièrement avec Anvers : la voie fluviale entre ces deux ports est une des plus fréquentées d'Europe, illustrant combien ils sont à la fois concurrents et complémentaires, liés en réalité dans une forme de « coopération ». Business is business !



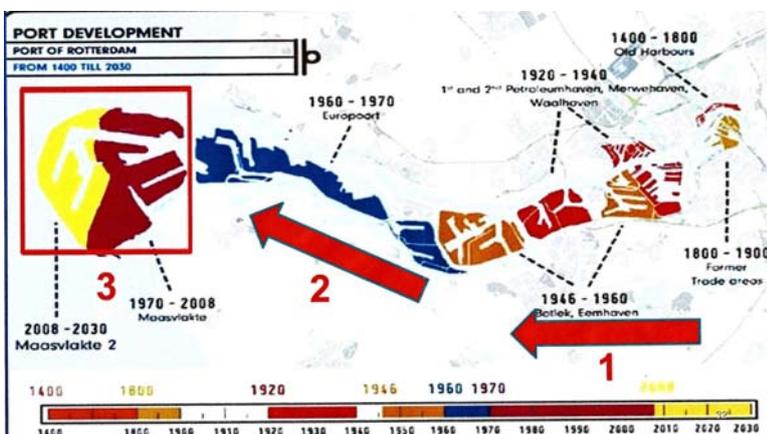
Le groupe à Rotterdam devant un super porte-conteneurs (15 000 boîtes !)

La progression du port vers l'Ouest est continue depuis un siècle, avec d'immenses zones gagnées sur la mer, Maasvlakte 2 étant la plus récente ; des milliards d'€ sont investis dans l'extension d'un port qui nourrit 90 000 emplois et apporte 7% du PIB néerlandais.



*A droite : les trois étapes de progression du port.  
(document Jacques Charlier)*

*A gauche : travaux de protection de la Maasvlakte.*



#### ◆ DELFT

Après cette plongée dans la démesure, retour au calme et à la sérénité au milieu des ruelles et des canaux tranquilles de l'une des plus anciennes cités des Pays Bas. Con nue pour sa porcelaine bleue et pour être le lieu de naissance du peintre Jan Vermeer, cette ville historique est celle de Guillaume d'Orange, fondateur de la dynastie actuelle à l'origine de l'indépendance des Pays-Bas ; elle est aujourd'hui une ville universitaire.

#### ◆ ZEELAND

Par son nom même, elle symbolise le problème majeur auquel l'ensemble des bien-nommés Pays-Bas est en permanence confronté : la lutte contre l'eau pour la conquête et la protection des terres, dont une grosse part — la plus utile économiquement — se trouve sous le niveau de la mer. Des digues sont érigées dès le VII<sup>ème</sup> siècle, et les moulins à vent pour extraire l'eau des polders et assécher les marais apparaissent dès le 14<sup>ème</sup>.

Malgré cela, les catastrophes se succèdent, la plus récente datant de 1953 : la décision est alors prise de lancer le plan Delta, gigantesque complexe de barrages fixes et mobiles entrecoupés d'îlots artificiels, édifiés dans une zone où s'entremêlent les bras du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut.

Pour cet ouvrage unique au monde par ses dimensions et son coût, les Néerlandais ont développé une ingénierie qui en fait les maîtres des eaux internationalement reconnus.

Mais l'histoire ne s'arrête pas car les dernières prévisions de hausse du niveau de la mer en fonction du réchauffement climatique imposent un renforcement du dispositif pour parer une menace qui affectera 60 % du territoire des Pays-Bas au-delà de 2100.

#### ◆ ANVERS

##### 1. La ville et les anciens docks

Cité de 500 000 habitants au sein d'une agglomération de 1,2 million habitants ; le centre ancien où dominent la cathédrale et l'hôtel de ville est caractéristique des cités flamandes avec ses immeubles en pignons et formes d'escalier, qui témoignent de la richesse marchande des XV<sup>ème</sup> et XVI<sup>ème</sup> siècles anversoises : c'est ici que se développa la lettre de change avec escompte dès le XV<sup>ème</sup> et qu'ouvrit en 1515 la première bourse de commerce en Europe.

Illustre personnage d'Anvers, le peintre Rubens y est honoré d'un prestigieux musée.

La ville intègre plus que d'autres villes portuaires les anciens bassins à flot à l'origine d'un réaménagement urbain complet mêlant tradition et modernisme ; dominé par le nouveau musée (Museum aan de Stroom) et le bâtiment de la nouvelle direction du port rénové avec audace (*photo en encart dans le titre*), le quartier est devenu à la mode.

##### 2. Le port (*photo : portiques géants en pleine action*)

Après l'âge d'or des XV<sup>ème</sup> et XVI<sup>ème</sup>, le port reprend vigueur à partir de Napoléon à la faveur de la réouverture de l'accès maritime. L'énergie commerçante des Anversoises surmonte alors les difficultés liées à la situation géographique défavorable de fond d'estuaire dont l'accès est commandé par un Etat tiers. Ils surent tirer parti de leur tradition industrielle et développer un savoir-faire de logisticien à nul autre pareil pour prendre une éminente place mondiale.

Le visiteur est d'emblée saisi par la dynamique portuaire anversoise, tant au travers des équipements (nouvelle plateforme conteneurs accessible aux plus grandes unités, nouvelle écluse qui sera la plus grande d'Europe, amélioration des dessertes routières et ferroviaires) que de l'activité. Inévitable contrepartie de ce succès, l'extension territoriale se poursuit inexorablement, non exempte de dommages périphériques.

Second port d'Europe, capitale mondiale de la logistique portuaire, Anvers rayonne sur une vaste zone englobant la région parisienne et la vallée du Rhône.

#### ◆ BRUXELLES

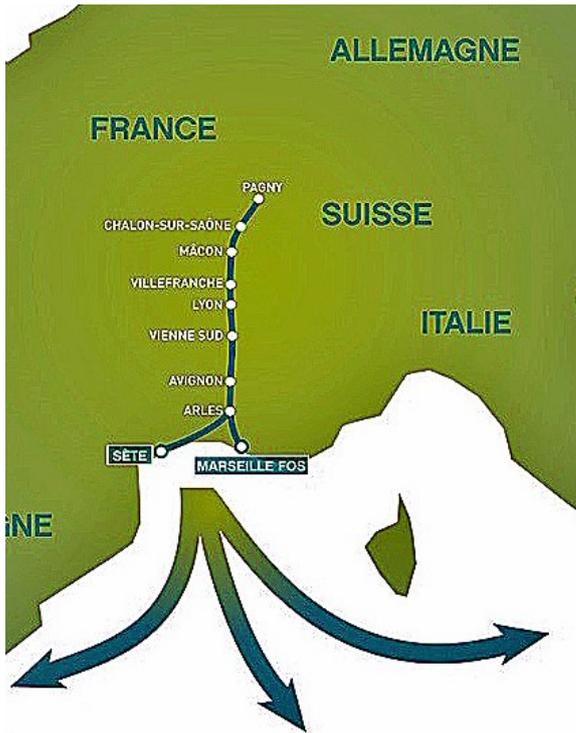
Retour par Thalys oblige, le transit par Bruxelles permet une brève incursion sur la Grand-place, ce qui clôt d'heureuse manière un périple taillé sur mesure qui marquera la mémoire des participants.

### 10 NOVEMBRE 2016 : UNE INTÉRESSANTE RETOMBÉE DU VOYAGE

Les participants, auxquels bien d'autres s'étaient joints pour la circonstance, se sont retrouvés pour une restitution à trois voix : celles des concepteurs et organisateurs, Michel Raffin, Jean-Paul Dumontier et Jacques Charlier, venu tout spécialement à Lyon.

Appréciables traces de l'événement, un carnet de voyage de 30 pages et la conférence donnée par **Jacques Charlier**, « *La dynamique récente des rangées portuaires nord- et sud-européennes* » sont accessibles via le site Internet de l'Alliance des Rhodaniens : [www.alliance-des-rhodaniens.com](http://www.alliance-des-rhodaniens.com)

*Compte rendu par un participant de base, d'après le Carnet de voyage édité à cette occasion*



**L'Agence Medlink Ports**, constituée en janvier 2015 sous format d'association loi de 1901, est un groupement opérationnel de plateformes portuaires (ports intérieurs et ports maritimes +VNF et la CNR) qui vise à accroître les trafics massifiés, en particulier fluviaux, sur cet axe structurant en améliorant la compétitivité de la chaîne logistique par des actions collaboratives de ses membres.

Sous cette bannière unique, les actions sont articulées autour de trois axes de performance :

- l'accompagnement personnalisé des clients, la labellisation d'utilisateurs du réseau avec octroi possible d'avantages (20 chargeur labellisés actuellement) et la promotion par la participation à des salons professionnels ou l'organisation d'événements ;
- le développement de services en faveur de la fluidité logistique, notamment soutenus par le développement d'un maillage informatique ;
- l'optimisation de la qualité et de la sécurité du réseau et de ses flux au regard des administrations de contrôle et de la fourniture même du service.

Deux chantiers - clés ont été conduits en 2016, sur des secteurs où la voie d'eau présente d'indéniables atouts :



- la création du process Medlink Safe pour toujours mieux satisfaire aux nécessités du transport de marchandises dangereuses conteneurisées (15 opérateurs accrédités à ce stade) ;
- l'approfondissement de la filière des colis exceptionnels, avec en point d'orgue l'organisation par Medlink d'un colloque en décembre 2016, afin de valoriser l'offre de service en Rhône-Saône pour ces transports spécifiques et d'identifier des pistes de développement.

Pour une représentativité et une efficacité d'action maximale autour de cet axe, Medlink Ports a dès 2016 élargi son partenariat à d'autres acteurs \* (transporteurs, opérateurs maritimes, chargeurs, associations professionnelles,...).

**Medlink Ports représente le premier ensemble fluvio-portuaire français.**

**Agence Medlink Ports**

\* L' Alliance des Rhodaniens et Promofluvia sont notamment partenaires de Medlink Ports (N.D.L.R).

**A découvrir pour les très petits groupes :**

**LA SAPINE DU RHÔNE, alliant tradition et modernité**



Depuis quelques mois, Véronique Ropp et Bernard Spitz, sous le label de la Compagnie des Canotiers du Rhône et de la Saône, proposent aux individuels ou aux

groupes de moins de 12 personnes une navigation à bord d'un nouveau bateau associant plusieurs concepts, dans les contraintes des règles de sécurité :

- un bateau de 13 m en bois de mélèze des Alpes dont la forme de coque vise à rappeler les anciennes sapines du Rhône utilisées à l'époque du halage ;
- des panneaux solaires permettant une autonomie en énergie et la recharge des vélos électriques qui peuvent être embarqués.

Sont proposées des formules d'excursions conjuguant bateau + vélo + pique-nique « chic »/ dégustation + visite, soit pour des individuels soit en affrètement pour groupes de 12 personnes maximum.

Les débuts à Tournon ont été particulièrement prometteurs. D'autres offres ont été développées, notamment à Lyon où les administrateurs de l'Alliance des Rhodaniens ont eu l'occasion d'embarquer à l'issue d'une séance de conseil (photo).

A Lyon, l'offre vient compléter celle proposée pour des groupes beaucoup plus importants par Lyon City Boat, Les Yachts de Lyon et Lyon By Boat, dont la demande connaît un engouement croissant : on peut en juger ainsi par la construction en cours pour Lyon City Boat non seulement d'un second bateau-restaurant de type Hermès, mais aussi d'un second Navily.



Embarquement sur la Sapine - Lyon, 8/10/2016

Ce très beau livre de 400 pages, magnifiquement illustré, est publié en mars 2016 aux Editions LIBEL par les deux éminents géographes que sont Jacques Bethemont et Jean-Paul Bravard.

Tous deux anciens professeurs des Universités (respectivement Saint-Etienne et Lyon) ont consacré leur thèse au Rhône, puis leur carrière aux fleuves, partout dans le monde, le premier s'orientant plutôt vers la géographie économique, le second vers la relation Homme-Nature, notamment par ses travaux fort innovants sur les dynamiques de métamorphoses fluviales.

Leur ouvrage de référence capitalise les travaux de nombreux autres chercheurs au fil de ses 24 chapitres et ne saurait donc être résumé en quelques lignes ; il importe cependant que tout Rhodanien puisse y puiser matière à réflexion.

« Pour saluer le Rhône » traduit bien toute la richesse de la diversité exceptionnelle d'un fleuve pourtant de dimension assez modeste à l'échelle mondiale. Jean-Paul Bravard explique en particulier les métamorphoses du débit de crue et de charge sédimentaire selon les périodes humides et sèches passées, actuelles et attendues par suite des changements climatiques : depuis 15 000 ans (fonte du glacier würmien), ces métamorphoses ont été parmi les plus dynamiques des fleuves européens, provoquant une succession de paysages très différents les uns des autres et auxquels les actions humaines ajoutent à la complexité.

**Parmi un foisonnement d'analyses globales et locales, on peut illustrer la richesse du propos en relevant quelques éléments parfois peu connus :**

- **Voici plus de 5 millions d'années**, au Pliocène, la fermeture du détroit de Gibraltar a fait baisser de 1500 m le niveau de la Méditerranée durant 300 000 ans. Ceci a provoqué par érosion régressive l'enfoncement du Rhône dans un canyon, enfoncement si rapide que le lit de l'Ar-dèche n'a pas pu suivre et que des galeries se sont formées sous ce lit, nous laissant aujourd'hui tant de merveilles souterraines dans des grottes immenses. Puis le niveau de l'Atlantique augmentant, la Méditerranée se remplit à nouveau et avec elle la vallée du Rhône par un déluge marin laissant d'importantes couches d'argile.

- **En matière hydrologique**, les auteurs rappellent les travaux de MM Pichard et Roucaute montrant que la crue de 1548 fut plus forte que celle de 1856, dont l'impact fut majeur sur nos paysages actuels : après l'hécatombe de la guerre de Crimée, Napoléon III eut le souci de se présenter comme le consolateur suprême, en débloquent des crédits pour construire les digues enserrant la Camargue pour uniformiser la cote des quais-digues lyonnais, ou en promulguant la loi de 1858 préservant des champs d'expansion à l'amont des grandes villes.

- **En 1900**, malgré les travaux d'aménagement du fleuve à courant libre sous la direction de MM Jacquet et

Girardon, la compétitivité de la navigation rhodanienne était beaucoup plus faible que celle de l'Elbe malgré des investissements bien supérieurs.

- **Au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle**, trois crises successives bouleversent l'agriculture rhodanienne sur une période très brève de 15 ans : la pébrine, champignon empêchant le ver

à soie de développer son cocon ; après 1849, l'aniline, colorant chimique supplantant la culture de la garance à partir de 1855, et le phylloxéra, puceron ravageur du vignoble apparu en 1863.

- **Les transports par le fleuve de sédiments fins** en suspension sont passés de 18 millions de m<sup>3</sup> par an à la fin du 19<sup>e</sup> à 12 millions de m<sup>3</sup> en 1920 et 6 millions en 2015.

- **Les barrages des Alpes valaisannes** ont inversé le régime hydrologique du Rhône. Par suite de la rétention des eaux dans les réservoirs d'altitude au printemps et en été (ex : Grande Dixence, Emosson, Mauvoisin, Moiry, ...), on constate en fin d'été à la sortie du Léman un débit d'étiage sur un fleuve jadis caractérisé par un régime nivoglacière à forts écoulements de printemps et d'été.

La gestion des eaux est cependant rendue compliquée en ces fins d'été par le fait que l'Ain et la Saône sont eux-mêmes à l'étiage, qu'il faut refroidir les centrales nucléaires et qu'avec le réchauffement global la climatisation appelle une demande croissante de turbinage.

- Une faiblesse du lien patrimonial constitué par le fleuve entre les Rhodaniens.

La diversité des paysages soulignée par les auteurs ne laisse place qu'à une unité culturelle bien fragile. A ce propos, Jacques Bethemont cite nommément l'*Alliance des Rhodaniens* et la reconnaît comme l'un des rares acteurs (« modeste société ») centré sur le principe unitaire du fleuve. On peut observer ici qu'effectivement les élus ne développent guère d'efforts pour un réel projet de territoire franco-suisse, au-delà des démarches *Viarhona* et *Suisse à vélo* qui présentent cependant des aspects prometteurs. La conscience collective d'appartenance à un même ensemble demeure largement à construire.

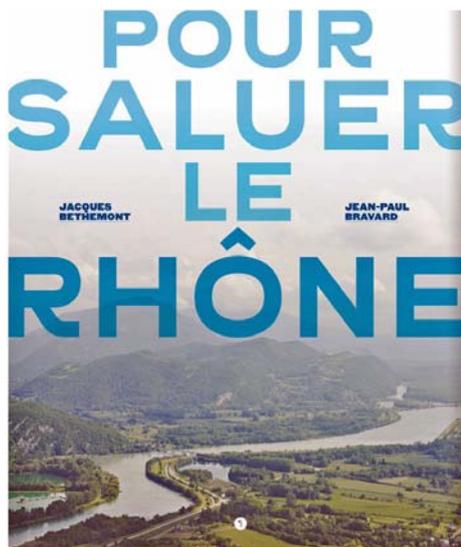
On ne peut que partager avec les auteurs :

- le vœu que les Rhodaniens « prennent conscience à la fois du lien à resserrer, de la ressource à ménager, du patrimoine à valoriser » ;

- le point de vue qu'« une construction rhodanienne insérée dans la construction européenne est à la fois possible et souhaitable » ;

- la note d'espoir que traduit la dernière phrase de *Pour saluer le Rhône* : « Comment dire le Rhône ? Le Rhône est à la fois un fleuve et un territoire non pas mûr et replié sur lui-même mais ouvert et riche de potentialités qu'il reste à valoriser dans l'urgence ».

**Michel Raffin**



# PROGRAMME PREVISIONNEL D'ACTIVITÉS

## *A vos agendas !*

**Samedi 8 avril 2017 à 9 heures 30 à la mairie de Serrières (salle des mariages)**

### ➔ **Assemblée générale de l'ADR,**

- puis déjeuner dans les environs,
- l'après-midi, visite commentée du musée des Mariniers,
- en option, visite du vieux Serrières.

**Du mardi 6 au samedi 10 juin**

### ➔ **Voyage d'étude en Bretagne**

- Nantes, Saint-Nazaire (chantiers de l'Atlantique), Redon, canal de Nantes à Brest, Josselin (le château), lac de Guerlédan, Chateauneuf-du-Faou (croisière sur le canal), Brest (dont visite de la rade).
- Prix ne dépassant pas 1000 €.
- Inscriptions ouvertes dès communication (très prochaine) du programme.

## Adhésions

Individuels : .....	35 €
Couples : .....	55 €
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 2017 est joint à ce numéro de

**L'ECHO RHODANIEN**

## 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

## Contacts

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