



# Vendredi : retrouvailles...

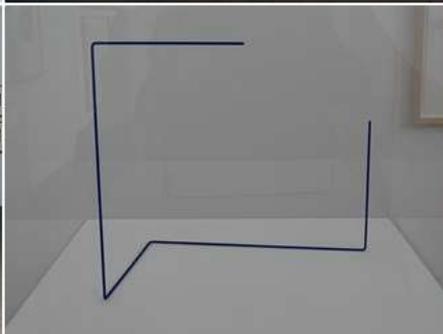


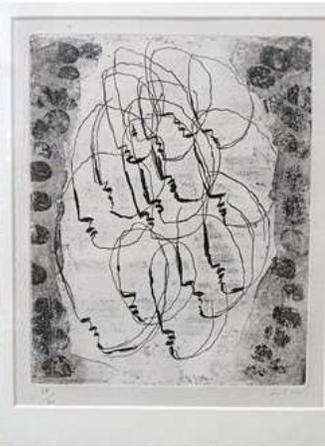
# Samedi : Museum Insel Hombroich & Duisburger Hafen...

*“La tour”, construction conçue comme une œuvre d’art...*



*“L’escargot”, construction qui s’enroule sur elle-même...*





*“Tadeusz-Pavillon”, vaste pièce blanche avec une baie vitrée donnant sur le parc... Au rez-de-chaussée, des toiles surprenantes...*



“Müller-Raum”, l’atelier d’Anatol : sculptures de fer ou de pierre...







*Après ce parcours bucolique, direction le port de Duisbourg...*



*Traversée du Rhin à Düsseldorf...*

# DUISBURG - Ruhrort...

Embarquement sous l'œil bienveillant de Poséidon et direction le Rhin, la Ruhr et ses darses...











Dimanche...

Verein für  
Europäische Städte-Partnerschaft  
Hennef e.V.



**60 JAHRE**  
**ÉLYSÉE-VERTRAG**  
**Matinée**  
zur deutsch-französischen  
Freundschaft



am 24. September 2023 um  
10 Uhr im PZ des Städtischen  
Gymnasiums Hennef

Impulsvortrag

Generationen-  
interview

Ausstellung





**Point d'orgue de la matinée : Sous la houlette de Hannah Haas [étudiante en français], Myriam - Française - nous fait part de son intégration dans la société allemande et Ulf - Allemand - de la sienne dans la société française...**





## ■ Pour mémoire...

En italique et en gris, ce que nous n'avons pas pu voir faute de temps...

### Le Museum Insel Hombroich, près de Neuss.



« Hombroich » est une île sur laquelle se trouve ce musée qui allie les décors champêtres et l'art contemporain.\*

Dans le parc, des pavillons aux lignes épurées, les sculptures en acier rouillé d'Anatol Herzfeld, des ateliers d'artistes, *la Langen Foundation dont le bâtiment, conçu par Tadao Ando, renferme une magnifique collection d'art japonais avec des œuvres datant du XIIème au XIXème siècle...*

Nous devons ce musée à l'initiative de Karl-Heinrich Müller [1936-2007].

Entrepreneur immobilier, collectionneur d'art et mécène de Düsseldorf, il fonde en 1987 le Museum Insel Hombroich et, en 1994, il achète l'ancienne station de missiles de l'OTAN voisine du site.

Il entend transformer l'ensemble en une vaste zone culturelle regroupant l'expérimentation



culturelle, des salles d'exposition et des événements divers comme la musique...

C'est en 1996, que l'œuvre de K. H. Müller sera achevée avec la « Fondation Insel Hombroich » dans laquelle la ville de Neuss et le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie sont parties prenantes...

Dès 1982, le site est marqué par la présence d'Anatol Herzfeld [Karl-Heinz Herzfeld pour l'état civil] né en 1931.

Ce dernier, avant d'être un sculpteur renommé, débuta dans sa jeunesse en tant que forgeron avant d'entrer dans la police. Anatol est son nom d'artiste.

Il fait ses classes à la Kunstakademie Düsseldorf [académie des beaux-arts du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie] avec Joseph Beuys de 1964 à 1972 où il enseignera de 1979 à 1981.

Entretemps il a fondé, en 1975, la « Freie Akademie Oldenburg ».

Ses matériaux de prédilection sont le fer, le bois et la pierre. Ses sculptures sont souvent exposées sur des sites militaires ou industriels reconvertis.

Ses œuvres sont aussi exposées régulièrement à la Documenta [exposition d'art contemporain qui a lieu tous les cinq ans à Kassel].



En 1982, il s'installe au Museum Insel Hombroich où il dirigera un atelier dans une ancienne grange.

En 1996, il est nommé professeur honoraire des beaux-arts par l'Université du Dakota du Sud.

Il décède à Moers en mai 2019.



Kanzan and Jittoku. 17th century. Hanging scroll, ink on silk; 242 x 146 cm. © Langen Foundation, Neuss

*La « Langen Fondation », située sur le site depuis 2004, regroupe la riche collection d'art oriental [principalement japonais] et d'art moderne de Marianne et Viktor Langen.*

*Cette collection a été constituée tout au long de la carrière professionnelle de Viktor Langen, ingénieur spécialisé dans l'innovation technique automobile. De chaque voyage au Japon il rapportait à son épouse Marianne quantité d'œuvres et en particulier des rouleaux peints.*

*C'est près de 500 œuvres venant de leurs résidences suisses et allemandes auxquelles s'ajoute une collection d'art contemporain [Paul Cézanne, Beckmann, Andy Warhol, Jean Dubuffet, Sigmar Polke ...] qui sont présentées ici.*

*Outre la collection d'art, le bâtiment qui l'abrite constitue une source d'intérêt intéressante par son originalité : un parallélépipède de béton enveloppé dans un parallélépipède de verre...*



*Collation sur place dans la cafétéria réalisée par l'architecte Erwin Heerich en 1988 tout comme 10 autres pavillons : « Les chapelles dans le paysage ».*

**\* En fait il s'agit de la restitution artistique [Bernhard Korte ] d'une zone inondable du Rhin. Le parc est alimenté par l'Erft, affluent du Rhin.**

**L'après-midi, plongeon au cœur de la mondialisation avec la visite d'une partie du port fluvial de Duisbourg...**



**C'est le plus grand port fluvial du monde avec 89 hectares de superficie.**

**Il se trouve au confluent du Rhin et de la Ruhr sur lequel le canal Rhin-Herne vient faire sa jonction et représente une position clé pour l'économie allemande.**

**L'avantage du port de Duisbourg est d'être en contact direct avec la mer contrairement à Bâle et Strasbourg tributaires des écluses.**

Son activité liée au charbon et à l'acier qui faisait sa force ne représente plus, aujourd'hui, que 20% de son trafic. L'activité principale est, maintenant, la logistique avec un trafic, en 2022, d'environ 4.000.000 d'EVP [équivalent des conteneurs de 20 pieds].

Les conteneurs y arrivent par la mer de tous les ports du monde, via Rotterdam, Amsterdam ou Anvers, de Chine via le rail, ou par la route avant d'être dispatchés dans toute l'Europe !

Des lignes fluvio-maritimes depuis la Grande-Bretagne et le nord de l'Europe arrivent également sur Duisbourg... Ce sont généralement des caboteurs comme ceux que nous pouvons voir à Rouen.

Depuis Duisbourg les marchandises les plus diverses [conteneurs, pulvérulents, céréales et hydrocarbures...] remontent le Rhin jusqu'à Bâle et/ou empruntent les voies d'eau qui mènent vers le Nord ou l'Est de l'Allemagne.



Les principales unités que nous allons croiser lors de la visite du port :

- Les DEK [Dortmund-Ems-Kanaal] 67 à 80 m 650 à 1000 t
- Les RHK [Rhein-Herne Kanaal] 80 à 85 m 1000 à 1500 t [60 camions / 90 EVP]
- Les Rhénans 95 à 110 m 2000 à 3000 t
- Les Grands Rhénans 95 à 140 m 1500 à 3500 t [140 camions / 200 EVP]
- Les convois poussés quant à eux peuvent atteindre dans leur composition longue 280 m et convoyer jusqu'à 28000 t réparties sur 6 barges.

*À titre de comparaison, la majorité des automoteurs qui circule sur la Seine sont des 38.50 type Freycinet chargeant 250 t [spits' en allemand] et des chalands de Seine long de 60 m et chargeant 900 t.*

*Leurs appellations correspondent au nom de la voie d'eau qu'ils empruntent et au gabarit des écluses qu'ils auront à passer.*

*Exemple pour nos automoteurs : on parle de Freycinet car ils empruntent majoritairement les canaux normalisés par le ministre du même nom et dont la longueur des sas d'écluses fait 39 m [à noter que lors de la manœuvre le gouvernail est ramené sur la poupe de l'automoteur... il est alors mis à bal...].*

Des mots que vous pourriez entendre :



- Bief : c'est la partie de la voie navigable comprise entre 2 écluses.
- Bateau montant : c'est un bateau qui va vers Bâle, il remonte le courant,
- Bateau descendant : c'est un bateau qui va vers la mer, il descend le courant,

Aujourd'hui, Duisbourg poursuit son évolution en renforçant l'activité logistique et en devenant un maillon ferroviaire important de la fameuse « Route de la Soie » mais la guerre en Ukraine freine de façon notable cette évolution dans la mesure où la Russie a coupé tout transit par son territoire.

En plus de la conjoncture internationale, le changement climatique oblige les autorités portuaires à modifier son mode de fonctionnement et à investir vers la neutralité carbone avec le projet « **Duisbourg Gateway Terminal** » dont nous apercevrons - peut-être - une partie du chantier qui doit se terminer au second trimestre 2024...

Ce nouveau terminal vise l'autonomie énergétique la neutralité carbone en se basant sur les technologies de l'hydrogène et les énergies renouvelables...

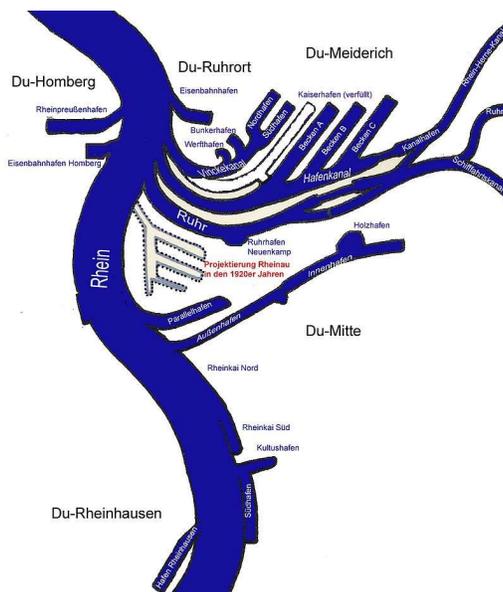
## Cohabitation difficile entre Duisbourg et le Rhin.

Certes le Rhin fait la force économique de la ville mais c'est au prix d'une lutte constante qu'elle maintient son leadership européen.

1 / Duisbourg est un port particulier : pour des raisons géologiques, le niveau du Rhin baisse en moyenne de 4cm par an et pour pallier à ce phénomène, les autorités portuaires doivent draguer régulièrement les darses afin de permettre l'amarrage des bateaux de gros tonnage. Pour mémoire, le lit du fleuve a baissé de 2m par rapport à 1900 !

2 / À cela s'ajoute, depuis quelques années, les périodes de basses eaux [étiage] de plus en plus fréquentes, liées au changement climatique.

Ce phénomène rend difficile la navigation sur le Rhin. Les bateaux sont de moins en moins adaptés à naviguer sur le fleuve réduisant d'autant le trafic. Afin d'éviter tout échouage les rotations entre Bâle, Strasbourg et Duisbourg sont moins nombreuses. Les bateaux sont moins chargés, les conteneurs restent à quai plus longtemps et mécaniquement le coût du fret augmente et les approvisionnements sont plus lents...

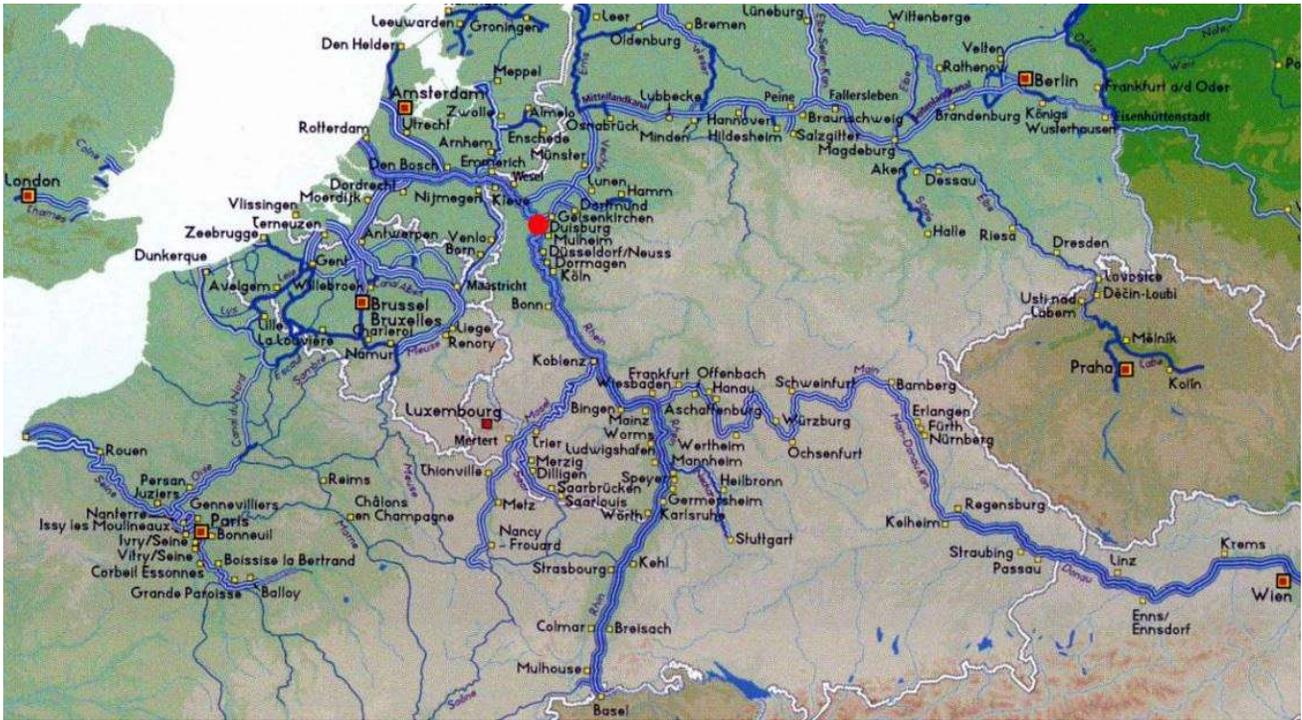


Les infrastructures portuaires par rapport au Rhin et la Ruhr.



↑↑ Burg Pfalzgrafenstein en temps normal. © RGV  
↑ L'an passé. Un grand rhénan s'échoue et bloque le chenal...  
Le manque d'eau contraint à son délestage...  
■ © Crédit photo : TORSTEN SILZ -AFP





■ Situation de Duisbourg [●] par rapport au réseau fluvial européen...

